

Folketingets Udvalg for Landdistrikter og Øer

Slotsholmsgade 10  
1216 København K  
Telefon 72 28 24 00  
oim@oim.dk

**Sagsnr.**  
2017 - 1234

**Doknr.**  
451019

**Dato**  
23-03-2017

Folketingets Udvalg for Landdistrikter og Øer har d. 28. februar 2017 stillet følgende spørgsmål nr. 65 (alm. del) til økonomi- og indenrigsministeren, som hermed besvares. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra udvalget.

**Spørgsmål nr. 65:**

”Ministeren bedes sende udvalget en oversigt som udførligt og på pædagogisk vis redegør for fordelingsnøglen for fordelingen af tilskuddet til nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.m. mellem kommunerne.”

**Svar:**

Tilskudsordningen til nedsættelse af færgetakster for personbefordring til og fra visse øer er baseret på det såkaldte landevejsprincip.

Med landevejsprincippet forstås, at prisen for at sejle svarer til omkostningen ved at køre en tilsvarende strækning på landevej.

Landevejsprincippet blev ved ordningens etablering i 2016 nærmere defineret til følgende: Der betales for bil og hver enkelt passager hver for sig. Der blev lagt til grund, at der for hver passager betales 1,28 kr. og for biler 3,66 kr. pr. sejlet kilometer. Der er desuden foretaget særskilte beregninger for de øvrige billetkategorier. Dertil er der indregnet en grundpris på 20,22 kr. pr. passager for en returbillet. Taksterne er angivet i 2016-niveau.

Ordnningen blev i første omgang indført for de såkaldte skuldærsæsoner, som blev afgrænset til april, maj, juni, de sidste to tredjedele af august, september, oktober og den første halvdel af november.

Tilskudsordningen på passagerområdet adskiller sig således fra tilskudsordningen på godsområdet, hvor der ydes et tilskud til den enkelte kommune til at nedsætte færgetaksterne for gods med op til 80 pct.

Tilskuddet til personbefordring tager altså ikke sigte på, at alle kommuner kan nedsætte taksterne med samme procentdel – som det var udgangspunktet for de tekniske beregninger på godsområdet. Formålet er at kompensere for det indtægtstab, der ville være, hvis alle rejser blev afregnet efter det definerede landevejsprincip.

Med henblik på beregningen af det samlede tilskudsbehov og fordelingen af tilskudsmidlerne mellem kommunerne er der foretaget en teknisk beregning af tilskudsbehovet for de enkelte færgeruter, hvis der gennemføres et landevejsprincip i skuldærsæsonerne.

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

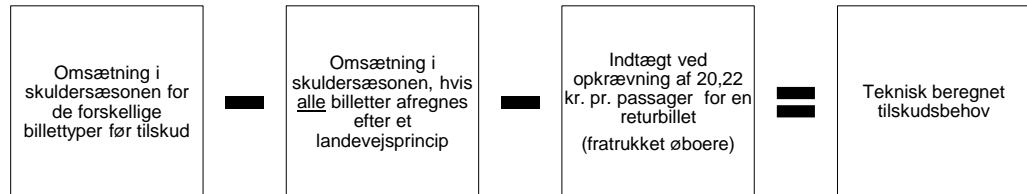


Tilskudsbehovet for de enkelte ruter er beregnet som differencen mellem omsætningen for personbefordring i 2013 i skuldersperioderne og så den samlede billetindtægt, der ville være, hvis alle billetter i samme periode blev afregnet efter et landevejsprincip.

Beregningerne er foretaget på baggrund af data fra Danmarks Statistik om passagerantal og kommunernes indberetninger af omsætningen i 2013 for de forskellige billettyper i skuldersæsonen.

Nedenstående figur viser de trin, der ligger bag det teknisk beregnede tilskudsbehov:

Figur 1. Principperne bag det teknisk beregnede tilskudsbehov



Tilskuddet kompenserer således for det indtægtstab, der er beregnet for de enkelte ruter, hvis alle betalte efter landevejsprisen. Der er tale om en teknisk beregning, og ordningen dikterer ikke, hvad de enkelte billetter skal koste.

Der var enkelte ruter, som på baggrund af de tekniske beregninger ikke havde et tilskudsbehov eller et meget lille behov, fordi billetpriserne samlet set allerede var lave.

Det gælder ruterne Holbæk – Orø (Holbæk Kommune), Stignæs – Omø (Slagelse Kommune), Fejø – Kragenæs (Lolland Kommune), Femø – Kragenæs (Lolland Kommune), Bandholm – Askø (Lolland Kommune), Svendborg – Skarø – Drejø (Svendborg Kommune), Horsens – Endelave (Horsens Kommune), Branden – Fur (Skive Kommune) og Aalborg – Egholm (Aalborg Kommune).

Da der på disse ruter givet er billetter, som ligger over landevejsprisen, var der ved ordningens etablering bred politisk enighed om at justere modellen, så de pågældende ruter alligevel får et tilskud på 20 pct. af omsætningen i 2013 for passagerbefordring i skuldersæsonerne.

Det er således med modellen sikret, at alle færgeruter bliver tilgodeset med tilskudsordningen.

Der var i forbindelse med ordningens etablering bred politisk enighed om den samlede model for udmøntningen af et landevejsprincip.

Med venlig hilsen  
**Simon Emil Ammitzbøll**