

Folketingets Udvalg for Landdistrikter og Øer

Holmens Kanal 22  
1060 København K  
Telefon 33 92 93 00  
sim@sim.dk  
www.sim.dk

**Sagsnr.**  
2016 - 1483

**Doknr.**  
329232

**Dato**  
07-03-2016

Folketingets Udvalg for Landdistrikter og Øer har den 11. februar 2016 stillet følgende spørgsmål nr. 70 (alm. del) til social- og indenrigsministeren, som hermed besvares. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Lennart Damsbo-Andersen (S).

**Spørgsmål nr. 70:**

”Vil ministeren oplyse, hvordan teknikken og udmøntningen bliver af de 95 mio. kr., der er afsat til lavere færgetakster i regeringens vækstafale?”

**Svar:**

Det nye færgeinitiativ er målrettet skuldæsonerne, dvs. de perioder, der grænser op til skolernes sommerferie, hvor potentialet for at øge turismen er størst.

Tilskudsbehovet for de enkelte ruter er beregnet som differencen mellem omsætningen for passagerbefordring i 2013 i skuldæsonerne og den samlede billetindtægt, der ville være i samme periode, hvis alle billetter blev afregnet efter et landevejsprincip.

De tekniske beregninger tager udgangspunkt i en afgrænsning af skuldæsonerne, der dækker april, maj, juni, de sidste to tredjedele af august, september, oktober og den første halvdel af november.

Beregningerne omfatter passagerer, biler, busser, campingvogne, motorcykler og knallerter m.v. samt cykler. Passagerer og biler udgør langt de største kategorier.

Udgangspunktet for den tekniske beregning er, at der betales for bil m.v. og hver enkelt passager for sig. Det er lagt til grund, at der for hver passager betales 1,28 kr. og for biler 3,66 kr. pr. sejlet kilometer. Der er foretaget særskilte beregninger for alle billetkategorier. Desuden er der indregnet en grundpris på 20,22 kr. pr. passager for en returbillet.

Der er enkelte færgeruter, hvor der på grundlag af den tekniske beregning ikke er et tilskudsbehov, fordi billetpriserne samlet set allerede er lave. Der kan dog alligevel på disse ruter være en række billettyper, hvor billetprisen ligger over den tekniske beregning af en landevejspris. På den baggrund er det indbygget i modellen, at de pågældende ruter alligevel får et tilskud på 20 pct. af omsætningen i 2013 for passagerbefordring i skuldæsonerne.

Ligeledes kan der være færgeruter, som på grundlag af den tekniske beregning har et forholdsvis lille tilskudsbehov. Det er derfor tilsvarende indbygget i modellen, at de ruter, hvor det teknisk udregnede tilskudsbehov udgør under 20 pct. af omsætningen, får hævet tilskuddet, så det svarer til 20 pct. af rutens omsætning i skuldæsonerne.

Modellen sikrer således, at alle færgeruter bliver tilgodeset med den nye ordning,



Beregningerne er foretaget på baggrund af data fra Danmarks Statistik om passager-tal og kommunernes indberetninger af omsætningen for 2013 for de forskellige passagertyper. Alle omsætningstal er omregnet til 2016-pl.

Det samlede finansieringsbehov er fordelt således, at de statslige færgeruter til Bornholm og Samsø i alt tegner sig for et beløb på 19,6 mio. kr. i 2016 og 39,4 mio. kr. årligt fra 2017, mens de øvrige færgeruters andel sammenlagt udgør 28,4 mio. kr. i 2016 og 55,6 mio. kr. årligt fra 2017 (2016-pl).

For de ikke-statslige færgeruter vil udmøntningen af ordningen ske ved bekendtgørelse. Ordningen udmøntes for de statslige færgeruters vedkommende af Transport- og Bygningsministeriet.

Jeg kan i øvrigt henvise til udkast til forslag til lov om ændring af lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner (Nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra øer), som i øjeblikket er i ordinær høring.

Med venlig hilsen  
**Karen Ellemann**