



# **Evaluering af tilskudsordninger til nedsættelse af færgetakster for godstransport og personbefordring**

August 2022



**Evaluering af tilskudsordninger til nedsæt-  
telse af færgetakster for godstransport og  
personbefordring**

August 2022

Evaluering af tilskudsordninger til nedsættelse af færgetakster for godstransport og personbefordring

August 2022

I tabeller kan afrunding medføre,  
at tallene ikke summer til totalen.

Henvendelse om publikationen  
kan ske til:  
Indenrigs- og Boligministeriet  
Stormgade 2-6  
1470 København K  
T 72 28 24 00

Elektronisk Publikation:  
ISBN: 978-87-94210-16-4

Publikationen kan hentes på  
Indenrigs- og Boligministeriets hjemmeside:  
[www.im.dk](http://www.im.dk)

# Færgetilskud giver udvikling og sammenhængskraft

---

Færgerne til vores øer er med til at binde vores land sammen. Et Danmark i balance kræver, at vi prioriterer og vedholdende fokuserer på de gode rammer for bosætning, turisme og erhvervsudvikling.

De to tilskudsordninger til nedsættelse af færgetakster for godstransport og passagerer er et centralt redskab til at styrke udviklingen og lokalsamfundet på vores øer.

Denne evaluering viser, at tilskudsordningerne gør en forskel. Flere års udvikling med faldende befolkning på øerne er vendt, og bosætningen er generelt stabiliseret i de seneste år. Godsomsætningen er steget med 90 pct. siden 2014, og i 2021 transporterede færgerne 1,3 mio. flere passagerer til øerne end i 2016.

Evalueringen peger dog også på et behov for at rydde op i regler og administration. Det vil bl.a. kunne lette den administrative byrde for færgeruter såvel som kommuner og bidrage til et klarere fokus på formålet med ordningerne.

Der er sket nye udviklinger, siden evalueringen blev sat i gang. Bl.a. har vi været igennem en særlig tid med COVID-19 og sommerpakker i de sidste par år. Det gav mange danskere en anledning til at besøge vores øer – og forhåbentlig også inspiration til at komme igen, nu under normale omstændigheder. Men det har selvfølgelig været vanskeligt at adskille alle effekter og virkninger i denne evaluering.

Vi er nu på ny præget af en særlig tid. Jeg er meget bevidst om, at de stigende priser fylder i hele landet, også på øerne. Det er en udfordring for hele vores samfund, og den er således ikke unik for færgerne. Dette har ikke været en del af evalueringen.

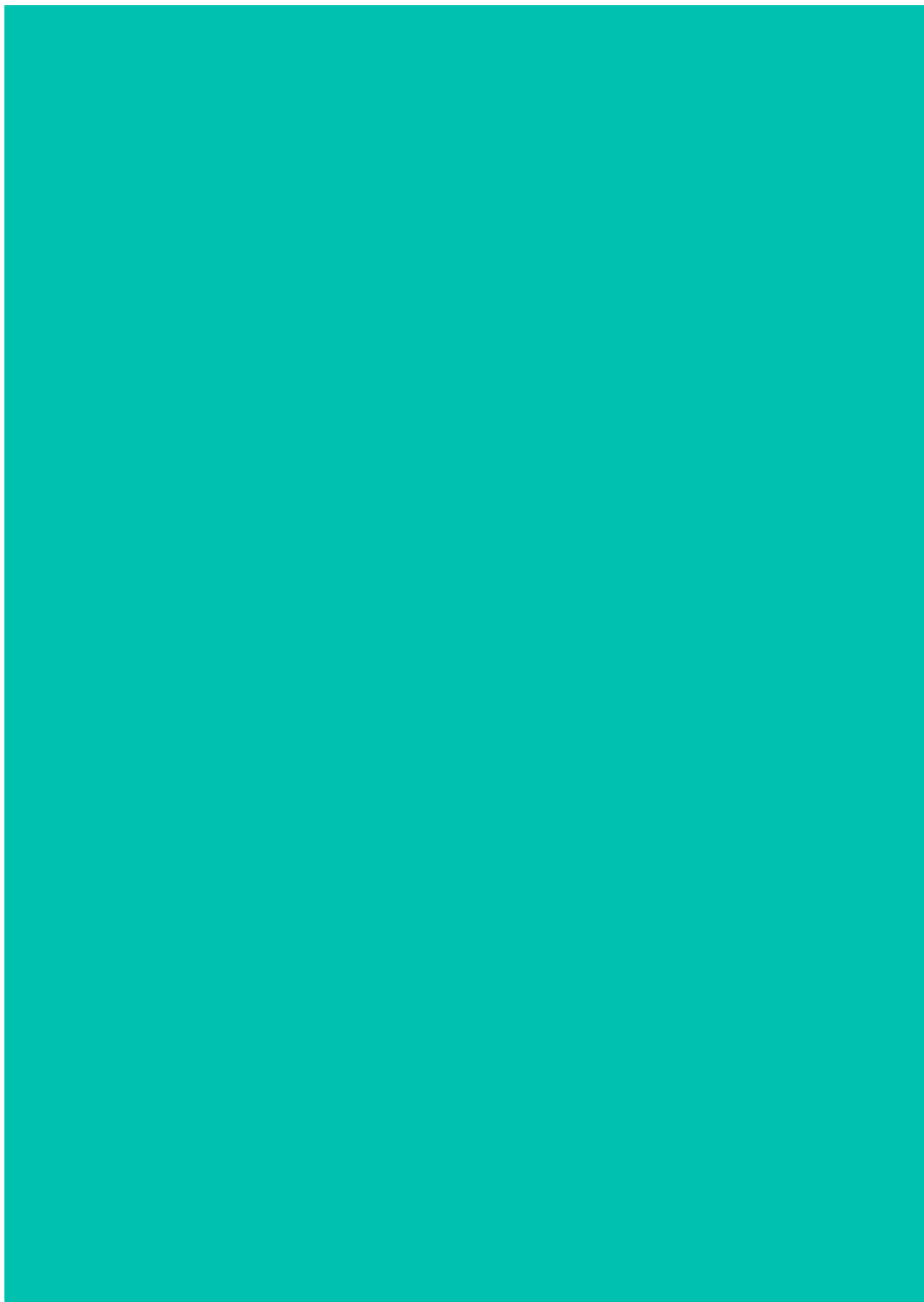
Jeg ser frem til at drøfte evalueringen med de politiske partier bag de to tilskudsordninger med et stort ønske om fortsat stærke forbindelseslinjer mellem land og by. Mellem fastland og øer. I hele Danmark.

**Christian Rabjerg Madsen, august 2022**

Indenrigs- og boligminister

Indledning .....	8
Sammenfatning og anbefalinger.....	10
Baggrund og fokus for evaluering.....	15
3.1 Evaluering og politisk aftale i 2018 .....	17
3.2 Kommunal spørgeskemaundersøgelse .....	19
3.3 Indsamling af trafik- og omsætningstal .....	20
Udviklingen på øer omfattet af færgetilskud .....	22
4.1 Bosætning .....	22
4.2 Turisme .....	25
4.3 Erhvervsudvikling .....	27
4.4 Samlet vurdering af udviklingen.....	30
Tilskud og udvikling på godsområdet .....	31
5.1 Baggrund og rammer .....	31
5.2 Trafik, omsætning og tilskud siden 2014 .....	32
Tilskud og udvikling på passagerområdet .....	37
6.1 Baggrund og rammer – herunder landevejsprincippet .....	37
6.2 Trafik, omsætning og tilskud siden 2014 .....	38
Administration .....	46
7.1 Rammer for opfølgingsredegørelserne .....	47
7.2 Kommunernes administration af tilskud .....	48
7.3 Erfaringer og anbefalinger .....	54
Særlige problemstillinger .....	58
8.1 Livø og Vesthimmerlands Kommune .....	58
8.2 Orø og Holbæk Kommune.....	61
Bilag 1: Spørgeskema til kommuner.....	62
Bilag 2: Sammenfatning af evaluering fra 2018 .....	65

Redaktionen er afsluttet den 8. august 2022



# Kapitel 1

## Indledning

---

Indenrigs- og boligministeren har ved årsskiftet 2021 igangsat en evaluering af de to tilskudsordninger til nedsættelse af færgetakster for kommunale (ikke-statslige) færgeruter på hhv. gods- og passagerområdet. Det sker som opfølgning på aftalen mellem den daværende regering (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Enhedslisten, Alternativet, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti om justering af tilskudsordningerne til nedsættelse af færgetakster for personbefordring og godstransport på ikke-statslige færgeruter til og fra visse øer.

Ordningerne omfatter i alt 33 færgeruter i 21 kommuner, hvor fire er ø-kommuner, og 17 er kommuner med småøer. Ø-kommunerne er Fanø, Læsø, Samsø og Ærø Kommuner, mens kommunerne med småøer er Kalundborg, Holbæk, Slagelse, Lolland, Assens, Faaborg-Midtfyn, Langeland, Svendborg, Haderslev, Aabenraa, Horsens, Hedensted, Struer, Norddjurs, Odder, Skive og Aalborg Kommuner.

De to tilskudsordninger på gods- og passagerområdet trådte i kraft henholdsvis den 1. juni 2015 og den 1. august 2016. Det fremgår af lovbemærkningerne bag de to ordninger, at det var hensigten at evaluere begge ordninger i 2020. Grundet ønsker fra flere sider blev der dog i 2018 gennemført en tidlig evaluering. I forlængelse heraf indgik Folketingets partier i november 2018 en politisk aftale om justering af færgetilskuddene og aftalte her, at der skulle gennemføres en ny evaluering i 2022.

Denne evaluering følger op på effekten af de to færgetilskudsordninger på bosætning, turisme og erhvervsudvikling på de omfattede øer på baggrund af de 6-7 år, som ordningerne har eksisteret. Det bemærkes, at udviklingen som følge af tilskudsordningerne ikke kan betragtes isoleret set. I forbindelse med evalueringen af færgetilskudsordningerne er betydningen af COVID-19 fra 2020 og frem samt de to sommerpakker i 2020 og 2021 også kort belyst, jf. *Boks 1.1*.



**Boks 1.1****COVID-19 situationen og sommerpakker**

Danmark blev i starten af 2020 ramt af en COVID-19 pandemi ligesom med mange andre lande.

For at afbøde de økonomiske konsekvenser af pandemien lancerede regeringen og et bredt flertal i Folketinget en sommerpakke i juni 2020. Et element heri var afsættelse af i alt 85 mio. kr. til at gratis indenrigsfærger i juli for gående og cyklister og tilskud til prisnedsættelse på færger til øer i august og september.

I juni 2021 indgik regeringen og et bredt flertal i Folketinget en aftale om en ny sommer- og erhvervspakke m.v. Et element heri var afsættelse af 75 mio. kr. til at gøre det gratis for gående og cyklister og biler med handicapparkeringskort at sejle mellem danske havne og øer samt mellem Rønne og Ystad i sommeren 2021.

I 2021 var det - modsat 2020 - op til operatøren at beslutte perioden, hvor færgebilletterne skulle være gratis.

Kilde: "Aftale mellem regeringen og Venstre, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti og Alternativet om sommerpakken" (19. juni 2020).

"Aftale mellem regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Konservative og Alternativet om sommer- og erhvervspakke m.v." (4. juni 2021).

Evalueringen har til formål at:

- beskrive udviklingen i aktivitet, omsætning og færgetilskud siden 2015-2016,
- vurdere effekten af tilskudsordningerne for samfundsudviklingen på øerne,
- følge op på den politiske aftale fra 2018 og den efterfølgende udvikling og
- opstille forslag til eventuelle justeringer af de to tilskudsordninger.

Hertil behandles et særligt spørgsmål i relation til Livø i Vesthimmerlands Kommune.

Evalueringen har ikke til formål at evaluere fordelingen af tilskud til nedsættelse af færgetakster mellem kommunerne, da dette er blevet analyseret med evalueringen i 2018.

Evalueringen peger på, at de to tilskudsordninger har medvirket til at understøtte og styrke turisme, bosætning og erhvervsudvikling på øerne. Ordningerne vurderes dermed at opfylde de målsætninger, som Folketinget har opstillet. Evalueringen viser samtidig, at der er potentiale for en enklere og mere ensartet administration og opfølgning for kommunerne.

# Kapitel 2

## Sammenfatning og anbefalinger

---

Indenrigs- og Boligministeriet har gennemført en evaluering af de to tilskudsordninger til nedsættelse af færgetakster for henholdsvis godstransport og passagerbefordring til og fra en række danske øer. Tre hovedkonklusioner følger af evalueringen:

*For det første* indikerer kommunernes tilbagemeldinger samt udviklingen i trafik- og omsætningstal, at de to tilskudsordninger for gods og passagerer har medvirket til at understøtte bosætning, turisme og erhvervsudvikling på øerne.

*For det andet* opfattes administrationen af de to tilskudsordninger fortsat som tung og ressourcekrævende af kommunerne, selv med de forenklinger og justeringer der blev gennemført i forlængelse af den politiske aftale i 2018.

*For det tredje* er de to tilskudsordninger flere gange blevet justeret og udvidet over tid, så de i dag er præget af knopskydninger og særordninger, der gør det vanskeligt for kommunerne i praksis at anvende tilskuddet på en smidig måde.

Hermed bekræfter evalueringen i høj grad konklusionerne i den foreløbige evaluering fra 2018. Evalueringen indikerer således ikke et behov for væsentlige ændringer i tilskudsordningernes form, sigte og omfang.

I stedet giver evalueringen anledning til at sætte fokus på en yderligere forenkling af de nuværende regler med henblik på en mere overskuelig og ensartet administration og større lokal fleksibilitet ift. anvendelse af tilskudsmidlerne. Forslagene til justeringer tager udgangspunkt i de eksisterende økonomiske rammer for de to ordninger.

### **Bosætning, turisme og erhvervsudvikling**

Pr. 1. januar 2022 var der bosat i alt 19.430 personer på de øer, som i dag er omfattet af de to tilskudsordninger til nedsættelse af færgetakster. Siden 1990 har der her været et fald i befolkningen på knap 17 pct., svarende til ca. 3.800 personer. Befolkningen er dog stabiliseret fra 2015 og frem, hvilket er påfaldende i lyset af, at befolkningen i årene op til (2010-2015) faldt med knap 6 pct.

Flere kommuner fremhæver, at færgetilskudsordningerne har haft en neutral eller positiv virkning ift. bosætning på øerne, enten ved at forhindre fraflytning eller ved at tilskynde tilflytning. Dog fremhæver flere kommuner også, at færgetilskudsordningerne kan have en mere indirekte effekt i praksis, og at en række andre forhold også påvirker bosætningsmønstrene.

Udviklingen i turisme vurderes med udgangspunkt i passageraktiviteten på færgeruterne, som viser en aktivitetsstigning i de seneste år. Udviklingen i overnattende turister

(for ø-kommuner) viser herudover, at der siden 2015 her har været en relativt større stigning i antallet end for Danmark som helhed. Endelig fremhæver flere kommuner, at der har været en stigning i turismeaktiviteten, herunder ift. beværtninger, hoteller og andre overnatningssteder.

Generelt er erhvervsudviklingen svagere i ø-kommunerne end i Danmark som helhed. Men der kan ikke entydigt konstateres nogen tendens i udviklingen de seneste år. Flere kommuner nævner, at færgetilskudsordningerne har haft en positiv effekt på erhvervslivet, mens andre ikke vurderer, at ordningerne har haft nogen selvstændig betydning.

Konkluderende kan der siden 2015-2016 identificeres positive udviklingstendenser for både bosætning og turisme på øerne. Samme tendens ses ikke for erhvervsudviklingen, men erhvervslivet ville sandsynligvis havde været stillet dårligere uden de afledte gevinster af den øgede turisme.

### **Godsområdet**

I 2021 blev der transporteret ca. 835.000 ton færgegods på de ruter, som modtager tilskud til nedsættelse af færgetakster på godsområdet. Det er en stigning på ca. 35 pct., siden ordningen blev indført i midten af 2015. I et enkelt år (2018) har godsmængden været endnu højere på godt 900.000 ton i alt.

Den årlige godsomsætning for færgegods og varevogne<sup>1</sup> er steget fra ca. 27 mio. kr. i 2014 til ca. 51 mio. kr. i 2021. En stigning på knap 90 pct. Den større relative stigning for gods end for passagerer siden 2014 skal ses i lyset af, at godsområdet fortsat står for en mindre andel (knap 14 pct. i 2021) af den samlede omsætning på færgeruterne.

Udviklingen har været mere jævn over tid på godsområdet, hvilket er forventeligt, da sommerpakkerne i 2020 og 2021 alene vedrørte passagertrafikken.

Flere kommuner fremhæver, at færgetilskuddet på godsområdet har haft en betydelig positiv effekt for erhvervslivet ift. at afhjælpe de merudgifter, som er forbundet med at drive virksomhed på en ø. En række kommuner har også fremsendt eksempler på konkrete virksomheder, der har udvidet aktiviteten som følge af godstilskuddet.

### **Passagerområdet**

Udgangspunktet for tilskud på passagerområdet er landevejsprincippet, som i praksis omfatter hele året undtagen højsæsonen for turister.

I 2021 benyttede godt 6,1 mio. passagerer de 21 færgeruter med tilskud til nedsættelse af færgetakster. For personbiler er tallet knap 2 mio., og for cyklister er tallet knap 440.000. Passagerer, personbiler og cykler udgør tilsammen langt størstedelen af aktiviteten på færgeruterne i 2021, hvor den resterende aktivitet omhandler busser, campingvogne og motorcykler m.v.

---

<sup>1</sup> inklusiv tilskud (2022-priser)

Antallet af passagerer er steget med ca. 27 pct. fra tilskudsordningens indførelse i 2016 til 2021. Konkret er der i 2021 således ca. 1,3 mio. flere passagerer årligt på færgeruterne i de 21 kommuner end i 2016. For antallet af personbiler med færgerne ses en tilsvarende udvikling med en stigning på knap 32 pct. fra 2016 til 2021, svarende til knap 475.000 flere personbiler om året.

Der kan konstateres en særlig stor stigning i antallet af cyklister på færgeruterne. Her er det årlige antal mere end fordoblet fra 2016 til 2019 med ca. 135.000 flere cyklister årligt. Fra 2019 til 2020 fordobles antallet af cyklister næsten igen til ca. 450.000 i alt, og falder efterfølgende en smule til ca. 435.000 i 2021.

Målt på samtlige billettyper på passagerområdet er antallet af billetter steget med godt 2,1 mio. årligt fra 2016 til 2021. Den største stigning ses fra 2019 til 2020, hvor antallet af billetter steg med knap 13 pct.

Samtidig er den årlige samlede omsætning<sup>2</sup> steget med knap 94 mio. kr. fra 2014 til 2021. Det svarer til en stigning på godt 40 pct. Omsætningen for personbiler står for ca. 90 pct. af denne stigning.

Opsummerende har øerne oplevet en betydelig aktivitetsstigning i 2020 og 2021, som med overvejende sandsynlighed skyldes de to sommerpakker og situationen med COVID-19. Af den grund er det heller ikke forventningen, at det høje aktivitetsniveau vil fortsætte i 2023 og frem. De forudgående år frem til 2019 viser dog også en aktivitetsstigning, omend af mere afdæmpet karakter.

De fleste kommuner tilkendegiver, at de har oplevet en mærkbar stigning i antallet af passagerer, herunder især turister. Flere kommuner nævner dog, at der i 2020 var en så stor tilstrømning af turister til øerne, at der i visse situationer opstod kapacitetsproblemer på både færgeruterne og faciliteter på øerne. Endvidere nævner de, at sommerpakken i 2020 var ganske ufleksibel, som en medvirkende årsag til kapacitetsproblemer i visse situationer. I 2021, hvor sommerpakken var mere fleksibelt indrettet, oplevede kommunerne ikke tilsvarende kapacitetsmæssige udfordringer, om end aktiviteten også her var væsentligt højere end i perioden til og med 2019.

Udviklingen i aktivitet og omsætning siden 2014 antyder endvidere, at de fire ø-kommuner i højere grad end kommunerne med små øer har fået gavn af færgetilskud på passagerområdet. Endelig er der tegn på, at sommerpakkerne i højere grad har været med til at afbøde konsekvenserne af COVID-19 i ø-kommunerne end i kommuner med små øer.

### **Administration**

Begge tilskudsordninger indebærer en løbende opfølgning, hvor kommunerne hvert år skal redegøre for anvendelsen af tilskudsmidlerne, herunder ift. aktivitet, billetter og

---

<sup>2</sup> inklusiv tilskud og omregnet til 2022-priser.

prisfastsættelse. Der er desuden krav om revisorpåtegning af de årlige opfølgingsredegørelser for kommuner, der modtager et tilskud på mere end 1 mio. kr. årligt. For godsområdet skal opfølgningen herudover dokumentere, at færgetaksterne maksimalt nedsættes med 80 pct. af hensyn til EU's statsstøtteregler. Endelig er der for tilskud på passagerområdet en periodeafgrænsning med henblik på, at tilskuddet målrettes "skuldersæsoner", dvs. de perioder, der grænser op til sommerferien.

Reglerne vedrørende administration af tilskudsordningerne er løbende blevet justeret siden ordningernes indførelse, senest i forlængelse af den politiske aftale i 2018, hvor kommuner med små øer fx fik mulighed for at anvende tilskuddet på passagerområdet hen over hele året. Samme mulighed blev ikke givet til ø-kommuner.

På baggrund af kommunernes redegørelser for anvendelsen af midlerne vurderes tilskuddene overordnet at være anvendt af kommunerne efter formålet. Men der er en række opmærksomhedspunkter.

Det gælder bl.a., at der på både gods- og passagerområdet hvert år er uforbrugte tilskudsmidler. Desuden har kommunerne vanskeligt ved at følge kravet om ligelig fordeling af takstnedsættelser. Endelig fremhæver størstedelen af kommunerne, at administrationen af tilskudsordningerne fortsat er ganske ressourcekrævende, og at der burde være grundlag for yderligere forenklinger af krav til opfølgning og afrapportering af aktivitet m.v.

### **Overvejelser og anbefalinger**

De to tilskudsordninger på gods- og passagerområdet vurderes generelt velfungerende. Der er ikke fremgang på alle punkter på øerne efter indførelsen af tilskudsordningerne. Dog oplevede flere øsamfund en egentlig tilbagegang i perioden før 2015-2016, og derfor kan det i sig selv være en positiv virkning af ordningerne, at udviklingen synes at være stabiliseret.

Den øvrige samfundsudvikling har naturligvis også påvirket de kommuner og øer, som modtager færgetilskud. Men ud fra både de kvalitative besvarelser og kvantitative data i evalueringen vurderes det, at tilskudsordningerne har spillet en væsentlig rolle for de danske øsamfund.

Begge tilskudsordninger vurderes således at opfylde de målsætninger ift. bosætning, turisme og erhvervsudvikling, som Folketinget har opstillet. Evalueringen indikerer i forlængelse heraf ikke et behov for større ændringer i ordningerne.

Evalueringen peger dog på, at reglerne kan gøres mere enkle og ensartede. De to tilskudsordninger er gradvist blevet mere omfattende og komplekse over tid, og kommunerne er samtidig underlagt ganske detaljerede krav om opfølgning.

Det anbefales at gennemføre følgende ændringer:

1. *Afskaffelse af periodeafgrænsningen for tilskud på passagerområdet.*

Det foreslås, at samtlige kommuner fremover kan anvende tilskuddet i alle årets uger og ikke kun i den nuværende tidsramme på 46 uger.

Hermed får ø-kommuner og kommuner med små øer samme fleksibilitet til at anvende tilskuddet i samtlige af årets 52 uger. Samtidig kan den øgede fleksibilitet medvirke til en mere optimal lokal planlægning og anvendelse af afsatte midler.

2. *Færre og enklere krav til opfølgning på gods- og passagerområdet.*

Det foreslås at afskaffe kravet om en ligelig procentvis takstnedsættelse på godsområdet og kravet om, at information udspecificeres på enkelte billettyper.

Herudover foreslås en gennemgang af eksisterende opfølgningskrav for at begrænse disse til de oplysninger, som reelt er nødvendige. Fx vurderes det ikke nødvendigt at videreføre det særskilte krav om opfølgning på forhøjelsen af det generelle tilskud i medfør af udligningslovens § 20.

3. *Standardiseret skabelon for opfølgning på tilskud.*

Det foreslås, at Indenrigs- og Boligministeriet udarbejder en standardiseret opfølgningsredegørelse til kommunerne, som kan indberettes på indtast.dk.

Skabelonen for redegørelsen skal beskrive krav og opgørelsesmetoder fx i forhold til moms, så opfølgningen bliver ensartet, korrekt og enkel at administrere for kommunerne.

En mere detaljeret gennemgang af forenklingsforslagene findes i kapitel 7. Det bemærkes, at flere af forslagene vil kræve en lovændring.

I forhold til det særlige spørgsmål om Holbæk Kommune og Orø vurderes det, problemstillingen ikke kan færdigbehandles inden for de tidsmæssige rammer for evalueringen. I forhold til det særlige spørgsmål om Livø i Vesthimmerlands Kommune er der ikke fundet anledning til at indføre et tilskud til færgedriften til Livø, som hører under Naturstyrelsen.

# Kapitel 3

## Baggrund og fokus for evaluering

---

Pr. 1. juni 2015 indførte Folketinget en ordning med tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport. I den forbindelse blev det fastlagt, at ordningen skulle evalueres efter 5 år, dvs. i 2020<sup>3</sup>. Pr. 1. august 2016 indførte Folketinget en tilsvarende ordning på passagerområdet. Her indgik det, at ordningen skulle evalueres efter 4 år mhp. at de to tilskudsordninger kunne evalueres under ét i 2020<sup>4</sup>.

Imidlertid blev der fra flere sider efterfølgende rejst ønsker om at fremskynde evalueringen, særlig på baggrund af kritik af den daværende fordelingsnøgle på passagerområdet. Som følge heraf blev der i 2018 gennemført en foreløbig evaluering, jf. afsnit 3.2. Resultaterne fra 2018-evalueringen er endvidere vedlagt som *Bilag 2*. Som det fremgår her, er fordelingen af tilskud mellem kommunerne blevet grundigt analyseret med 2018-evalueringen.

Formålet for denne evaluering er at vurdere effekten af de to tilskudsordninger over hele perioden siden ordningerne blev indført i 2015-2016. Her er udgangspunktet de oprindelige hensigter med tilskudsordningerne, som var at understøtte samfundsudviklingen på øerne i forhold til *bosætning, turisme, og erhvervsudvikling*.<sup>5</sup>

En vurdering heraf ift. hver af disse tre forhold fremgår af rapportens kapitel 4. Samtidig er udviklingen på gods- og passagerområdet beskrevet i kapitel 5 og 6, mens forhold vedrørende administration af tilskudsordningerne belyses i kapitel 7.

Samtidig adresserer evalueringen et særligt spørgsmål vedrørende færgefarten til Livø i Vesthimmerlands Kommune<sup>6</sup> på baggrund af et folketingsspørgsmål. Dette behandles i rapportens kapitel 8. De to tilskudsordninger til nedsættelse af færgetakster er blevet justeret og udbygget ad flere omgange siden 2015, jf. også *Boks 3.1*. Ordningerne er bl.a. blevet udvidet over tid, både i forhold til økonomiske midler og anvendelsesområde.

---

<sup>3</sup> L 159 af 11. marts 2015: "Det er hensigten at foretage en evaluering af fordelingsnøglen efter 5 år for at vurdere, hvorvidt der er sket en udvikling på godsområdet, herunder forskydninger mellem ruterne, som giver anledning til at revidere fordelingsnøglen."

<sup>4</sup> L 179 af 27. april 2016: "Det er hensigten at foretage en evaluering af fordelingsnøglen for forholdet mellem de ikke statslige færgeruter efter 4 år for at vurdere, hvorvidt der er sket en udvikling på passagerområdet, herunder forskydninger mellem ruterne, som giver anledning til at revidere fordelingsnøglen."

<sup>5</sup> Jf. de generelle lovbemærkninger i L 159 og L 179 ovenfor.

<sup>6</sup> Livø var genstand for et spørgsmål fra Folketingets Udvalg for Landdistrikter og øer (ULØ alm. del – spm. 49 af 12. marts 2021). I svaret herpå tilkendegav indenrigs- og boligministeren, at Livø-færgerutens forhold ville blive belyst i evalueringen i 2022.

**Boks 3.1****Tidslinje for udvikling i færgetilskud (lovgivning og øvrige initiativer)**2015 – Indførelse af tilskud på godsområdet

- Tilskudsordningen på godsområdet indføres pr. 1. juni.
- Der afsættes 20 mio. kr. i 2015 og 35 mio. kr. årligt fra 2016 og frem.

2016 – Indførelse af tilskud på passagerområdet

- Tilskudsordningen på passagerområdet indføres pr. 1. august.
- Der afsættes 28,4 mio. kr. i 2016 og 55,6 mio. årligt kr. fra 2017 og frem.
- Tilskuddet skal anvendes i skuld sæsonerne i perioden 16. marts – 30. november med undtagelse af perioden fra den sidste lørdag i juni og 6 uger frem.

2017 – Øget tilskud og sæsonudvidelse, momscompensation

- Passagertilskud øges gradvist til 80,1 mio. kr. årligt fra 2019 og frem.
- Muligheden for at anvende tilskud på passagerområdet udvides til også at omfatte vinterperioden (1. december – 15. marts).
- Mulighed (både gods og passagerer) for at yde afgiftscompensation til kommuner som følge af, at tilskud er omfattet af momslovens anvendelsesområde

2018 – Evaluering af færgetilskud

- Tidlig evaluering ift. oprindelig tidsplan (2020) efter ønske fra flere interessenter på fergeområdet. Særligt fokus på fordelingen af tilskud.

2018 – Politisk aftale om justering af færgetilskud

- Enighed om at gennemføre en række justeringer af tilskudsordningerne.
- Aftale om ny evaluering af tilskudsordningerne i 2022.

2019 – Udmøntning af politisk aftale fra 2018

- Ændret fordeling af tilskud på passagerområdet, som samtidig øges til 88,3 mio. kr. årligt fra 2019 og frem.
- Kommuner med små øer får adgang til at anvende passagertilskuddet på hele året (inklusive sommerferien) inden for en samlet ramme på 46 uger.
- Årligt tilskud på 91.000 kr. til Esbjerg Kommune (godsordning ift. Mandø)
- Mulighed for at overføre midler fra gods- til passagerområdet.

2020 – Sommerpakke

- Gratis indenrigsfærger i juli og billigere færger i august-september
- I alt 69,9 mio. kr., heraf 46,5 mio. kr. til kommuner omfattet af færgetilskudsordningerne.

2021 – Sommer- og erhvervspakke

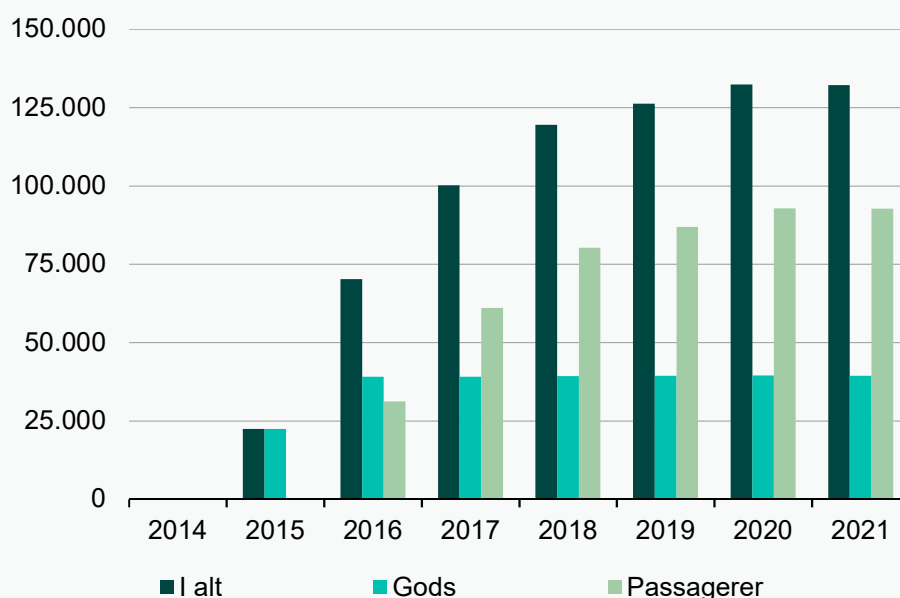
- Gratis indenrigsfærger i juli – september.
- I alt 65,8 mio. kr., heraf 43,3 mio. kr. til kommuner omfattet af færgetilskudsordningerne.

Kilde: Indenrigs- og Boligministeriet.



Figur 3.1

## Udvikling i tilskud til nedsættelse af færgetakster, 2014-2021, mio. kr., 2022-pl



Anm.: Omfatter de 21 kommuner med tilskud til nedsættelse af færgetakster i udligningslovens § 21 a og § 21 b.  
Kilde: Indenrigs- og Boligministeriet.

Figur 3.1 viser samtidig udviklingen – og stigningen – i tilskudsmidler på gods- og passagerområdet opgjort i 2022-pris- og lønniveau. Fra 2015 til 2017 stiger tilskuddet gradvist som følge af gods- og passagerordningernes indfasning midt på året, jf. også *Boks 3.1*.

Det samlede tilskud er steget som følge af, at der er bevilliget et større tilskud på passagerområdet. Tilskudsniveauet på godsområdet har været konstant siden 2016.

Sammenholdt med 2015-2016 har kommunerne i 2022 således væsentligt flere færgetilskudsmidler til rådighed, og midlerne kan anvendes til flere aktiviteter og over længere perioder hen over året.

### 3.1 Evaluering og politisk aftale i 2018

Det var oprindeligt intentionen, at de to færgetilskudsordninger skulle evalueres i 2020, dvs. efter hhv. fem og fire års virke i praksis på gods- og passagerområdet. På baggrund af ønsker om at fremskynde evalueringen, igangsatte det daværende Økonomi- og Indenrigsministerium derfor en evaluering af ordningerne i efteråret 2017.

Evalueringen havde karakter af et tidligt serviceeftersyn ift. at opnå mere faktuel viden om de foreløbige effekter af de nye tilskud, og en temperaturmåling, hvor de omfattede kommuner fik lejlighed til selv at vurdere ordningernes effekt lokalt.

Denne blev færdiggjort i august 2018 med rapporten *"Evaluering af tilskudsordninger til nedsættelse af færgetakster for godstransport og personbefordring"*.

De væsentligste konklusioner i 2018-evalueringen var:

- *For det første* var vurderingen, at de to tilskudsordninger på henholdsvis gods- og passagerområdet overordnet fungerede godt og efter hensigten.
- *For det andet* var der – grundet et forholdsvist spinkelt erfaringsgrundlag – grund til at udvise tilbageholdenhed med at lave omfattende ændringer i de to ordninger.
- *For det tredje* pegede evalueringen på en række mulige justeringer.

Der henvises til *Bilag 2* for en mere detaljeret gennemgang af konklusionerne.

I forlængelse heraf indgik den daværende regering (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Enhedslisten, Alternativet, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti i november 2018 en politisk aftale<sup>7</sup> om justering af tilskudsordningerne.

Her blev aftalt følgende:

- Ændret fordelingsnøgle (og tilførsel af 5, 2 mio. kr. årligt) på passagerområdet
- Statsgaranti til standardfærgeprojekt
- Uændret fordelingsnøgle på godsområdet
- Forenkling af opfølgingsredegørelser på passager- og godsområdet
- Forenkling af afgrænsning af varebiler på godsområdet
- Harmonisering af reglerne for anvendelse af uforbrugte midler
- Større fleksibilitet for små øer ift. periodeafgrænsningen på passagerområdet
- Udredning om ø-kortordning og tilskudsordning på passagerområdet ift. Orø
- Særlig ordning for fælles godstransport til og fra Mandø
- Ny evaluering i 2022 af tilskudsordningerne på passager- og godsområdet

Elementerne i den politiske aftale blev implementeret i juli 2019 og udgør den seneste justering af de to ordninger til nedsættelse af færgetilskud. Det bemærkes, at standardfærgeprojektet endnu ikke er implementeret i praksis, og at den aftalte statsgaranti derfor heller ikke er blevet anvendt.

---

<sup>7</sup> Regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Enhedslisten, Alternativet, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti - *"Aftale om justering af tilskudsordningerne til nedsættelse af færgetakster for personbefordring og godstransport på ikke-statslige færgeruter til og fra visse øer"* - 2. november 2018.

Med aftalen blev det samtidig lagt til grund – i lyset af det begrænsede erfaringsgrundlag kun få år efter ordningernes indførelse – at 2018-evalueringen alene havde foreløbig karakter, og at der fortsat skulle gennemføres en generel evaluering.

Aftalepartierne var derfor enige om, at gennemføre en ny evaluering i 2022, når der var indhøstet erfaringer fra en længerevarende periode, herunder om udviklingen i trafik- og omsætningstal på de omfattede færgeruter.

## 3.2 Kommunal spørgeskemaundersøgelse

Til brug for evalueringen har Indenrigs- og Boligministeriet udarbejdet et spørgeskema til de 21 kommuner, der modtager tilskud til nedsættelse af færgetakster, jf. *Boks 3.2*.

### Boks 3.2

#### Åbne spørgsmål i spørgeskema til kommuner

- 1 Hvilken betydning har godsordningen haft for erhvervslivet på øen?
- 2 Hvilken betydning har passagerordningen haft for turisterhvervet på øen?
- 3 Hvilken betydning har de to tilskudsordninger haft på bosætningsmønstret på øen?
- 4 Hvilken betydning har de to tilskudsordninger haft for færgedriften til øen, herunder udnyttelsen af færgekapaciteten?
- 5 Hvilke erfaringer er der gjort med administrationen af de to tilskudsordninger?
- 6 Hvilken betydning har de to tilskudsordninger haft for anvendelsen af de generelle § 20 og § 21 tilskud på fægeområdet?
- 7 Hvilke erfaringer er der i øvrigt gjort med de to tilskudsordninger?
- 8 Hvilke erfaringer er der gjort med sommerpakkerne på fægeområdet i hhv. 2020 og 2021?

Kilde: Indenrigs- og Boligministeriet – Spørgeskema – Evaluering af færgetilskud i 2022 – 15. december 2021.

Spørgeskemaet i dets fulde ordlyd er vedlagt som rapportens *Bilag 1*.

Spørgeskemaet er stort set identisk med det spørgeskema, som blev anvendt til brug for evalueringen i 2018, og det er således i vid udstrækning muligt at sammenligne kommunernes svar med deres tidligere og foreløbige vurderinger.

Spørgsmål 8 er nyt, og har til formål at belyse erfaringer fra situationen med COVID-19 og sommerpakkerne.

Med det nye spørgeskema er kommunerne med små øer også blevet bedt om at beskrive deres erfaringer med muligheden for at anvende passagertilskuddet hele året. Denne mulighed forelå ikke ved den første evaluering, da ordningen først blev indført i juli 2019 som følge af den politiske aftale fra november 2018.

Spørgeskemaet blev udsendt den 15. december 2021 med frist for svar den 28. februar 2022. Alle 21 kommuner har svaret på spørgeskemaet.

Kommunernes svar vil blive gennemgået i evalueringens kapitler med fokus på gennemgående budskaber og erfaringer snarere end den enkelte kommunes forhold.

### 3.3 Indsamling af trafik- og omsætningstal

Indenrigs- og Boligministeriet har udsendt en forespørgsel til de 21 kommuner om trafik- og omsætningstal for de 33 færgeruter, der modtager tilskud til nedsættelse af færgetakster, jf. *Tabel 3.1*.

**Tabel 3.1**

#### Indberetning af trafik- og omsætningstal til evaluering

Trafik	Enhed	År
Passagerer (1.000 personer)	Antal	2021*
Personbiler	Antal	2021*
Busser	Antal	2021*
Campingvogne	Antal	2021*
Motorcykler m.v.	Antal	2021*
Cykler	Antal	2021*
Færgegods	1.000 ton	2021*
<b>Omsætning</b>		
Gående	1.000 kr.	2016-2021
Personbiler, inkl. passagerer	1.000 kr.	2016-2021
Busser	1.000 kr.	2016-2021
Campingvogne	1.000 kr.	2016-2021
Motorcykler og knallerter	1.000 kr.	2016-2021
Cykler	1.000 kr.	2016-2021
Gods (ekskl. vareafgift til havnen og moms)	1.000 kr.	2017-2021
Varevogne, som er berettiget til tilskud	1.000 kr.	2017-2021

Anm.: Ruterne Havnsø–Neksø, Orø–Hammer Bakke, Bjørnø–Faaborg, Hjortø–Svendborg, Hjørnø–Snaptun, Aalborg–Egholm samt Birkholm–Marstal indberetter ikke trafiktal til Danmarks Statistik. Kommunerne har her indberettet tal særskilt for årene 2016-2021 (passagerer) og 2017-2021 (gods). For øvrige ruter er tal tilgængelige hos Danmarks Statistik, og her har kommunernes kun særskilt indberettet foreløbige trafiktal for 2021.

Kilde: Danmarks Statistik (SKIB31) og kommunernes indberetninger.

Der er her tale om den samme type oplysninger, som blev indsamlet til brug for evalueringen i 2018, med anvendelse af de samme kriterier og definitioner.

Kommunernes indberetninger fra de to evalueringer kan således kombineres til et samlet datagrundlag fra 2014 til 2021, dvs. 8 år i alt<sup>8</sup>. Det er en væsentlig udvidelse i forhold til 2018-evalueringen, som kun indeholdt data for en periode på 2-3 år.

---

<sup>8</sup>Oplysningerne om trafik- og omsætningstal i 2021 er dog indhentet på et tidspunkt, hvor kommunernes regnskaber for 2021 endnu ikke var afsluttede. Der kan således være mindre afvigelser fra de oplyste tal og de tal, som fremgår af de enkelte kommuners regnskaber, årsrapporter m.v.

# Kapitel 4

## Udviklingen på øer omfattet af færgetilskud

Godsordningen blev etableret som led i *Aftale om en vækstpakke* fra juni 2014, hvor der blev afsat midler til nedsættelse af færgetakster ”med henblik på at understøtte erhvervsudviklingen i ø-samfundene”.

For passagerordningen var udgangspunktet *Aftale om vækst og udvikling i hele Danmark* fra februar 2016, hvor der blev afsat midler til nedsættelse af færgetakster for at ”understøtte væksten i turisme og styrke bosætningen på øerne”.

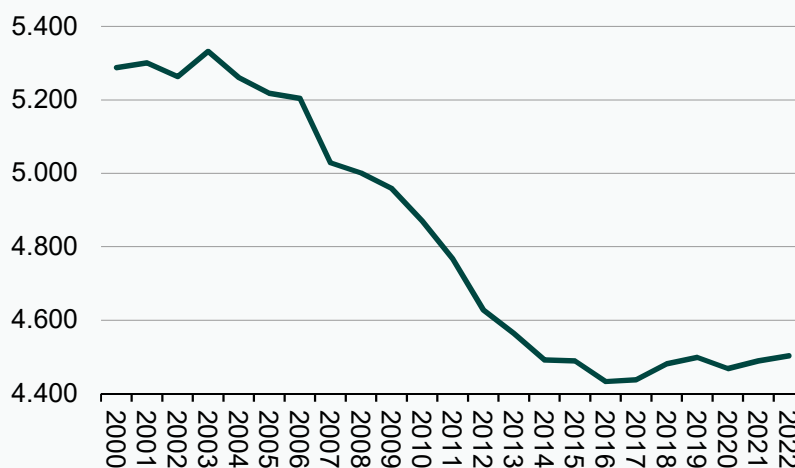
I vurderingen af status for øerne efter 7-8 år med tilskud til nedsættelse af færgetakster fokuserer evalueringen derfor på disse 3 mål: Bosætning, turisme og erhvervsudvikling.

Det skal bemærkes, at der er et større datagrundlag til rådighed for ø-kommunerne end for de små øer. Det skal ses i lyset af, at småøerne indgår som mindre dele af en kommune, og at forhold på øen derfor ikke kan sidestilles 1:1 med udviklingen i kommunen.

### 4.1 Bosætning

Figur 4.1

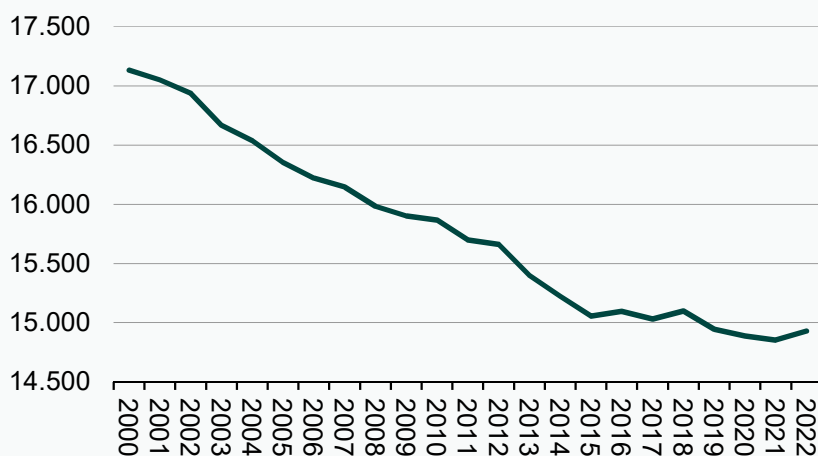
Befolkning på småøer omfattet af tilskud til nedsættelse af færgetakster



Anm.: Befolkningstal pr. 1. januar i året. Kommuner med små øer omfatter af udligningslovens § 21 a og § 21 b.  
Kilde: Danmarks Statistik, BEF4.

Figur 4.2

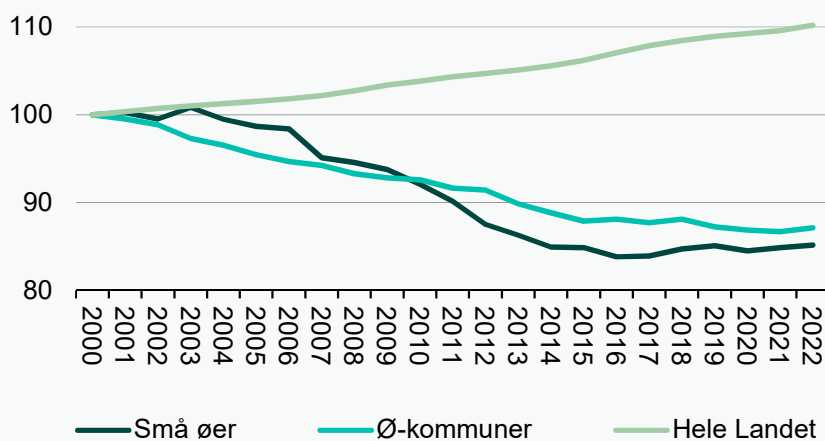
## Befolkning i ø-kommuner omfattet af tilskud til nedsættelse af færgetakster



Anm.: Befolkningstal pr. 1. januar i året. Kommuner med små øer omfatter af udligningslovens § 21 a og § 21 b.  
 Kilde: Danmarks Statistik, BEF4.

Figur 4.3

## Befolkningsudvikling siden 2000 (indeks, 2000=100)



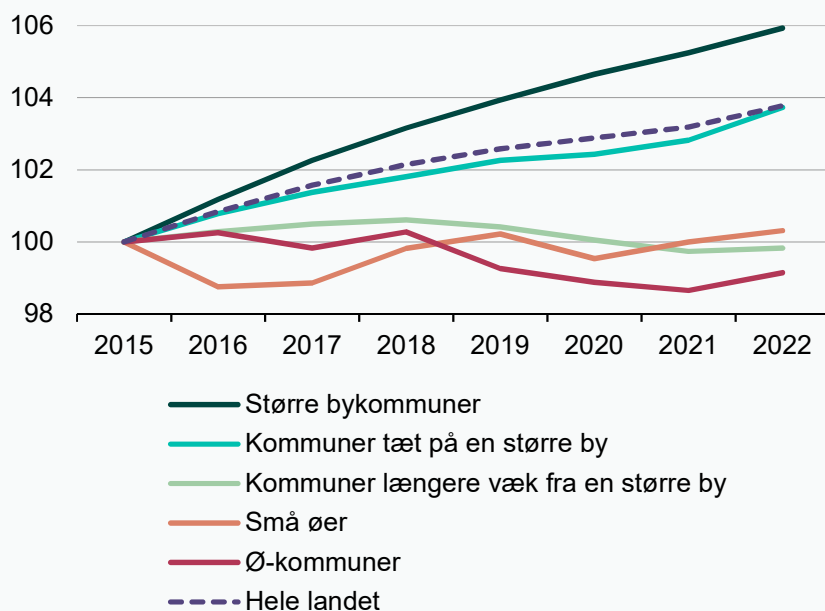
Anm.: Befolkningstal pr. 1. januar i året  
 Kilde: Danmarks Statistik, BEF4 og BEF5.

Figur 4.1 – 4.2 viser befolkningsudviklingen fra 2000 til 2022 for småøer og i de ø-kommuner, som modtager tilskud til nedsættelse af færgetakster. Det fremgår heraf, at der har været et ret markant befolkningsfald siden år 2002, som dog fra 2015-2016 og frem er stabiliseret.

I Figur 4.3 er der samtidig udarbejdet et indeks for befolkningsudviklingen på småøer, i ø-kommuner og i landet som helhed. Det fremgår her, at der på landsplan har været en jævn befolkningsstigning siden 2000, mens befolkningsudviklingen på øerne først er faldet og siden i de seneste år har stabiliseret sig.

Figur 4.4

#### Befolkningsudvikling siden 2000 på kommunetyper (indeks, 2010=100)



Anm.: Opdeling af kommunetyper ud fra Regional- og landdistriktpolitisk redegørelse 2021.  
Kilde: Danmarks Statistik (BEF4, FOLK1A).

Figur 4.4. viser et indeks for befolkningsudviklingen med udgangspunkt i 2015. Udviklingen er her sammenlignet med kommunetypologien fra regeringens ”Regional og landdistriktpolitisk redegørelse 2021” i relation til afstand til større byer.

Det fremgår heraf, at befolkningsudviklingen for hele landet er præget primært af udviklingen i og omkring de større byer, mens udviklingen på øerne under ét ca. har været den samme som i de 36 kommuner, der ligger længere væk fra en større by.

I 2022 er der 4.503 beboere på de små øer, og 14.927 beboere i de 4 ø-kommuner.



Færgetilskuddene skal ses som ét tiltag blandt flere, og der kan således ikke konkluderes entydigt på færgetilskuddenes andel i denne udvikling, men det kan fremhæves, at udviklingen er vendt samtidig med, at færgetilskudsordningerne er blevet indført.

Flere kommuner nævner i besvarelsene på spørgeskemaerne også, at tilskudsordningerne har været med til enten at understøtte en tilflytning til øerne eller modvirke en fraflytning. Det gælder både for kommuner med små øer og for ø-kommuner.

Samsø Kommune har konkret fremhævet, at tilskudsordningerne indirekte har medvirket til etablering af en supplerende færgerute (Samsø-Aarhus) i kommunen, der bidrager positivt til bosætning.

## 4.2 Turisme

Et af formålene med tilskudsordningen på passagerområdet var at gøre det mere økonomisk attraktivt for turister at besøge øer som følge af lavere priser på færgebilletter.

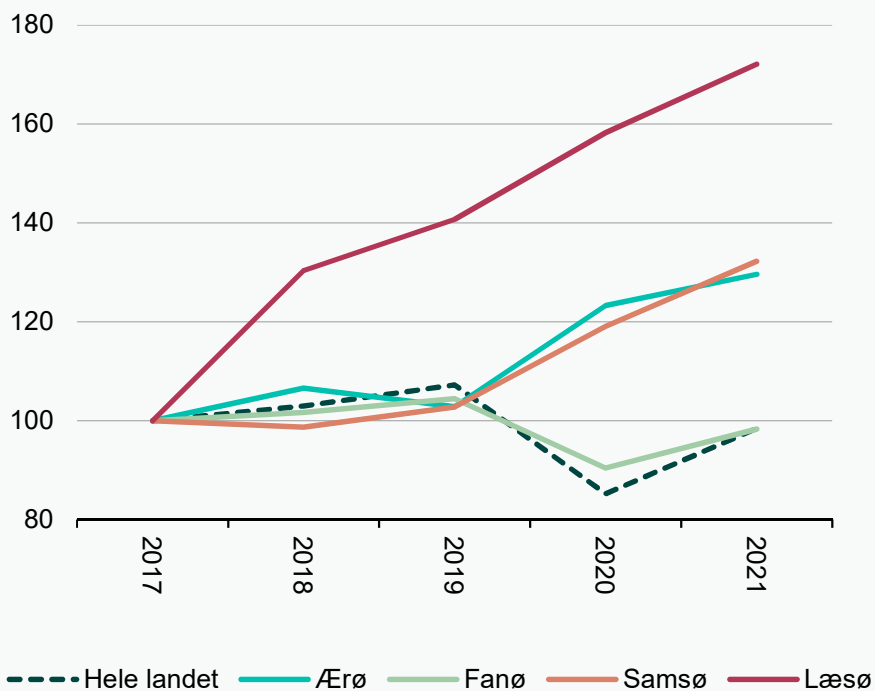
En sådan effekt forventes især at påvirke *endagsturismen* – dvs. hvor turisterne ikke overnatter på lokaliteten - og i mindre grad turismen med overnatninger. Det skyldes, at billetprisen – når der ikke skal betales for hotelværelser, campingpladser m.v. – forventes at udgøre en større andel af endagsturisternes samlede udgifter.

Endagsturismen til øerne kan belyses via selve aktiviteten på færgeruterne, som gennemgås i kapitel 6.

For *overnatninger* er der ikke officielle opgørelser for småøerne. Det er dog muligt at opgøre udviklingen i antallet af overnatninger specifikt for de fire ø-kommuner.

Figur 4.5

## Udvikling i antallet af overnatninger i ø-kommuner, 2017-2021 (Indeks, 2017=100)



Kilde: Danmarks Statistik og VisitDenmark.

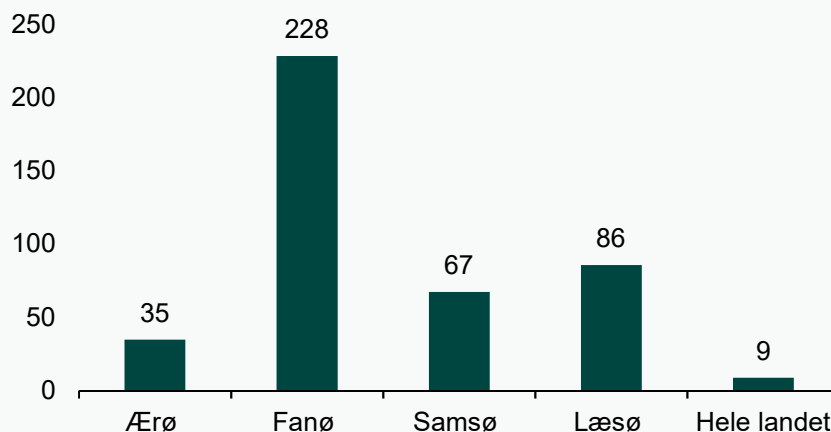
Figur 4.5 viser et indeks for udvikling i overnatninger. Det fremgår her, at der samlet set været en stigning i antallet af overnatninger i alle ø-kommuner undtagen Fanø.

Det kan også fremhæves, at der i COVID-19 situationen i 2020 og 2021 er sket en stigning i antallet af overnatninger på Læsø, Samsø og Ærø. Det tyder således på, at ø-kommunerne i mindre grad er blevet påvirket negativt af COVID-19 end landet som helhed ift. overnattende turister.

Læsø Kommune har desuden haft en særlig høj vækst i antallet af overnatninger, også i perioden før 2020, hvor der ikke var en situation med COVID-19 og sommerpakker. For Læsø er antallet af overnatninger således steget med mere end 40 pct. fra 2017 til 2019, og mere end 70 pct. i alt fra 2017 til 2021.

Figur 4.6

Antal overnatninger ift. befolkningstal, ø-kommuner, 2021



Kilde: Danmarks Statistik, VisitDenmark og egne beregninger.

Figur 4.6 viser antallet af overnatninger i 2021 sammenholdt med befolkningen i ø-kommunerne. Det fremgår heraf, at de fire ø-kommuner alle har et relativt højere antal overnatninger end landet som helhed.

Det kan også fremhæves, at den mere afdæmpede udvikling i Fanø Kommune siden 2017 i Figur 4.5 skal ses i lyset af, at antallet af overnatninger i forvejen lå på et meget højt niveau på 228 pr. indbygger i 2021.

Kommunerne har stort set enstemmigt i deres besvarelser fremhævet, at færgetilskud på passagerområdet har understøttet en vækst i turismen, både når det gælder overnatninger og endagsturisme. Enkelte kommuner har dog også nævnt, at det fra 2020 og frem er vanskeligt at adskille effekten af færgetilskud og sommerpakker.

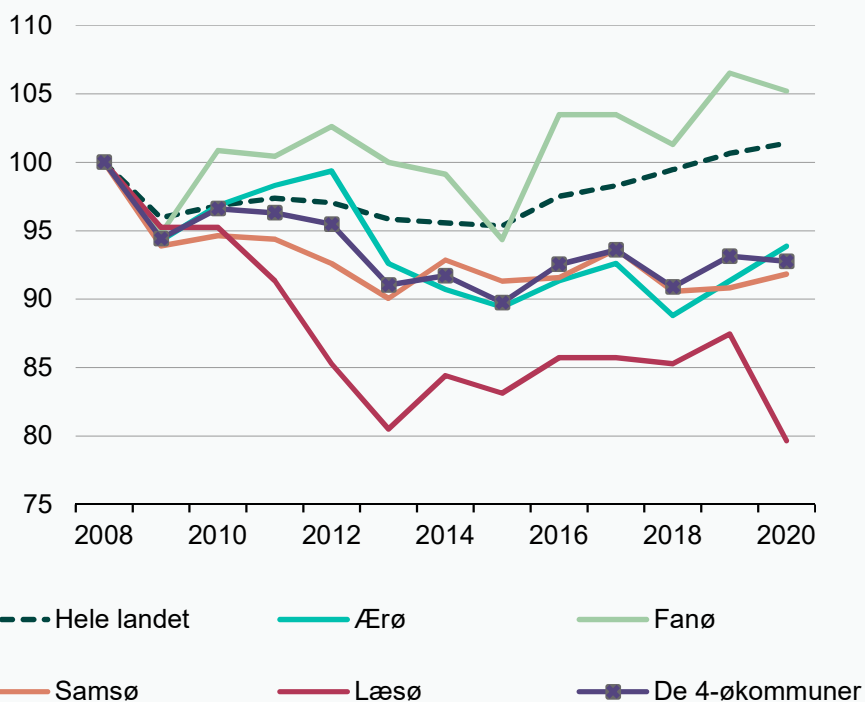
### 4.3 Erhvervsudvikling

Hensigten med at indføre tilskud til nedsættelse af færgetakster på godsområdet var at kompensere for merudgiften på fragt for de erhverv (fx landbrug og industri) på øen, som er afhængige af godstransporten.

Herudover kan tilskud til lavere færgetakster for passagerer forventes at stimulere erhvervsudviklingen i andre erhverv, fx i form af større omsætning og beskæftigelse i turisme- og detailerhverv m.v.

Figur 4.7

Antal arbejdssteder, ø-kommuner, 2008-2021 (Indeks, 2008=100)



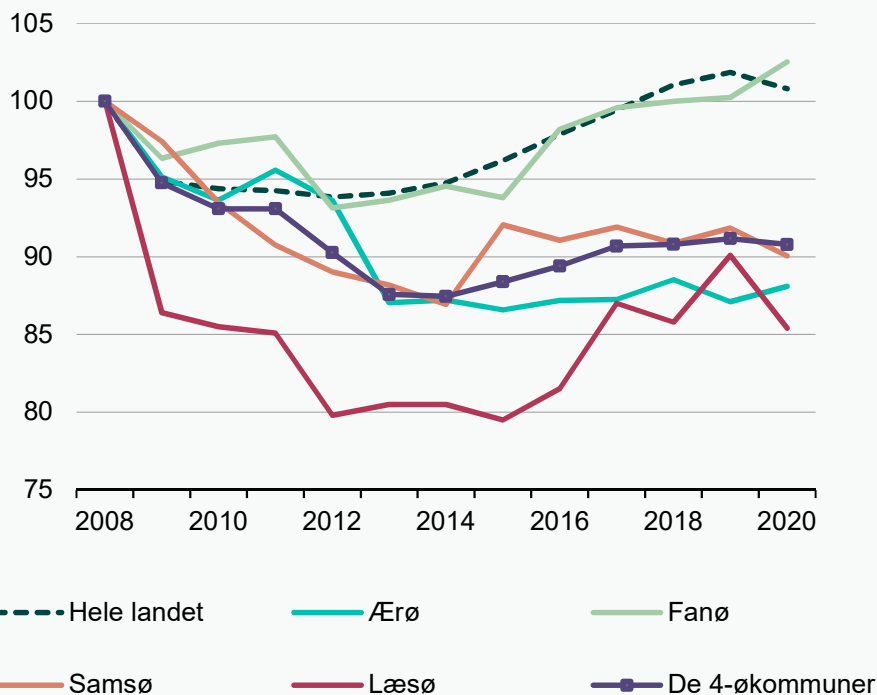
Anm.: Arbejdssteder er opgjort pr. ultimo november.  
 Kilde: Danmarks Statistik (ERHV2).

Figur 4.7 viser et indeks udviklingen i antallet af arbejdssteder i de 4 ø-kommuner i perioden 2008-2021. Det fremgår heraf, at der generelt har været en lidt svagere udvikling for de 4 kommuner end for landet som helhed.

I Læsø Kommune er antallet af arbejdssteder samlet faldet med ca. 15 pct. over perioden, dog med en vending i udviklingen i dele af perioden. Fanø Kommune har omvendt haft en lidt højere stigning end landsgennemsnittet.

Figur 4.8

Antal job, ø-kommuner, 2008-2021 (Indeks, 2008=100)



Anm.: Job er opgjort pr. ultimo november, og omfatter samtlige job uanset om det drejer sig om hovedjob, bijob, tertiære job osv.

Kilde: Danmarks Statistik (ERHV2).

Figur 4.8 viser et indeks for udviklingen i samme periode målt på antal job, og her ses omtrent den samme udvikling på tværs af ø-kommunerne.

Den generelle udvikling vil være præget af finanskrisen, som startede i 2008-2009. Her har ø-kommunernes udvikling i antal job efter krisen dog været mere afdæmpet end i landet som helhed, og i 2021 er antallet af job på Læsø, Samsø og Ærø fortsat på et lavere niveau end i 2008.

Fanø Kommune er igen en undtagelse. Tendensen for udviklingen i antal job har her været den samme som i hele landet – og evt. en smule bedre.

Der kan – til forskel fra bosætningen – ikke umiddelbart ses nogen særsigtet effekt omkring 2015-2016 med indførelsen af færgetilskudsordningerne, dog evt. med undtagelse af Læsø Kommune, hvor antallet af job har været stigende fra 2016 til og med 2019, jf. Figur 4.8.

Et stort flertal af kommunerne har nævnt, at færgetilskudsordningerne – særligt godsordningen – har haft en positiv effekt på erhvervsudviklingen på øerne, enten ved at opretholde eksisterende erhverv eller ved at skabe grundlag for vækst.

De 4 ø-kommuner har alle fremhævet, at tilskudsordningerne er af stor eller ligefrem afgørende betydning for erhvervslivet. Omvendt har flere kommuner med små øer også fremhævet, at der flere steder er et begrænset erhvervspotentiale og derfor kun få virksomheder, som kan have gavn af tilskudsordningerne.

Det tyder derfor på, at effekten på erhvervsudviklingen afhænger af øens størrelse, hvilket også går igen i kapitel 5 vedrørende godsområdet.

#### 4.4 Samlet vurdering af udviklingen

På baggrund af de tilgængelige datakilder kan følgende konstateres:

- **Bosætning:** Der har været et fald i befolkningen på øerne siden år 2000, og en stabilisering fra 2015 og frem. Udviklingen modsvarer ikke den stigende befolkning i og omkring de større byer, men er på niveau med områder længere væk fra de større byer.
- **Turisme:** Målt på overnatninger har der været en positiv udvikling på øerne, som især i 2020-2021 har været bedre end for landet som helhed.
- **Erhvervsudvikling:** Siden 2008 har ø-kommunerne – med undtagelse af Fanø – haft en relativt svagere erhvervsudvikling end resten af landet. Under ét er de 4 ø-kommuner således endnu ikke tilbage på niveauet før finanskrisen.

En stor del af kommunerne har herudover i deres besvarelser på spørgeskemaet tilkendegivet, at færgetilskudsordningerne har været til gavn for udviklingen på øerne. De 4 ø-kommuner har oplevet den mest positive udvikling.

Der tegner sig således ikke et entydigt billede af udviklingen på øerne. Der kan konstateres positive tendenser for både bosætning og turisme, men ikke i samme grad i forhold til erhvervsudviklingen.

Det vurderes dog samlet sandsynligt, at færgetilskuddene har haft betydning for udviklingen på øerne. Der ses således også et sammenfald mellem indførelsen af ordningerne og stabiliseringen af befolkningsudviklingen. For at vurdere sammenhængen med sikkerhed ville udviklingen dog skulle sammenlignes med en situation, hvor tilskuddene ikke var indført, hvilket i praksis ikke er muligt.

Det er også vanskeligt at drage konklusioner for 2020 og 2021 på grund af COVID-19 situationen samt sommerpakkerne.

# Kapitel 5

## Tilskud og udvikling på godsområdet

---

### 5.1 Baggrund og rammer

I juni 2014 indgik den daværende regering, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Det Konservative om Folkeparti ”Aftale om en vækstpakke”.

Med henblik på at understøtte erhvervsudviklingen i ø-samfundene blev der her afsat en årlig ramme på 50 mio. kr. i 2015 og 125 mio. kr. årligt fra 2016 og frem til en permanent nedsættelse af færgetaksterne for erhvervstransport til og fra øerne.

Ordningen blev fastlagt til at omfatte de små øer samt Læsø, Samsø, Ærø og Bornholm.

Med lov nr. 582 af 4. maj 2015 blev aftalen – for kommunernes vedkommende – efterfølgende implementeret i § 21a i lov om ændring af lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner (udligningsloven).

Udligningslovens § 21a er løbende blevet justeret siden 2015, jf. *kapitel 3*, og den gældende bestemmelse har følgende ordlyd:

#### Boks 5.1

##### Udligningslovens § 21 a:

**§ 21 a.** Social- og indenrigsministeren yder et årligt tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra øer. Tilskuddet ydes til kommuner med mindre øer og til kommuner på øer uden fast forbindelse, der består af én kommune. Private færger kan modtage tilskud gennem en kommune. Social- og indenrigsministeren yder ikke tilskud til de statslige færgeruter til Bornholm og Samsø.

(...)

Stk. 4. Social- og indenrigsministeren fordeler tilskuddet efter stk. 1 og 2 efter en nøgle for godsomsætning eksklusiv vareafgift opkrævet af havnene på de enkelte færgeruter. Nedsættelsen af færgetakster for godstransport kan maksimalt udgøre 80 pct. af færgetaksten pr. 1. januar 2015 eksklusiv vareafgift opkrævet af havnene.

(...)

Anm.: Stk. 2-3 samt 5-8 er udeladt ovenfor.  
Kilde: Lovbekendtgørelse nr. 63. af 19. januar 2021

Det fremgår af Boks 5.1, at tilskuddet ikke omfatter de statslige ruter til Samsø og Bornholm, hvilket skal ses i lyset af, at der her er indgået særskilte kontrakter efter gennemførelse af udbud på Transportministeriets område. Dog har Samsø Kommune både en statslig færgerute (Samsø-Kalundborg) og to kommunale ruter (hhv. Samsø-Aarhus og Samsø-Hou), som begge er omfattet af færgetilskud i medfør af udligningslovens § 21a.

Herudover er der i § 21 a, stk. 4, en bestemmelse om, at nedsættelsen af færgetakster for godstransport maksimalt kan udgøre 80 pct. af færgetaksten.

Denne bestemmelse udspringer af, at der ved indførelse af ordningen i 2015 indgik overvejelser om, hvorvidt tilskud til nedsættelse af færgetakster kunne være i strid med EU's statsstøtteregler. Kammeradvokaten vurderede i den forbindelse, at en takstreduktion på maksimalt 80 pct. kunne være begrundet i almene hensyn om territorial kontinuitet og samhørighed, og dermed inden for rammerne af medlemsstaternes skøn.

Kammeradvokatens vurdering blev i forlængelse heraf lagt til grund for udformningen af tilskudsordningen på godsområdet.

Den nærmere udmøntning af § 21 a er gennemført via en bekendtgørelse udstedt af Indenrigs- og Boligministeriet, hvor krav om for overholdelse af 80 pct. målsætningen også indgår, jf. kapitel 7.

## 5.2 Trafik, omsætning og tilskud siden 2014

I evalueringen anvendes 3 indikatorer for udviklingen på godsområdet for at vurdere aktivitet og omsætning hos de tilskudsberettigede færgeruter:

- **Færgegods (1.000 ton):** Gods, der transporteres med en færge - enten ombord på en anden transportenhed, fx. lastvogn, sættevogn eller togvogn eller som stykgods.
- **Omsætning, gods (1.000 kr.):** Godsomsætning eksklusiv vareafgift til havnen og moms.
- **Omsætning, varevogne (1.000 kr.):** Omsætning for varevogne, som er berettiget til tilskud efter godsordningen.

Der anvendes her de samme kategorier som i 2018-evalueringen, og det er derfor muligt at kombinere tidligere indsamlede data for årene 2014-2016 med de nyligt indsamlede data for 2017-2021. Det bemærkes dog, at der mangler registreringer vedr. 2016 fra flere kommuner, jf. uddybning i forlængelse af Figur 5.2-5.4.

Opgørelsen af færgegods mht. løst gods er hentet hos Danmarks Statistik, mens oplysninger om omsætning er indsamlet fra de 21 kommuner til brug for evalueringen, jf. *kapitel 3*.

Bemærk, at året 2016 er udeladt i de efterfølgende figurer vedrørende omsætning (Figur 5.2 – 5.4) på grund af et databrud i året 2016, hvor der er et betydeligt antal manglende registreringer af omsætning fra kommunerne. Data fra dette år vil derfor kunne give et misvisende indtryk af omsætningen.

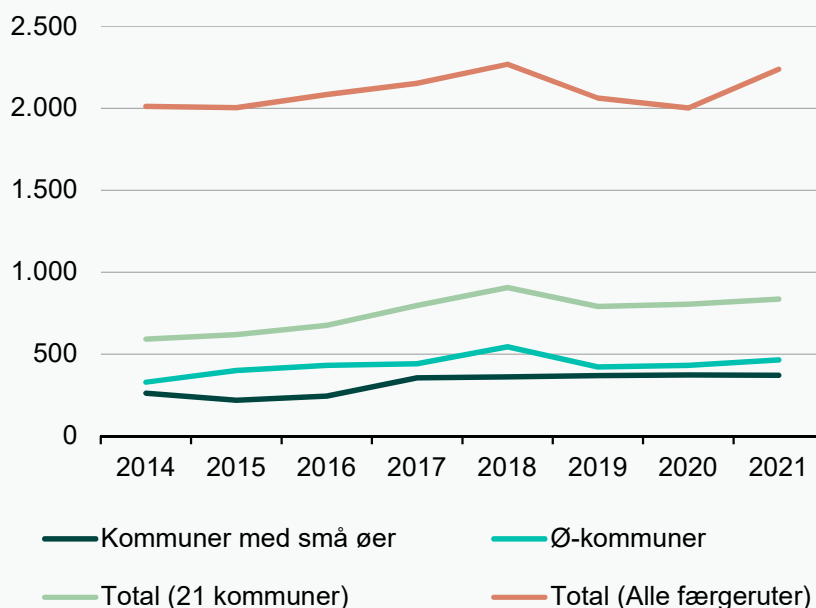
De oplysninger om 2016, som blev indsamlet til brug for 2018-evalueringen, var samtidig i flere tilfælde ikke dækkende for hele året, og derfor har det ikke været muligt at konstruere valide omsætningsdata på tværs af de 21 kommuner for 2016.

Samme problem optræder i kapitel 6 vedrørende passagerområdet.



Figur 5.1

Årlig trafik af færgegods (1.000 ton) i kommuner omfattet af tilskud til nedsættelse af færgetakster, 2014-2021



Kilde: Danmarks Statistik (SKIB31)

Der har, jf. *Figur 5.1*, været en stigning i den samlede godsmængde målt i vægt siden 2014, om end denne er faldet igen fra 2018 til 2019.

Samtidig kan det konstateres, at godsmængden fordeler sig ret jævnt mellem ø-kommunerne og kommuner med små øer, dog er mængden en smule højere i ø-kommunerne.

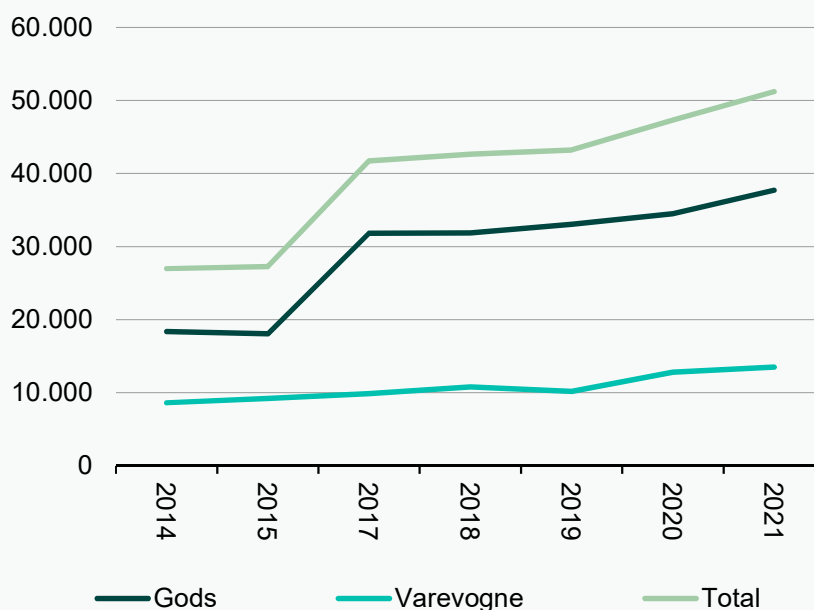
I 2021 udgjorde den samlede godsmængde til de 21 øer med tilskud til nedsættelse af færgetakster på godsområdet ca. 835.000 ton, svarende til en stigning på godt 40 pct. siden 2014. Det højeste niveau blev opnået i 2018, hvor den samlede godsmængde oversteg 900.000 ton.

Det er uklart, hvad der ligger til grund for faldet i godsmængden efter 2018. Det ser dog ikke ud til at skyldes forhold, som er specifikke for de 21 kommuner, der modtager tilskud. En tilsvarende udvikling over tid kan således ses for alle færgeruter i Danmark (55 i alt, inklusiv statslige og private ruter), hvor godsmængden også topper i 2018.

I 2021 udgør godsmængden på færgerne i de 21 tilskudskommuner ca. 37 pct. af den samlede færgegods mængde, som er indrapporteret til Danmarks Statistik.

Figur 5.2

Årlig samlet godsomsætning (løst gods og varevogne) på færgeruter (1.000 kr.) i kommuner omfattet af tilskud til nedsættelse af færgetakster, 2014-2021



Anm.: Året 2016 er udeladt pga. manglende registreringer.

Kilde: Indenrigs- og Boligministeriet. Beløb er i 2022-priser.

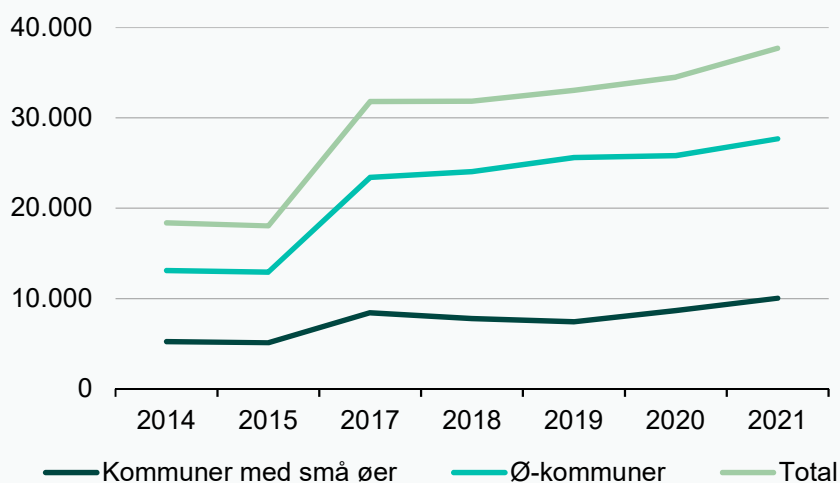
Det fremgår af Figur 5.2, at godsomsætningen er steget støt siden 2014, og den samlede godsomsætning på 51 mio. kr. i 2021 (opgjort i 2022-prisniveaue) er således ca. 90 pct. højere end i 2014,

Langt størstedelen af omsætningsstigningen har været for løst gods, som er steget med ca. 105 pct. fra 2014 til 2021, dvs. mere end en fordobling. Omsætningen for varevogne er steget mindre markant med ca. 57 pct. i samme periode.

Til forskel for i Figur 5.1. er det ikke muligt at sammenligne udviklingen i omsætningen hos ruter med tilskud til nedsættelse af færgetakster med omsætningen hos alle færgeruter i Danmark. Det skyldes, at omsætningstallene ikke er indberettet til Danmark Statistisk, men derimod er indsamlet specifikt til brug for evalueringen af færgetilskuddene.

Figur 5.3

Årlig godsomsætning (løst gods) på færgeruter (1.000 kr.) i kommuner omfattet af tilskud til nedsættelse af færgetakster, 2014-2021

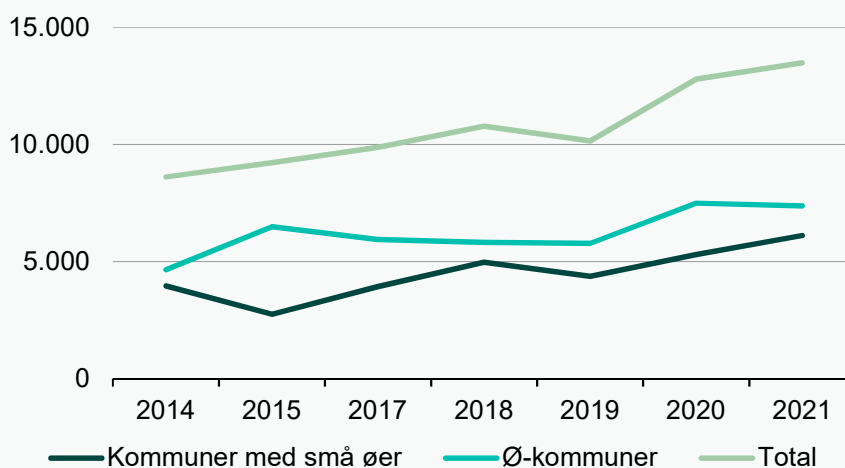


Anm.: Året 2016 er udeladt pga. manglende registreringer.

Kilde: Indenrigs- og Boligministeriet.

Figur 5.4

Årlig godsomsætning (varevogne) på færgeruter (1.000 kr.) i kommuner omfattet af tilskud til nedsættelse af færgetakster, 2014-2021



Anm.: Året 2016 er udeladt pga. manglende registreringer.

Kilde: Indenrigs- og Boligministeriet.

Figur 5.3 og 5.4 viser godsomsætningen fordelt på hhv. løst gods og varevogne samt kommuner med små øer og ø-kommuner.

Det fremgår heraf, at den samlede stigning i godsomsætningen, jf. *Figur 5.1*, i høj grad skyldes den stigende omsætning for løst gods i de 4 ø-kommuner.

Udviklingen i aktivitet og omsætning understøttes også af kommunernes egne tilbagemeldinger, idet størstedelen af kommunerne har tilkendegivet, at tilskudsordningen på godsområdet har haft en stor positiv indflydelse på godstrafikken og erhvervslivet på øerne.

Der er her et sammenfald med besvarelserne om erhvervsudviklingen i kapitel 4. Og som tidligere nævnt har svarene på spørgeskemaet fra de 4 ø-kommuner også været relativt mere positive end for kommunerne med små øer, hvilket stemmer godt overens med udviklingen i *Figur 5.4*.

# Kapitel 6

## Tilskud og udvikling på passagerområdet

---

### 6.1 Baggrund og rammer – herunder landevejsprincippet

I februar 2016 indgik den daværende regering, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti ”Aftale om vækst og udvikling i hele Danmark”.

Med henblik på at understøtte væksten i turisme og styrke bosætningen på øerne var parterne enige om at nedsætte færgetakster for passagerer og biler m.v. til og fra øer. Der blev her afsat 48 mio. kr. i 2016 og 95 mio. kr. årligt fra 2017 og frem.

Udgangspunktet for tilskud til nedsættelse af færgetakster på passagerområdet er landevejsprincippet (oprindeligt betegnet som ”amtsvejsprincippet” i 2003<sup>9</sup>).

Ved fremsættelsen af lovforslaget (L 179 af 27. april 2016) blev landevejsprincippet defineret som følgende:

*”Ved forslaget tages der et væsentligt skridt i retning af et såkaldt landevejsprincip. Ved et landevejsprincip forstås, at billetprisen for at sejle med en færge fastsættes således, at den svarer til omkostningen ved at køre en tilsvarende strækning på landevej.”*

Den efterfølgende udvidelse af tilskudsordningen på passagerområdet (L 197 af 26. april 2017) tager også udgangspunkt i landevejsprincippet:

*”Lovforslaget indebærer en forhøjelse af det nuværende tilskudsbeløb således, at der frem mod 2019 sker en gradvis indførelse af et fuldt landevejsprincip, med undtagelse af højsæsonen.”*

Udligningslovens § 21 b, jf. Boks 6.1, udgør den vedtagne implementering af landevejsprincippet. Tilskudsniveauet på 95,6 mio. kr. i 2022 er fastlagt ud fra et udgangspunkt om, at kommunerne skal have mulighed for - men ikke pligt til - at give tilskud svarende til landevejsprincippet i de 46 uger i året, som ikke omfatter sommerferieperioden.

---

<sup>9</sup> ”Læsø, Samsø og Ærø – udvikling og muligheder” – AKF Forlaget 2003. Herunder blev betegnelsen RET (Road Equivalence Tariff) anvendt i Skotland ifm. indførelse af en lignende model for færgetakster.

**Boks 6.1****Udligningslovens § 21 b:**

**§ 21 b.** Social- og indenrigsministeren yder et årligt tilskud til nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra visse øer. Private færger kan modtage tilskud gennem en kommune. Social- og indenrigsministeren yder ikke tilskud til de statslige færgeruter til Bornholm og Samsø.

(...)

Stk. 4. Kommuner med små øer, der modtager tilskud efter stk. 1 og 2, kan anvende tilskuddet hele året inden for en tidsramme på maksimalt 46 uger sammenlagt i det pågældende kalenderår.

(...)

Stk. 6. Fanø, Læsø, Samsø og Ærø Kommuner kan anvende tilskuddet efter stk. 1 og 2 hele året med undtagelse af perioden fra den sidste lørdag i juni og 6 uger frem, inklusive lørdag og søndag i umiddelbar forlængelse heraf.

Anm.: Stk. 2-3, 5 samt 7-11 er udeladt ovenfor.

Kilde: Lovbekendtgørelse nr. 63. af 19. januar 2021

Det følger heraf, at kommunerne selv kan beslutte det konkrete tilskudsniveau, og de har således ikke pligt til at fastsætte den enkelte takst på et bestemt niveau. En kommune kan fx vælge at gøre færgetrafik med passagerer helt gratis i bestemte perioder eller at undlade at give tilskud i andre perioder.

Samtidig er tilskuddet fastsat ud fra en forudsætning om, at der gives tilskud til 46 af årets 52 uger, dvs. uden højsæsonen for turister i sommerferieperioden. Baggrunden for de 46 uger er, at tilskudsordningen er målrettet de perioder, som grænser op til skolerens sommerferie - de såkaldte "skulderysæsoner".

Derfor blev det med den oprindelige lovændring lagt til grund, at kommunerne ikke kunne benytte tilskuddet i de 6 uger i sommerferieperioden. Efterfølgende er der dog i 2019 indført en ændring i § 21 b, stk. 4, så kommuner med små øer kan benytte tilskuddet i alle årets uger – dog stadigvæk inden for en maksimal tidsramme på 46 uger.

## 6.2 Trafik, omsætning og tilskud siden 2014

I evalueringen anvendes 6 indikatorer for aktiviteten på passagerområdet i forhold til de tilskudsberettigede færgeruter:

- Passagerer (1.000 personer)
- Personbiler
- Busser
- Campingvogne
- Motorcykler (inklusive knallerter)
- Cykler

For alle disse kategorier er aktivitetsdata indhentet hos Danmarks Statistik, og omsætningsdata inden for samme kategorier er indhentet fra kommunerne til brug for evalueringen, jf. *kapitel 3*.

Ligesom på godsområdet er omsætningen for året 2016 udeladt (jf. *Figur 6.5*) på grund af et betydeligt antal manglende registreringer i kommunerne. Herudover er der ikke foretaget en opdeling af omsætningen på passagerområdet på billettyper/kategorier.

Det skal ses i lyset af, at flere kommuner som led i dataindsamlingen efterfølgende har fremhævet, at omsætningstallene på passagerområdet generelt kan være misvisende.

Det skyldes, at der i flere tilfælde ikke er overensstemmelse mellem aktivitet og omsætning pga. de prismodeller, som anvendes i praksis – med fx årskort, betaling for passagerer og køretøjer under ét m.v. Derfor vil der være stor usikkerhed forbundet med at dele omsætningen op i mere detaljerede kategorier.

Udfordringer vedrørende kommunernes administration og opfølgning herpå behandles særskilt i *kapitel 7*.

Som på godsområdet er det her muligt at kombinere de indsamlede data med tidligere data fra 2018-evalueringen, så datasættet kan udvides til årene fra 2014 til 2021.

**Tabel 6.1**

**Udvikling i færgeaktivitet på passagerområdet i kommuner omfattet af tilskud til nedsættelse af færgetakster, 2014-2021, 1.000 antal**

	2014	2019	2021	ændring, 2014-2021	ændring, 2014-2019	ændring, 2019-2021
Passagerer	5.068	5.396	6.147	21 pct.	6 pct.	14 pct.
Personbiler	1.564	1.825	1.970	26 pct.	17 pct.	8 pct.
Cykler	118	237	436	271 pct.	101 pct.	84 pct.

Anm.: Passagerer, personbiler og cykler er angivet i 1.000 enheder.  
Kilde: Danmarks Statistik, SKIB31.

**Tabel 6.2**

**Udvikling i færgeaktivitet på passagerområdet i kommuner omfattet af tilskud til nedsættelse af færgetakster, 2014-2021**

	2014	2019	2021	ændring, 2014-2021	ændring, 2014-2019	ændring, 2019-2021
Busser	10.074	9.485	9.283	-8 pct.	-6 pct.	-2 pct.
Campingvogne	9.686	17.186	21.739	124 pct.	77 pct.	26 pct.
Motorcykler	10.889	16.398	25.377	133 pct.	51 pct.	55 pct.

Kilde: Danmarks Statistik, SKIB31.

Tabel 6.1 og 6.2 viser udviklingen i færgeaktiviteten på passagerområdet i de 21 kommuner, der modtager tilskud til nedsættelse af færgetakster.

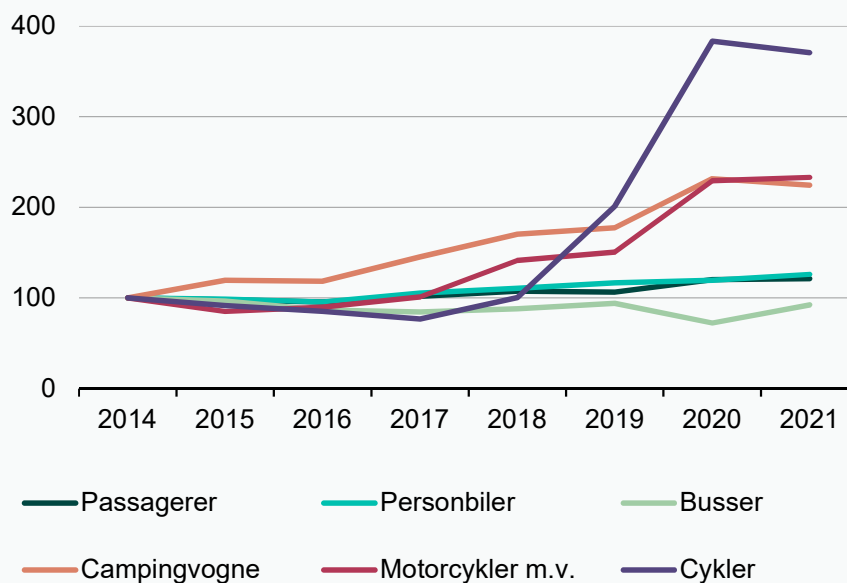
Da aktiviteten er markant højere for passagerer, biler og cykler, så er denne angivet i antal 1.000 i Tabel 6.1. For busser, campingvogne og motorcykler er aktiviteten angivet i faktiske tal i Tabel 6.2.

Det fremgår heraf, at det årlige passagerantal er steget med ca. 21 pct. (knap 1,1 mio. passagerer årligt) fra 2014 til 2021. Antallet af personbiler er steget med ca. 26 pct. (godt 400.000), og antallet af cykler er steget markant med mere end 270 pct. (knap 320.000).

Væksten har også været ganske høj for både campingvogne og motorcykler, men niveauet er fortsat væsentligt lavere end for de 3 første kategorier. Der kan konstateres et fald i aktiviteten for busser, hvor den årlige aktivitet er lavere i 2021 end i 2014.

**Figur 6.1**

**Indeks (2014=100) for færgeaktivitet på passagerområdet i kommuner omfattet af tilskud til nedsættelse af færgetakster, 2014-2021**



Kilde: Danmarks Statistik, SKIB31.

Figur 6.1 viser et indeks for udviklingen inden for alle kategorier på passagerområdet siden 2014. Det fremgår heraf, at der har været en ganske kraftig aktivitetsstigning fra



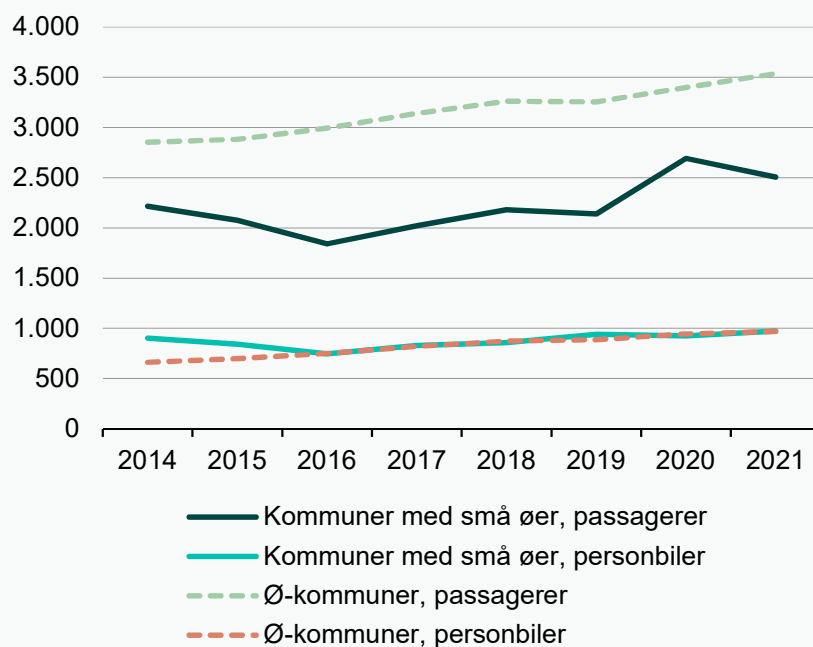
2019 til 2020. Og Tabel 6.1 viser også, at det høje niveau i 2021 sandsynligvis skal ses i sammenhæng med COVID-19 situationen samt sommerpakkerne.

Hvis der fx alene ses på ændringen i perioden fra 2014-2019 (året før sommerpakken) i Tabel 6.1-6.2, så er væksten således mere afdæmpet.

Væksten i antallet af passagerer er endda større fra 2019 til 2021 end i hele perioden 2014-2019. I lyset heraf er det derfor også sandsynligt at forvente, at aktiviteten vil falde fra 2022 og frem, da niveauet i 2020 og 2021 ikke afspejler den mere langsigtede aktivitetsstigning under mere normaliserede forhold som i årene før 2020.

**Figur 6.2**

**Udvikling i færgeaktivitet for passagerer og biler, 2014-2021 (1.000 enheder)**



Anm.: Aktivitet er angivet i 1.000 enheder.

Kilde: Danmarks Statistik (SKIB31).

Figur 6.2 viser udviklingen i færgeaktiviteten for ø-kommuner og kommuner med små øer ift. hhv. passagerer og personbiler, som er de to største kategorier.

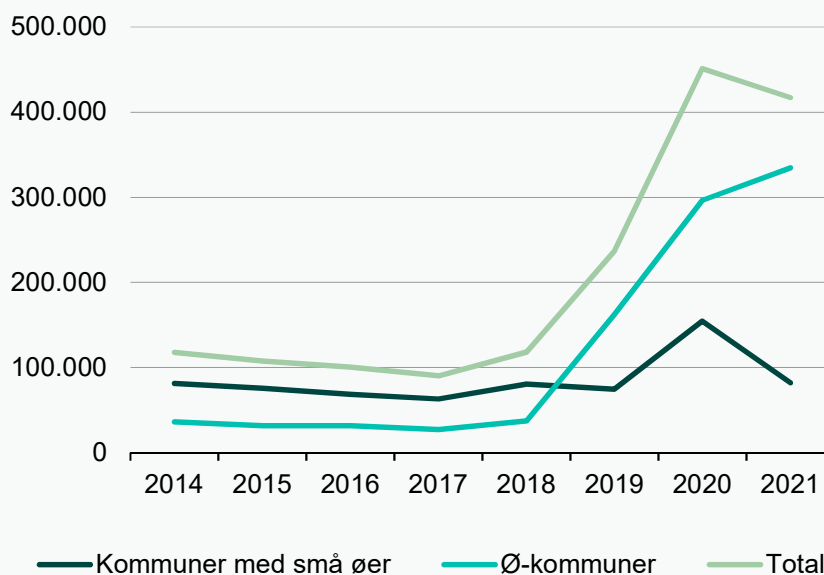
Det fremgår her, at der har været en forholdsvis jævn aktivitetsstigning for ø-kommunerne, vist med stiplede linjer, mens aktiviteten for kommunerne med små øer har vist større udsving.

Det tyder også på, at COVID-19 situationen samt sommerpakkerne har haft en forholdsvis større betydning for aktiviteten i kommunerne med små øer end for ø-kommunerne.

Fra 2019 til 2020 stiger antallet af passagerer i kommuner med små øer således med mere end 500.000, mens stigningen kun er på godt 140.000 passagerer for ø-kommunerne. Til gengæld har der også før 2020 været en stigende tendens i passagertrafikken i ø-kommunerne.

Figur 6.3

## Udvikling i færgeaktivitet for cykler, 2014-2021



Kilde: Danmarks Statistik (SKIB31).

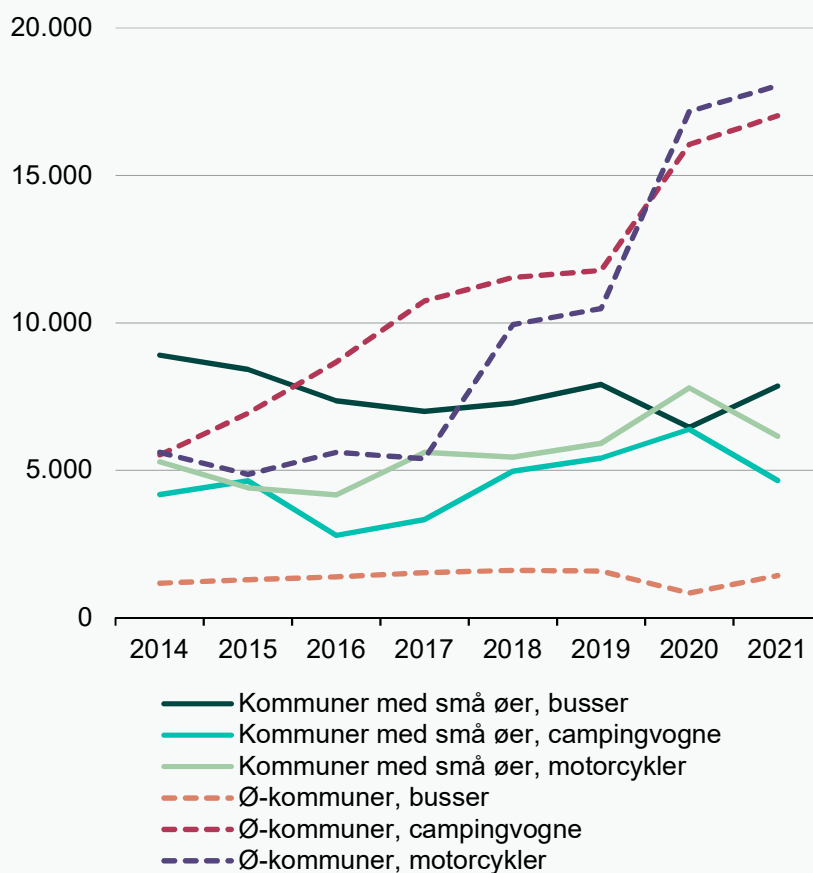
Figur 6.3 viser den meget omfattende stigning i færgeaktiviteten for cykler. Her er det tydeligt, at COVID-19 situationen samt sommerpakkerne har øget aktiviteten til et markant højere niveau end de tidligere år.

Fra 2019 til 2020 stiger aktiviteten således med hele 214.000, og selvom aktiviteten falder i 2022, så er niveauet fortsat så højt, at det ligger knap 200.000 højere end i 2019.

Det fremgår også, at det først og fremmest er i ø-kommunerne, at aktiviteten er steget. Før 2018 var der faktisk en lavere færgeaktivitet vedrørende cykler i ø-kommunerne end i kommunerne med små øer. Og i kommunerne med små øer er aktiviteten i 2022 næsten nede på samme niveau som i 2019, dvs. året før COVID-19 og sommerpakkerne.

Figur 6.4

## Udvikling i færgeaktivitet for busser, campingvogne og motorcykler, 2014-2021

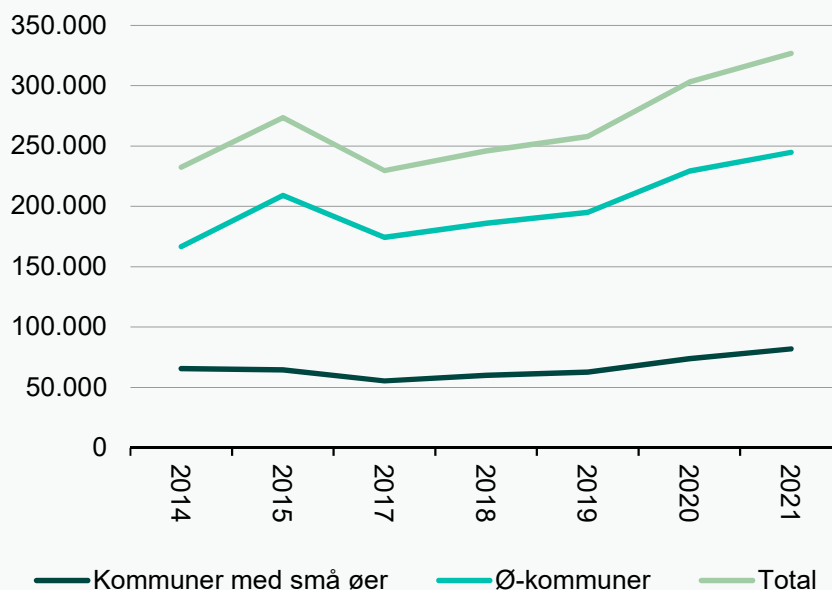


Kilde: Danmarks Statistik (SKIB31).

Figur 6.4 viser, at der også for busser, campingvogne og motorcykler er forskelle set mellem ø-kommuner, vist med stiplede linjer, og kommuner med små øer. I begge tilfælde adskiller udviklingen i busser sig dog fra udviklingen i campingvogne og motorcykler. Udviklingen er mest positiv for campingvogne og motorcykler hos ø-kommunerne.

Figur 6.5

Årlig omsætning på passagerområdet på færgeruter (1.000 kr.) i kommuner omfattet af tilskud til nedsættelse af færgetakster, 2014-2021 (2022-PI)



Anm.: Året 2016 er udeladt pga. manglende registreringer.

Kilde: Indenrigs- og Boligministeriet

Endelig viser Figur 6.5 udviklingen fra 2014 til 2021 i passageromsætningen på færgeområdet i kommunerne opgjort i 2022-pris- og lønniveau. Det fremgår her, at omsætningen i 2021 er ca. 94 mio. kr. højere end i 2014, svarende til en stigning på godt 40 pct.

Ø-kommunerne står for størstedelen af omsætningsstigningen, som her er steget med knap 47 pct., mens stigningen i kommunerne med små øer kun er på knap 25 pct.

Udviklingen i omsætningen stemmer også godt overens med de foregående figurer, hvor der er observeret en større stigning i færgeaktiviteten i ø-kommunerne end i kommunerne med små øer siden 2014.

De fleste kommuner tilkendegiver også, at de har oplevet en stigende aktivitet og omsætning på passagerområdet som følge af færgetilskudsordningerne. Et par kommuner nævner dog også, at den meget høje aktivitetsstigning som følge af COVID-19 situationen samt sommerpakkerne skabte kapacitets- og planlægningsmæssige udfordringer på nogle færges og øer.

Dette skyldtes dog ikke nødvendigvis aktivitetsniveauet, men at rammerne for sommerpakken i 2020 blev meldt ud meget kort tid før pakken trådte i kraft. Flere kommuner nævner således, at der i 2021 ikke i samme omfang var kapacitetsproblemer, selvom aktiviteten her fortsat var væsentligt højere end i de forudgående år.

På passagerområdet kan det dog generelt konstateres, at udviklingen siden 2014 i de 4 ø-kommuner, Fanø, Læsø, Samsø og Ærø, adskiller sig fra udviklingen i samme periode hos de 17 kommuner med små øer. Der har således været en relativt højere vækst i både aktivitet og omsætning i ø-kommunerne.

De præcise årsager hertil kan være vanskelige at identificere, men umiddelbart tyder det på, at aktiviteten på passagerområdet hos ø-kommunerne i højere grad er præget af færgetilskud på passagerområdet og COVID-19 situationen samt sommerpakkerne end hos kommunerne med små øer.

# Kapitel 7

## Administration

---

Sammen med indførelsen af tilskud til nedsættelse af færgetakster på både gods- og passagerområdet er der indført krav om, at de tilskudsberettigede kommuner skal udarbejde årlige redegørelser med beskrivelse af anvendelsen af tilskuddet i praksis.

Redegørelserne tjener flere formål. Det handler for det første om at understøtte, at kommunerne anvender midlerne til færgeområdet, herunder også evt. overskydende midler, som kan overføres mellem godsområdet og passagerområdet og fra år til år.

Samtidig skal kommunerne dokumentere, at anvendelsen af det enkelte tilskud lever op til en række krav til ordningerne.

Det kan være krav som fx på godsområdet i forhold til en maksimal takstnedsættelse på 80 pct., som er begrundet i statsstøttere reglerne i EU, jf. *kapitel 5*. Men også en række andre mere detaljerede krav og regler ift. kommunernes udmøntning, hvor kravene er præget af, at de to tilskudsordninger er blevet mere omfattende over tid, og at ordningerne derfor i dag er mere komplekse og uensartede end i 2015-2016.

De årlige opfølgninger viser, at kommunerne i praksis kan have svært ved at leve op til de detaljerede krav som fx kravet om ligelig nedsættelse af takster i anvendelsen af tilskud.

Desuden er opfølgningsredegørelserne i sig selv ressourcekrævende, bl.a. på grund af forskellige krav om detaljer i redegørelsen.

Administrationen er således også løbende blevet udsat for kritik fra kommunerne for at være for administrativt tung og ressourcekrævende – herunder i kommunernes besvarelser som led i 2018-evalueringen og denne evaluering.

Denne kritik skal også ses i lyset af, at det i lovgrundlaget for begge tilskudsordninger har været et eksplicit udgangspunkt, at administrationen skulle være let og enkel at håndtere<sup>10</sup>.

Der vurderes således at være grundlag for at overveje, om administration og opfølgning kan forenkles og fokuseres yderligere.

---

<sup>10</sup> I lovbemærkninger for både godsordningen (L 159) og passagerordningen (L 179) blev det nævnt, at udgangspunktet for tilrettelæggelsen af ordningerne var, at de skulle være enkle og lette at administrere.

## 7.1 Rammer for opfølgingsredegørelserne

I medfør af Indenrigs- og Boligministeriets bekendtgørelser om nedsættelse af færgetakster for hhv. gods- og passagertransport til og fra visse øer skal kommunalbestyrelsen redegøre for, hvordan tilskuddene er anvendt i det forudgående regnskabsår.

Dette har været gældende siden godsordningens indførelse i 2015 og senere passagerordningens indførelse i 2016.

Tildeling af tilskuddene forudsætter, at kommunalbestyrelsen på tilfredsstillende vis kan godtgøre, at tilskuddene er anvendt efter formålet. I yderste konsekvens kan et tilskud således tilbageholdes, hvis kommunens redegørelse ikke er tilfredsstillende.

Opfølgingsredegørelserne omfatter i dag en række forhold, jf. *Boks 7.1*:

### Boks 7.1

#### Krav til opfølgingsredegørelse for tilskud til nedsættelse af færgetakster

Godstransport	Persontransport
1. Færgetakster pr. 1. januar i tilskudsåret for de enkelte billettyper, ekskl. moms og vareafgift opkrævet af havnene.	1. Færgetakster for de enkelte billettyper i det pågældende regnskabsår, ekskl. moms.
2. Årsomsætning for de enkelte billettyper, ekskl. moms og vareafgift opkrævet af havnene.	2. Anvendelsen af tilskuddet for det pågældende regnskabsår specificeret på de enkelte billettyper, ekskl. moms.
3. Gennemsnitlig, vægtet tilskudsprocent for de enkelte billettyper, ekskl. moms og vareafgift opkrævet af havnene, i forhold til færgetaksterne pr. 1. januar 2015, samt redegørelse for eventuelle forskelle i tilskudsprocenter.	3. Anvendelsen af eventuelt overskydende midler fra det forudgående regnskabsår, ekskl. moms.
4. Anvendelse af eventuelt overskydende midler fra det forudgående regnskabsår, ekskl. moms og vareafgift opkrævet af havnene.	4. For kommuner med små øer oplyses de tidsperioder, hvor tilskuddet er anvendt i det pågældende kalenderår, jf. § 4, stk. 3.
5. Andre oplysninger, som kommunen finder relevante.	5. Andre oplysninger, som kommunen finder relevante.

Kilde: § 8 i bekendtgørelse nr. 602 af 6. april 2021 og § 7 i bekendtgørelse nr. 603 af 6. april 2021.

Ud over kravene i Boks 7.1 skal opfølgingsredegørelsen for både gods- og passagerordningen ledsages af en revisorerklæring i de tilfælde, hvor tilskuddet udgør 1 mio. kr. eller derover. Såfremt tilskuddet udgør mindre end 1 mio. kr., skal opfølgingsredegørelsen være ledsaget af en påtegning fra kommunalbestyrelsen om redegørelsens rigtighed.

Før evalueringen i 2018 var det påkrævet med en påtegning fra kommunens revisor uanset tilskuddets størrelse. En af konklusionerne fra 2018-evalueringen var dog, at kommunerne oplevede kravet om revisorpåtegning som en tung og tidskrævende administrativ byrde.

Derfor blev der gennemført en ændring af kravet om revisorpåtegning i 2019, så dette kun omfattede tilskud, der oversteg 1 mio. kr. årligt. En grænse på 1 mio. kr. blev her anset for en passende afvejning mellem behovene for hhv. enkel administration og sikring af, at tilskuddene blev anvendt til formålet.

Kommunerne skal ligeledes fremsende en opfølgningsredegørelse for anvendelsen af kommunens andel af det forhøjede generelle tilskud i henhold til § 20, stk. 1, i udligningsloven. Her skal kommunen redegøre for, at tilskuddet er anvendt til finansiering af initiativer på fægeområdet.<sup>11</sup> Det skal her bemærkes, at det forhøjede tilskud i henhold til udligningslovens § 20, stk. 1, ikke i sig selv er en del af færgetilskudsordningerne, men at opfølgningen på tilskuddet herpå er forankret i lovens § 21 a vedrørende færgetilskud på godsområdet.

Et særligt kritikpunkt fra flere kommuner er kravet om at redegøre for takster for de enkelte billettyper på passagerområdet, jf. *Boks 7.1*. Kritikpunktet er dels blevet rejst løbende i forhold til de årlige opfølgningsredegørelser, men også i forbindelse med dataindsamlingen til brug for denne evaluering.

Det har også ført til, som beskrevet i kapitel 6, at der ikke er grundlag for at lave en mere detaljeret opdeling af omsætningen på passagerområdet i evalueringen, da der her er en betydelig risiko for, at tallene bliver misvisende. Der kan således også sættes spørgsmålstegn ved, om kravet om opgørelse på billettyper i opfølgningsredegørelserne reelt afspejler den praktiske virkelighed på færgeruterne.

## 7.2 Kommunernes administration af tilskud

Indenrigs- og Boligministeriet vurderer generelt, at kommunerne i perioden siden 2015-2016 på tilfredsstillende vis har redegjort for, at tilskuddene er anvendt efter formålene.

Denne vurdering er baseret på kommunernes fremsendte opfølgningsredegørelser for anvendelse af tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport, personbefordring og det forhøjede generelle tilskud samt ministeriets løbende opfølgning. I forbindelse med gennemgangen af kommunernes opfølgningsredegørelser er der dog en række opmærksomhedspunkter, som er fremhævet nedenfor.

### Overskydende midler

---

<sup>11</sup> Det forhøjede § 20-tilskud blev indført i 2014 som følge af "Aftale om justeringer i udligningssystemet" fra maj 2012. Tilskuddet er ikke en del af færgetilskudsordningerne, men et krav om opfølgning herpå blev indført sammen med tilskuddet på godsområdet i 2015.



## Boks 7.2

## Regler for overførsel af uforbrugte midler vedr. færgetilskud

## Godstransport (§ 3, stk. 4-5)

Tilskuddet kan alene anvendes til nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra visse øer, jf. dog stk. 5.

Det påhviler kommunalbestyrelsen at sikre, at eventuelt overskydende midler anvendes i det efterfølgende kalenderår til **nedsættelse af færgetakster på godsområdet**. Eventuelt overskydende midler skal anvendes til **nedsættelse af færgetakster på passagerområdet** i de tilfælde, hvor nedsættelsen af færgetakster på godsområdet **har nået grænsen på maksimalt 80 pct.**, ekskl. moms og vareafgift opkrævet af havnene.

## Passagertransport (§ 3, stk. 4-5)

Tilskuddet kan alene anvendes til nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v., jf. dog stk. 5.

Det påhviler kommunalbestyrelsen at sikre, at eventuelt overskydende midler anvendes i det efterfølgende kalenderår til **nedsættelse af færgetakster**.

Kilde: Bekendtgørelse nr. 602 af 6. april 2021 og i bekendtgørelse nr. 603 af 6. april 2021.

Kommunerne har, jf. *Boks 7.2*, mulighed for at overføre uforbrugte midler til nedsættelse af færgetilskud fra år til år. Bemærk, at det er muligt for kommunerne at overføre midler fra godsområdet til passagerområdet, men ikke omvendt.

Det fremgår også heraf, at de overførte midler kun kan bruges af kommunerne til nedsættelse af færgetakster, og altså ikke til andre formål.

Samtidig er overførsel af tilskudsmidler fra gods til passagerer betinget af, at grænsen på maksimalt 80 pct. takstreduktion er nået på godsområdet. Det skal ses i lyset af, at kommunen hermed ikke kan anvende yderligere midler på godsområdet, og at midlerne derfor ellers ikke ville blive anvendt. Denne bestemmelse blev indført pr. 1. september 2019.

Det har i perioder været en udfordring for nogle kommuner at tilrettelægge takstnedsættelserne, så alle midler anvendes i det enkelte år på både gods- og passagerområdet. For 2020 udgør kommunernes overskydende midler på godsområdet 5,8 pct. af det samlede tilskud, mens det tilsvarende tal er 3,6 pct. på passagerområdet, jf. *Tablet 7.1*.

Tabel 7.1

## Tilskud til nedsættelse af færgetakster - Overskydende midler 2016-2020, årets pl

	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Godsområdet (i 1000 kr.)</b>	2.223,4	1.361,2	1.498,1	1.243,3	2.228,7
<i>Pct. af samlet tilskud</i>	6,2	3,7	4,1	3,3	5,8
<b>Passagerområdet (i 1000 kr.)</b>	1.464,6	5.107,2	1.992,1	3.699,7	3.279,1
<i>Pct. af samlet tilskud</i>	5,2	9,0	2,6	4,2	3,6

Anm.: Et overblik over kommunernes uforbrugte midler i 2021 foreligger først i efteråret 2022.

Kilde: Kommunernes opfølgingsredegørelser og egne beregninger.

I 2020 har 12 af de 21 kommuner overskydende midler på godsområdet, mens dette gælder for 9 kommuner på passagerområdet. Andelen af overskydende midler skyldes for nogle kommuner, at de har akkumuleret overskydende midler fra flere tidligere år.

Beløbsmæssigt er omfanget af uforbrugte midler steget siden 2016, men samtidig er det samlede tilskud steget i samme periode, og andelen af uforbrugte midler er dermed lavere i 2020 end i 2016 for både gods- og passagerområdet.

Generelt set fremgår det af kommunernes årlige opfølgingsredegørelser, at færgetaksterne for godstransport i de fleste kommuner er nedsat med mellem 55 og 80 pct. Dog har nogle kommuner med overskydende midler på godsområdet fortsat rum for yderligere takstnedsættelser på godsområdet ift. de maksimale 80 pct.

Omfanget af overskydende midler kan skyldes, at kommunerne fastlægger taksterne forud for den periode, hvor de skal udarbejde et skøn for antallet af passagerer.

Flere kommuner har i opfølgingsredegørelserne fremhævet, at det kan være vanskeligt at forudsige mængden af trafik, og at de derfor har valgt et mere beskedent skøn for at undgå et overforbrug. Flere kommuner påpeger desuden, at det ikke er hensigtsmæssigt at ændre takststrukturen i løbet af året.

Da der, jf. Tabel 7.1, fortsat er et niveau af overskydende midler, som opretholdes – og i nogle tilfælde akkumuleres - år efter år, så kan der dog fortsat være et forbedringspotentiale ift. at nedbringe mængden af overskydende midler.

Det bemærkes i den forbindelse, at periodeafgrænsningen på passagerområdet, jf. nedenfor, også gælder for overførte midler, og at kommunerne derfor også her er begrænset i deres mulighed for at benytte tilskuddet hen over året.

Indenrigs- og Boligministeriet har igennem årene været i dialog med kommunerne om omfanget af overskydende midler og reglerne for anvendelse heraf. Og ministeret har senest primo 2022 skrevet til kommunerne og gjort opmærksom på reglerne for anvendelse af overskydende midler i et forsøg på at nedbringe omfanget.

### Den lige procentvise nedsættelse på godsområdet

I medfør af § 3, stk. 2, i bekendtgørelsen på godsområdet skal nedsættelsen af færgetakster på godsområdet ske med en *"ligelig procentvis nedsættelse af færgetakster for de enkelte billettyper og rabatorordninger, der vedrører godstransport, i forhold til færgetaksterne pr. 1. januar 2015, med mindre særlige forhold gør sig gældende."*

Ud fra de årlige opfølgingsredegørelser kan det dog konstateres, at 13 ud af de 21 kommuner i 2020 har udmøntet nedsættelserne med en varierende procentsats.

Som en mulig forklaring herpå kan fremhæves, at flere kommuner har påpeget, at det kan være udfordrende at håndtere kravet om den ligelige procentvise nedsættelse, bl.a. fordi det i dag er vanskeligt at finde taksttyper på godsområdet, som er sammenlignelige med taksttyperne i 2015, jf. førnævnte bestemmelse.

Det skal bemærkes, at kravet om en lige procentvis nedsættelse – modsat kravet om maksimal takstnedsættelse på 80 pct. – ikke skyldes hensyn til EU's statsstøtteregler. Der er således mulighed for at overveje at åbne for en øget fleksibilitet ift. dette krav på godsområdet, såfremt dette findes hensigtsmæssigt.

### Den periodemæssige afgrænsning på passagerområdet

På passagerområdet kan kommuner med små øer anvende tilskuddet hele året inden for en samlet tidsramme på maksimalt 46 uger, jf. § 4, stk. 3 i bekendtgørelsen på passagerområdet. Dette blev ligeledes indført i 2019 på baggrund af evalueringen i 2018.

De 4 ø-kommuner kan derimod, jf. bekendtgørelsens § 4, stk. 6, anvende tilskuddet til nedsættelse af færgetakster for biler, passager m.v. hele året med undtagelse af perioden fra den sidste lørdag i juni måned og 6 uger frem, inkl. lørdag og søndag i umiddelbar forlængelse heraf. Før 2018 omfattede denne bestemmelse alle 21 kommuner.

Det fremgår af opfølgingsredegørelserne fra kommunerne med små øer, at de har benyttet friheden til at fordele tilskudsmidlerne hen over året. Mange kommuner har holdt fast i den tidligere ordning og anvender tilskuddet uden for skolernes sommerferie, men fx har Assens Kommune i stedet valgt at undtage takstnedsættelse i bl.a. januar måned.

Flere ø-kommuner har i deres svar på det udsendte spørgeskema nævnt, at de gerne vil have større frihed til at anvende tilskuddet på passagerområdet hen over året, dvs. den frihed, som kommunerne med små øer i vid udstrækning har haft siden 2019.

### Opdeling af takstnedsættelser på billettyper i redegørelserne

Der har generelt været udfordringer med at få oplysninger fra kommunerne om taksterne fordelt på billettype. Dette er også en medvirkende årsag til de tidligere nævnte udfordringer med datakvaliteten på passagerområdet, jf. *kapitel 5-6*.

Udfordringen vurderes her at være, at de anvendte billettyper i bekendtgørelsen for passagerer i nogle situationer ikke afspejler den billetstruktur, som er anvendt i praksis.

I forbindelse med dataindsamlingen har flere kommuner fx nævnt, at nogle færgeruter ret konsekvent benytter årskort i stedet for enkeltbilletter, eller at der fx kun opkræves takster for det enkelte køretøj, og ikke for passagerne.

#### Det forhøjede generelle tilskud – 15. mio. kr. fra 2014

Det fremgår af redegørelserne, at de fleste kommuner anvender tilskuddet til opretholdelse eller forbedring af serviceniveauet for færgen, herunder indkøb af udstyr, vedligeholdelse, ansættelse og uddannelse af personale, finansiering af afløserfærge, beredskab, markedsføring eller fastholdelse af antal afgang. Flere af kommunerne har ligeledes anvendt tilskuddet til at finansiere medlemskab af Færgesekretariatet. Enkelte kommuner har anvendt tilskuddet til nedsættelse af færgetakster på gods- og passagerområdet.

Kommunerne vurderes således at anvende det forhøjede generelle tilskud inden for det tilsigtede, men der er en stor spredning mellem kommuner ift. den konkrete anvendelse.

#### Forenklinger i 2019

Som led i implementering af den politiske aftale om justering af færgetakster i 2018 blev der gennemført en række forenklinger af færgetilskudsordningerne, jf. *Boks 7.3*:

### **Boks 7.3**

#### **Forenklinger af færgetilskudsordninger i 2018**

##### Adgang til overførsel af tilskudsmidler fra gods- til passagerområdet

- Det bliver muligt for kommunerne – hvis godstaksterne er nedsat med 80 pct. - at overføre uforbrugte tilskudsmidler fra godsområdet til passagerområdet

##### Forenklet afgrænsning af varebiler på godsområdet

- Afgrænsningen af tilskudsordningen på godsområdet forenkles, så alle gulpladebiler fremover omfattes af ordningen.

##### Bortfald af krav om revisorpåtegning under 1 mio. kr. (både gods og passager)

- Ved tilskud på mindre end 1 mio. kræver opfølgingsredegørelsen ikke revisorpåtegning, men skal være ledsaget af en erklæring fra kommunalbestyrelsen

##### Større fleksibilitet for kommuner med små øer ift. tilskud på passagerområdet

- Kommuner med små øer – men ikke ø-kommuner – får mulighed for at anvende passagertilskuddet hele året inden for en samlet tidsramme på 46 uger.

##### Ændret frist for opfølgingsredegørelser

- Fristen for indsendelse af opfølgingsredegørelser m. revisorerklæring ændres fra udgangen af marts måned til udgangen af august måned i det efterfølgende år.

Kilde: Indenrigs- og Boligministeriet.

Nogle af disse forenklinger var ganske substantielle (særligt ift. periodeafgrænsning på passagerområdet for de små kommuner), mens andre var mere afgrænsende, fx flytning af fristen for indsendelse af opfølgingsredegørelser.

Indførelsen af momskompensation i 2017 og den fleksible periodeafgrænsning for kommuner med små øer i 2019 er samtidig også blevet ledsaget af specifikke opfølgingskrav i relation hertil, hvilket til dels har modvirket ovenstående forenklingstiltag.

Samlet set er opfølgingskravene på passagerområdet i dag ca. af samme omfang som da ordningerne blev indført i 2016, mens opfølgningen på godsområdet er blevet en smule lettere end i 2015.

Nogle kommuner har i deres svar på spørgeskemaet udtrykt tilfredshed med de forenklinger, som blev gennemført i forlængelse af evalueringen i 2018, mens andre efterspørger yderligere forenklinger, herunder især i forhold til de årlige opfølgingsredegørelser.

### Sommerpakker

Sommerpakkerne i 2020 og 2021 var ikke en del af færgetilskudsordningerne, men tilskuddene omfattede her i vid udstrækning de samme kommuner og færgeruter, som modtager tilskuds til nedsættelse af færgetakster. Derfor indeholdt spørgeskemaet til kommunerne også et særskilt spørgsmål 8 herom.

En stor del af kommunerne udtrykte i spørgeskemaet stor tilfredshed med sommerpakkerne i forhold til effekten på turismen og passageraktiviteten.

Men en lige så stor del af kommunerne har samtidig fremhævet, at administrationen af sommerpakken i 2020 var udfordret af manglende fleksibilitet<sup>12</sup>, idet der på forhånd var angivet, i hvilke tidsperioder tilskuddet skulle anvendes. For flere kommuner førte dette til kapacitetsproblemer på færgerne.

Den korte udmeldingsfrist fra regeringen ift. sommerpakken i 2020 blev også nævnt af kommunerne som et problem, da de dermed kun havde kort tid til at forberede sig på den øgede turisttilstrømning.

Omvendt påpeger flere kommuner i deres svar, at der ikke var de samme kapacitetsmæssige udfordringer med sommerpakken i 2021, idet kommunerne her selv kunne bestemme de konkrete tidspunkter, hvor der skulle være gratis billetter.

Kommunernes opfattelser af sommerpakken i 2020 afspejler også flere af kommunernes erfaringer med færgetilskuddene på passagerområdet. Her vurderer flere kommuner også, at periodeafgrænsningen i forhold til sommerferien er ufleksibel i forhold til at anvende kapaciteten bedst muligt hen over året.

---

<sup>12</sup> Sommerpakken i 2020 omfattede gratis indenrigsfærger i juli måned (og kun i denne måned) samt billigere færger til små øer i august – september. Sommerpakken i 2021 omfattede gratis indenrigsfærger i juli-september måned, men her var det op til operatøren at beslutte hvornår i perioden færgebilletterne skulle være gratis.

Erfaringen med sommerpakkerne kan således pege på, at tilskuddene generelt udnyttes bedst i kommunerne, når der er givet en vis fleksibilitet til den nærmere anvendelse.

### 7.3 Erfaringer og anbefalinger

Kommunernes løbende tilbagemeldinger og besvarelser af spørgeskemaer tegner et billede af, at administrationen af tilskudsordningerne i praksis er blevet mere omfattende end oprindeligt tilsigtet.

Der er således også løbende blevet rejst kritik af omfanget af administration for de to tilskudsordninger på gods- og passagerområdet, dels i forbindelse med de årlige opfølgninger og dels i svar på spørgeskemaer i forbindelse med både 2018-evalueringen og denne evaluering.

Udfordringer med administrationen af færgetilskudsordninger er et gennemgående tema i kommunernes besvarelser på spørgeskemaet, og spørgsmål 5 vedrørende administration er også det spørgsmål, hvor kommunerne generelt har været mest negative., jf. også et uddrag heraf fra 10 kommuner i *Boks 7.4*:

**Boks 7.4****Uddrag af kommunernes svar på spørgsmål 5 vedr. administration**

Kommune	Svar
Assens	Takstnedsættelsen på passagerområdet er besværligt at administrere. På vores lille færge ville vi helst fordele tilskuddet jævnt over hele året, og på den måde lave en ny normalpris.
Fanø	Det er stadig et administrativt tungt system og det har været en udfordring for rederiet at ramme netop den procentsats for rabat, som udnytter den bevilgede ramme uden at overskride den.
Haderslev	Ordningerne har givet øget administration til bl.a. kommunens økonomiafdeling i forhold til at få udarbejdet redegørelserne og få dem revisorgodkendt.
Hedensted	For en lille færgefart uden administrative medarbejdere er administration af ordningerne mærkbar.
Langeland	Det er kommunens opfattelse, at udbetalingen af tilskuddet er præget af unødigt bureaukrati og dokumentation med bl.a. indhentning af særlig underskrift fra kommunens underskriftberettigede. I stedet bør revisionen af ordningen indgå i kommunens almindelige regnskabs- og revisionsproces.
Lolland	Det største arbejde med administrationen af tilskuddene er de årlige opgørelser, som kræver mange timers beregninger (...) Der burde udarbejdes en noget mere smidig afrapporteringsordning fra ministeriets side.
Skive	Det giver ekstra arbejde med at administrere ordningerne, da alt jo skal registreres og bogføres og efterfølgende redegøres overfor ministeriet, revideres af revisionen, godkendes af byrådet osv.
Svendborg	Det er et stort arbejde at administrere de to tilskudsordninger. Dels at udfærdige opfølgingsredegørelsen, men også at tilpasse ordningerne undervejs.
Ærø	Det er stadig et administrativt tungt system. Især håndteringen af et nyt privat rederis indtræden, hvor de ligger under den kommunale revisionsordning.
Aabenraa	Det er meget tidskrævende i forhold til de årlige opgørelser. Meget mere administration til spørgeskema samt opfølgning af evt. nye regler / opgørelser.

Kilde: Indenrigs- og Boligministeriet, kommunernes besvarelser.

Flere kommuner påpeger også, at nogle små færgeruter har ganske få administrative ressourcer, og her kan den administrative byrde i forbindelse med opfølgning og dokumentation være en større udfordring end for de større kommuner/ruter.

I forbindelse med de årlige opfølgninger kan det også konstateres, at de enkelte færgeoperatører i flere tilfælde af kommunen selv får til opgave at udarbejde opfølgingsredegørelser til Indenrigs- og Boligministeriet og lave opgørelser af aktivitet og omsætning. Denne opgave bør med fordel udføres centralt i de kommunale forvaltninger, som i forvejen har erfaring med administrative opgaver ift. kommunale tilskud m.v.

Hvis hovedformålet med administration og opfølgning på færgetilskuddene er at sikre, at de anvendes til formålet, dvs. nedsættelse af færgetakster, vurderes der at være et potentiale for at forenkle nogle af de detaljerede krav til administration og opfølgning.

Konkret kan fremhæves følgende overvejelser:

- **Afskaffelse af periodeafgrænsningen** og afvikling af forskellige regler mellem ø-kommuner og kommuner med små øer, så samtlige 21 kommuner fleksibelt kan anvende tilskuddet i alle årets 52 uger.

Periodeafgrænsningen blev oprindeligt indført for at tilgodese ”skulderysæsonerne” uden for højsæsonen i sommerferieperioden. Ud fra efterfølgende erfaringer tyder det dog på, at periodeafgrænsningen svækker kommunernes mulighed for at anvende tilskuddet fleksibelt efter lokale forhold.

Da flere kommuner specifikt har efterspurgt større fleksibilitet i forhold til at planlægge priser og takster hen over året, så kan en afskaffelse af periodeafgrænsningen samtidig understøtte en forventning om, at kommunerne kan og bør reducere omfanget af uforbrugte midler fra år til og år.

- **Afskaffelse af kravet om opfølgning ift. forhøjet generelt tilskud** i medfør af udligningslovens § 20.

Det forhøjede tilskud i medfør af § 20 er et generelt tilskud, som ikke er øremærket til taksnedsættelser på færgeområdet. En opfølgning herpå skaber derfor kun meget lidt klarhed om anvendelsen af tilskuddet i praksis, som ikke modsvarer de ressourcer, der er forbundet med opfølgningen i kommunerne.

- **Reduktion i krav til opfølgningsredegørelser**, herunder afvikling af krav om udspecificering af billettyper i forhold til omsætning og anvendt tilskud.

Kategorier for aktivitet og omsætning afspejler ofte ikke den praktiske virkelighed, og opfølgningen kan derfor tvinge kommunerne til at lave kunstige indberetninger, som både kan være ressourcekrævende og misvisende.

- **Generel forenkling af opfølgningskrav på færgeområdet**, herunder med afvikling af krav om en ligelig procentvis takstnedsættelse for gods, mere gennemskuelige krav ift. moms, ensartning ift. regnskabspraksis m.v.

Det vil være oplagt at gennemgå de to bekendtgørelser for hhv. gods og passagerer for at vurdere, om det enkelte krav er nødvendigt ift. at sikre, at tilskuddet anvendes til formålet – eller om det evt. kan forenkles eller ophæves. Samtidig kan det her være relevant at vurdere, om der kan fastlægges en mere overordnet årligt indberetning, hvor der kun indhentes mere detaljerede indberetninger til brug for større evalueringer m.v. af ordningerne.



- **Skabelon for opfølgingsredegørelse på indtast.dk**, som skal sikre ensartet og korrekt opfølgning fra kommunerne samt mindske den administrative byrde for færgeruterne.

Opfølgingsredegørelserne indeholder formelle krav til at sikre, at tilskuddene anvendes til formålet (dvs. til nedsættelse af takster for hhv. gods og passagerer). Disse krav er dog ens for alle kommuner, og en standardisering kan både forenkle opgaven for kommunerne og gøre oplysningerne mere sammenlignelige og gennemsigtige.

# Kapitel 8

## Særlige problemstillinger

---

Det er forudsat, at evalueringen også behandler enkelte særskilte problemstillinger.

Vesthimmerlands Kommune har rejst ønske om, at Livø bliver omfattet af de eksisterende tilskud til nedsættelse af færgetakster for passagerer og gods.

Herudover indgik det i den politiske aftale i 2018, at der skulle igangsættes et udredningsarbejde om samspillet mellem ø-kortordningen og tilskudsordningen på passagerområdet i forhold til Orø. Disse to problemstillinger er beskrevet nedenfor.

### 8.1 Livø og Vesthimmerlands Kommune

Vesthimmerlands Kommune har udtrykt ønske om at få Livø-færgen omfattet af de eksisterende tilskudsordninger til nedsættelse af færgetakster.

Der blev ikke taget stilling til Livø i evalueringen af de eksisterende færgetilskud i 2018, og i den politiske aftale fra november 2018 er Livø heller ikke nævnt som et af de elementer, der skal indgå i evalueringen i 2022.

Der er dog – herunder på baggrund af tilkendegivelser i svar til Folketinget m.v. – fundet relevant, at evalueringen også beskriver Livø-færgens status, herunder ift. mulighed for tilskud efter §§ 21 a og 21 b i udligningsloven.

Vesthimmerlands Kommune er ikke omfattet af tilskud til nedsættelse af færgetakster for hhv. gods (§ 21 a) og passagerer (§ 21 b) i udligningsloven. Det har hidtil været begrundet med, at færgeruten til Livø (som sejler i april-oktober måned) ikke blev betragtet som en helårsrute.

Af lovbemærkningerne til § 21 b (L 179 af 27. april 2016) fremgår således følgende:

*Ordningen omfatter alene biler og passagerer m.v., der transporteres på færger, som er i rutefart til og fra de pågældende øer. Der ydes således ikke tilskud til anden form for transport af biler og passagerer m.v. til de pågældende øer, fx andre skibstyper eller sommerruter.*

Vesthimmerlands Kommune har i den forbindelse fremhævet at der er en vintersejlplan i perioden oktober-april, som administreres af Naturstyrelsen.

Indenrigs- og Boligministeriet har i forlængelse heraf drøftet spørgsmålet med Vesthimmerlands Kommune. Endvidere har ministeriet indhentet oplysninger fra kommunen og Naturstyrelsen om passagertal og omsætning for færgesejladsen i både sommer- og vinterhalvåret.

**Boks 8.1****Fakta om Livø**

- Livø er på ca. 333 hektar (3,3 km<sup>2</sup>), og er beliggende godt 4 km vest fra Rønbjerg i Vesthimmerlands Kommune.
- Øen var i 1911-1961) internat for bl.a. udviklingshæmmede og kriminelle mænd, og efterfølgende bl.a. andet ungdomsskole, ø-lejr og landbrugsskole.
- Øen ejes og administreres af Miljøministeriet (Naturstyrelsen). De primære erhvervsaktiviteter er økologisk landbrug og bevaring/udvikling af natur
- Der er en bebyggelse på Livø, hvor flere af de historiske anstaltsbygninger er omdannet til overnatningsfaciliteter.
- Pr. 1. januar 2022 er der 6 beboere på Livø (jf. Danmarks Statistik), hvor de fleste er Naturstyrelsens ansatte og disses familiemedlemmer.

Kilde: Vesthimmerlands Kommune, Naturstyrelsen.

I Boks 8.1 er gengivet baggrund om Livøs status, herunder Naturstyrelsens ejerskab.

Vesthimmerlands Kommune og Naturstyrelsen har tilkendegivet et potentiale for udvikling af Livø som turistdestination, fx i forhold til ø-lejre og festivaler under forudsætning af en opgradering af overnatningsfaciliteterne.

Med en kort sejltid og øens lille størrelse er øen desuden oplyst at være relevant for endagsturister, hvor billetprisen vil udgøre en stor del af den samlede udgift til besøget.

Det bemærkes i øvrigt, at der var gratis billetter på Livø-færgen fra 1. august til 12. september 2021 som led i sommerpakkens initiativ om gratis indenrigsfærger i 2021.

Kommunen og Naturstyrelsen har mere konkret oplyst følgende om færgeruten:

- Færgeoverfarten mellem Livø Havn og Rønbjerg Havn er på godt 4 km og tager ca. 20 minutter. Færgedriften varetages af en privat færgeoperatør (JK Shipping) i sommerhalvåret og af Naturstyrelsen i vinterhalvåret.
- Pr. 2021 sejler i alt 3 færger mellem Livø og Rønbjerg:
  - M/S Svanen og M/S Bertha-K er begge indsat på sommerruten, som aktuelt omfatter perioden 23. april 2021 – 24. oktober 2021.
  - Livø II er indsat på vinterruten, som aktuelt omfatter perioden 25. oktober 2021 – 21. april 2022.
- Antal passagerer med færgen til Livø i sommerhalvåret er faldet fra 21.600 færgepassagerer i 2011 til knap ca. 14.700 i 2017. Det tilskrives primært færre lejrskoler.
- Senest er der igen sket en stigning til 16.800 passagerer i 2020. Det skal dog evt. tilskrives COVID-situationen i 2020.
- I vinterhalvåret anslås det, at der samlet set er knap 2.400 passagerer årligt.

Årlig aktivitet på færgeruterne til Livø fremgår videre nedenfor, jf. *Tabel 8.1*.

Tabel 8.1

## Aktivitet på Livø-overfarten

	Sommer	Vinter <sup>3</sup>	Hele året
<b>Passagertal, 2020-2021 (tur-retur)</b>			
Voksne <sup>1</sup>	15.806	594	16.400
Voksne, grupper	-	1.805	1.805
Børn	1.857	129	1.986
Børn, grupper	-	43	43
Cykler og påhængsvogne	534	14	548
Total	18.197	2.585	20.782
<b>Omsætningstal, 2020-2021</b>			
Billetter, personbefordring <sup>2</sup>	1.554.830 kr.	229.428 kr.	1784.258 kr.
Gods (ekskl. moms)	98.140 kr.	0	98.140 kr.
Total	1.652.970 kr.	229.428 kr.	1.882.398 kr.

Anm.: Sommersejlplanen (Vesthimmerlands Kommune/JK Shipping) i 2021 er fra 23. april 2021 til 24. oktober 2021.  
Vintersejlplanen (Naturstyrelsen) i 2021 er fra 18. oktober 2020 til 9. april 2021.

1. Passagertal i sommerperioden er inklusiv rejsende dækket af fast driftstilskud
2. Inkl. tilskud ifm. gratis overfart i del af sommerperioden, men ekskl. befordrede dækket af fast driftstilskud
3. Naturstyrelsens drift (personale, forpagter samt materialer og gods til styrelsens ø-drift) er ikke medtaget.

Kilde: Vesthimmerlands Kommune, JK Shipping og Naturstyrelsen.

Ud fra ovenstående oplysninger lægges det til grund, at der er færgedrift til Livø hele året rundt, idet der foreligger både en sommer- og vintersejlplan for færgeoverfarten med faste afgang, hvor passagerer har mulighed for at benytte færgeoverfarten til Livø i alle årets måneder.

Vinterruten, som også varetages af Naturstyrelsen, anvendes dog i vid udstrækning til at understøtte rejsebehovet for Naturstyrelsens ansatte ifm. med løsning af deres arbejdsopgaver på Livø, mens turisme m.v. kun står for en meget begrænset del af aktiviteten.

Dette understøttes af, at billetter til vinterruten skal bestilles direkte hos en ansat under Naturstyrelsen. I vinterhalvåret 2020-2021 udgjorde Naturstyrelsens egne aktiviteter på Livø desuden ca. 45 pct. af passagertrafikken og stort set hele godstrafikken.

Dertil må tages i betragtning, at formålet med færgetrafikken til Livø er mere snævert set i forhold til de målsætninger, som Folketinget har opstillet i forhold til færgetilskud på gods- og passagerområdet – som er målsætninger om at understøtte bosætning, turisme og erhvervsudvikling.

Der vurderes på den baggrund ikke at være grundlag for, at færgefarten til Livø omfattes af tilskudsordningerne til nedsættelse af færgetakster på gods- og passagerområdet.

## 8.2 Orø og Holbæk Kommune

Som led i evalueringen af færgetilskud i 2018 blev der rettet fokus på to forhold vedr. de to færgeruter i Holbæk Kommune (Orø-Holbæk og Orø-Hammer Bakke):

1. Fordelingen af tilskudsmidler til nedsættelse af færgetakster mellem de to færgeruter i kommunen.
2. Samspil mellem tilskud til nedsættelse af færgetakster og ø-kortordning for den private færgerute (Orø-Hammer Bakke)

Hvad angår (1), så var det i 2018-evalueringen vurderingen, at der ikke var grundlag for at ændre fordelingen af tilskud i lyset af landevejsprincippet og de generelle rammer for det kommunale udlignings- og tilskudssystem. Dette forhold anses således som afklaret.

Hvad angår (2), så blev det i den politiske aftale fra november 2018 fastlagt, at der skulle igangsættes et udredningsarbejde om ”samspillet mellem ø-kortordningen og tilskudsordningen på passagerområdet i forhold til Orø” med henblik på, at vurdere om der er grundlag for ændringer.

Ministeriet har vurderet, at problemstillingen ikke kan færdigbehandles inden for de tidsmæssige rammer for denne evaluering. Indenrigs- og Boligministeriet vil derfor fortsætte behandlingen af spørgsmålet i forlængelse af evalueringen.

# Bilag 1

## Spørgeskema til kommuner

---

### Åbne spørgsmål med hjælpetekst til inspiration

Der er tale om åbne spørgsmål, som de omfattede kommuner/færgeruter frit kan besvare. Der er ingen krav til form eller indhold af besvarelsen. Det ses dog meget gerne, at besvarelsen er kortfattet.

Under hvert spørgsmål er angivet nogle underspørgsmål, som kommunen kan vælge at anvende som inspiration til besvarelsen.

Spørgsmål 1-7 tager udgangspunkt i de spørgsmål kommunen blev stillet ifm. med den tidligere evaluering i 2018. Kommunen bedes besvare spørgsmålene med henblik på at dække hele perioden siden tilskudsordningernes indførelse i 2015. Derudover bør besvarelsen tage udgangspunkt i kommunens egne oplevede erfaringer.

Spørgsmål 8 er nyt og vedrører kommunernes erfaringer med sommerpakkerne i 2020 og 2021 ift. færgeområdet.

### 1. Hvilken betydning har godsordningen haft for erhvervslivet på øen?

#### *Hjælpetekst til inspiration*

På hvilke måder vurderes tilskudsordningen at have betydning for erhvervslivet.

Har tilskudsordningen fx haft betydning for konsolidering af eksisterende virksomheder, etablering af nye virksomheder eller vækst i eksisterende virksomheder. Er effekten afgrænset til bestemte erhverv.

Beskriv gerne med eksempler. Kan der sættes tal på eventuelt afledte økonomiske gevinster for erhvervslivet.

Har der fx været virksomheder, som muligvis ville være fraflyttet øen, men som med de nedsatte godstakster forbliver på øen.

### 2. Hvilken betydning har passagerordningen haft for turisterhvervet på øen?

#### *Hjælpetekst til inspiration*

På hvilke måder vurderes tilskudsordningen at have betydning for turisterhvervet.

Har tilskudsordningen fx haft betydning for antal hotelovernatninger, omsætning i detailforretninger eller etablering af nye turistfaciliteter.

Beskriv gerne med eksempler. Kan der sættes tal på eventuelt afledte økonomiske gevinster for turisterhvervet.

For kommunerne med små øer: Beskriv gerne erfaringerne, hvis muligheden siden medio 2019 for at anvende tilskuddet hele året har været anvendt.

### **3. Hvilken betydning har de to tilskudsordninger haft på bosætningsmønsteret på øen?**

*Hjælpetekst til inspiration*

Vurderes tilskudsordningerne at have en effekt på bosætningen på øen.

Er bosætningsmønsteret ændret. Har der fx været en tilflytning til øen og kan denne i givet fald i et eller andet omfang tilskrives tilskudsordningerne.

Er et ændret bosætningsmønster i givet fald koncentreret om bestemte befolkningsgrupper, fx småbørnsfamilier eller pensionister.

Beskriv gerne et eventuelt ændret bosætningsmønster. Kan der sættes tal på.

### **4. Hvilken betydning har de to tilskudsordninger haft for færgedriften til øen, herunder udnyttelsen af færgekapa- citeten?**

*Hjælpetekst til inspiration*

Har tilskudsordningerne betydet en ændret kapacitetsudnyttelse på færgerne – og i givet fald på hvilken måde. Er ændringer i trafiktal koncentreret på bestemte afgangene.

Er der væsentlige afledte økonomiske effekter af stigende trafik, fx øget brændstofforbrug og slidtage på færgerne. Kan der i givet fald sættes tal på.

Har tilskudsordningerne betydet ændringer i sejlplanen.

### **5. Hvilke erfaringer er der gjort med administrationen af de to tilskudsordninger?**

*Hjælpetekst til inspiration*

Er der vanskeligheder med at administrere de to tilskudsordninger – og i givet fald hvilke.

Hvordan fastlægges perioderne med takstnedsættelse på passagerområdet. Er der fx tale om en jævn fordeling af tilskudsmidlerne, eller anvendes tilskudsmidlerne meget koncentreret til markant nedsættelse af taksterne i bestemte perioder, eksempelvis i efterårsferien.

Fordeles tilskudsmidlerne ligeligt på passagerområdet mellem de enkelte transportmidler, eller ydes der forholdsmæssigt mere i tilskud til nedsættelse af færgetakster for bestemte transportmidler, fx cykler.

## **6. Hvilken betydning har de to tilskudsordninger haft for anvendelsen af de generelle § 20 og § 21 tilskud?**

*Hjælpetekst til inspiration*

Har tilskudsordningerne haft betydning for, hvor stor en andel af det generelle § 20 eller § 21 tilskud, der anvendes på fægeområdet.

Beskriv gerne med tal.

## **7. Hvilke erfaringer er der i øvrigt gjort med de to tilskudsordninger?**

*Hjælpetekst til inspiration*

Vurderer kommunen, at der i øvrigt er særlige lokale forhold, som har betydning i tilknytning til de to tilskudsordninger.

Har tilskudsordningen på passagerområdet fx afstedkommet en u hensigtsmæssig høj biltrafik på øer, hvor der kan være et lokalt ønske om at begrænse biltrafikken af hensyn til beskyttelse af øens natur.

Hvilken betydning har tilskudsordningen på godsområdet i relation til godstransportørers takster og udbringningsfrekvens, fx i PostNord.

Beskriv gerne med eksempler.

## **8. Hvilke erfaringer er der gjort med sommerpakkerne på fægeområdet i hhv. 2020 og 2021?**

*Hjælpetekst til inspiration*

Hvilke oplevelser har der været ifm. at administrere sommerpakkerne i praksis, herunder fleksibiliteten i forhold til anvendelse af midlerne.

Hvilken effekt har sommerpakkerne på fægeområdet haft for turisterhvervet på øen / øerne.

Beskriv gerne med eksempler.



# Bilag 2

## Sammenfatning af evaluering fra 2018

---

Økonomi- og Indenrigsministeriet har gennemført en evaluering af de to tilskudsordninger til nedsættelse af færgetakster for henholdsvis godstransport og passagerbefordring til og fra en række danske øer.

De overordnede hovedkonklusioner i evalueringen er:

For det *første* er vurderingen, at de to tilskudsordninger på henholdsvis gods- og passagerområdet overordnet fungerer godt og efter hensigten.

For det *andet* er der grund til at udvise tilbageholdenhed med at lave omfattende ændringer i de to tilskudsordninger. Dels set i lyset af at de grundlæggende lever op til deres formål, dels at der er tale om en meget tidlig evaluering, hvorfor de forskydninger i trafiktal, der er registreret, også kan skyldes andre forhold i den korte periode ordningerne har været i kraft end selve tilskudsordningerne.

For det *tredje* peger evalueringen dog på en række mulige justeringer, som der kan være anledning til at overveje.

Forslagene til justeringer tager udgangspunkt i de eksisterende økonomiske rammer for de to ordninger.

De to tilskudsordninger til nedsættelse af færgetakster på gods- og passagerområdet blev etableret med virkning fra henholdsvis den 1. juni 2015 og den 1. august 2016.

Tilskuddet til de enkelte færgeruter er beregnet med udgangspunkt i trafik- og omsætningstal for de enkelte færgeruter. Data til beregning af tilskuddene blev oprindeligt indhentet i forbindelse med et analysearbejde i 2015.

Forskydninger i trafiktal kan betyde ændrede tilskudsbehov på såvel gods- som passagerområdet. En væsentlig del af evalueringen har derfor været at indhente opdaterede trafik- og omsætningstal for de enkelte kommuner. På basis af de opdaterede trafik- og omsætningstal er der foretaget en række tekniske beregninger, som sigter mod at give et billede af, hvad forskydninger i færgetrafikken har betydet for tilskudsbehovet. Det er ikke muligt at beregne de præcise konsekvenser uden meget detaljerede driftsøkonomiske analyser for de enkelte færgeruter. Sådanne detaljerede økonomiske analyser ligger uden for rammerne af evalueringen, men det er dog muligt gennem relativt enkle regnestykker at få et groft billede af de konsekvenser, som forskydninger i trafiktal har for tilskudsbehov.

Desuden har Økonomi- og Indenrigsministeriet som et supplement til de kvantitative analyser udsendt et spørgeskema til de omfattede kommuner med henblik på at få kommunernes egne vurderinger af effekter, bl.a. i forhold til erhvervslivet, turisterhvervet og bosætningsmønstre.

### **Passagerområdet**

På basis af opdaterede trafik- og omsætningstal fra 2016/2017 har Økonomi- og Indenrigsministeriet foretaget en teknisk beregning af en ny fordelingsnøgle inden for den økonomiske ramme på 57,4 mio. kr. (2018-pl) på passagerområdet, der blev afsat ved ordningens etablering. Tilskudsmidlerne var ved ordningens etablering målrettet den turistmæssige lavsæson om foråret og efteråret.

Med Finanslovsaftalen for 2017 blev der afsat yderligere midler, således at der er et fuldt landevejsprincip fra 2019, med undtagelse af skolernes sommerferie. Den fordelingsnøgle, der blev anvendt ved ordningens etablering, er også anvendt ved fordelingen af de nye tilskudsmidler. I 2019 er den samlede økonomiske ramme 81,2 mio. kr. på passagerområdet.

Det bemærkes, at de tekniske genberegninger af fordelingsnøglen med opdaterede trafik- og omsætningstal er baseret på forårs- og efterårsperioderne, lige som det var tilfældet ved beregningen af fordelingsnøglen ved ordningens etablering. Det giver mulighed for at få et billede af forskydningerne ruterne imellem siden ordningens etablering.

En teknisk genberegning af fordelingsnøglen vil flytte midler til de færgeruter, som har haft en forholdsvis større omsætning i forhold til øvrige ruter. På ruteniveau kan det indebære store procentvise ændringer både i opadgående og nedadgående retning.

Imidlertid medfører en stigende trafik som følge af billigere færgebilletter i et eller andet omfang en højere kapacitetsudnyttelse på færgerne og dermed en bedre driftsøkonomi, hvilket reelt reducerer tilskudsbehovet. Dette taler for ikke at lade forskydninger i trafikmængderne slå fuldt igennem i en eventuel omfordeling af tilskudsmidlerne.

Dertil kommer, at der vil være en betydelig usikkerhed forbundet ved at lave større ændringer i fordelingsnøglen på baggrund af data fra et enkelt år, da der kan være lokale udsving fra det ene år til det andet, som ikke nødvendigvis kan forklares med tilskudsordningen på passagerområdet.

Alt i alt er det vurderingen, at der ikke er grundlag for at lade de opdaterede trafik- og omsætningstal slå igennem i fuld udstrækning i en ny fordelingsnøgle.

Der opstilles derfor tre forskellige varianter af fordelingen af tilskudsmidler på baggrund af de opdaterede trafik- og omsætningstal, hvor omfordelingen imellem ruterne slår igennem i varierende omfang med en forskellig procentsats.

I de tekniske beregninger af tilskudsbehovet på passagerområdet indgår en grundtakst på 20,85 kr. (2018-pl).

Økonomi- og Indenrigsministeriet har på basis af de opdaterede trafik- og omsætnings- tal foretaget en teknisk genberegning af tilskudsbehovet for de enkelte færgeruter med og uden denne grundtakst. Der kan være tale om betydelige ændringer for de enkelte færgeruter.

Der er ligeledes for beregningerne uden grundtakst opstillet tre forskellige varianter af fordelingen af tilskudsmidler, hvor tilskuddet gradueres med en forskellig procentsats.

Samlet vurderes det fortsat rimeligt at antage, at der er visse administrative omkostninger forbundet med at håndtere en passagerbillet. Det er derfor vurderingen, at grundtaksten på godt 20 kr. fortsat er et rimeligt grundbeløb for en retur passagerbillet.

### **Godsområdet**

På basis af opdaterede omsætningstal fra 2016 er der ligeledes foretaget en teknisk beregning af en ny fordelingsnøgle inden for den samlede økonomiske ramme på 36,6 mio. kr. (2018-pl)

En genberegning af fordelingsnøglen vil flytte tilskudsmidler til de færgeruter, hvor godsomsætningen er vokset, mens ruter med faldende omsætning får færre midler. På ruteniveau kan det indebære store procentvise ændringer både i opadgående og nedadgående retning.

Imidlertid må der alt andet lige forventes faldende marginalomkostninger ved en vis stigning i godsmængden. Tilsvarende må det også forventes, at det ikke er muligt fuldt ud at tilpasse omkostningerne ved et fald i godsmængderne. Desuden har også godsordningen kun været i kraft i forholdsvis kort tid, hvilket taler for at udvise forsigtighed i forhold til at lave store ændringer af ordningen.

Alt i alt er det vurderingen, at der heller ikke på godsområdet er grundlag for at lade de opdaterede omsætningstal slå igennem i fuld udstrækning i en ny fordelingsnøgle.

Der opstilles derfor tre forskellige varianter af fordelingen af tilskudsmidler på baggrund af opdaterede omsætningstal, hvor omfordelingen imellem ruterne slår igennem i varierende omfang med en forskellig procentsats.

### **Spørgeskemaundersøgelse**

Kommunernes besvarelser af det udsendte spørgeskema underbygger samlet set, at de to tilskudsordninger grundlæggende fungerer godt og i samklang med intentionerne. Hvilket også er i tråd med det overordnede billede, som bl.a. er fremkommet gennem kommunernes årlige opfølgingsredegørelser til Økonomi- og Indenrigsministeriet og den høring, som Folketingets Udvalg for Landdistrikter og Øer afholdt den 22. februar 2017 om de to tilskudsordninger.

Besvarelserne bærer naturligt præg af, at der gælder vidt forskellige vilkår for de enkelte

færgeruter, og at der er stor lokal variation, når det handler om udfordringer og potentialer for erhvervslivet, turisterhvervet og bosætningen på den enkelte ø.

### **Overvejelser om eventuelle øvrige justeringer af tilskudsordningerne**

Siden etableringen af de to tilskudsordninger har der fra flere sider været rejst forskellige problematikker i tilknytning til ordningernes indhold og administration. Evalueringen omhandler derfor også en række problemstillinger ud over spørgsmålet om fordelingsnøgler. Samtidig giver kommunernes tilbagemeldinger på spørgeskemaundersøgelsen anledning til at overveje justeringer af tilskudsordningerne på flere områder.

Det foreslås i evalueringen, at det overvejes at afskaffe kravet til en revisorpåtegning i forbindelse med opfølgingsredegørelsen, hvis tilskuddet er af en mindre størrelsesorden, fx 1 mio. kr. Endvidere lægges der op til at ændre fristen for de årlige revisorpåtegnede opfølgingsredegørelser til udgangen af august måned, således at kadencen følger det almindelige tidsforløb for kommunernes færdiggørelse af godkendte regnskaber.

Det foreslås desuden at overveje en ændring af godsordningen i forhold til varebiler på godsområdet. Det foreslås mere konkret at ændre ordningen, så alle gulpladebiler er omfattet af godsordningen kombineret med, at papegøjepladebiler og udenlandske biler, der anvendes til erhvervsmæssig kørsel, fortsat indgår i ordningen.

I forhold til spørgsmål om tilskud til slutbrugeren på godsområdet, når evalueringen frem til den konklusion, at der ikke ses at være mulighed for at ændre tilskudsordningen på godsområdet i forhold til, hvem rabatten skal ydes til.

I forhold til en særlig Holbæk-problematik er det vurderingen, at der med et landevejsprincip som udgangspunkt alt andet lige ikke ses at være mulighed for at ændre fordelingen af tilskuddet mellem de to færgeruter til Orø, ligesom der ikke ses at være mulighed for at ændre de nuværende rammer for ordningens administration.

Endvidere når evalueringen frem til, at der ikke umiddelbart ses at være mulighed for at fastlægge detaljerede regler for fordelingen af en kommunes tilskud, når der oprettes en ny færgerute, som vil være omfattet af de respektive ordninger.

Det foreslås i evalueringen at overveje at tilvejebringe en hjemmel ved førstkommande lovændring, der bemyndiger økonomi- og indenrigsministeren til at fastsætte regler om tilbagebetaling af tilskudsmidler, hvis det står klart, at det ikke er muligt at bruge midlerne lokalt efter formålet.

I forhold til spørgsmålet om at inddrage Mandø i godsordningen er det vurderingen, at der kan overvejes en løsning, hvor Esbjerg Kommune tildeles et tilskud på 89.000 kr. (2018-pl) årligt til at etablere en særlig godsordning for Mandø.

[www.im.dk](http://www.im.dk)