



Evaluering af tilskudsordninger til nedsættelse af færgetakster for godstransport og personbefordring

August 2018

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

August 2018

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

Henvendelse om publikationen
kan ske til:
Økonomi- og Indenrigsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K
T 72 28 24 00

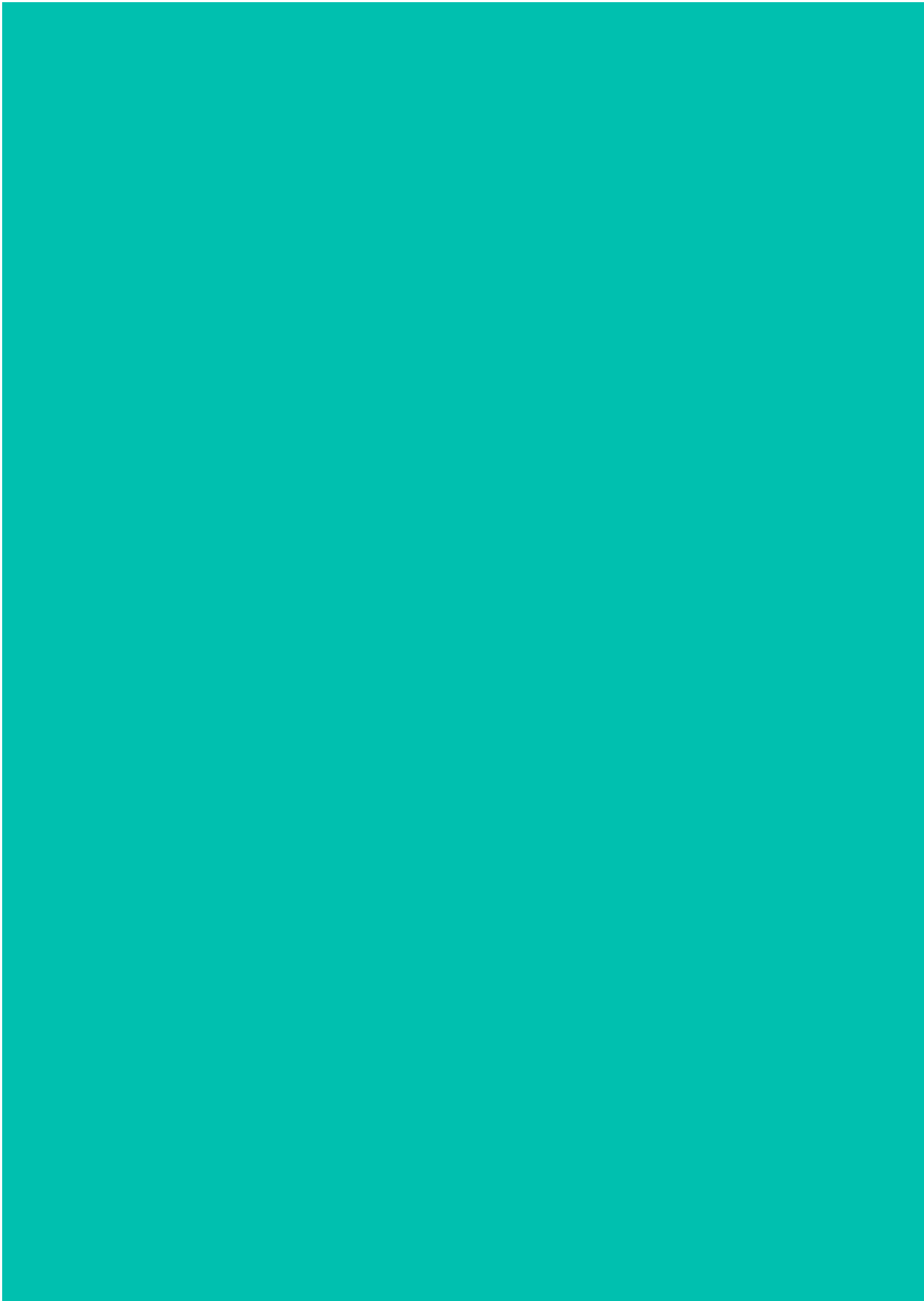
Publikationen kan hentes på
Økonomi- og Indenrigsministeriets hjemmeside:
www.oim.dk

Indhold

Indledning	8
Sammenfatning	9
Evalueringen – tilrettelæggelse og fokusområder	13
De nuværende rammer for tilskudsordningerne	15
4.1 Godsområdet	15
4.2 Passagerområdet	16
4.3 Generelt om øerne	17
Beregningsmodeller for fordelingsnøgler	19
5.1 Beregningsmodel for fordelingsnøgle på godsområdet	20
5.2 Beregningsmodel for fordelingsnøgle på passagerområdet	22
Udvikling i trafiktal- og omsætningstal på passagerområdet	24
6.1 Overordnet beskrivelse af udviklingen i bosætning og færgetrafikken på passagerområdet	24
6.2 Fordeling af tilskudsmidler ved et landevejsprincip - opdaterede trafik- og omsætningstal	31
6.3 Fordeling af tilskudsmidler ved indførsel af et landevejsprincip – uden grundtakst	36
6.4 Opgørelse over takstnedsættelser fra Sammenslutningen af Danske Småøer	40
Udvikling i trafik- og omsætningstal på godsområdet	42
7.1 Overordnet beskrivelse af udviklingen i færgetransport af gods	42
7.2 Fordeling af tilskudsmidler på godsområdet – opdaterede omsætningstal	43
Spørgeskemaundersøgelse – kommunernes egne vurderinger af effekter	48
8.1 Erfaringer i forhold til turisterhvervet	49
8.2 Erfaringer i forhold til erhvervslivet	50
8.3 Erfaringer i forhold til bosætningsmønstre	51
8.4 Erfaring i forhold til færgedriften, herunder udnyttelsen af færgekapaciteten	52
8.5 Erfaringer med administrationen af tilskudsordningerne	53
8.6 Andre erfaringer	54

Indhold

Udvalgte problemstillinger på baggrund af spørgeskemaundersøgelsen	55
9.1 Den administrative belastning ved de to tilskudsordninger	55
9.2 Den periodemæssige afgrænsning på passagerområdet	57
9.3 Afgrænsningen af varebiler på godsområdet	57
9.4 Tilskud til slutbrugeren på godsområdet	59
9.5 Holbæk-problematikken	60
Særlige problematikker	62
10.1 Nye færgeruter	62
10.2 Hjemmel til at tilbagekræve tilskud, der ikke kan anvendes lokalt	63
10.3 Inddragelse af Mandø i godsordningen	64
10.4 For meget udbetalt tilskud til Østre Færge A/S	65
10.5 Momskompensation ved eventuel ændret fordelingsnøgle	66
Bilag 1 Nuværende fordeling af tilskud på godsområdet og passagerområdet	69
Bilag 2 Oversigt over indsamling af opdaterede trafik- og omsætningstal	71
Bilag 3 Tabeller med trafik- og omsætningstal for de enkelte færgeruter	73
Bilag 4 Spørgeskema	87
Bilag 5 Sammendrag af spørgeskemabesvarelser	90
Bilag 6 Opgørelse af takstnedsættelse for passagerer udarbejdet af Sammenslutningen af Danske Småøer	106



Kapitel 1

Indledning

Økonomi- og indenrigsministeren har i efteråret 2017 igangsat en tidlig evaluering af de to tilskudsordninger til nedsættelse af færgetakster for ikke-statslige færgeruter på henholdsvis gods- og passagerområdet.

Ordningerne omfatter færgeruterne til ø-kommuner og en række småøer. De pågældende ø-kommuner er Læsø, Samsø, Fanø og Ærø, mens gruppen af småøer udgøres af Sejerø, Nekselø, Orø, Agersø, Omø, Askø, Femø, Fejø, Baagø, Avernakø, Lyø, Bjørnø, Birkholm, Strynø, Drejø, Skarø, Hjortø, Aarø, Barsø, Endelave, Hjarnø, Venø, Anholt, Tunø, Fur og Egholm.

De to tilskudsordninger på gods- og passagerområdet trådte i kraft henholdsvis den 1. juni 2015 og den 1. august 2016.

Det fremgår af lovbemærkningerne til lovgivningen bag de to tilskudsordninger, at det oprindelig var hensigten at evaluere tilskudsordningerne på gods- og passagerområdet i 2020, hvor ordningerne har været i kraft i henholdsvis 5 og 4 år.

Imidlertid har der fra flere sider med forskellige begrundelser været et stort ønske om at fremskynde evalueringen. Ønsket knytter sig særligt til en kritik af den nuværende fordelingsnøgle på passagerområdet.

Generelt er det vurderingen, bl.a. på baggrund af kommunernes opfølgingsredegørelser, at de to tilskudsordninger grundlæggende fungerer godt. Der lægges derfor ikke med evalueringen op til gennemgribende ændringer af ordningerne.

Med evalueringen er der således tale om et tidligt serviceeftersyn af ordningerne, der tager sigte på at skaffe mere faktuel viden om de foreløbige effekter af de nye tilskud bl.a. gennem opdaterede trafik- og omsætningstal. Evalueringen har samtidig karakter af en temperaturmåling, hvor de omfattede kommuner får lejlighed til selv at vurdere ordningernes effekt lokalt.

Endvidere har evalueringen til formål at danne grundlag for overvejelser om, hvorvidt der kan være behov for at foretage justeringer af primært fordelingsnøglerne for de to ordninger.

Evalueringen har således til formål at:

- Afdække problemstillinger i forhold til fordelingsnøglerne for tilskuddene
- Belyse effekter af ordningerne
- Opstille forslag til eventuelle justeringer af ordningerne

Kapitel 2

Sammenfatning

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 omsætningstal 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 udover spørgsmålet om forde-

lingsnøgler. 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.

Kapitel 3

Evalueringen – tilrettelæggelse og fokusområder

Økonomi- og indenrigsministeren besluttede i efteråret 2017 at gennemføre en tidlig evaluering af de to tilskudsordninger til nedsættelse af færgetakster for godstransport og passagerbefordring til og fra visse øer.

Der har fra forskellige interessenter på færgområdet været et stort ønske om at fremskynde evalueringen, der oprindeligt var berammet til 2020 i henhold til lovbemærkningerne bag lovgivningen om ordningerne.

Tilskudsordningerne er karakteriseret ved, at tilskuddene som en nyskabelse på området er øremærket til nedsættelse af færgetakster til forskel fra de generelle ø-tilskud, de såkaldte § 20- og § 21-tilskud.

Der var som følge heraf ikke erfaringer på området at læne sig op ad i forbindelse med etableringen af de nye tilskudsordninger. Der har derfor ud fra de første praktiske erfaringer med ordningerne været behov for at gennemføre enkelte mindre justeringer. Endvidere er ordningen på passagerområdet udbygget med nye midler til nedsættelse af færgetakster.

De væsentligste ændringer af lovgivningen siden ordningernes etablering relaterer sig til følgende punkter:

- Tilførsel af nye midler til ordningen på passagerområdet
- Udvidelse af den periode, hvor tilskuddet på passagerområdet kan anvendes
- Etablering af ordning for kompensation af øget afgiftsbelastning som følge af, at tilskud på færgområdet er omfattet af momslovens anvendelsesområde
- Fastlæggelse af ny afgrænsning for varebiler omfattet af godsordningen
- Præcisering af, at trailere er omfattet af godsordningen
- Forenkling af reglerne for den årlige opfølgingsredegørelse på godsområdet
- Indføjelser af ny, privat færgerute (Samsø-Aarhus) i ordningen på passagerordningen (udgået igen)

Evalueringen har til formål at give mere viden om tilskudsordningerne. I den forbindelse sigter evalueringen mod at vurdere, om der er grundlag for eventuelle nye justeringer af ordningerne, særligt i forhold til fordelingsnøglerne.

Det har fra forskellig side været fremført, at de oprindelige trafik- og omsætningstal bag fordelingsnøglerne ikke generelt var tilstrækkeligt valide, og efterhånden er forældede. Det vil sige en kritik af, at kvaliteten af nogle af de oprindelige data ikke var tilstrækkelig god, og at der nu er sket en udvikling i den forholdsmæssige trafik mellem ruterne.

Der har endvidere været kritik af, at landevejsprincippet på passagerområdet indebærer, at nogle færgeruter synes at modtage forholdsvis beskedne tilskud sammenlignet med andre.

I forhold til passagerområdet har der desuden været kritik af, at grundtaksten på 20,85 kr. (2018-pl) pr. passager for en returrejse, der indgår i tilskudsberegningen, særligt påvirker tilskuddet til ruter med kort sejlads og lave takster.

Der er på den baggrund indsamlet opdaterede trafik- og omsætningstal for de enkelte færgeruter, der er omfattet af de to tilskudsordninger.

Økonomi- og Indenrigsministeriet har den 18. oktober 2017 anmodet kommunerne om at tilvejebringe nye trafik- og omsætningstal for de omfattede færgeruter. I det omfang trafiktallene for de pågældende færgeruter allerede er tilgængelige hos Danmarks Statistik, har Økonomi- og Indenrigsministeriet indhentet tallene i Danmarks Statistiks databaser.

Endvidere udsendte Økonomi- og Indenrigsministeriet den 26. januar 2018 et spørgeskema med en række spørgsmål om kommunernes egne vurderinger af tilskudsordningernes effekter, bl.a. i forhold til erhvervslivet, turisterhvervet og bosætningsmønstre, med det formål at inddrage disse vurderinger som et supplement til de kvantitative analyser.

Med udgangspunkt i de opdaterede trafik- og omsætningstal er der gennemført en række beregninger, som har til formål at give et så præcist billede som muligt af, om der er grundlag for at justere fordelingsnøglerne for de to tilskudsordninger.

Evalueringen lægger de nuværende økonomiske rammer for henholdsvis gods- og passagerordningen til grund.

De statslige færgeruter er ikke omfattet af evalueringen. Tilskuddene til de statslige færgeruter udmøntes af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet gennem længerevarende kontrakter med en operatør og er således væsensforskellige fra de ordninger, som er etableret for de ikke-statslige færgeruter.

Det bemærkes, at alle tal er anført i 2018-pl.

Evalueringen er gennemført af Økonomi- og Indenrigsministeriet.

Kapitel 4

De nuværende rammer for tilskudsordningerne

Færgebetjeningen af de små øer og ø-kommunerne spiller en afgørende rolle, når det handler om at bevare velfungerende og levende helårssamfund på de enkelte øer.

Med henblik på at understøtte færgebetjeningen har Folketinget vedtaget at etablere to tilskudsordninger for ikke-statslige færgeruter, hvor staten yder øremærkede tilskud til kommuner med små øer og ø-kommuner til nedsættelse af færgetakster på gods- og passagerområdet.

Færgebetjeningen af de kommunale færgeruter tilrettelægges meget forskelligt. Færgeruterne er således karakteriseret ved at have en meget forskellig prisstruktur, herunder forskellige rabatordninger.

Lovgivningen bag de to tilskudsordninger har karakter af rammelovgivning. Den lokale tilrettelæggelse af de to tilskudsordninger tager udgangspunkt i lokale forhold.

4.1 Godsområdet

Ordningen for tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra visse øer har til formål at understøtte erhvervsudviklingen og dermed grundlaget for bosætning på øerne.

Ordningen trådte i kraft den 1. juni 2015.

Ordningen udspringer af en politisk aftale om en vækstpakke fra juni 2014. Bag initiativet stod den daværende regering (S, RV, SF), V, K, EL og DF.

Folketinget vedtog enstemmigt lovforslaget, som etablerede ordningen om nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra øer.

For de ikke-statslige færgeruter findes lovgrundlaget for ordningen i § 21 a i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner, jf. lovbekendtgørelse nr. 329 af 24. marts 2017, som ændret ved lov nr. 711 af 8. juni 2017.

Det er fastsat i loven, at tilskuddet udgør 35 mio. kr. årligt fra 2016 (2015-pl).

De nærmere regler om udformningen af ordningen er fastsat i Økonomi- og Indenrigsministeriets bekendtgørelse nr. 1131 af 15. oktober 2017 om nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra visse øer.

Fordelingsnøglen på godsområdet tager afsæt i, at fragtraterne ved ordningens etablering skulle kunne nedsættes med op til 80 pct. Beregningerne af tilskudsbehovet er foretaget på baggrund af kommunernes indberetninger af godsomsætningen i 2013 for de enkelte billetkategorier, ekskl. vareafgift opkrævet af havnene. Beregningerne af forde-

lingen mellem kommunerne/færgeruterne er sket ud fra den forholdsmæssige fordeling af godsomsætningen baseret på et gennemsnit over tre år fra 2011-2013.

Bilag 1 viser fordelingen af tilskud på godsområdet i 2018.

4.2 Passagerområdet

Ordningen for tilskud til nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra visse øer har til formål at understøtte væksten i turismen og bosætningen på øerne.

Ordningen trådte i kraft den 1. august 2016.

Ordningen udspringer af den politiske aftale om vækst og udvikling i hele Danmark fra februar 2016, hvori der indgår et initiativ om lavere færgetakster for passagerbefordring til og fra øer. Bag initiativet stod den daværende regering (V), DF, LA og K.

Folketinget vedtog enstemmigt lovforslaget, som etablerede ordningen om nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra visse øer.

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

Med aftalen om finansloven for 2017 bliver ordningen gradvist udvidet, således at der er et fuldt landevejsprincip fra 2019, med undtagelse af skolernes sommerferie.

Folketinget vedtog enstemmigt lovforslaget, der udvidede landevejsprincippet.

For de ikke-statslige færgeruter findes lovgrundlaget for ordningen i § 21 b i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner, jf. lovbekendtgørelse nr. 329 af 24. marts 2017, som ændret ved lov nr. 711 af 8. juni 2017.

Det er fastsat i loven, at tilskuddet udgør 68,4 mio. kr. i 2017, 74,3 mio. kr. i 2018 og 80,1 mio. kr. årligt fra 2019 (2017-pl).

De omfattede kommuner har fra 1. august 2017 kunnet anvende tilskuddet hele året med undtagelse af perioden fra den sidste lørdag i juni og 6 uger frem, inkl. lørdag og søndag i umiddelbar forlængelse heraf. De nærmere regler om udformningen af ordningen er fastsat i Økonomi- og Indenrigsministeriets bekendtgørelse nr. 1132 af 15. oktober 2017 om nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra visse øer.

Tilskudsordningen til nedsættelse af færgetakster for passagerbefordring til og fra visse øer er baseret på det såkaldte landevejsprincip. Herved forstås, at prisen for at sejle svarer til omkostningen ved at køre en tilsvarende strækning på landevej.

Fordelingen af tilskud på passagerområdet er sket ud fra et teknisk beregnet tilskudsbehov, der tager udgangspunkt i data fra Danmarks Statistik om passagertal og indbe-

retninger fra kommunerne om omsætningen i 2013 for de enkelte billetkategorier i skuldærsæsonerne.

Tilskuddet kompenserer for det indtægtstab, der er beregnet for de enkelte færgeruter, hvis alle betalte efter landeveysprincippet.

Landeveysprincippet blev i forbindelse med ordningens etablering i 2016 nærmere defineret til følgende (2018-pl):

- Der betales for bil og hver enkelt passager for sig
- Der betales 1,32 kr. for hver passager og 3,77 kr. for hver bil pr. sejlet kilometer (særskilte beregninger for øvrige billetkategorier)
- Der er indregnet en grundpris på 20,85 kr. pr. passager for en returbillet

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. På den baggrund blev landeveysmodellen justeret, så der fra den samlede økonomiske ramme blev prioriteret midler til at yde de pågældende færgeruter et tilskud på 20 pct. af omsætningen for passagerbefordring.

Der var bred politisk opbakning til den samlede model for udmøntningen af et landeveysprincip i forbindelse med ordningens etablering pr. 1. august 2016.

Den fordelingsnøgle for fordelingen af tilskuddet til de ikke-statslige færgeruter mellem de omfattede kommuner, som blev anvendt i forbindelse med ordningens etablering, er også anvendt ved fordelingen af de nye midler til udvidelse af landeveysprincippet.

Bilag 1 viser fordelingen af tilskud på passagerområdet i 2017-19.

4.3 Generelt om øerne

De to tilskudsordninger på gods- og passagerområdet omfatter i alt 30 øer, som er væsensforskellige i en lang række henseender. Det gælder bl.a. i forhold til den geografiske størrelse, befolkningsstørrelse, afstand til fastlandet, turistpotentiale, mulighed for erhvervsudvikling og indkomstniveau på den enkelte ø.

Overordnet set må de fire ø-kommuner qua deres størrelse antages at have flere muligheder end småøer for at udvikle turisterhvervet og det lokale erhvervsliv. Endvidere kan det i et eller andet omfang antages at være nemmere for ø-kommunerne at tiltrække nye øboere, fx småbørnsfamilier som følge af flere dagpasnings- og skolefaciliteter på øen.

Gruppen af småøer er meget forskellige og vilkårene i forhold til udvikling af turisterhvervet og det lokale erhvervsliv antages at variere meget. Fx kan mangel på overnatningssteder være en hæmsko i forhold til at tiltrække flere turister uanset prisen på færgebilletten.

Overordnet set virker tilskudsordningerne på henholdsvis gods- og passagerområdet således inden for en meget kompleks ramme, der består af vidt forskellige øer med hver deres særegne grundvilkår.

En lang række forhold kan påvirke tallene for færgetrafikken, jf. boksen nedenfor.

Boks 4.1.**Eksempler på forhold, som kan påvirke tallene for færgetrafikken**

Indkomstniveau på øen

Økonomiske konjunkturer generelt

Turistpotentiale

Potentiale for erhvervsudvikling, fx i landbruget eller fiskeriet

Større anlægsarbejder

Vejret

Den enkelte kommunes egne initiativer

Ændring i registreringspraksis på den enkelte færgerute

I forbindelse med evalueringen af de to tilskudsordninger på gods- og passagerområdet må det således holdes for øje, at der er en række forhold, som i forskelligt omfang kan påvirke tallene for færgetrafikken til den enkelte ø.

Kapitel 5

Beregningsmodeller for fordelingsnøgler

Nogle kommuner har tilkendegivet, at de trafik- og omsætningstal, som fordelingsnøglerne er baseret på, er forældede og mangler validitet, uden at det dog er konkretiseret nærmere.

Oprindeligt blev de anvendte data indhentet til brug for et analysearbejde i 2014/15 i regi af det daværende Økonomi- og Indenrigsministerium om konkurrencemæssig ligestilling af små øer og ø-kommuner¹. Dette arbejde blev af forskellige årsager meget tidspresset, hvorfor der kun var mulighed for en vis validering af de oplyste tal fra kommunerne. Endvidere var den lokale registreringspraksis for den enkelte færgerute i nogle tilfælde ikke fuldt overensstemmende med de data, der anvendes i fordelingsnøglerne. I disse tilfælde var der behov for at foretage nogle skøn ud fra de foreliggende data. Det gælder særligt for de små færgeruter.

En væsentlig del af evalueringen har derfor været at indhente opdaterede trafik- og omsætningstal for de enkelte færgeruter. På nogle af de små færgeruter er nogle af tallene i et vist omfang fortsat baseret på et ”bedste mands bedste skøn” på grundlag af de eksisterende data.

Økonomi- og Indenrigsministeriet har den 18. oktober 2017 anmodet kommunerne om at tilvejebringe nye trafik- og omsætningstal for de færgeruter, der er omfattet af de to tilskudsordninger. I det omfang trafiktallene for de pågældende færgeruter allerede er tilgængelige hos Danmarks Statistik, indhenter Økonomi- og Indenrigsministeriet selv tallene i Danmarks Statistiks databaser.

Bilag 2 indeholder en oversigt over de trafik- og omsætningstal m.v., som er indhentet i forbindelse med evalueringen.

Forskydninger i trafiktal kan betyde ændrede tilskudsbehov på såvel gods- som passagerområdet. Helt overordnet må det antages, at stigende trafik - som følge af de lavere priser - medfører en højere kapacitetsudnyttelse på færgerne og dermed en bedre driftsøkonomi. Alt andet lige betyder det, at tilskudsbehovet falder.

Der er som led i evalueringen gennemført en række beregninger, som har til formål at give et så præcist billede som muligt af, hvad forskydninger i færgetrafikken har betydet for tilskudsbehovet. Det vil imidlertid ikke uden meget detaljerede driftsøkonomiske analyser for de enkelte ruter være muligt at beregne disse konsekvenser præcist. Sådanne detaljerede økonomianalyser ligger uden for rammerne af evalueringen. Det er dog

¹ Analyse af konkurrencemæssig ligestilling af små øer og ø-kommuner, Økonomi- og Indenrigsministeriet, marts 2015

muligt at få et groft billede af konsekvenserne for tilskudsbehovet af stigende trafikalt gennem relativt simple regnestykker.

Allerede i Økonomi- og Indenrigsministeriets analyse om konkurrencemæssig ligestilling af små øer og ø-kommuner blev problemstillingen kort berørt. Der blev som et beregningsteknisk eksempel foretaget en beregning af tilskudsbehovet beregnet ved indførelse af et landevejsprincip med 2,5 passagerer i en bil og en stigning i omsætningen på henholdsvis 10 pct. og 20 pct. Eksemplet viste, at en stigning på 10 pct. i antallet af passagerer og biler samt øvrige kategorier alt andet lige ville betyde et fald i tilskudsbehovet på op mod 7 pct., mens en stigning på 20 pct. ville betyde et fald i tilskudsbehovet med op mod 14 pct. Det var beregningsteknisk forudsat, at stigningen i antal passagerer og biler kunne håndteres inden for den eksisterende kapacitet på færgerne. Marginalomkostningerne blev således forudsat at være ubetydelige.

Tilsvarende antagelse kan gøres på godsområdet, hvor en eventuel stigning i godsmængderne alt andet lige medfører et fald i tilskudsbehovet.

Som det vil fremgå af de følgende kapitler, har tilskudsordningerne medført såvel stigende gods- som passagertrafik. Det betyder alt andet lige, at der kan argumenteres for et lavere tilskudsbehov i begge tilskudsordninger.

Det er imidlertid lagt til grund i evalueringen, at de nuværende økonomiske rammer for ordningerne videreføres uændret. Beregningerne handler derfor alene om, hvorvidt der er sket relative forskydninger i trafikken mellem færgeruterne, som kan begrunde en vis omfordeling af de eksisterende tilskudsmidler.

Der opstilles nedenfor beregningsmodeller på henholdsvis gods- og passagerområdet.

5.1 Beregningsmodel for fordelingsnøgle på godsområdet

Model A

På grundlag af opdaterede omsætningstal på godsområdet foretages en genberegning af tilskudsbehovet med udgangspunkt i de principper, som blev anvendt i forbindelse med ordningens etablering. Tilskuddene indarbejdes i omsætningstallene for den del af perioden, hvor tilskudsordningen har været i kraft. Endvidere tages der i de nye beregninger med opdaterede omsætningstal højde for uforbrugte tilskudsmidler. Det sker ved, at uforbrugte midler ikke medregnes i grundlaget for beregningen af det tekniske tilskudsbehov. Kommunerne har i opfølgingsredegørelserne for anvendelse af tilskud til ned-sættelse af færgetakster for godstransport angivet, i hvilket omfang de har anvendt alle tilskudsmidlerne. Se også boks 7.1. vedr. opfølgingsredegørelserne.

Nedenstående boks viser, hvordan hver enkelt routes tilskudsbehov er beregnet.

Boks 5.1**Beregning af tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport**

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet.

De ruter, der har en større godsomsætning i 2016 end i 2013, vil alt andet lige have et større teknisk beregnet tilskudsbehov end det tilskudsbehov, der blev beregnet ved ordningens etablering. Her bliver der imidlertid ikke taget højde for faldende marginalomkostninger. Det faktiske tilskudsbehov vil således reelt set være mindre.

Ved ordningens etablering blev tilskudsbehovet beregnet som 80 pct. af omsætningen (billetindtægten). Ved genberegningen beregnes tilskudsbehovet som 80 pct. af omsætningen (billetindtægten plus det tilskud, som er anvendt til at sænke priserne).

I det følgende vises et regneeksempel for genberegning godstilskuddet for færgeruten Baagø – Assens.

Tabel 5.1.**Eksempel på beregning af godstilskud for færgeruten Baagø - Assens (Assens Kommune)**

	1.000 kr. (2018-pl)
Godsomsætning i 2016: a) + b)	324
a) Godsomsætning ekskl. vareafgift til havnene og moms	225
b) Omsætning for varevogne, som er berettiget til tilskud efter godsordningen	100
Anvendt godstilskud i 2016: c) – d)	379
c) Tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport 2016	569
d) Uforbrugte godstilskudsmidler 2016	190
Teknisk beregnet tilskudsbehov	563
(Godsomsætning i 2016 + Anvendt godstilskud i 2016) * 80 pct.	

Anm: Afvigelser i summering skyldes afrundinger.

Kilde: Assens Kommune og egne beregninger.

I og med at den samlede økonomiske ramme ligger fast, kan denne tekniske beregning af tilskudsbehov på grundlag af de nye omsætningstal alene anvendes til at justere fordelingsnøglen på godsområdet som følge af forskydninger imellem ruterne. Med andre

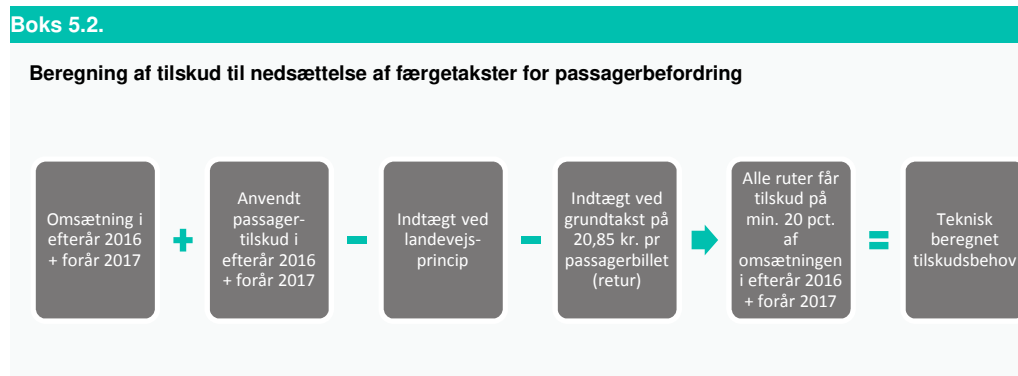
ord kan der være færgeruter, som har et større teknisk beregnet tilskudsbehov, end der med den samlede økonomiske ramme er mulighed for at honorere.

5.2 Beregningsmodel for fordelingsnøgle på passagerområdet

Model B

På grundlag af opdaterede trafik- og omsætningstal på passagerområdet foretages en genberegning af fordelingsnøglen med udgangspunkt i de principper, som blev anvendt i forbindelse med ordningens etablering. Tilskuddene indarbejdes i omsætningstallene for den del af perioden, hvor tilskudsordningen har været i kraft. Endvidere tages der i de nye beregninger med opdaterede omsætningstal højde for uforbrugte tilskudsmidler. Det sker ved, at uforbrugte midler ikke medregnes i grundlaget for beregningen af det tekniske tilskudsbehov. Kommunerne har i opfølgingsredegørelserne for anvendelse af tilskud til nedsættelse af færgetakster for passagerbefordring angivet, hvorvidt de har anvendt alle tilskudsmidlerne. Se også boks 6.1. vedr. opfølgingsredegørelserne.

Boks 5.2. nedenfor viser, hvordan hver enkelt rutes tilskudsbehov på passagerområdet er beregnet.



Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet.

De ruter, der har en større omsætning i 2016/2017 end i 2013, vil alt andet lige have et større teknisk beregnet tilskudsbehov end det tilskudsbehov, der blev beregnet ved ordningens etablering. Her bliver der imidlertid ikke taget højde for faldende marginalomkostninger. Det faktiske tilskudsbehov vil således reelt set være mindre.

I det følgende vises i et regneeksempel for beregning af passagertilskuddet for færgeruten Anholt - Grenå med udgangspunkt i trafik- og omsætningstal fra efteråret 2016 og foråret 2017.

Tabel 5.2.

Eksempel på beregning af passagerstilskud for færgeruten Anholt – Grenå (Norrdjurs Kommune)	
	1.000 kr. (2018-pl)
1) Passageromsætning i efteråret 2016 og foråret 2017	2.112
Samlet omsætning for passagerer, biler, cykler, motorcykler/ knallerter, campingvogne og busser	
2) Anvendt passagertilskud i efteråret 2016 og foråret 2017: a) – b)	1.155
a) Tilskud til nedsættelse af færgetakster for passagerbefordring	1.155
b) Uforbrugte tilskudsmidler	0
3) Indtægt ved et landevejsprincip	1.178
Antal passagerer, biler, cykler, motorcykler/knallerter, campingvogne og busser * landevejstaksten for de enkelte billetkategorier * sejlafstand	
4) Indtægt ved en grundtakst på 20,85 kr. pr passagerreturbillet	128
Antal passagerer * 20,85 kr. / 2	
Teknisk beregnet tilskudsbehov	1.961
1) + 2) – 3) – 4)	

Anm.: Afvigelser i summering skyldes afrundinger.
 Kilde: Norrdjurs Kommune og egne beregninger.

Model C

Der foretages beregninger af fordelingsnøglen på basis af de opdaterede trafik- og omsætningstal uden grundtaksten.

Boks 5.3. nedenfor viser de enkelte trin i beregningen af tilskudsbehovet for de enkelte ruter, hvor indtægten ved en grundtakst på 20,85 kr. for en passagerreturbillet ikke indgår.

Boks 5.3.

Beregning af tilskud til nedsættelse af færgetakster for passagerbefordring uden grundtakst



Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

Kapitel 6

Udvikling i trafiktal- og omsætningstal på passagerområdet

Tilskudsordningen til nedsættelse af færgetakster for passagerbefordring trådte i kraft 1. august 2016. Formålet med ordningen er som nævnt tidligere at understøtte væksten i turismen og styrke bosætningen på øerne.

6.1 Overordnet beskrivelse af udviklingen i bosætning og færgetrafikken på passagerområdet

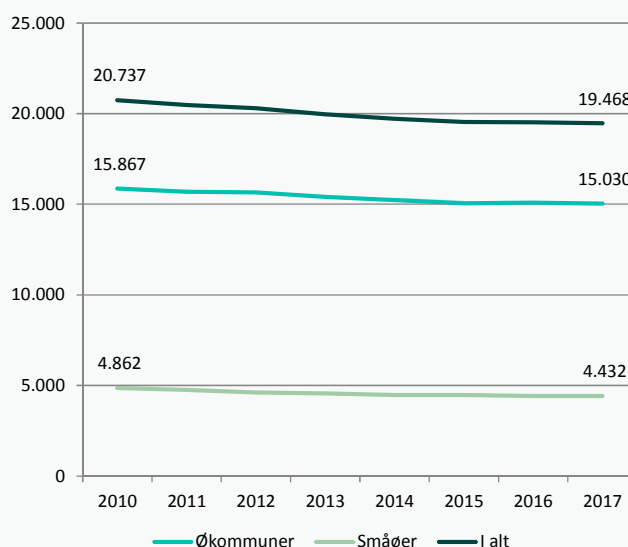
Indledningsvis præsenteres en række overordnede tal for udviklingen i bosætningen og færgetrafikken på passagerområdet opdelt på ø-kommuner og småøer.

En sammenligning af passager- og biltrafikken i skuldersonerne før og efter indførelse af tilskudsordningen følger i figur 6.6 og 6.7.

Nedenstående figur viser udviklingen i bosætningen på øerne fra 2010 til 2017.

Figur 6.1.

Udvikling i antal øboere



Anm: Ø-kommuner (Læsø, Samsø, Fanø, Ærø), Småøer (Orø, Sejerø, Agersø, Omø, Fejø, Femø, Baagø, Lyø, Avernakø, Skarø, Drejø, Strynø, Aarø, Endelave, Venø, Anholt, Tunø, Fur, Nekselø, Bjørnø, Hjortø, Birkholm, Barsø, Hjarnø, Eg-holm).

Kilde: Danmarks Statistik og egne beregninger, tabel BEF4.

Samlet set er antallet af øboere faldet med 6 pct. fra 2010 til 2017. Enkelte øer har haft en positiv befolkningsudvikling. Det gælder Avernakø, Drejø, Fanø, Hjarnø, Orø og Venø. Men langt størstedelen af øerne har haft et fald i antal beboere.

Tabellen nedenfor giver et overordnet billede af færgetrafikken til de danske ø-kommuner og småøer i 2017 på passagerområdet.

Tabel 6.1.

Trafiktal for færgetrafikken til de danske ø-kommuner og småøer i 2017

	Ø-kommuner	Småøer	I alt
Passagerer	3.157.000	1.536.000	4.693.000
Personkm ¹	37.511.000	10.425.000	47.936.000
Personbiler	818.381	639.040	1.457.421
Cykler	27.181	61.796	88.977
Motorcykler/knallerter	5.390	3.722	9.112
Campingvogne	10.746	3.190	13.936
Busser	1.526	6.432	7.958

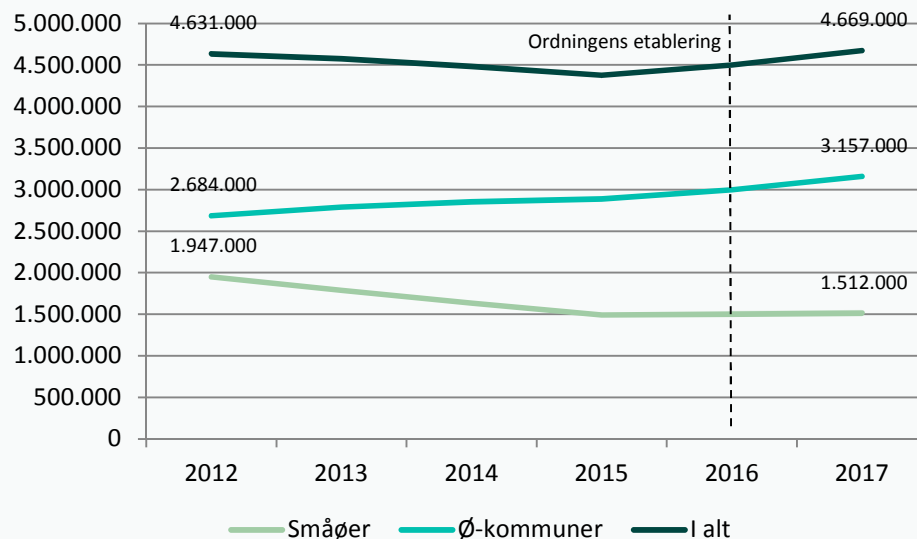
Anm.: ¹Personkm beregnes som antal passagerer gange km. Ø-kommuner (Læsø, Samsø, Fanø, Ærø), Småøer (Orø, Sejerø, Agersø, Omø, Fejø, Femø, Baagø, Lyø, Avernakø, Skarø, Drejø, Strynø, Aarø, Endelave, Venø, Anholt, Tunø, Fur, Nekselø, Bjørnø, Hjortø, Birkholm, Barsø, Hjarnø, Egholm).

Kilde: Danmarks Statistik, tabel SKIB33.

I det følgende beskrives trafikudviklingen siden 2012 for henholdsvis småøerne og ø-kommunerne fordelt på antallet af passagerer og biler. Der er for begge kategorier lavet en opgørelse med og uden tallene for ruten Fur-Branden, da tallene for denne rute svinger meget og derfor påvirker det samlede billede.

Figur 6.2.

Antal passagerer



Anm.: Ø-kommuner (Læsø, Samsø, Fanø, Ærø), Småøer (Orø, Sejerø, Agersø, Omø, Fejø, Femø, Baagø, Lyø, Avernakø, Skarø, Drejø, Strynø, Aarø, Endelave, Venø, Anholt, Tunø og Fur). Oplysninger om færgeruterne til Nekselø, Bjørnø, Hjortø, Birkholm, Barsø, Hjarnø, Egholm samt ruten Orø-Hammer Bakke (privat ejet) indgår ikke, da disse ruter primært grundet deres størrelse ikke indberetter data til Danmarks Statistik.

Kilde: Danmarks Statistik og egne beregninger, tabel SKIB31.

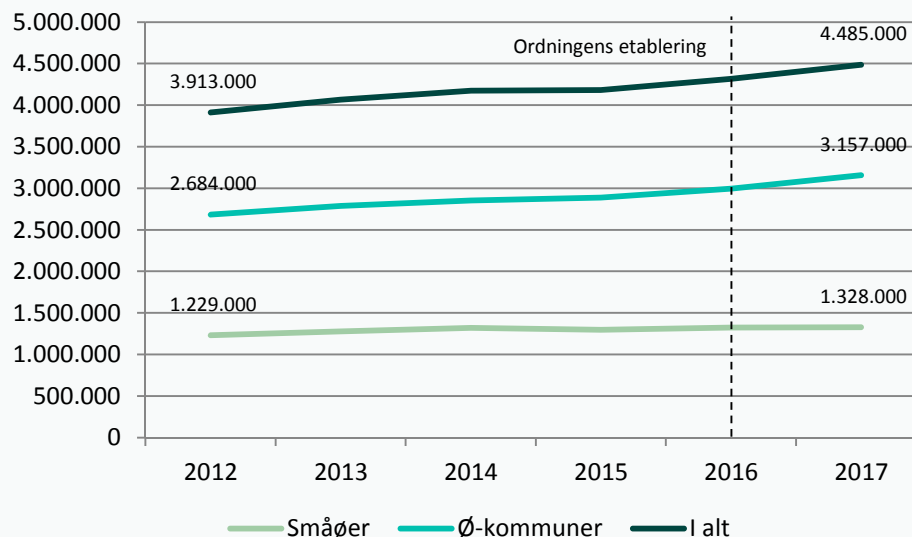
Som det fremgår af figur 6.2., er antallet af passagerer steget med ca. 500.000 for ø-kommunerne fra 2012 til 2017. Det svarer til en stigning på ca. 18 pct. For småøerne er passagerantallet faldet fra 2012 til 2015, hvorefter niveauet har ligget stabilt.

Et nærmere kig på tallene viser imidlertid, at stort set alle færgeruterne til de små øer har oplevet en mindre vækst i passagerantallet.

Den faldende tendens for småøerne samlet set skyldes derfor alene et markant fald på ruten Fur-Branden. Her er antallet af passagerer faldet fra 718.000 i 2012 til 184.000 i 2017. Skive Kommune har oplyst, at faldet for både passagerer og biler bl.a. skyldes en markant øget tilstrømning til Fur i 2011-2012, dårligt vejr i sommeren 2016-2017 samt ændring af billetkategori for varebiler i 2015.

Figur 6.3.

Antal passagerer (Ruten Fur-Branden undtaget)



Anm.: Ø-kommuner (Læsø, Samsø, Fanø, Ærø), Småøer (Orø, Sejerø, Agersø, Omø, Fejø, Femø, Baagø, Lyø, Avernakø, Skarø, Drejø, Strynø, Aarø, Endelave, Venø, Anholt, Tunø og Fur). Oplysninger om færgeruterne til Nekselø, Bjørnø, Hjortø, Birkholm, Barsø, Hjarnø, Egholm samt ruten Orø-Hammer Bakke (privat ejet) indgår ikke, da disse ruter primært grundet deres størrelse ikke indberetter data til Danmarks Statistik.

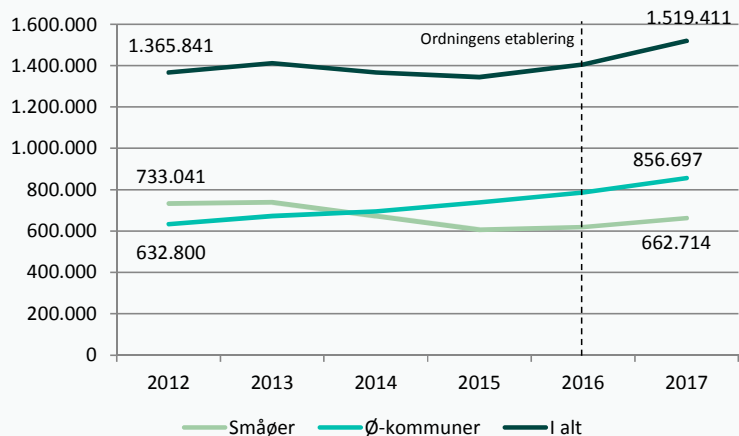
Kilde: Danmarks Statistik og egne beregninger, tabel SKIB31.

Figur 6.3. viser derfor udviklingen i antallet af passagerer uden Fur-Branden. Det fremgår herefter, at småøerne samlet set har haft en stigning på 100.000 passagerer fra 2012 til 2017 svarende til ca. 8 pct.

Figurene 6.4. og 6.5. viser tilsvarende udviklingen i antallet af biler fra 2012 til 2017. Et forholdsmæssigt stort fald i antallet af personbiler på ruten Fur-Branden medfører samlet set en faldende udvikling for småøerne. Men når trafiktal for Fur-Branden undtages, viser figur 6.5, at antallet af personbiler til småøerne er steget med ca. 50.000 fra 2012 til 2017. Antallet af personbiler er for ø-kommunerne steget med godt 200.000. Det svarer til en stigning på 12 pct. for småøerne, og en stigning på 35 pct. for ø-kommunerne.

Figur 6.4.

Antal personbiler

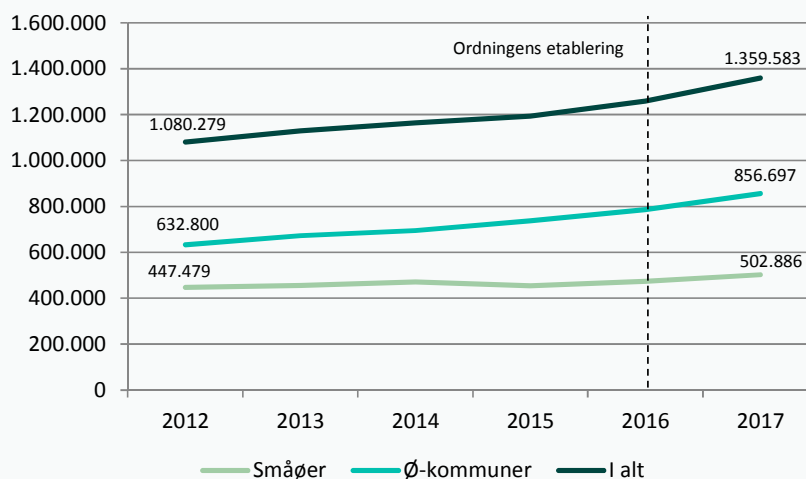


Anm.: Ø-kommuner (Læsø, Samsø, Fanø, Ærø), Småøer (Orø, Sejerø, Agersø, Omø, Fejø, Femø, Baagø, Lyø, Avernakø, Skarø, Drejø, Strynø, Aarø, Endelave, Venø, Anholt, Tunø og Fur). Oplysninger om færgeruterne til Nekselø, Bjørnø, Hjortø, Birkholm, Barsø, Hjarnø, Egholm samt ruten Orø-Hammer Bakke (privat ejet) indgår ikke, da disse ruter primært grundet deres størrelse ikke indberetter data til Danmarks Statistik.

Kilde: Danmarks Statistik og egne beregninger, tabel SKIB31.

Figur 6.5.

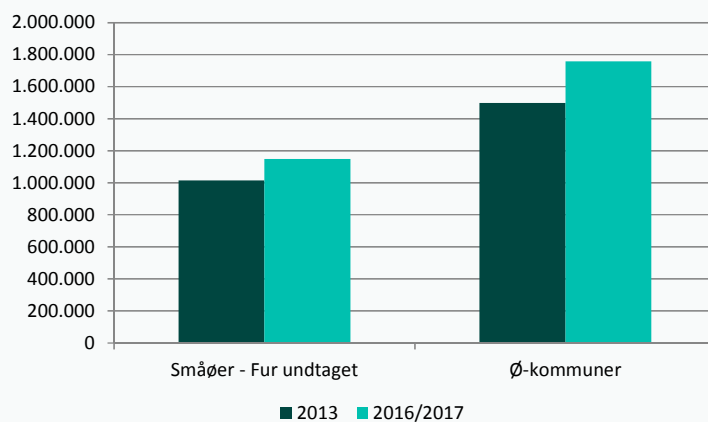
Antal personbiler (Ruten Fur-Branden undtaget)



Anm.: Ø-kommuner (Læsø, Samsø, Fanø, Ærø), Småøer (Orø, Sejerø, Agersø, Omø, Fejø, Femø, Baagø, Lyø, Avernakø, Skarø, Drejø, Strynø, Aarø, Endelave, Venø, Anholt, Tunø og Fur). Oplysninger om færgeruterne til Nekselø, Bjørnø, Hjortø, Birkholm, Barsø, Hjarnø, Egholm samt ruten Orø-Hammer Bakke (privat ejet) indgår ikke, da disse ruter primært grundet deres størrelse ikke indberetter data til Danmarks Statistik.

Kilde: Danmarks Statistik og egne beregninger, tabel SKIB31.

Figurerne 6.2. – 6.5. giver et billede af den overordnede trafikudvikling til ø-kommunerne og småøerne siden 2012. Med henblik på at undersøge effekten af tilskudsordningen til nedsættelse af færgetakster for passagerbefordring sammenligner de nedenstående figurer ændringen i antallet af passagerer og personbiler i skuldersæsonerne før ordningen blev indført med skuldersæsonerne efter ordningens indførelse. Antallet af passagerer og biler før ordningen blev indført er fra 2013, da det også er de tal, som indgår i den oprindelige beregning af fordelingen af tilskudsmidler.

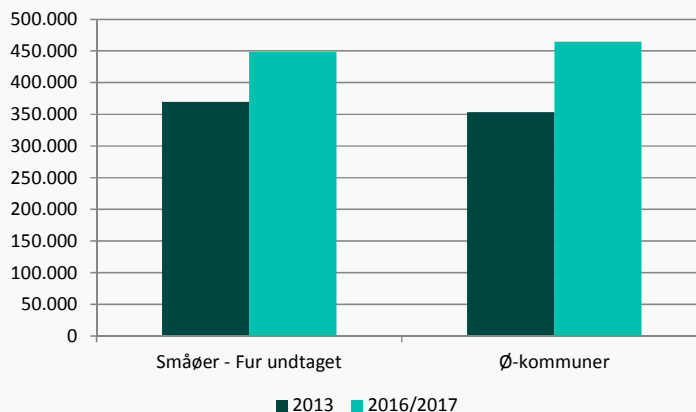
Figur 6.6.**Antal passagerer – skuldersæsoner 2013 sammenlignet med skuldersæsoner 2016/2017**

Anm.: Ø-kommuner (Læsø, Samsø, Fanø, Ærø), Småøer (Orø, Sejerø, Agersø, Omø, Fejø, Femø, Baagø, Lyø, Avernakø, Skarø, Drejø, Strynø, Aarø, Endelave, Venø, Anholt, Tunø, Nekselø, Bjørnø, Hjortø, Birkholm, Barsø, Hjarnø, Egholm). Fur indgår ikke.

Kilde: Danmarks Statistik, kommunernes indberetninger og egne beregninger.

Figur 6.7.

Antal personbiler – skuldersæsoner 2013 sammenlignet med skuldersæsoner 2016/2017



Anm.: Ø-kommuner (Læsø, Samsø, Fanø, Ærø), Småøer (Orø, Sejerø, Agersø, Omø, Fejø, Femø, Baagø, Lyø, Avernakø, Skarø, Drejø, Strynø, Aarø, Endelave, Venø, Anholt, Tunø, Nekselø, Bjørnø, Hjortø, Birkholm, Barsø, Hjarnø, Egholm). Fur indgår ikke.

Kilde: Danmarks Statistik, kommunernes indberetninger og egne beregninger.

Det fremgår, at småøerne og ø-kommunerne har haft en stigning både i antallet af passagerer og i antallet af biler siden indførelsen af ordningen til nedsættelse af færgetakster for passagerbefordring.

Effekten kan næppe alene tilskrives tilskudsordningen, da der også er en række andre forhold, der givetvis spiller ind på udviklingen. Eksempelvis har flere kommuner anført, at særligt det gode sensommervejr i efteråret 2016 gjorde det lettere at tiltrække turister til øerne. Men sammenholdt med kommunernes vurderinger af tilskudsordningens effekt, der er gengivet i kapitel 8, er den samlede vurdering, at takstnedsættelserne klart har medvirket til en markant stigning i passagertrafikken.

Udviklingen i antal passagerer og antal biler for den enkelte rute fremgår af bilag 3.

Med til billedet hører også tilbagemeldingerne fra kommunernes årlige opfølgingsregørelse på passagerområdet, der viser, at ordningen overordnet set fungerer godt og efter hensigten.

Boks 6.1.**Opfølgingsredegørelser for anvendelse af tilskud til nedsættelse af færgetakster for passagerbefordring**

Jf. § 6 i bekendtgørelse om nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer mv. til og fra visse øer skal kommunalbestyrelsen inden udgangen af marts måned indsende en opfølgingsredegørelse til Økonomi- og Indenrigsministeriet for, hvorledes tilskuddet er anvendt i det forudgående regnskabsår.

Opfølgingsredegørelserne for 2017 viser, at kommunerne generelt har benyttet den frihed, der er blevet givet til at tilrettelægge ordningen lokalt. Det gælder både i forhold til perioden for takstnedsættelser samt hvilke billettyper, der er nedsat.

11 ud af de omfattede 21 kommuner har overskydende tilskudsmidler for 2017. I gennemsnit er det ca. 21 pct. af de 11 kommuners tilskud på passagerområdet, der ikke er anvendt i 2017.

Midlerne overføres til yderligere takstnedsættelser i 2018 eller andre serviceforbedringer på fægeområdet.

Til brug for evalueringen af tilskudsordningen på passagerområdet har Økonomi- og Indenrigsministeriet indhentet omsætningstal for de pågældende ruter fordelt på de forskellige billettyper. Kommunerne er blevet bedt om at levere omsætningstal for 2014, 2015, januar 2016 – juli 2016, august 2016 – november 2016, december 2016 – marts 2017 og april 2017 – juni 2017. Det giver mulighed for at foretage beregninger af tilskudsbehovet i de perioder, hvor kommunerne har kunnet anvende passagertilskuddet. Derudover er der indhentet data fra Danmarks Statistik vedr. sejlafstand i km, antallet af passagerer samt biler, motorcykler, cykler, campingvogne og busser for hver enkelt færgerute.

Færgeruterne Orø-Hammer Bakke (privat rute), Havnsø-Nekselø, Bjørnø-Faaborg, Hjortø-Svendborg, Birkholm-Marstal, Barsø-Barsø-Landing, Hjarnø-Snaptun og Egholm-Aalborg leverer, primært grundet deres størrelse, ikke data til Danmarks Statistik. Derfor er de ovenstående trafiktal indhentet fra kommunerne sammen med omsætningstallene.

Færgeoperatøren Østre Færge A/S, der står for overfarten Orø-Hammer Bakke, har valgt ikke at levere opdaterede trafiktal til Økonomi- og Indenrigsministeriet. Økonomi- og Indenrigsministeriet har derfor været nødt til at udarbejde et skøn for antallet af passagerer og biler på baggrund af færgeoperatørens indberettede omsætningstal for 2016/2017 samt de indberettede trafiktal for 2013 til brug for evalueringen.

Enkelte ruter har ikke haft mulighed for at fremsende data for alle de efterspurgte oplysninger. Økonomi- og Indenrigsministeriet har udarbejdet et skøn for de pågældende data på baggrund af den gennemsnitlige udvikling blandt de øvrige ruter.

6.2 Fordeling af tilskudsmidler ved et landevejsprincip - opdaterede trafik- og omsætningstal

Fordelingsnøglen, der ligger til grund for den nuværende fordeling af passagertilskuddet, er beregnet som omsætningen i skuldærsæsonerne i 2013 fratrukket indtægten ved et landevejsprincip i samme periode jf. afsnit 4.2.

Tabel 6.2. viser en genberegning af fordelingen af tilskudsmidlerne ved det definerede landevejsprincip baseret på opdaterede trafik- og omsætningstal, jf. beskrivelsen af model B i afsnit 5.1.

Beregningerne giver mulighed for at vise, om der er sket forholdsmæssige forskydninger imellem ruterne siden ordningens etablering.

Der kan på det grundlag fastlægges en ny fordelingsnøgle inden for den økonomiske ramme på passagerområdet som lå til grund for ordningens etablering med udgangspunkt i model B som beskrevet i afsnit 5.2.

Det er vigtigt at slå fast, at den nye teknisk beregnede fordeling ikke afspejler et tilskudsbehov i og med, at der ikke er foretaget en indregning af faldende marginalomkostninger som følge af øgede trafik- og omsætningstal.

Beregningerne af en ny fordelingsnøgle tager udgangspunkt i skuldresæsonerne i efteråret 2016 (de sidste to tredjedele af august, september, oktober samt den første halvdel af november) og i foråret 2017 (april, maj, juni), hvor ordningen har været i kraft. Der ved er den tidsmæssige afgrænsning, der ligger til grund for genberegningen, den samme som ligger til grund for beregningerne af den oprindelige fordelingsnøgle.

Som beskrevet tidligere, er der siden ordningens etablering kommet yderligere tilskudsmidler, således at kommunerne også har mulighed for at nedsætte færgetaksterne på passagerområdet i vinterperioden. De nye midler er fordelt efter den samme fordelingsnøgle, som blev anvendt ved ordningens etablering.

Tabel 6.2

Fordeling af tilskudsmidler på baggrund af opdaterede trafik- og omsætningstal (1.000 kr.)

Kommune	Færgerute	Oprindelig fordelingsnøgle	Ny fordelingsnøgle	Fordeling af tilskud med ny fordelingsnøgle	Ændring fra gl. til ny fordeling	Procentvis ændring
Struer	Venø-Kleppen	242	1.418	908	666	275
Skive	Fur-Branden	432	2.277	1.459	1.027	238
Lolland	Fejøl-Kragenæs	347	1.520	974	627	181
Lolland	Femøl-Kragenæs	177	633	405	228	128
Slagelse	Agersøl-Stignæs	298	1.023	655	357	120
Lolland	Askøl-Bandholm	86	265	170	84	97
Slagelse	Omøl-Stignæs	219	655	420	201	92
Assens	Baagøl-Assens	170	461	296	125	74
Holbæk	Orøl-Holbæk	135	356	228	93	69
Samsøl	Hou-Samsøl	10.282	17.770	11.385	1.103	11
Læsøl	Læsøl-Frederikshavn	5.289	9.130	5.850	561	11
Norddjurs	Anholt-Grenaa	1.156	1.961	1.257	101	9
Haderslev	Aarøl-Aarø Sund	680	1.096	702	22	3
Aalborg	Egholm-Aalborg	79	127	81	2	3
Fanøl	Fanøl-Esbjerg	16.098	24.698	15.824	-274	-2
Horsens	Endelave-Snaptun	272	381	244	-28	-10
Odder	Tunøl-Hou	690	929	595	-94	-14
Ærøl	Birkholm-Marstal	19	26	17	-3	-14
Ærøl	Søby-Fynshav	2.018	2.708	1.735	-283	-14
Ærøl	Ærøskøbing-Svendborg	10.582	14.009	8.975	-1.607	-15
Ærøl	Søby-Faaborg	1.075	1.398	896	-179	-17
Faaborg-Midtfyn	Lyøl-Avernakøl-Faaborg	1.033	1.216	779	-254	-25
Faaborg-Midtfyn	Bjørnøl-Faaborg	159	186	119	-40	-25
Hedensted	Hjørnøl-Snaptun	378	433	278	-101	-27
Holbæk	Orøl-Hammer bakk	4.069	3.775	2.419	-1.650	-41
Langeland	Strynøl-Rudkøbing	215	196	125	-89	-42
Svendborg	Skarøl-Drejøl-Svendborg	202	177	114	-88	-44

Kalundborg	Havnsø-Sejerø	586	505	323	-263	-45
Aabenraa	Barsø-Barsø- Landing	144	107	69	-75	-52
Kalundborg	Havnsø-Nekselø	215	88	56	-159	-74
Svendborg	Hjortø-Svendborg	12	5	3	-9	-76

Anm.: Baseret på Model B. Modellen omfordeler 5,1 mio. kr. i forhold til oprindelig fordelingsnøgle. Afvigelser i summering skyldes afrunding.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet.

Kolonnen "Fordeling af tilskud med ny fordelingsnøgle" viser den forholdsmæssige fordeling af ordningens 57,4 mio. kr. på baggrund af opdaterede trafik- og omsætningstal. En ny fordelingsnøgle flytter alt andet lige midler til de ruter, der har haft relativt større omsætning i forhold til de øvrige ruter siden ordningens etablering. En genberegning af fordelingsnøglen baseret på opdaterede trafik- og omsætningstal vil omfordele 5,1 mio. kr. mellem ruterne med udgangspunkt i den økonomiske ramme ved ordningens etablering.

Der kan imidlertid sættes spørgsmålstegn ved, om det er rimeligt at lade forskydningerne slå fuldt ud igennem.

Overordnet set kan der argumenteres for, at stigende trafik som følge af lavere priser, betyder en højere kapacitetsudnyttelse på færgerne og dermed en bedre driftsøkonomi.

Der er tale om en meget tidlig evaluering af en ordning, som kun har virket i kort tid. Det er derfor forbundet med stor usikkerhed at lave store 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.

En mulighed er derfor at graduere en ny fordelingsnøgle i forhold til effekten af de opdaterede trafik- og omsætningstal på passagerområdet.

Tabel 6.3. viser tre forskellige varianter af fordelingen af tilskudsmidler på baggrund af opdaterede trafik- og omsætningstal, hvor omfordelingen imellem ruterne slår igennem i varierende omfang.

Tabel 6.3.

Fordeling af tilskudsmidler ved forskellige skaleringer på baggrund af opdaterede trafik- og omsætningstal (1.000 kr.)

Kommune	Færgerute	Oprindelig fordelingsnøgle	Omfordeling 100 pct. (5,1 mio. kr.)	Omfordeling 50 pct. (2,6 mio. kr.)	Omfordeling 25 pct. (1,3 mio. kr.)	Omfordeling 10 pct. (0,5 mio. kr.)
Holbæk	Orø-Holbæk	135	228	181	158	144
Holbæk	Orø-Hammer bækker	4.069	2.419	3.244	3.657	3.904
Kalundborg	Havnsø-Sejerø	586	323	455	520	560

Kalundborg	Havnsø-Nekselø	215	56	136	175	199
Slagelse	Agersø-Stignæs	298	655	477	387	334
Slagelse	Omø-Stignæs	219	420	319	269	239
Lolland	Askø-Bandholm	86	170	128	107	95
Lolland	Fejø-Kragenæs	347	974	660	503	409
Lolland	Femø-Kragenæs	177	405	291	234	200
Assens	Baagø-Assens	170	296	233	202	183
Faaborg-Midtfyn	Lyø-Avernakø-Faaborg	1.033	779	906	970	1.008
Faaborg-Midtfyn	Bjørnø-Faaborg	159	119	139	149	155
Svendborg	Skarø-Drejø-Svendborg	202	114	158	180	193
Svendborg	Hjortø-Svendborg	12	3	8	10	11
Langeland	Strynø-Rudkøbing	215	125	170	193	206
Ærø	Søby-Faaborg	1.075	896	985	1.030	1.057
Ærø	Ærøskøbing-Svendborg	10.582	8.975	9.779	10.180	10.421
Ærø	Søby-Fynshav	2.018	1.735	1.877	1.947	1.990
Ærø	Birkholm-Marstal	19	17	18	19	19
Haderslev	Aarø-Aarøsund	680	702	691	686	683
Fanø	Fanø-Esbjerg	16.098	15.824	15.961	16.030	16.071
Aabenraa	Barsø-Barsø-Landing	144	69	106	125	136
Horsens	Endelave-Snaptun	272	244	258	265	269
Struer	Venø-Kleppen	242	908	575	409	309
Norddjurs	Anholt-Grenaa	1.156	1.257	1.206	1.181	1.166
Odder	Tunø-Hou	690	595	642	666	680
Samsø	Hou-Samsø	10.282	11.385	10.834	10.558	10.392
Hedensted	Hjarnø-Snaptun	378	278	328	353	368
Skive	Fur-Branden	432	1.459	945	689	535
Læsø	Læsø-Frederikshavn	5.289	5.850	5.569	5.429	5.345
Aalborg	Egholm-Aalborg	79	81	80	80	79

Anm.: Baseret på Model B. Afvigelser i summering skyldes afrunding.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet.

Tabel 6.4. nedenfor viser, hvordan forskellige varianter af fordelingen af tilskudsmidler på baggrund af opdaterede trafik- og omsætningstal påvirker tilskuddet til henholdsvis ø-kommuner og småøer.

Tabel 6.4.

Fordeling af tilskudsmidler ved forskellige skaleringer for henholdsvis ø-kommuner og småøer på baggrund af opdaterede trafik- og omsætningstal (1.000 kr.)

	Oprindelig fordelingsnøgle	Omfordeling 100 pct.	Omfordeling 50 pct.	Omfordeling 25 pct.	Omfordeling 10 pct.
Ø-kommuner	44.718	44.049	44.383	44.551	44.651
Småøer	11.851	12.520	12.186	12.018	11.918

Anm.: Baseret på Model B. Afvigelse i summering skyldes afrunding.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet.

Som det fremgår, indebærer en teknisk genberegning af tilskudsbehov på baggrund af opdaterede trafik- og omsætningstal alt andet lige midler fra ø-kommunerne til småøerne. En omfordeling på 100 pct. vil således flytte 0,6 mio. kr. fra ø-kommunerne til småøerne med udgangspunkt i den økonomiske ramme på 57,4 mio. kr.

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.

Da der er tale om en tidlig evaluering og følgelig et forholdsvis spinkelt erfaringsgrundlag, bør det overvejes at udvise tilbageholdenhed med mere omfattende ændringer af ordningen.

I den forbindelse bør det indgå i overvejelserne, at kommunerne i langt overvejende grad selv oplever, at ordningen på passagerområdet fungerer godt og efter hensigten, jf. kapitel 8 om kommunernes egne vurderinger af effekten af tilskudsordningen på passagerområdet. Kommunerne peger dog på nogle særlige problemstillinger, som behandles nærmere i kapitel 9.

6.3 Fordeling af tilskudsmidler ved indførelse af et landevejsprincip – uden grundtakst

Som beskrevet i afsnit 4.2 indgår der i de tekniske beregninger af tilskudsbehovet på passagerområdet en grundtakst på 20,85 kr. (2018-1) pr. passager for en returrejse.

Der er visse grundomkostninger forbundet med at håndtere en passagerbillet. Grundtaksten skal ses som en form for bagatelgrænse for færgetakster på passagerområdet i forhold til beregningen af det samlede tilskudsbehov. Der har imidlertid været kritik af, at grundtaksten særligt påvirker størrelsen af tilskuddet til ruter med en kort sejlads, der i forvejen har en lav takst.

Tabellen nedenfor viser fordelingen af tilskudsmidler på baggrund af opdaterede trafik- og omsætningstal, men hvor indtægten ved en grundtakst ikke indgår, jf. beskrivelsen af model C i afsnit 5.1.

Tabel 6.5.

Fordeling af tilskudsmidler på baggrund af opdaterede trafik- og omsætningstal uden grundtakst (1.000 kr.)

Kommune	Færgerute	Oprindelig fordelingsnøgle	Fordeling af 57,4 mio. kr. uden grundtakst	Forskel	Forskel i pct.
Aalborg	Egholm-Aalborg	79	289	210	266
Skive	Fur-Branden	432	1.431	999	231
Struer	Venø-Kleppen	242	792	549	227
Lolland	Fejø-Kragenæs	347	1.091	744	215
Lolland	Askø-Bandholm	86	239	153	177
Lolland	Femø-Kragenæs	177	430	252	142
Slagelse	Agersø-Stignæs	298	681	382	128
Holbæk	Orø-Holbæk	135	279	144	107
Slagelse	Omø-Stignæs	219	428	209	95
Assens	Baagø-Assens	170	301	131	77
Horsens	Endelave-Snaptun	272	320	48	18
Haderslev	Aarø-Aarøsund	680	800	120	18
Fanø	Fanø-Esbjerg	16.098	17.153	1.055	7
Læsø	Læsø-Frederikshavn	5.289	5.345	56	1
Samsø	Hou-Samsø	10.282	10.143	-139	-1
Hedensted	Hjarnø-Snaptun	378	368	-10	-3
Norddjurs	Anholt-Grenaa	1.156	1.030	-126	-11
Odder	Tunø-Hou	690	588	-101	-15
Faaborg-Midtfyn	Bjørnø-Faaborg	159	130	-30	-19
Ærø	Ærøskøbing-Svendborg	10.582	8.416	-2.166	-20
Holbæk	Orø-Hammer barker	4.069	3.197	-872	-21
Ærø	Søby-Fynshav	2.018	1.577	-441	-22
Ærø	Søby-Faaborg	1.075	804	-271	-25
Ærø	Birkholm-Marstal	19	14	-5	-27
Faaborg-Midtfyn	Lyø-Avernakø-Faaborg	1.033	755	-278	-27
Langeland	Strynø-Rudkøbing	215	157	-58	-27
Svendborg	Skarø-Drejø-Svendborg	202	143	-59	-29
Aabenraa	Barsø-Barsø-Landing	144	94	-50	-34

Kalundborg	Havnsø-Sejersø	586	282	-304	-52
Kalundborg	Havnsø-Nekselø	215	81	-134	-62
Svendborg	Hjørtø-Svendborg	12	2	-10	-83
I alt		57.361	57.361		

Anm.: Baseret på Model C. Modellen omfordeler ca. 5 mio. kr. i forhold til den oprindelige fordelingsnøgle. Afvigelser i summing skyldes afrunding.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet.

En teknisk genberegning af tilskudsbehovet på passagerområdet, hvor indtægten ved en grundtakst på 20,85 kr. ikke indgår, vil medføre en omfordeling på 5 mio. kr. ruterne imellem i forhold til den oprindelige fordelingsnøgle.

Mere konkret vil en fordelingsnøgle beregnet uden grundtaksten medføre betydelige forskydninger ruterne imellem i forhold til fordelingsnøglen med grundtaksten. Særligt de store færgeruter til Ærø og Samsø vil få et mindre tilskud uden grundtaksten, mens flere af ruterne til småøerne og særligt ruterne Venø – Kleppen, Orø – Hammer Bakke samt Fanø – Esbjerg vil få et større tilskud.

Tabel 6.6. viser 3 forskellige varianter af fordelingen af tilskudsmidler på baggrund af opdaterede trafik- og omsætningstal uden grundtaksten, hvor en omfordeling imellem ruterne slår igennem i forskelligt omfang.

Tabel 6.6.

Fordeling af tilskudsmidler ved forskellige skaleringer på baggrund af opdaterede trafik- og omsætningstal uden grundtakst (1.000 kr.)

Kommune	Færgerute	Oprindelig fordelingsnøgle	Omfordeling 100 pct. (5 mio. kr.)	Omfordeling 50 pct. (2,5 mio. kr.)	Omfordeling 25 pct. (1,2 mio. kr.)	Omfordeling 10 pct. (0,5 mio. kr.)
Holbæk	Orø-Holbæk	135	279	207	171	149
Holbæk	Orø- Hammer bakker	4.069	3.197	3.633	3.851	3.982
Kalundborg	Havnsø-Sejersø	586	282	434	510	556
Kalundborg	Havnsø-Nekselø	215	81	148	181	202
Slagelse	Agersø-Stignæs	298	681	489	394	336
Slagelse	Omø-Stignæs	219	428	323	271	240
Lolland	Askø-Bandholm	86	239	163	124	101
Lolland	Fejø-Kragenæs	347	1.091	719	533	421
Lolland	Femø-Kragenæs	177	430	304	241	203
Assens	Baagø-Assens	170	301	236	203	183
Faaborg-Midtfyn	Lyø-Avernakø-Faaborg	1.033	755	894	964	1.005
Faaborg-Midtfyn	Bjørnø-Faaborg	159	130	144	152	156

Svendborg	Skarø-Drejø-Svendborg	202	143	172	187	196
Svendborg	Hjortø-Svendborg	12	2	7	10	11
Langeland	Strynø-Rudkøbing	215	157	186	200	209
Ærø	Søby-Faaborg	1.075	804	940	1.007	1.048
Ærø	Ærøskøbing-Svendborg	10.582	8.416	9.499	10.041	10.366
Ærø	Søby-Fynshav	2.018	1.577	1.797	1.908	1.974
Ærø	Birkholm-Marstal	19	14	17	18	19
Haderslev	Aarø-Aarøsund	680	800	740	710	692
Fanø	Fanø-Esbjerg	16.098	17.153	16.626	16.362	16.204
Aabenraa	Barsø-Barsø-Landing	144	94	119	132	139
Horsens	Endelave-Snaptun	272	320	296	284	277
Struer	Venø-Kleppen	242	792	517	380	297
Norddjurs	Anholt-Grenaa	1.156	1.030	1.093	1.125	1.143
Odder	Tunø-Hou	690	588	639	664	679
Samsø	Hou-Samsø	10.282	10.143	10.213	10.247	10.268
Hedensted	Hjarnø-Snaptun	378	368	373	376	377
Skive	Fur-Branden	432	1.431	931	682	532
Læsø	Læsø-Frederikshavn	5.289	5.345	5.317	5.303	5.295
Aalborg	Egholm-Aalborg	79	289	184	132	100

Anm.: Baseret på Model C. Afvigelse i summering skyldes afrunding.
Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet.

Tabel 6.7. nedenfor viser, hvordan forskellige varianter af fordelingen af tilskudsmidler på baggrund af opdaterede trafik- og omsætningstal uden grundtaksten påvirker tilskuddet til henholdsvis ø-kommuner og småøer omfattet af ordningerne.

Tabel 6.7.
Fordeling af tilskudsmidler ved forskellige skaleringer for henholdsvis ø-kommuner og småøer på baggrund af opdaterede trafik- og omsætningstal uden grundtakst (1.000 kr.)

	Oprindelig fordelingsnøgle	Omfordeling 100 pct.	Omfordeling 50 pct.	Omfordeling 25 pct.	Omfordeling 10 pct.
Ø-kommuner	45.344	43.439	44.391	44.868	45.154
Småøer	12.017	13.922	12.969	12.493	12.207

Anm.: Baseret på Model C. Afvigelse i summering skyldes afrunding.
Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet.

Som det fremgår, fordeler en teknisk beregning af tilskudsbehov på baggrund af opdaterede trafik- og omsætningstal uden grundtakst alt andet lige midler fra ø-kommunerne til småøerne. En omfordeling på 100 pct. vil i givet fald flytte 1,9 mio. kr. fra ø-kommunerne til småøerne med udgangspunkt i den økonomiske ramme på 57,4 mio. kr.

Imidlertid vurderes det fortsat rimeligt at antage, at der er visse administrative omkostninger forbundet med at håndtere en passagerbillet. Grundtaksten på i dag godt og vel 20 kr. vurderes derfor fortsat at udgøre et rimeligt grundbeløb for en retur passagerbillet.

6.4 Opgørelse over takstnedsættelser fra Sammenslutningen af Danske Småøer

Sammenslutningen af Danske Småøer (i det følgende Sammenslutningen) har i forbindelse med evalueringen fremsendt en opgørelse til Økonomi- og Indenrigsministeriet over takstnedsættelser for returbilletter i 2018 til de små og store øer, der er omfattet af tilskudsordningen for de ikke-statslige færgeruter. Sammenslutningens opgørelse indeholder tal for, dels i hvor lang tid færgeruten til den enkelte ø har nedsatte takster, dels hvor stor nedsættelsen er beløbsmæssigt og i procent. Perioden er opgivet i antal uger ud af en fuld lavsæson på samlet 46 uger, dvs. hele året bortset fra skolernes sommerferie. Sammenslutningens opgørelse fremgår af bilag 6.

Efter Sammenslutningens opfattelse viser opgørelsen, at der er tale om en skævvridning i tildeling af midler til nedsættelse af færgetakster til ”den blå landevej”.

Sammenslutningen tilkendegiver, at nogle småøer stort set er i mål. For disse øer nedsættes taksterne stort set til prisen beregnet efter landevejsprincippet og i hele perioden. For de store øer nedsættes taksterne også i stort set hele perioden, således at man her nærmer sig landevejsprincippet, især hvad angår taksten for bilbilletten, som for flere af de store øer inkluderer passagerer.

Endvidere fremfører Sammenslutningen, at der derudover er øer, som nedsætter til landevejsprisen i stort set hele perioden, men kun i forhold til passagertakster. Andre øer når ikke i mål med en landevejspris hverken på passager- eller bilbilletter. Sammenslutningen tilkendegiver desuden, at de resterende øer nedsætter taksterne mellem 11 og 17 uger, men kommer alligevel ikke i mål med den beregnede landevejspris. Endelig henviser Sammenslutningen til to øer, som modtager så få midler, at det ikke giver mening med en generel nedsættelse, og som derfor har valgt en gratis periode.

Ifølge Sammenslutningen viser opgørelsen, at man er nødt til at tilføre ekstra midler til de færgeruter, som er langt fra at nå i mål med det beregnede landevejsprincip.

Økonomi- og Indenrigsministeriets evaluering sker med udgangspunkt i det fastlagte landevejsprincip, hvor beregningerne af tilskudsbehovet bygger på den samlede omsætning inden for de enkelte billetkategorier.

Sammenslutningens opgørelse tager udgangspunkt i prisen for en standardbillet for de enkelte billettyper på de respektive færgeruter.

Anvendelsen af tilskuddet er imidlertid ikke afgrænset til en standardbillet for de enkelte billetkategorier.

Kommunerne kan skævdele tilskuddet forskelligt mellem forskellige billettyper. Kommunen/færgeruten har således fleksibilitet og frihed til at prioritere særlige indsatser med udgangspunkt i lokale forhold, fx ønske om færre biler gennem fremme af cykelturisme, særlige rabatordninger og gratis færgefart i forbindelse med ø-events eller ferieperioder i foråret og efteråret.

Sammenslutningens beregningsmetode giver derfor ikke et dækkende billede af de samlede takstnedsættelser på de enkelte færgeruter i forhold til landevejsprincippet.

Sammenslutningens opgørelse inkluderer ikke uforbrugte tilskudsmidler. Imidlertid forudsætter en samlet evaluering af tilskudsordningen, at der tages højde for uforbrugte tilskudsmidler. De seneste opfølgingsredegørelser viser, at nogle kommuner har en del uforbrugte midler i 2017 på passagerområdet, da de har været lidt forsigtige i forbindelse med fastlæggelse af takster.

Sammenslutningens opgørelse dækker den periode, hvor tilskuddet kan anvendes, dvs. hele året, med undtagelse af skolernes sommerferie.

Tilskuddet for 2018 er udregnet på grundlag af skuldærsæsoner. Det betyder, at Sammenslutningens opgørelse af takstnedsættelse for 2018 i forhold til landevejsprincippet er undervurderet i de tilfælde, hvor tilskuddet anvendes over hele året, med undtagelse af skolernes sommerferie.

Sammenslutningen efterlyser flere midler til takstnedsættelser på passagerområdet.

Der er flere tilskudsmidler på vej. Fra 2019 tilføres yderligere 10 mio. kr. på årsbasis til en udvidelse af landevejsprincippet, heraf 5,9 mio. kr. til de ikke-statslige færgeruter, jf. afsnit 4.2. Herefter er landevejsprincippet fuldt gennemført for hele året, med undtagelse af skolernes sommerferie.

Kapitel 7

Udvikling i trafik- og omsætningstal på godsområdet

Tilskudsordningen til nedsættelse af færgetakster for godstransport trådte i kraft 1. juni 2015. Formålet med ordningen er som beskrevet tidligere at understøtte erhvervsudviklingen og dermed også bosætningen i øsamfundene.

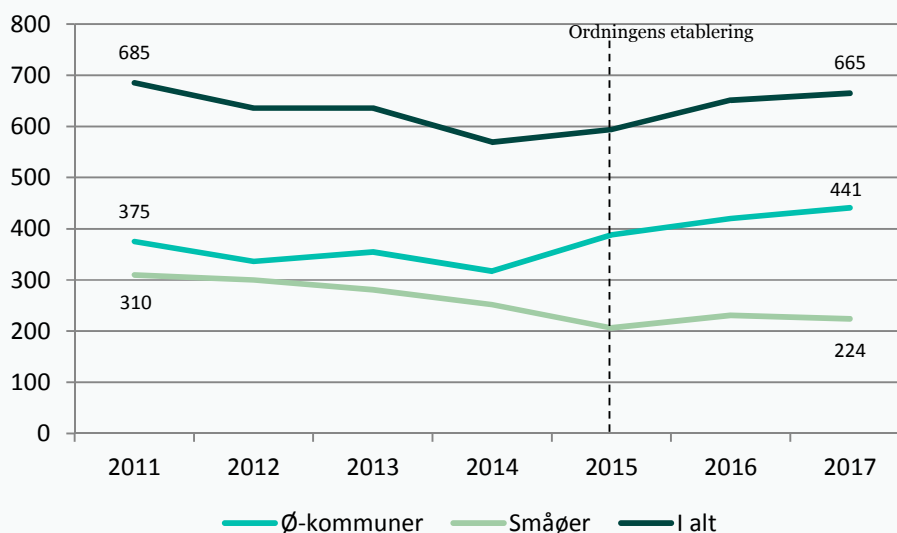
7.1 Overordnet beskrivelse af udviklingen i færgetransport af gods

Indledningsvis præsenteres en overordnet beskrivelse af udviklingen i færgetransport på godsområdet opdelt på ø-kommuner og småøer.

Nedenstående figur viser udviklingen i godsmængder fra 2011 til 2017 fordelt på ø-kommuner og på småøerne.

Figur 7.1.

Færgegods i alt (1.000 tons)



Anm: Ø-kommuner (Læsø, Samsø, Fanø, Ærø), Småøer (Orø, Sejerø, Agersø, Omø, Fejø, Femø, Baagø, Lyø, Avernakø, Skarø, Drejø, Strynø, Aarø, Endelave, Venø, Anholt, Tunø og Fur). Oplysninger om færgeruterne til Neksø, Bjørnø, Hjortø, Birkholm, Barsø, Hjørnø, Egholm samt ruten Orø-Hammer Bakke (privat ejet) indgår ikke, da disse ruter primært grundet deres størrelse ikke indberetter data til Danmarks Statistik.

Kilde: Danmarks Statistik, tabel SKIB31.

Færgegods er den samlede mængde af lastbilgods, banegods og andet gods, der bliver overført til øerne. Det er ikke muligt at udspecificere tallet.

Som det fremgår, havde småøerne et fald i mængden af overført færgegods fra 2011 frem til 2015, men fra 2015 har mængden af færgegods ligget stabilt. Mængden af færgegods fragtet til og fra ø-kommunerne faldt fra 2011 til 2014, men er steget igen fra 2014 til 2017. Samlet for både ø-kommuner og småøerne er mængden af overført færgegods øget med 70.000 tons siden ordningens indførelse, svarende til 12 pct.

Der kan være flere forhold, der spiller ind på udviklingen i mængden af færgegods. Øerne er også påvirket af de generelle økonomiske konjunkturer. Gennemførelse af større private eller offentlige anlægsinvesteringer kan give større udsving for de enkelte øer imellem årene. Samlet set tegner der sig et billede af, at godsordningen har haft en positiv effekt på udviklingen – både for ø-kommunerne og for småøerne.

Med til billedet hører også tilbagemeldingerne fra kommunernes årlige opfølgingsredegørelse på godsområdet.

Boks 7.1.

Opfølgingsredegørelser for anvendelse af tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport

Jf. § 6 i bekendtgørelse om nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer mv. til og fra visse øer skal kommunalbestyrelsen inden udgangen af marts måned indsende en opfølgingsredegørelse til Økonomi- og Indenrigsministeriet for, hvorledes tilskuddet er anvendt i det forudgående regnskabsår.

Opfølgingsredegørelserne for 2017 viser, at færgetaksterne for godstransport er nedsat med mellem 70 og 80 pct. i de fleste kommuner. Det er i god overensstemmelse med ordningens formål om at give kommunerne mulighed for at nedsætte godstaksterne med 80 pct.

13 ud af de 21 omfattede kommuner har overskydende tilskudsmidler for 2017. I gennemsnit er det ca. 13 pct. af de 13 kommuners tilskud på godsområdet, der ikke er anvendt. Midlerne overføres til yderligere takstnedsættelser på gods- eller passagerområdet eller anvendes til andre serviceforbedringer på færgeområdet.

7.2 Fordeling af tilskudsmidler på godsområdet – opdaterede omsætningstal

Som beskrevet tidligere tager fordelingsnøglen på godsområdet afsæt i, at fragtraterne kan nedsættes med op til 80 pct. baseret på de omsætningstal, der blev indhentet i forbindelse med ordningens etablering. Tilskuddet til nedsættelse af færgetakster for godstransport skal således kompensere for det indtægtstab, færgeruterne fik med de lavere færgetakster ved ordningens etablering.

Med henblik på at undersøge om der er sket forskydninger imellem ruterne, har Økonomi- og Indenrigsministeriet indhentet opdaterede omsætningstal for godstransport og varevogne, ekskl. vareafgift opkrævet af havnene og moms, fra de omfattede kommuner for perioden 2014 – 2016.

Tabel 7.1 viser beregningen af en ny fordelingsnøgle med udgangspunkt i, at fragtraterne skal kunne nedsættes med op til 80 pct. baseret på omsætningstal fra 2016, jf. beskrivelsen af Model A i afsnit 5.1.

Beregningen giver mulighed for at vise, om der er sket forholdsmæssige ændringer mellem ruterne – altså om nogle ruter i 2016 tegnede sig for en større eller mindre andel af den samlede godsomsætning til øerne sammenlignet med fordelingen ved ordningens etablering i 2015.

Der kan på det grundlag foretages en ny fordeling af den ramme på 36,6 mio. kr., der er til rådighed i godsordningen.

Det nye teknisk beregnede tilskud afspejler ikke et tilskudsbehov i og med, at der ikke foretages en indregning af faldende marginalomkostninger som følge af den øgede godsmængde.

Beregningen af de enkelte ruters omsætning for 2016 er baseret på kommunernes indberettede omsætningstal tillagt den enkelte rutes anvendte godstilskud for 2016. Eventuelle uforbrugte tilskudsmidler indgår således ikke i ruterens omsætningstal. Oplysninger om anvendelsen af de enkelte ruters godstilskud er baseret på kommunernes opfølgingsredegørelser for anvendelsen af tilskud til nedsættelse af færge-takster for gods-transport 2016 indsendt til Økonomi- og Indenrigsministeriet i foråret 2017. Se også boks 7.1. og regneeksemplet i tabel 7.1.

Tabel 7.1.

Beregning af fordelingsnøgle, hvor tilskud udgør 80 pct. af ruterens omsætning på godsområdet i 2016 (1.000 kr.)

Kommune	Færgerute	Oprindelig fordelingsnøgle	Fordeling af tilskud med ny fordelingsnøgle	Ændring fra gl. til ny fordeling	Procentvis ændring
Lolland	Askø-Bandholm	280	472	192	68
Holbæk	Orø- Hammerbakker	803	1.214	411	51
Læsø	Læsø-Frederikshavn	2.867	4.273	1.406	49
Skive	Fur-Branden	880	1.213	333	38
Holbæk	Orø-Holbæk	130	179	49	37
Ærø	Søby-Faaborg	2.522	3.219	697	28
Fanø	Fanø-Esbjerg	4.979	5.926	948	19
Ærø	Søby-Fynshav	422	489	67	16
Svendborg	Hjortø-Svendborg	17	19	1	8
Odder	Tunø-Hou	592	633	40	7
Langeland	Strynø-Rudkøbing	517	535	19	4
Faaborg-Midtfyn	Bjørnø-Faaborg	65	66	2	3

Faaborg-Midtfyn	Lyø-Avernakø-Faaborg	765	752	-14	-2
Hedensted	Hjarnø-Snaptun	129	122	-7	-5
Aabenraa	Barsø-Barsø-Landing	175	158	-17	-10
Assens	Baagø-Assens	578	510	-67	-12
Samsø	Hou-Samsø	7.184	6.295	-889	-12
Slagelse	Omø-Stignæs	545	477	-68	-13
Ærø	Birkholm-Marstal	87	75	-11	-13
Lolland	Femø-Kragenæs	492	402	-89	-18
Kalundborg	Havnsø-Sejersø	1.673	1.353	-320	-19
Ærø	Ærøskøbing-Svendborg	5.482	4.288	-1.194	-22
Horsens	Endelave-Snaptun	550	428	-122	-22
Svendborg	Skarø-Drejø-Svendborg	200	155	-45	-22
Lolland	Fejøl-Kragenæs	1.401	1.081	-320	-23
Kalundborg	Havnsø-Nekselø	30	22	-8	-27
Slagelse	Agersø-Stignæs	589	425	-164	-28
Norddjurs	Anholt-Grenaa	1.957	1.398	-559	-29
Struer	Venø-Kleppen	250	169	-81	-32
Aalborg	Egholm-Aalborg	144	84	-60	-42
Haderslev	Aarø-Aarøsund	295	169	-126	-43
I alt		36.599	36.599		

Anm.: Baseret på Model A. Modellen omfordeler 4,1 mio. kr. i forhold til den oprindelige fordelingsnøgle. Afvigelser i summeringer skyldes afrunding.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet.

Kolonnen "Fordeling af tilskud med ny fordelingsnøgle" i tabel 7.1. viser den nye forholdsmæssige fordeling af ordningens ca. 36,6 mio. kr. mellem færgeruterne på baggrund af omsætningstal på godsområdet i 2016.

Med denne nye fordeling flyttes midler til de ruter, hvor godsomsætningen er vokset, mens ruter med faldende godsomsætning får færre midler. Der omfordeles 4,1 mio. kr. imellem ruterne i forhold til den oprindelige fordelingsnøgle.

Der kan imidlertid sættes spørgsmålstegn ved det rimelige i at lade forskydninger i godsomsætningen slå igennem fuldt ud i fordelingsnøglen. Der må som beskrevet alt andet 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.

Det vil derfor ikke være rimeligt, at en omfordeling imellem ruterne fuldt ud skal baseres på de opdaterede omsætningstal. Det er også på godsområdet muligt at graduere en fordelingsnøgle i forhold til effekten af de opdaterede omsætningstal.

Tabel 7.2. viser 3 forskellige varianter af fordelingen af tilskudsmidlerne på godsområdet på baggrund af opdaterede omsætningstal, hvor omfordelingen slår igennem mellem ruterne i forskelligt omfang.

Tabel 7.2.

Fordeling af tilskudsmidler til nedsættelse af godstakster ved forskellige varianter af tilskudsfordelinger (1.000 kr.)

Kommune	Færgerute	Oprindelig fordelingsnøgle	Omfordeling 100 pct. (4,1 mio. kr.)	Omfordeling 50 pct. (2,1 mio. kr.)	Omfordeling 25 pct. (1 mio. kr.)	Omfordeling 10 pct. (0,4 mio. kr.)
Holbæk	Orø-Holbæk	130	179	155	142	135
Holbæk	Orø- Hammerbækker	803	1.214	1.008	906	844
Kalundborg	Havnsø-Sejersø	1.673	1.353	1.513	1.593	1.641
Kalundborg	Havnsø-Neksø	30	22	26	28	29
Slagelse	Agersø-Stignæs	589	425	507	548	572
Slagelse	Omø-Stignæs	545	477	511	528	538
Lolland	Askø-Bandholm	280	472	376	328	300
Lolland	Fejø-Kragenæs	1.401	1.081	1.241	1.321	1.369
Lolland	Femø-Kragenæs	492	402	447	469	483
Assens	Baagø-Assens	578	510	544	561	571
Faaborg-Midtfyn	Lyø-Avernakø-Faaborg	765	752	759	762	764
Faaborg-Midtfyn	Bjørnø-Faaborg	65	66	65	65	65
Svendborg	Skarø-Drejø-Svendborg	200	155	177	189	195
Svendborg	Hjørtø-Svendborg	17	19	18	18	17
Langeland	Strynø-Rudkøbing	517	535	526	521	519
Ærø	Søby-Faaborg	2.522	3.219	2.871	2.697	2.592
Ærø	Ærøskøbing-Svendborg	5.482	4.288	4.885	5.183	5.363
Ærø	Søby-Fynshav	422	489	456	439	429
Ærø	Birkholm-Marstal	87	75	81	84	85
Haderslev	Aarø-Aarøsund	295	169	232	263	282
Fanø	Fanø-Esbjerg	4.979	5.926	5.453	5.216	5.074
Aabenraa	Barsø-Barsø-Landing	175	158	167	171	174
Horsens	Endelave-	550	428	489	520	538

Snaptun						
Struer	Venø-Kleppen	250	169	209	229	242
Norddjurs	Anholt-Grenaa	1.957	1.398	1.678	1.817	1.901
Odder	Tunø-Hou	592	633	613	603	596
Samsø	Hou-Samsø	7.184	6.295	6.739	6.962	7.095
Hedensted	Hjarnø-Snaptun	129	122	125	127	128
Skive	Fur-Branden	880	1.213	1.046	963	913
Læsø	Læsø-Frederikshavn	2.867	4.273	3.570	3.219	3.008
Aalborg	Egholm-Aalborg	144	84	114	129	138

Anm.: Baseret på Model A. Afvigelser i summeringer skyldes afrunding.
Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet.

Tabel 7.3. nedenfor viser, hvordan forskellige varianter af fordelingen af tilskudsmidler på baggrund af opdaterede trafik- og omsætningstal påvirker tilskuddet til henholdsvis ø-kommuner og småøer omfattet af ordningerne.

Tabel 7.3.

Fordeling af tilskudsmidler ved forskellige skaleringer for henholdsvis ø-kommuner og småøer på godsområdet (1.000 kr.)

	Oprindelig fordelingsnøgle	Omfordeling 100 pct.	Omfordeling 50 pct.	Omfordeling 25 pct.	Omfordeling 10 pct.
Ø-Kommuner	23.456	24.491	23.973	23.715	23.560
Småøer	13.143	12.109	12.626	12.884	13.039

Anm.: Baseret på Model A. Afvigelser i summering skyldes afrunding.
Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet.

Som det fremgår, vil en omfordeling på 100 pct. flytte 1 mio. kr. fra småøerne til ø-kommunerne, mens en omfordeling på 10 pct. vil flytte 0,1 mio. kr.

Som anført foran kan der være særlige forhold, som betyder udsving i godsmængden det enkelte år. På grund af den begrænsede tidsperiode, hvor ordningen har været i kraft, taler dette for ikke at lade de opdaterede omsætningstal slå igennem i fuld udstrækning i en ny fordelingsnøgle.

I den forbindelse er det værd at tage i betragtning, at kommunerne i langt overvejende grad oplever, at godsordningen fungerer godt og efter hensigten, jf. afsnit 8.1. om kommunernes egne vurderinger af effekten af tilskudsordningen på godsområdet.

Kapitel 8

Spørgeskemaundersøgelse – kommunernes egne vurderinger af effekter

Som led i evalueringen har Økonomi og Indenrigsministeriet den 26. januar 2018 fremsendt en række spørgsmål til de kommuner, der er omfattet af tilskudsordningerne til nedsættelse af færgetakster for godstransport og passagerbefordring. Spørgeskemaet fremgår af bilag 4.

Spørgsmålene sigter mere konkret mod at afdække kommunernes vurdering af effekter og betydning af de to tilskudsordninger, bl.a. i forhold til erhvervslivet, turisterhvervet og bosætningsmønstre.

Der er tale om åbne spørgsmål, hvor der ikke var krav til form eller indhold af besvarelsen. Til hvert enkelt spørgsmål var der angivet nogle underspørgsmål, som kommunen kunne vælge at anvende som inspiration.

Det er vigtigt at understrege, at der ikke er tale om en videnskabelig baseret analyse af de samfundsøkonomiske effekter. Besvarelsene giver imidlertid et billede af, hvordan den enkelte kommune med egne øjne oplever effekter og betydning af de to tilskudsordninger.

21 kommuner har udfyldt spørgeskemaet svarende til en besvarelsesprocent på 100.

En række svar er udarbejdet i samarbejde med den pågældende kommunes ø-udvalg og færgeselskab.

Besvarelsene bærer naturligt præg af, at der gælder vidt forskellige vilkår for de enkelte færgeruter. Færgebetjeningen af de øer, der er omfattet af tilskudsordningerne, tilrettelægges derfor meget forskelligt. Færgeruterne er således karakteriseret ved at have en meget forskellig prisstruktur og prisniveau, herunder forskellige rabatordninger. Derfor har tilskudsordningerne form af en generel ramme, hvor den konkrete udmøntning af takstnedsættelserne sker lokalt med udgangspunkt i lokale forhold.

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

Der er på den baggrund grænser for, i hvilken udstrækning det er muligt at foretage generaliseringer på grundlag af besvarelsene.

Svarene er gengivet i hovedtræk i bilag 5.

Samlet set fremgår det af tilbagemeldingerne, at de to tilskudsordninger grundlæggende fungerer godt og i samklang med intentionerne. Besvarelsene bekræfter således det overordnede billede, som bl.a. er fremkommet gennem kommunernes årlige opfølg-

ningsredegørelser til Økonomi- og Indenrigsministeriet, ULØ høringen i februar 2017 og statsrevisorernes ø-besøg i september 2017.

Boks 8.1.

ULØ høring den 22. februar 2017

Udvalget for Landdistrikter og Øer afholdt den 22. februar 2017 en høring om tilskud til færgetakster til og fra øer og effekter heraf på passagerområdet. Udvalget ønskede bl.a. at få følgende spørgsmål belyst:

- Kommunernes anvendelse af tilskuddet til færgetakster i 2. halvdel af 2016
- Hidtidige virkninger og effekter af tilskuddet
- Overvejelser og synspunkter om ordningen, herunder om tilskudsperioden, typer af befordring omfattet af ordningen, fordelingsnøgle, administration af ordningen m.m.
- Forslag til ændringer af ordningen, bl.a. i lyset af, at Finanslovsaftalen for 2017 lagde op til en udvidelse af landevejsprincippet
- I tilknytning hertil ønskede udvalget tillige belyst, hvordan tilskudsordningen på godsområdet havde virket i praksis

Programmet omfattede oplæg fra bl.a. Fægeseekretariatet, borgmestrene for Læsø og Samsø Kommuner, Sammenlutningen af Danske Småøer samt økonomi- og indenrigsministeren.

ULØ høringen bekræftede, at de to tilskudsordninger overordnet set fungerede godt og efter hensigten.

Kilde: Udvalget for Landdistrikter og Øer 2016-17, ULØ alm. del bilag 75 og bilag 78 samt Økonomi- og Indenrigsministeriets egne observationer i forbindelse med høringen.

På grundlag af kommunernes besvarelser udledes i kapitel 9 en række punkter, hvor der er anledning til at overveje, om der er behov for at justere de to tilskudsordninger.

8.1 Erfaringer i forhold til turisterhvervet

Tilskudsordningen vedr. tilskud til nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.m. har til formål at understøtte turisterhvervet og styrke bosætningen på øerne.

Spørgeskemaet lægger op til at få kommunernes vurdering af, på hvilke måder tilskudsordningen har haft betydning for turisterhvervet. I den forbindelse kan det indgå i kommunernes vurdering, om tilskudsordningen fx har haft betydning for antal overnatninger, omsætning i detailforretninger eller etablering af nye turistfaciliteter. Også på dette området er kommunerne opfordret til at komme med konkrete eksempler.

Overordnet set udtrykker de fleste kommuner tilfredshed med tilskudsordningen på passagerområdet, som mange steder har skabt øget fremgang i turisterhvervet på de respektive øer. Antal endagsturister, overnatninger og sommerhusgæster er steget på mange øer, hvilket har betydet øget omsætning i detailledet og dermed gavnet de fastboende på øen. Vurderingen går på tværs af små og store øer.

Nogle kommuner har i spørgeskemaundersøgelsen sat tal på stigningen i passagertal. Eksempelvis oplyser Læsø, at trafiktallet for passagerer er steget med 30 pct. i efterårsperioden med landevejsprincippet sammenlignet med samme periode i 2015, mens trafiktallet for biler og campingvogne er steget med henholdsvis 37 pct. og 339 pct. Aabenraa Kommune oplyser, at passagertallet er steget med 10 – 20 pct. på grund af de nedsatte takster.

En optimistisk stemning har flere steder medført etablering af nye turistfaciliteter, jf. tabellen nedenfor.

Boks 8.2.

Eksempler på nye turistfaciliteter

På Hjortø og Skarø er der opført shelters

Der arbejdes i 2018 med at opføre luksus tippier med wellness og sommerboliger på Skarø både til konferencer og turister

Der er kommet flere cafeer på Aarø

Antallet af forretninger og restauranter er øget på Samsø

Ærø Kommune har fremført, at den fulde effekt måske først er indfriet om 3-5 år, bl.a. fordi specielt forretninger, restauranter og overnatningssteder skal vænne sig til at holde åbent uden for højsæsonen.

Der er dog også kommuner, som ikke har oplevet den store fremgang. Det gælder fx Struer, Lolland, Langeland og Holbæk Kommuner, som alle tilkendegiver, at tilskuddet til kommunen ikke er stort nok til at foretage en prisnedsættelse, der har kunnet tiltrække nye gæster.

Endvidere fremføres det, bl.a. af Assens Kommune, at tilskudsordningen på passagerområdet modvirkede effekterne af den vejrmæssigt dårlige sommer i 2017.

8.2 Erfaringer i forhold til erhvervslivet

Tilskudsordningen vedr. tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport sigter mod at understøtte erhvervsudviklingen i øsamfundene og dermed forbedrede muligheder for bosætning på øerne.

Spørgeskemaet lægger op til at få kommunernes vurdering af, på hvilke måder tilskudsordningen har haft betydning for erhvervslivet. I den forbindelse kan det indgå i kommunernes vurdering, om tilskudsordningen fx har haft betydning for konsolidering af eksisterende virksomheder, etablering af nye virksomheder eller vækst i eksisterende virksomheder. Kommunerne er opfordret til at beskrive effekter med eksempler.

En stor del af kommunerne vurderer, at godsordningen har haft positiv betydning for erhvervslivet på de respektive øer. Det gør sig gældende i forhold til øget omsætning og vækst i virksomheder samt konsolidering af eksisterende virksomheder gennem forbedret konkurrenceevne.

Der tegner sig et billede af, at det især er ø-kommunerne Ærø, Fanø, Samsø og Læsø, som har oplevet en markant forbedring for øens virksomheder. Eksempelvis vurderer Samsø Kommune, at godsordningen har været en kraftig medvirkende faktor til, at der samlet set er bevaret 100 helårs arbejdspladser på Samsø. Læsø Kommune har fremsendt et konkret eksempel, som påviser stor effekt i transport udgifter for fiskeindustrien, herunder i forbindelse med fragt af hummere mv. til og fra Læsø.

Boks 8.3.**Eksempel fra Læsø**

Sparede transportudgifter for Læsø Fiskeindustri fra 1/6-2015 til 31/12-2016	512.576 kr.
Stigning i produktion målt i tons af jomfruummere på Læsø fra 2015 til 2016	224 tons (30,5 pct.)
Stigning i antal arbejdstimer på Læsø i forbindelse med produktion af jomfruummere fra 2015 til 2016	8.116 timer (27,1 pct.)

Men også mindre kommuner fremfører, at godsordningen har haft en gavnlig effekt for det lokale erhvervsliv, bl.a. lokale håndværkere, fiskere, dagligvarebutikker og spisesteder. Det gælder fx Odder, Lolland og Slagelse Kommuner.

Samtidig er der kommuner, som oplyser, at effekten af godsordningen ikke har ændret noget mærkbart for erhvervslivet på øen. Det er tilfældet for fx Haderslev og Kalundborg Kommuner.

Endvidere fremhæver nogle kommuner, at øens beboere også har haft glæde af godsordningen, da det er blevet billigere at få håndværkere og anden service til øen, ligesom transport i forbindelse med nethandel er blevet billigere. Dette synspunkt fremføres bl.a. af Lolland Kommune.

Samtidig finder Lolland Kommune, at reglerne om varebiler og trailere er vanskelige at administrere. Ærø Kommune finder det umuligt at overholde bestemmelsen for varebiler, fordi der ingen kontrolmulighed er.

8.3 Erfaringer i forhold til bosætningsmønstre

De to tilskudsordninger har overordnet set til formål at bidrage til at skabe velfungerende helårssamfund.

Det er derfor relevant at få kommunernes vurdering af, om der er sket ændringer i bosætningsmønstret, som kan tilskrives de to nye tilskudsordninger. I den forbindelse er det interessant at få oplyst, om et ændret bosætningsmønster i givet fald er koncentreret om bestemte befolkningsgrupper, fx småbørnsfamilier eller pensionister.

Gennemgående fremfører kommunerne, at det er for tidligt at udlede en effekt af tilskudsordningerne i forhold til bosætningsmønstre. For de fleste øer er befolkningstallet stort set uændret, om end der har været en faldende tendens, jf. også indledningen i kapitel 6. I de enkelte tilfælde, hvor der er sket en væsentlig ændring i bosætningen, kan der ikke påvises en direkte sammenhæng med tilskudsordningen.

Flere kommuner har tilkendegivet, at det bl.a. skyldes, at de to ordninger kun har fungeret i kort tid sammenholdt med, at en lang række andre faktorer spiller ind i beslutningen om at flytte til en ø. Eksempelvis er det ifølge Lolland Kommune den udbredte opfattelse på Fejø, at bevarelsen af en skole og en børnehave på øen er meget mere væsentligt for bosætningen.

Der er dog enkelte kommuner, som har oplevet en øget bosætning i kølvandet på den nye tilskudsordning. Fanø Kommune oplyser således, at nedsættelsen af færgepriserne kombineret med den nye planlov om ret til at bo i eget sommerhus har betydet, at flere pensionister er flyttet til øen.

8.4 Erfaring i forhold til færgedriften, herunder udnyttelsen af færgekapaciteten

Som del af spørgeskemaundersøgelsen indgår kommunernes vurderinger af tilskudsordningernes betydning for færgedriften og i den forbindelse særligt udnyttelsen af færgekapaciteten.

Det er i den forbindelse vigtigt at få afdækket, om tilskudsordningerne har betydet en ændret kapacitetsudnyttelse på færgerne, og i givet fald på hvilken måde, fx i forhold til fordeling af trafiktal på forskellige afgang eller flere færgeafgange.

Kommunernes erfaringer med tilskudsordningerne i forhold til færgedriften, herunder udnyttelsen af færgekapaciteten, er varieret, og der kan følgelig ikke udledes et entydigt billede.

Nogle kommuner oplever en større udnyttelse af færgekapaciteten i form af flere afgang og flere passagerer på de enkelte overfarter.

For så vidt angår ø-kommunerne, er der som nævnt i kapitel 6 og 7 sket en stigning i trafiktal både på gods- og passagerområdet. Fanø Kommune har sammen med rederiet, der besejler ruten til Fanø, aftalt at øge antallet af afgang, mens Samsø Kommune lige inden prisnedsættelserne havde forøget færgekapaciteten, hvilket har gjort det muligt at løfte opgaven med den øgede passagerstrøm. Ærø Kommune har ikke oplevet flaskehalse som følge af stigningen i antal passagerer, da kapaciteten ikke var fuldt udnyttet, men i forhold til overførsel af biler har der været flaskehalse midt på dagen især op til weekender.

Også kommuner med mindre øer har oplevet større kapacitetsudnyttelse som følge af stigende trafiktal. Enkelte steder er kapaciteten i perioder under pres. Det gælder fx Haderslev Kommune, som har afviklet flere ekstraturer til Aarø for at dække behovet. I Svendborg Kommune er færgekapaciteten til kommunens øer udfordret i skolernes sommerferie, men ikke i skuldærsæsonerne.

En del kommuner oplyser, at der ikke har været kapacitetsmæssige problemer af betydning som følge af takstnedsættelser og stigende trafiktal. Det gælder fx Faaborg-Midtfyn og Lolland Kommuner.

En enkelt kommune, Holbæk Kommune, oplyser, at tilskudsordningerne, særligt ordningen på passagerområdet, har påvirket færgedriften på den kommunale rute til Orø i negativ retning. Problematikken knytter sig til fordelingen af tilskud mellem den kommunale og den private færgerute. Den særlige Holbæk-problematik behandles nedenfor i kapitel 9.

8.5 Erfaringer med administrationen af tilskudsordningerne

Det indgår som en del af evalueringen at indhente kommunernes erfaringer med administrationen af de to tilskudsordninger.

Erfaringer med administrationen af tilskudsordningerne omhandler to aspekter. For det første er det spørgsmålet om de administrative omkostninger ved ordningerne, fx i forbindelse med de årlige opfølgingsredegørelser. For det andet handler det om, hvordan kommunerne har tilrettelagt ordningerne lokalt, fx fordelingen af tilskudsmidler mellem de enkelte billettyper.

Kommunernes tilbagemeldinger om erfaringer med administrationen af tilskudsordningerne er varierende.

Nogle kommuner mener således, at der ikke er problemer med administrationen af ordningerne, mens andre kommuner finder administrationen meget tidskrævende.

Flere kommuner påpeger, at udarbejdelsen af de årlige opfølgingsredegørelser med krav om revisorpåtegning indebærer et forholdsvis tungt og tidskrævende merarbejde. Det drejer sig om Kalundborg, Slagelse, Lolland, Svendborg, Langeland, Aabenraa, Horsens, Norddjurs, Hedensted og Aalborg Kommuner. Slagelse Kommune nævner dog samtidig, at det ikke er vanskeligt at administrere ordningerne.

Holbæk Kommune finder det administrativt byrdefuldt at stå for administrationen af tilskudsordningerne i forhold til den private færgerute mellem Orø og Hammer Bakke. Som nævnt behandles den særlige Holbæk-problematik nedenfor i kapitel 9.

Odder og Læsø Kommuner finder, at opfølgingsredegørelserne ikke giver anledning til væsentlige administrative vanskeligheder. Ifølge Struer Kommune er de to ordninger tilpas fleksible. Assens Kommune oplyser, at der er mindre udfordringer i forhold til billetsystemer.

Faaborg-Midtfyn og Aalborg Kommuner efterspørger mulighed for at anvende tilskud hele året, bl.a. fordi det er administrativt tungt at ændre taksterne flere gange om året.

For så vidt angår den lokale udmøntning af ordningerne, fremgår det af spørgeskemaundersøgelsen, at fordelingen af tilskuddet på de enkelte billettyper varierer på passagerområdet.

Der er således kommuner, som har fordelt tilskuddet jævnt på de forskellige billettyper, mens andre kommuner fx ønsker at prioritere cykelturisme eller tilrettelægge ordningen ud fra et ønske om at undgå for mange biler på øen. Langeland Kommune har eksempelvis udelukkende anvendt tilskuddet på passagerområdet til at sænke passagerpriserne, da der har været et ønske om ikke at belaste vejnettet på Strynø med flere biler.

Flere kommuner fremhæver, at ordningen administreres i samarbejde med lokale ø-repræsentanter. Det gælder Slagelse, Lolland, Struer og Skive Kommuner.

8.6 Andre erfaringer

Spørgeskemaet indeholder et opsamlingspunkt, hvor kommunerne kan supplere besvarelsen med andre erfaringer og kommentarer på områder, der ikke er dækket af de øvrige punkter i spørgeskemaet.

En række kommuner har benyttet sig af muligheden for at komme med kommentarer på forskellige felter.

Det gælder bl.a. Ærø Kommune, som tilkendegiver, at der er skabt en optimisme på øen, som gør, at iværksættere tør prøve kræfter med nye tiltag.

Samsø Kommune finder ikke, at der er noget klart billede af, om rabatten på godstransport når slutbrugeren.

Ifølge Aabenraa Kommune er det en udfordring at minimere unødigt kørende trafik på Barsø, bl.a. fordi trafikanter ofte har svært ved at forstå, at der er begrænsninger på mængden af overførte biler.

Kapitel 9

Udvalgte problemstillinger på baggrund af spørgeskemaundersøgelsen

Som det fremgår af gennemgangen i kapitel 8 af de enkelte kommuners besvarelse af spørgeskemaet, er der en række problematikker i forhold til udformningen og administrationen af de to tilskudsordninger, som kan indgå i overvejelser om en eventuel justering af de to tilskudsordninger.

Sammenfattende kan der peges på følgende punkter:

- Den administrative belastning ved de to tilskudsordninger
- Afgrænsningen af varebiler på godsområdet
- Tilskud til slutbrugeren på godsområdet
- Holbæk problematikken

Kommentarer og forslag i relation til fordelingsnøglen på passagerområdet indgår i den kvantitative analyse og opstilling af modeller for en eventuel justeret fordelingsnøgle.

9.1 Den administrative belastning ved de to tilskudsordninger

En del kommuner finder som nævnt i kapitel 8, at tilskudsordningerne generelt er administrativt besværlige, mens andre kommuner ikke har denne oplevelse.

Kommunernes tilbagemeldinger synes i et vist omfang at hænge sammen med størrelsen af færgeruten og omfanget af det administrative personale, som er knyttet hertil.

Der er ved ordningernes etablering blevet lagt stor vægt på at udforme så enkle og så let administrerbare ordninger som muligt.

Der vil imidlertid være en vis administration forbundet med at modtage tilskud, der er øremærket til nedsættelse af færgetakster.

Ifølge de nuværende regler skal de omfattede kommuner indsende revisorpåtegnede opfølgingsredegørelser til Økonomi- og Indenrigsministeriet inden udgangen af marts måned hvert år. Udbetaling af tilskud forudsætter, at kommunalbestyrelsen udarbejder en tilfredsstillende redegørelse for anvendelsen af tilskuddet i det regnskabsår, der ligger forud for det år, hvor tilskuddet udmeldes.

Baggrunden for kravet om en revisorpåtegning er at sikre, at tilskuddene anvendes efter formålet. Tidsfristen er fastlagt på baggrund af, at tilskud til kommunerne udmeldes inden udgangen af juni måned.

Kravet om en revisorpåtegning af opfølgingsredegørelserne opleves af nogle kommuner som administrativt tungt.

Det kan overvejes at afskaffe kravet til en revisorpåtegning i forbindelse med opfølgingsredegørelsen, hvis tilskuddet er af en mindre størrelsesorden, fx 1 mio. kr. I disse tilfælde kan kravet om en revisorerklæring erstattes af en påtegning fra kommunalbestyrelsen om opfølgingsredegørelsens rigtighed. En sådan model med en ledelseserklæring benyttes i forbindelse med udarbejdelsen af årsrapporter for statslige virksomheder, jf. Moderniseringsstyrelsens vejledning om årsrapport for statslige institutioner fra december 2017. Hvis der sættes en grænse på 1 mio. kr., vil forslaget med den nuværende fordeling af tilskudsmidler indebære, at der alene vil blive stillet krav om revisorpåtegning til 8 kommuner på godsområdet og 8 kommuner på passagerområdet.

Det vil dog næppe være hensigtsmæssigt helt at afskaffe kravet om en revisorpåtegning, når det handler om tilskud af en vis størrelsesorden, da en revisorpåtegning anses for et vigtigt instrument i arbejdet med at sikre, at øremærkede tilskud til nedsættelse af færgetakster faktisk er anvendt i overensstemmelse med formålet.

Derudover efterlyser flere kommuner, at de årlige opfølgingsredegørelser følger den almindelige rytme i kommunernes færdiggørelse af godkendte regnskaber, hvor skæringsdatoen er den 31. august.

Det kan overvejes at flytte fristen for opfølgingsredegørelserne til udgangen af august måned, så arbejdet med opfølgingsredegørelserne kan indgå i den almindelige kadence for revisionens påtegning og kommunalbestyrelsens godkendelse af regnskabet.

Hvis datoen for indsendelse af opfølgingsredegørelserne ændres til udgangen af august måned, vil det betyde en tidsmæssig forskydning i muligheden for at gribe ind, hvis kommunens tilskud til nedsættelse af færgetakster ikke anvendes efter formålet.

Begge forslag skal ses i lyset af de hidtidige erfaringer med opfølgingsredegørelserne. Kommunernes opfølgingsredegørelser er generelt tilfredsstillende, og tvivlsspørgsmål er afklaret gennem dialog med den pågældende kommune om at rette op på forholdene. Bestemmelsen om, at det kan have konsekvenser for tildeling af tilskud for næste regnskabsår, hvis opfølgingsredegørelsen for det forudgående regnskabsår ikke er tilfredsstillende, har således ikke været anvendt.

En lempelse af kravet om revisorpåtegning af de årlige opfølgingsredegørelser og en ændring af tidsfristen for opfølgingsredegørelserne vil betyde en administrativ forenkling i kommunerne.

Forslagene ændrer ikke ved muligheden for eventuelle sanktioner over for en kommune, hvis en opfølgingsredegørelse ikke er tilfredsstillende.

Endvidere finder nogle kommuner, at arbejdet med opgørelsen af afgiftsmæssige konsekvenser, som følge af at tilskud til nedsættelse af færgetakster er omfattet af momslovens anvendelsesområde, har været byrdefuld. Økonomi- og Indenrigsministeriet anerkender, at det for nogle kommuner kan have været administrativt besværligt at lave de pågældende opgørelser i forbindelse med ordningens etablering. Ordningen er imidlertid tilrettelagt, så den administrative belastning af kommunerne fremadrettet er be-

grænset. Der var tale om en opgørelse en gang for alle, og kompensationen ligger således fast for den enkelte færgerute for efterfølgende år. Der henvises dog til afsnit 10.5. nedenfor om konsekvenser af en eventuel ændret fordelingsnøgle for momskompensationsordningen.

Nogle kommuner har i øvrigt givet udtryk for, at administrationen efter den første etableringsperiode går nemmere. Det underbygger antagelsen om, at den administrative belastning alt andet lige bliver mindre, når den enkelte kommune/færgeruter har gjort sig de første erfaringer og fået indarbejdet procedurer for det lokale arbejde i forbindelse med opfølgingsredegørelsen.

9.2 Den periodemæssige afgrænsning på passagerområdet

En række kommuner ønsker, at der løsnes op for at kunne anvende tilskuddet på passagerområdet hele året. Der henvises bl.a. til, at det er administrativt besværligt at skulle ændre taksterne flere gange om året.

Begrundelsen for at undtage højsæsonen har været at sikre, at de afsatte midler til passagerbefordring kan få størst mulig effekt. I skolernes sommerferie er der typisk i forvejen godt gang i turismen, mens der ofte er ledig færgkapacitet og ledige overnatningssteder uden for højsæsonen. Det har således været en del af argumentationen, at man ved at undtage skolernes sommerferie undgår den situation, at tilskudsordningen kan medvirke til at skabe kapacitetsproblemer på de enkelte færgeruter. Desuden kan takstnedsættelserne på den måde blive mere mærkbare, end hvis de fordeles over hele året.

Argumentationen for at undtage højsæsonen er fortsat gældende.

Der ses således ikke at være grundlag for at ændre den nuværende periodemæssige afgrænsning på passagerområdet.

9.3 Afgrænsningen af varebiler på godsområdet

Det fremføres med jævne mellemrum fra kommunal side, at det er vanskeligt lokalt at administrere godsordningen i forhold til varebiler, hvilket også er tilkendegivet i en række besvarelser i spørgeskemaundersøgelsen.

Det er den enkelte kommune, som selv står for den konkrete tilrettelæggelse af billetsalg og kontrol af, at betingelserne for at købe bestemte billettyper er opfyldt. Det gælder også for varebiler.

Ordningen i forhold til varebiler udmøntes således forskelligt af de enkelte kommuner. Økonomi- og Indenrigsministeriet er eksempelvis bekendt med, at der er et færgeselskab, som for nylig har indført en procedure, hvor erhvervsdrivende forud for rejsen skal tilmelde sig online og opgive CVR-nummer.

Det er ved bekendtgørelse fastlagt, hvilke former for godstransport og godshåndtering, der er omfattet af tilskudsordningen vedr. nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra visse øer.

Varebiler er omfattet af godsordningen. I forbindelse med etableringen af godsordningen blev denne kategori afgrænset til gulpladebiler, bl.a. efter ønske fra nogle færgeruter, som fandt, at det ville være mest enkelt at administrere.

Imidlertid viste det sig, at særligt gulpladebiler gav anledning til udfordringer. Årsagen var, at der findes ældre varebiler, som er registreret på gule plader, men som lovligt kan anvendes til privat kørsel. Ældre biler på gule plader var således med den fastlagte afgrænsning også omfattet af godsordningen, selvom de anvendes til privat kørsel, mens den gruppe af papegøjepladebiler, der er registreret til blandet privat - og erhvervsmæssig kørsel, ikke var omfattet, når bilerne anvendes til erhvervsmæssig kørsel. Desuden kunne denne afgrænsning betyde, at varebiler fra udlandet, fx Sverige, blev udelukket fra at få del i de nedsatte færgetakster.

Særligt i forhold til de små øer var det et problem, at papegøjepladebilerne ikke var omfattet, da disse biler spiller en væsentlig rolle for de meget små erhvervsdrivende, som findes på disse øer.

Der blev derfor ved en bekendtgørelsesændring i december 2016 fastlagt en ny afgrænsning i forhold til varebiler, som lyder: "Varebiler på ikke over 4 ton, der er registreret til erhvervsmæssig kørsel, og som benyttes til erhvervsmæssig kørsel i forbindelse med den konkrete overfart til og fra øen."

Den ændrede afgrænsning betyder:

- Papegøjepladebiler inkluderes, når de anvendes til erhvervsmæssig kørsel
- Gamle gulpladebiler udelukkes i det omfang, de anvendes til privat kørsel
- Varebiler på gule plader udelukkes, når de med et dagsbevis anvendes til privat kørsel
- Varebiler fra udlandet inkluderes i det omfang, de er registreret til erhvervsmæssig kørsel, og anvendes hertil

Med denne afgrænsning er det principielt sikret, at tilskuddet til nedsættelse af færgetakster gives efter hensigten til de varebiler, der anvendes til erhvervsmæssig kørsel i forbindelse med den konkrete overfart.

Færgeoperatørernes kritik er, at ændringen kræver mere kontrol ved billetsalget.

Bilregistreringssystemet er imidlertid ikke tilrettelagt efter behovet for at sondre mellem erhvervskørsel og privatkørsel i færgeregioner. Det er derfor ikke muligt at lave en ordning alene baseret på, hvilken nummerplade køretøjet har.

Men det kan overvejes, at ændre ordningen, så alle gulpladebiler er omfattet – som i den oprindelige ordning - kombineret med, at papegøjepladebiler og udenlandske varebiler, der anvendes til erhvervsmæssig kørsel, fortsat indgår i ordningen.

Forslaget imødekommer i et vist omfang ønsket om at forenkle afgrænsningen af de varebiler, der er omfattet af ordningen.

Forslaget skal ses i lyset af, at det vurderes, at antallet af gulpladebiler, der kan anvendes til privat kørsel, efterhånden er begrænset. En varebil, der er indregistreret med henblik på blandet privat og erhvervsmæssig kørsel eller udelukkende privat anvendelse efter den 31. december 2008, vil være forsynet med papegøjeplader. Er bilen indregistreret i perioden fra den 3. juni 1998 til den 1. januar 2009, kan den dog alternativt have gule plader, men være forsynet med et særligt mærkat klæbet på indersiden af bagruden. Varebiler på gule plader indregistreret før den 3. juni 1998 kan fortsat forekomme, og være indregistreret til privat eller blandet anvendelse, uden at der er krav til særlig mærkning. Ifølge SKAT er der meget få varebiler, som er forsynet med en sådan særlig mærkat [under 100].

Der kan for varebiler på gule plader købes op til 20 dagsbeviser om året, som giver tilladelse til privat anvendelse af bilen². Ifølge SKAT udgør antallet af solgte dagsbeviser til privat kørsel i gulpladebiler i 2017 ca. 53.000. Da antallet af solgte dagsbeviser maksimalt kan udgøre 20 om året, og da det er forholdsvis dyrt at købe et dagsbevis, vurderes det, at ordningen med dagsbeviser ikke bør være til hinder for at inkludere alle gulpladebiler i godsordningen i lyset af den administrative forenkling, der i givet fald er tale om.

Der ses dog ikke at være grundlag for at ændre afgrænsningen i forhold til papegøjepladebiler og varebiler på udenlandske nummerplader.

Det bemærkes, at antallet af varebiler på udenlandske nummerplader, som har et erhvervsmæssigt ærinde på en ø, vurderes at være begrænset.

9.4 Tilskud til slutbrugeren på godsområdet

Det fremgår af spørgeskemaundersøgelsen, at der ikke ses at være noget klart billede af, i hvilket omfang takstnedsættelserne på godsområdet har nået slutbrugeren.

Tilskud til nedsættelse af færgetakster på godsområdet kan i sagens natur alene anvendes til de aktører, som køber en billet til fragt af gods på en af de omfattede færgeruter.

Det betyder, at de lavere takster for godstransport i nogle tilfælde ikke nødvendigvis slår fuldt ud igennem i første omgang i den pris, som slutbrugeren skal betale for godstransport til og fra en ø.

Hvis godset fragtes af et transportfirma, kommer nedsatte færgetakster i første ombæring transportoperatørerne til gode.

Konkurrencen mellem de enkelte transportfirmaer om fragt af gods må imidlertid antages at sikre, at tilskuddet til lavere færgetakster for gods kommer til udtryk i de fragtpreiser, som det lokale erhvervsliv på øerne og ø-boerne må betale.

² Prisen for et dagsbevis ligger på mellem 185 kr. og 225 kr. afhængigt af, om virksomheden har trukket hele momsbeløbet fra ved køb/leje (kilde: SKAT's hjemmeside).

Det er ikke muligt at ”forfølge” tilskuddet for at se, om slutbrugerne i fuld udstrækning får nedsatte fragtpriiser, ligesom det ikke er muligt at regulere transportfirmaernes prisfastsættelse.

Imidlertid antages der at være en række større virksomheder på nogle af øerne, som selv står for transport af råvarer og færdigproduktion, eller som qua sin størrelse har god mulighed at forhandle en storkundeaftale hjem. I sådanne tilfælde kan den erhvervsdrivende selv få gavn af lavere fragttakster i mere eller mindre fuld udstrækning. Det kan fx være producenter af landbrugsvarer eller fiskeprodukter.

Også små erhvervsdrivende, som selv forestår transport til og fra øen i en varebil eller lignende, antages at få glæde af takstnedsættelserne i fuld udstrækning.

Endvidere antages færgerne at fragte en del gods, som ikke transporteres af en transportoperatør fx på en lastbil, men uledsaget af ø-boerne selv. Til illustration fremgår det af takstbladet for færgen til Agersø, at der er særskilte takster for transport af løst gods, paller, bure, færgens vogn eller fisk pr. 100 kg. Det betyder, at øens beboere, den lokale købmand eller kroejer selv kan tage ned til havnen og hente varer, som er fragtet på færgen fra fastlandet. Tilsvarende kan øens fiskere få fragtet fangsten til fastlandet direkte i beholdere eller lignende til afhentning her. I sådanne tilfælde kommer takstnedsættelserne mere direkte øens beboere til gavn.

Der ses ikke at være mulighed for at ændre tilskudsordningen på godsområdet i forhold til spørgsmålet om, hvem rabatten skal ydes til.

I den sammenhæng er det overordnet set værd at holde fast i, at tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport bevirker, at fragt af gods til og fra øerne bliver billigere. Tilskud til lavere færgetakster for godstransport til og fra visse øer vil således over en bred kam understøtte erhvervslivet og bidrage til at opretholde levende helårssamfund på øerne.

9.5 Holbæk-problematikken

Holbæk Kommune giver i sin besvarelse af spørgeskemaet udtryk for utilfredshed med fordelingen af tilskud på passagerområdet og med den administration, der følger af de to tilskudsordninger i forhold til Østre Færge A/S.

Den såkaldte Holbæk-problematik skal ses i sammenhæng med en mere bred kritik af, at overfarer med meget korte distancer og et højt prisniveau er blevet kompenseret mere end overfarer, der i forvejen har haft forholdsvis lave priser.

Udgangspunktet for tilskudsordningen på passagerområdet har som nævnt i afsnit 4.2. været at søge at sænke priserne til et lavere niveau baseret på landevejsprincippet.

Der er således ikke med landevejsprincippet tilstræbt en ligelig fordeling mellem kommuner/færgeruter, men derimod at støtte målet i forhold til de steder, hvor kunderne betalte de højeste priser i forhold til sejlængden.

Ordningen tager med andre ord ikke sigte på, at alle kommuner kan nedsætte taksterne med samme procentdel som på godsområdet. Det har betydet, at de ruter, hvor priserne

allerede var relativt lave, har haft et lavere tilskudsbehov end de ruter, hvor priserne var høje. En forklaring på relativt lave priser kan bl.a. hænge sammen, at der oprindeligt var en større kommunal finansiering, men kan også hænge sammen med forskelle i effektiviteten.

Den tekniske beregning af tilskudsbehovet for de to færgeruter til Orø betød, at den private færgeoperatør ved ordningens etablering tegnede sig for 97 pct. af kommunens samlede tilskud til nedsættelse af færgetakster for passagerbefordring til Orø.

Der er dog siden i januar 2018 indgået en lokal aftale mellem kommunen og den private færgeoperatør om en ændret fordeling baseret på reviderede trafik- og omsætningstal. Ordningen indebærer, at kommunen forlods får et beløb på 20.000 kr. til administration af ordningen. Herefter modtager den kommunale færgerute 12,5 pct. af tilskuddet, mens den private færgerute modtager 87,5 pct. Det indebærer, at den kommunale færge til Orø får et tilskud på 689.000 kr., mens den private færge modtager 4.823.000 kr.

Det kan i denne sammenhæng bemærkes, at billetpriserne på den kommunale færgerute til Orø ved tilskudsordningens etablering lå under den såkaldte landevejspris, og tilskuddet til kommunen hidrører derfor fra den modificerende bestemmelse, der sikrer, at kommunen får et tilskud på 20 pct. af omsætningen i 2013 for passagerbefordring.

Med et landevejsprincip som udgangspunkt ses der alt andet lige ikke at være mulighed for at ændre fordelingen af tilskuddet mellem de to færgeruter til Orø.

For så vidt angår administrationen, er Holbæk Kommune af den opfattelse, at tilskuddet skal tildeles den enkelte ø fremfor de enkelte færger, og at kommunalbestyrelsen skal stå for fordelingen af tilskud.

Tilskudsordningerne til nedsættelse af færgetakster indgår som del af det kommunale udlignings- og tilskudssystem og skal således formidles gennem en kommune, uanset om der er tale om en kommunal eller en privat færge. Endvidere skal ordningerne tilrettelægges på en måde, der er forenelig med EU's statsstøtteregele. Det indebærer, at der i forbindelse med tilrettelæggelsen af tilskudsordningen skal ske en ligelig behandling af kommunale og private færgeruter.

Der ses på den baggrund ikke at være mulighed for at ændre de nuværende rammer for ordningens administration.

Evalueringen har afdækket, at Østre Færge ved en fejl har fået udbetalt 1 mio. kr. for meget på årsbasis i tilskud på passagerområdet. Denne særskilte problematik behandles nærmere i afsnit 10.4.

Kapitel 10

Særlige problematikker

10.1 Nye færgeruter

Der har fra flere sider været efterspurgt mere detaljerede regler vedrørende fordelingen af tilskud til nedsættelse af færgetakster på henholdsvis gods- og passagerområdet mellem en kommune og en ny færgerute. Mere konkret har private rederier således henvendt sig til Økonomi- og Indenrigsministeriet i forbindelse med deres overvejelser om etablering af en ny rute, fx mellem Samsø og Aarhus samt mellem Marstal og Rudkøbing. Endvidere har spørgsmålet været rejst i Folketinget.³

På nuværende tidspunkt gælder, at hvis der bliver oprettet en ny, privat færgerute til en af de omfattede øer, kan denne rute også blive omfattet af de to tilskudsordninger på gods- og passagerområdet.

Det er Økonomi- og Indenrigsministeriet, som afgør, om betingelserne for at være med i en eller begge ordninger er opfyldt. Det er en betingelse, at der faktisk er tale om rutefart til den pågældende ø. Rene sommerruter kan ikke omfattes.

Hvis en ny færgerute kan omfattes af en eller begge tilskudsordninger, er processen i givet fald, at den nye færgerute bliver indføjet i Økonomi- og Indenrigsministeriets bekendtgørelse om nedsættelse af færgetakster for godstransport og/eller passagerbefordring til og fra visse øer. Der tilvejebringes herved hjemmel til, at den pågældende kommune kan anvende en del af kommunens tilskud til den nye rute.

Kommunen får ikke tilført flere tilskudsmidler som følge af en ny færgerute. Den overordnede tilskudsramme ligger fast. I udgangspunktet må en ny færgerute antages at flytte passagerer fra den eksisterende færgerute til den nye, private færgerute. Eventuelle senere forskydninger i de samlede trafik- og omsætningstal for den pågældende ø kan indgå i senere evalueringer af ordningerne.

De to bekendtgørelser på henholdsvis gods- og passagerområdet fastlægger fordelingen af tilskuddene mellem kommunerne på de pågældende områder, men detailregulerer ikke fordelingen mellem ruter i de kommuner, som har flere ruter.

Størrelsen af tilskuddet til en ny, privat færgerute fastlægges derfor ved dialog mellem kommunen og færgeruten. Kommunen skal tilstræbe en ligelig behandling af færgeruterne i forbindelse med fordelingen af kommunens tilskud.

³ Der kan bl.a. henvises til spørgsmål 33-38 (alm. del) stillet af ULØ den 14. december 2016.

Såfremt en ny, privat færgerute opfylder betingelserne for at blive omfattet af ordningen, kan en kommune ikke nægte at udbetale tilskud til den nye private færgerute.

I den periode, hvor de to tilskudsordninger har været i kraft, har der kun været et tilfælde, hvor en ny, privat færgerute er blevet en realitet, nemlig en katamaranfærge mellem Samsø og Aarhus. I det pågældende tilfælde blev der fundet en lokal løsning efter dialog mellem Samsø Kommune og det private selskab. Færgeruten er efterfølgende blevet nedlagt igen.

Aktuelt er der bestræbelser på i privat regi at få genåbnet den tidligere rute mellem Marstal på Ærø og Rudkøbing på Langeland.

Det ses ikke umiddelbart muligt at fastlægge detaljerede regler for fordelingen af en kommunes tilskud i forbindelse med oprettelsen af en ny færgerute. Der vil i sagens natur være betydelig usikkerhed om den fremtidige trafikfordeling, som ikke vil kunne sættes på en fast formel. En lokal dialog vil være den mest hensigtsmæssige løsning, og i overensstemmelse med at ansvaret for fægeområdet ligger i kommunerne. Der er således også positive erfaringer med at finde en lokal løsning i det ene tilfælde, hvor der hidtil er blevet oprettet en ny rute.

10.2 Hjemmel til at tilbagekræve tilskud, der ikke kan anvendes lokalt

I nogle tilfælde har opfølgingsredegørelsen vist, at en kommune/færgerute har haft forholdsmæssigt mange uforbrugte midler ved udløbet af et tilskudsår.

Det gælder bl.a. Slagelse og Haderslev Kommuner, hvor der både i 2016 og 2017 er forholdsvis mange uforbrugte tilskudsmidler på godsområdet. Et andet eksempel er Kalundborg Kommune der både i 2016 og 2017 har mange uforbrugte midler på passagerområdet.

Opfølgingsredegørelserne peger på flere mulige årsager.

En forklaring er, at de omsætnings- og trafiktal, som tilskudsbehovet oprindeligt blev udregnet på baggrund af, ikke i alle tilfælde har været af tilstrækkelig høj kvalitet. En anden forklaring er, at nogle kommuner/færgeruter har anlagt et forsigtighedsprincip i fastlæggelse af de nye takster for at undgå, at hele tilskuddet var opbrugt for hurtigt. Et sådant forsigtighedsprincip kan være relevant i etableringsperiode. Desuden kan der have været markante, uforudsete forskydninger i trafiktal i nedadgående retning i et givent år.

Der er i dag hjemmel til, at kommunerne kan overføre eventuelle uforbrugte midler til det efterfølgende regnskabsår. På godsområdet forudsættes det, at kommunerne anvender eventuelle overskydende midler i det efterfølgende regnskabsår til nedsættelse af færgetakster eller andre serviceforbedringer på fægeområdet. På passagerområdet forudsættes det, at overskydende midler anvendes til nedsættelse af færgetakster i det efterfølgende år. Forskellen mellem reglerne på godsområdet og passagerområdet bunder i, at der er en øvre grænse for takstnedsættelser på 80 pct. i forhold til de oprindelige takster ved ordningens indførelse.

Der bør fortsat være mulighed for at overføre uforbrugte tilskudsmidler fra et regnskabsår til det næste, da det giver kommunerne en vis fleksibilitet i takstfastsættelsen.

Imidlertid er det uhensigtsmæssigt, hvis kommunerne skubber forholdsmæssigt mange tilskudsmidler foran sig uden at kunne bruge dem efter formålet.

Det bør overvejes 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.

En eventuel justering af fordelingsnøglerne på baggrund af nye trafik- og omsætningstal indebærer, at behovet for at anvende en sådan hjemmel reduceres jf. de kvantitative analyser i kapitel 6 og 7.

10.3 Inddragelse af Mandø i godsordningen

Esbjerg Kommune, Mandø Fællesråd og Sammenslutningen af Danske Småøer har udtrykt ønske om, at Mandø bliver en del af ordningen vedrørende tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport. Sagen har endvidere været bragt op i Folketinget.

Det er fremført, at Mandø er en småø uden fast forbindelse til fastlandet og med de samme udfordringer for erhvervslivet som de øer, der er omfattet af godsordningen, hvilket giver ekstraomkostninger for erhvervslivet på Mandø. I den forbindelse henvises der til, at fragtmænd kategoriserer øen som en ikke brofast ø med deraf følgende højere fragtpreiser, selvom øen i dele af døgnet er landfast med en såkaldt låningsvej.

Da tilskudsordningen til nedsættelse af færgetakster på godsområdet blev etableret, var der politisk enighed om at afgrænse den til alene at omfatte færgetransport med den begrundelse, at der er tale om en enkel og objektiv afgrænsning.

Eftersom der ikke er en færge, som forbinder Mandø med fastlandet, er det ikke muligt at anvende den nuværende tilskudsmodel i forhold til Mandø.

Esbjerg Kommune, Mandø Fællesråd samt Sammenslutningen af Danske Småøer har i et brev til økonomi- og indenrigsministeren i januar 2017 foreslået en særlig Mandø løsning baseret på en fælles transportordning med afhentning af gods på fastlandet. Ifølge forslagsstillerne vil det beløbe sig til ca. 110.000 kr. årligt.

En sådan løsning vil i givet fald kunne etableres ved, at Esbjerg Kommune tildeles 80 pct. af dette beløb, dvs. ca. 89.000 kr. (2018-pl) årligt, svarende til den tilskudsprocent, der blev lagt til grund i forbindelse med beregning af tilskudsbehovet for de færgeruter, der er omfattet af den nuværende ordning på godsområdet. Esbjerg Kommune vil således få ansvaret for at administrere den særlige løsning for Mandø.

En løsning, som tager udgangspunkt i fælles transport af gods fra et opsamlingssted på fastlandet til Mandø, kan praktisk set forekomme at være fornuftig i forhold til en givetvis begrænset samlet godsmængde.

Midlerne til en sådan særlig Mandø-løsning vil kunne findes i den samlede ramme for tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport som led i en justering af ordningen på godsområdet. Løsningen vil i givet fald kræve en ændring af lovgivningen på godsområdet.

Supplerende kan det bemærkes, at Esbjerg Kommune i 2018 modtager 420.000 kr. i § 20-tilskud til kommuner med små øer.

10.4 For meget udbetalt tilskud til Østre Færge A/S

Det har vist sig, at Holbæk Kommune administrerer ø-kortordningen, der sikrer beboerne på de små øer fri personbefordring, på den måde, at beboerne har fri befording på den kommunale rute til Orø. Ordningen omfatter imidlertid ikke den private færgerute Orø-Hammer Bakke.

I forbindelse med tilskudsberegningerne ved indførelsen af passagerordningen blev det imidlertid lagt til grund, at passagerer til og fra Orø på den private færgerute var omfattet af den såkaldte ø-kortordning i lighed med passagerne på den kommunale færgerute. Konsekvensen er, at ruten mellem Hammer Bakke og Orø får ca. 1 mio. kr. for meget på årsbasis i tilskud til nedsættelse af færgetakster for passagerbefordring.

Ø-kortordningen, der henhører under Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, har til formål at sikre gratis person-, cykel- og invalidebil-transport for øboerne til og fra 26 småøer.

I beregningen af billetindtægten ved et landevejsprincip gælder for alle ruter, der er omfattet af ø-kortordningen, at antallet af passagerer bosiddende på øen er fratrukket det samlede antal passagerer, fordi øboerne har gratis personbefordring. I regnestykket for Østre Færge A/S er antallet af passagerer bosiddende på Orø ligeledes fratrukket det samlede antal passagerer, men det er en fejl, da beboerne på Orø ikke har gratis overfart på ruten Orø – Hammer Bakke. Det betyder, at tilskudsbehovet reelt set er mindre end oprindeligt beregnet.

Der er korrigeret for denne fejl i forbindelse med beregningerne på grundlag af de nye trafik- og omsætningstal. Der lægges således op til fremadrettet at justere tilskuddet til Østre Færge A/S på passagerområdet.

Det bemærkes, at Cubus Advokaterne på vegne af Østre Færge A/S i brev af 8. juni 2017 har henvendt sig til økonomi- og indenrigsministeren vedr. fordelingen af tilskud til nedsættelse af færgetakster på passagerområdet mellem den kommunale og den private færgerute til Orø. I den forbindelse har Cubus Advokaterne rejst kritik af, at Østre Færge A/S ikke er omfattet af ø-kortordningen, hvilket Cubus Advokaterne finder diskriminerende og konkurrenceforvridende. For så vidt angår ø-kortordningen har Økonomi- og Indenrigsministeriet i sit svar af 29. juni 2017 til Cubus Advokaterne henvist til, at denne ordning hører under Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. Svaret blev oversendt i kopi til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i en udtalelse vurderet, at styrelsen ikke har formel hjemmel til at træffe beslutning om, at Østre Færge A/S kan indgå i ø-kortordningen.

Det er Holbæk Kommune, der som trafikansvarlig myndighed afgør dette. Der er efter Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens vurdering således ikke noget til hinder for, at Østre Færge A/S og færgeruten Orø – Hammer Bakke fremadrettet kan være omfattet af ø-kortordningen, såfremt der indgås en skriftlig aftale herom med Holbæk Kommune. En aftale vil i givet fald ikke indebære yderligere kompensation til Holbæk Kommune for ø-kortordningen til gratis befordring for person-, cykel- og invalidebil-transport til og fra Orø, hvorfor den årlige kompensation til ø-kortordningen i så fald skal fordeles mellem de to færgeruter. I 2018 får Holbæk Kommune udbetalt kompensation på 1.411.363 kr. for indtægtstabet i forbindelse med gratis færgetransport til Orø.

I de tilskudsberegninger, der gennemføres som led i evalueringen, lægges til grund, at færgeruten mellem Orø og Hammer Bakke ikke er omfattet af ø-kortordningen.

10.5 Momskompensation ved eventuel ændret fordelingsnøgle

Der blev i 2017 etableret en ordning, som giver mulighed for at yde kompensation til kommuner for afgiftsmæssige konsekvenser som følge af, at tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport og passagerbefordring er omfattet af momslovens anvendelsesområde.

Lovforslaget bag ordningen blev enstemmigt vedtaget af Folketinget.⁴

Kommunerne kompenseres på baggrund af et særskilt regnskab, der klarlægger, hvor stor den øgede afgiftsbelastning er. Der er forenklet tale om, at der for den enkelte færgerute blev udarbejdet to regnestykker for henholdsvis godsområdet og passagerområdet baseret på regnskabstal for 2016. En opgørelse af moms og afgifter, hvor tilskud indgår i momsgrundlaget (det faktiske regnestykke) samt en opgørelse af moms og afgifter, hvor tilskud ikke indgår i momsgrundlaget (det fiktive regnestykke). Forskellen mellem de to tal er udtryk for den øgede afgiftsmæssige belastning på det pågældende område.

For at begrænse den administrative belastning for kommunerne opgøres de afgiftsmæssige konsekvenser kun en gang, hvorefter kompensationen ligger fast for hver enkelt færgerute for efterfølgende år.

Kommunerne/de enkelte færgeruter har indsendt særskilte regnskaber for henholdsvis gods- og passagerområdet i efteråret 2017. Økonomi- og Indenrigsministeriet har på det grundlag truffet beslutning om størrelsen af både den bagudrettede og den fremadrettede kompensation for den enkelte kommune/færgerute.

Hvis der som følge af evalueringen sker ændringer i fordelingsnøglen for tilskuddet på henholdsvis gods- og passagerområdet, vil det have betydning for størrelsen af den momskompensation, der skal ydes den enkelte færgerute.

⁴ Lovforslag nr. 197 fremsat den 26. april 2017 af økonomi- og indenrigsministeren – Forslag til lov om ændring af lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner (Kompensation for øget afgiftsbelastning og udvidelse af landevejsprincippet for biler, passagerer m.v. til og fra visse øer).

Der skal i givet fald udarbejdes en model for en håndtering heraf. Ambitionen vil være at lave en teknisk justering uden krav om nye indberetninger fra kommunerne.

Bilag

Bilag 1 - Nuværende fordeling af tilskud på godsområdet og på passagerområdet

Bilag 2 - Oversigt over indsamling af opdaterede trafik- og omsætningstal

Bilag 3 - Tabeller med trafik- og omsætningstal for de enkelte færgeruter

Bilag 4 - Spørgeskema

Bilag 5 - Sammendrag af spørgeskemabesvarelserne

Bilag 6 - Opgørelse af takstnedsættelse for passagerer udarbejdet af Sæmmenslutningen af Danske Småøer

Bilag 1 Nuværende fordeling af tilskud på godsområdet og passagerområdet

Tabel 1
Tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport 2018 (1.000 kr.)

Kommune	2018
Kalundborg	1.703
Holbæk	933
Slagelse	1.133
Lolland	2.172
Assens	579
Faaborg-Midtfyn	831
Ærø	8.513
Langeland	516
Svendborg	218
Haderslev	294
Aabenraa	175
Fanø	4.979
Horsens	550
Hedensted	128
Struer	249
Norddjurs	1.958
Odder	593
Samsø	7.182
Skive	880
Læsø	2.867
Aalborg	144
I alt	36.599

Anm.: Tilskuddene er angivet i 2018-pl
 Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

Tabel 2**Tilskud til nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer mv. til og fra visse øer (1.000 kr.)**

Kommune	2017	2018	2019
Kalundborg	967	1.052	1.134
Holbæk	5.082	5.521	5.952
Slagelse	627	680	733
Lolland	739	802	865
Assens	206	223	240
Faaborg-Midtfyn	1.442	1.567	1.689
Ærø	16.559	17.987	19.391
Langeland	261	283	304
Svendborg	259	281	303
Haderslev	822	893	963
Aabenraa	174	190	204
Fanø	19.466	21.145	22.795
Horsens	330	358	385
Hedensted	457	497	535
Struer	293	318	343
Norddjurs	1.397	1.518	1.637
Odder	834	906	976
Samsø	12.432	13.504	14.558
Skive	522	567	611
Læsø	6.395	6.947	7.489
Aalborg	95	103	112
I alt	69.359	75.342	81.220

Anm.: Tilskuddene er angivet i 2018-pl
Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

Bilag 2 Oversigt over indsamling af opdaterede trafik- og omsætningstal

Boks 1

Omsætningstal på godsområdet

De omfattede kommuner har indberettet:

- Samlet omsætningstal for 2014
- Samlet omsætningstal for perioden januar – maj 2015
- Samlet omsætningstal for perioden juni - december 2015
- Samlet omsætningstal for 2016

Oplysningerne er tilvejebragt på ruteniveau.

Særsomt opgørelse af omsætningstal i de ovennævnte perioder for varevogne, der er omfattet af tilskudsordningen på godsområdet, dvs. varevogne der anvendes til erhvervmæssig kørsel på den konkrete overfart.

Omsætningen opgøres ekskl. vareafgift til havnene og moms.

Boks 2

Omsætningstal på passagerområdet

De omfattede kommuner har indberettet:

- Samlet omsætningstal for hver af kategorierne gående passagerer, biler inkl. passagerer, cykler, busser, motorcykler/knallerter og campingvogne o.l. for følgende perioder
 - 2014, 2015, januar – juli 2016, august – november 2016, december 2016 – marts 2017, samt april – juni 2017
- Antal passagerer bosiddende på øen i følgende perioder
 - 2014, 2015, 2016, januar – juni 2017

Oplysningerne er tilvejebragt på ruteniveau.

Oplysningerne er opgjort ekskl. moms.

Boks 3**Trafiktal**

Fra Statistikbanken er indhentet følgende oplysninger for hver af de omfattede færgeruter, der indberetter til Danmarks Statistik:

- Antal passagerer i alt (inkl. gående) i 2014, 2015 og 2016 samt i perioden januar – juni 2017
- Antal personbiler i alt i 2014, 2015 og 2016 samt i perioden januar – juni 2017
- Antal busser i alt i 2014, 2015 og 2016 samt i perioden januar – juni 2017
- Antal campingvogne i alt i 2014, 2015 og 2016 samt i perioden januar – juni 2017
- Antal motorcykler/knallerter i alt i 2014, 2015 og 2016 samt i perioden januar – juni 2017
- Antal cykler i alt i 2014, 2015 og 2016 samt i perioden januar – juni 2017

Følgende omfattede ruter indberetter ikke data til Danmarks Statistik:

- Havnsø – Nekselø
- Orø – Hammer Bakke
- Bjørnø – Faaborg
- Hjortø – Svendborg
- Barsø – Barsø Landing
- Hjarnø – Snaptun
- Aalborg – Egholm
- Birkholm – Marstal

De færgeruter, der ikke indberetter data til Danmarks Statistik, har særskilt indberettet følgende oplysninger for hver af de ovennævnte billetkategorier:

- De samlede tal på årsbasis i henholdsvis 2014 og 2015
- De samlede tal for perioden januar – juli 2016
- Tal på månedsbasis for perioden august – november 2016
- De samlede tal for perioden december 2016 – marts 2017
- Tal på månedsbasis for perioden april – juni 2017

Bilag 3 Tabeller med trafik- og omsætningstal for de enkelte færgeruter

Tabel 1
Indberetninger af antal passagerer og omsætning af billetter til passagerer (1.000 kr.)

Kommune	Rute	Antal passagerer		Omsætning inkl. tilskud	
		Efterår 2016	Forår 2017	Efterår 2016	Forår 2017
Holbæk	Orø-Holbæk	10.133	10.000	182	143
Holbæk	Orø-Hammer bakker	131.581	128.063	-	-
Kalundborg	Havnsø-Sejerø	19.883	20.017	1.049	460
Kalundborg	Havnsø-Neksø	4.185	3.164	149	52
Slagelse	Agersø-Stignæs	15.676	18.564	400	473
Slagelse	Omø-Stignæs	9.635	10.706	382	428
Lolland	Askø-Bandholm	10.205	10.805	-	-
Lolland	Fejø-Kragenæs	34.991	31.492	-	-
Lolland	Femø-Kragenæs	11.961	10.976	-	-
Assens	Baagø-Assens	7.259	7.111	445	288
Faaborg-Midtfyn	Lyø-Avernakø-Faaborg	15.935	14.309	901	778
Faaborg-Midtfyn	Bjørnø-Faaborg	3.829	3.535	164	132
Svendborg	Skarø-Drejø-Svendborg	5.224	6.269	354	234
Svendborg	Hjortø-Svendborg	350	294	9	8
Langeland	Strynø-Rudkøbing	19.333	19.000	347	215
Ærø	Søby-Faaborg	11.333	11.000	953	666
Ærø	Ærøskøbing-Svendborg	146.167	147.000	12.186	9.892
Ærø	Søby-Fynshav	24.833	22.000	1.958	1.428
Ærø	Birkholm-Marstal	155	111	18	14
Haderslev	Aarø-Aarøsund	25.686	24.824	613	485
Fanø	Fanø-Esbjerg	491.167	476.000	-	-
Aabenraa	Barsø-Barsø-Landing	3.706	4.359	104	73
Horsens	Endelave-Snaptun	13.330	12.368	654	494
Struer	Venø-Kleppen	8.995	8.953	6	5
Norrdjurs	Anholt-Grenaa	6.198	6.054	579	1.615
Odder	Tunø-Hou	10.961	14.297	826	779
Samsø	Hou-Samsø	129.333	139.000	1.635	1.407
Hedensted	Hjarnø-Snaptun	14.513	15.574	176	149
Skive	Fur-Branden	33.550	26.409	152	140

Læsø	Læsø-Frederikshavn	82.833	81.000	5.180	3.394
Aalborg	Egholm-Aalborg	24.753	29.860	227	252

Anm.: Omsætning er angivet i 2018-pl. Afvigelse i summering skyldes afrunding. Omsætning for de private ruter Orø- Hammer Bakke og Fanø-Esbjerg indgår ikke i tabellen.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

Tabel 2

Indberetninger af antal personbiler og omsætning af billetter til personbiler (1.000 kr.)

Kommune	Rute	Antal personbiler		Omsætning inkl. tilskud	
		Efterår 2016	Forår 2017	Efterår 2016	Forår 2017
Holbæk	Orø-Holbæk	6.016	5.272	358	247
Holbæk	Orø-Hammer bakker	87.695	73.985	-	-
Kalundborg	Havnsø-Sejersø	9.873	9.356	727	267
Kalundborg	Havnsø-Neksø	314	202	7	2
Slagelse	Agersø-Stignæs	9.437	9.744	404	388
Slagelse	Omø-Stignæs	4.880	5.270	349	389
Lolland	Askø-Bandholm	5.457	5.313	359	389
Lolland	Fejø-Kragenæs	23.986	21.031	1.416	1.279
Lolland	Femø-Kragenæs	5.161	5.426	801	614
Assens	Baagø-Assens	978	926	11	1
Faaborg-Midtfyn	Lyø-Avernakø-Faaborg	7.855	8.814	505	457
Faaborg-Midtfyn	Bjørnø-Faaborg	-	-	0	0
Svendborg	Skarø-Drejø-Svendborg	3.503	3.503	172	109
Svendborg	Hjortø-Svendborg	118	86	3	4
Langeland	Strynø-Rudkøbing	5.206	4.752	174	243
Ærø	Søby-Faaborg	4.207	3.942	617	445
Ærø	Ærøskøbing-Svendborg	39.011	39.623	5.707	4.644
Ærø	Søby-Fynshav	9.177	8.373	1.323	922
Ærø	Birkholm-Marstal	-	-	0	0
Haderslev	Aarø-Aarøsund	16.703	14.410	437	322
Fanø	Fanø-Esbjerg	108.583	109.783	-	-
Aabenraa	Barsø-Barsø-Landing	579	883	28	23
Horsens	Endelave-Snaptun	4.278	4.614	339	267
Struer	Venø-Kleppen	30.692	33.016	859	668
Norddjurs	Anholt-Grenaa	496	498	292	571
Odder	Tunø-Hou	203	182	0	0
Samsø	Hou-Samsø	46.449	47.495	14.672	11.660
Hedensted	Hjarnø-Snaptun	7.697	8.438	263	241
Skive	Fur-Branden	32.424	38.364	1.592	1.144
Læsø	Læsø-Frederikshavn	24.376	24.237	7.011	5.466
Aalborg	Egholm-Aalborg	3.425	2.804	90	65

Anm.: Omsætning er angivet i 2018-pl. Afvigelse i summering skyldes afrunding. Omsætning for de private ruter Orø- Hammer Bakke og Fanø-Esbjerg indgår ikke i tabellen.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet

Tabel 3

Indberetninger af antal motorcykler, knallerter mv. og omsætning af billetter til motorcykler, knallerter mv. (1.000 kr.)

Kommune	Rute	Antal motorcykler, knallerter mv.		Omsætning inkl. tilskud	
		Efterår 2016	Forår 2017	Efterår 2016	Forår 2017
Holbæk	Orø-Holbæk	352	290	10	6
Holbæk	Orø-Hammer bakker	-	-	-	-
Kalundborg	Havnsø-Sejersø	174	61	4	2
Kalundborg	Havnsø-Nekselø	-	-	0	0
Slagelse	Agersø-Stignæs	61	58	1	1
Slagelse	Omø-Stignæs	14	94	0	3
Lolland	Askø-Bandholm	-	-	0	0
Lolland	Fejø-Kragenæs	-	-	1	2
Lolland	Femø-Kragenæs	-	-	1	2
Assens	Baagø-Assens	11	15	0	0
Faaborg-Midtfyn	Lyø-Avernakø-Faaborg	10	78	3	3
Faaborg-Midtfyn	Bjørnø-Faaborg	-	-	0	0
Svendborg	Skarø-Drejø-Svendborg	-	14	1	0
Svendborg	Hjortø-Svendborg	-	-	0	0
Langeland	Strynø-Rudkøbing	132	114	0	0
Ærø	Søby-Faaborg	121	140	7	4
Ærø	Ærøskøbing-Svendborg	694	722	35	21
Ærø	Søby-Fynshav	126	240	7	6
Ærø	Birkholm-Marstal	-	-	0	0
Haderslev	Aarø-Aarøsund	271	70	3	2
Fanø	Fanø-Esbjerg	74	41	-	-
Aabenraa	Barsø-Barsø-Landing	-	-	0	0
Horsens	Endelave-Snaptun	19	44	1	1
Struer	Venø-Kleppen	-	-	0	0
Norddjurs	Anholt-Grenaa	-	-	2	3
Odder	Tunø-Hou	15	16	0	0
Samsø	Hou-Samsø	542	619	255	169
Hedensted	Hjarnø-Snaptun	57	24	1	0
Skive	Fur-Branden	363	358	15	8

Læsø	Læsø-Frederikshavn	177	198	23	17
Aalborg	Egholm-Aalborg	21	339	0	1

Anm.: Omsætning er angivet i 2018-pl. Afvigelser i summering skyldes afrunding. Omsætning for de private ruter Orø-Hammer Bakke og Fanø-Esbjerg indgår ikke i tabellen. For visse ruter gælder, at antal motorcykler, knallerter mv. og omsætning af billetter til motorcykler, knallerter mv. ikke opgøres separat.

Kilde: Danmarks Statistik, kommunernes indberetninger og Økonomi- og Indenrigsministeriet.

Tabel 4

Indberetninger af antal cykler og omsætning af billetter til cykler (1.000 kr.)

Kommune	Rute	Antal cykler		Omsætning inkl. tilskud	
		Efterår 2016	Forår 2017	Efterår 2016	Forår 2017
Holbæk	Orø-Holbæk	4.981	3.495	61	43
Holbæk	Orø-Hammer bakker	-	-	-	-
Kalundborg	Havnsø-Sejersø	658	366	7	1
Kalundborg	Havnsø-Nekselø	14	-	0	0
Slagelse	Agersø-Stignæs	376	499	5	6
Slagelse	Omø-Stignæs	234	245	5	5
Lolland	Askø-Bandholm	279	175	1	1
Lolland	Fejø-Kragenæs	932	790	6	4
Lolland	Femø-Kragenæs	332	278	2	1
Assens	Baagø-Assens	520	250	5	3
Faaborg-Midtfyn	Lyø-Avernakø-Faaborg	1.153	1.436	28	18
Faaborg-Midtfyn	Bjørnø-Faaborg	37	54	0	0
Svendborg	Skarø-Drejø-Svendborg	1.422	1.126	6	4
Svendborg	Hjortø-Svendborg	-	-	0	0
Langeland	Strynø-Rudkøbing	2.906	2.474	0	0
Ærø	Søby-Faaborg	606	318	16	6
Ærø	Ærøskøbing-Svendborg	3.747	2.976	105	55
Ærø	Søby-Fynshav	901	796	27	13
Ærø	Birkholm-Marstal	-	-	0	0
Haderslev	Aarø-Aarøsund	204	-	1	0
Fanø	Fanø-Esbjerg	-	-	-	-
Aabenraa	Barsø-Barsø-Landing	74	50	0	0
Horsens	Endelave-Snaptun	592	328	24	8
Struer	Venø-Kleppen	2.147	1.936	0	0
Norddjurs	Anholt-Grenaa	1.026	978	42	121
Odder	Tunø-Hou	195	192	13	15
Samsø	Hou-Samsø	1.374	1.426	33	27
Hedensted	Hjarnø-Snaptun	695	674	8	4
Skive	Fur-Branden	751	-	0	0
Læsø	Læsø-Frederikshavn	1.869	1.546	118	76
Aalborg	Egholm-Aalborg	-	-	0	0

Anm.: Omsætning er angivet i 2018-pl. Afvigelse i summering skyldes afrunding. Omsætning for de private ruter Orø-Hammer Bakke og Fanø-Esbjerg indgår ikke i tabellen. For visse ruter gælder, at antal cykler og omsætning af billetter til cykler ikke opgøres separat. For visse ruter gælder, at cykler er gratis.

Kilde: Danmarks Statistik, kommunernes indberetninger og Økonomi- og Indenrigsministeriet.

Tabel 5

Indberetninger af antal campingvogne o.l. og omsætning af billetter til campingvogne o.l. (1.000 kr.)

Kommune	Rute	Antal campingvogne o.l.		Omsætning inkl. tilskud	
		Efterår 2016	Forår 2017	Efterår 2016	Forår 2017
Holbæk	Orø-Holbæk	14	9	0	0
Holbæk	Orø-Hammer bakker	-	-	-	-
Kalundborg	Havnø-Sejersø	14	33	2	3
Kalundborg	Havnø-Nekselø	-	-	0	0
Slagelse	Agersø-Stignæs	26	27	13	18
Slagelse	Omø-Stignæs	12	21	17	22
Lolland	Askø-Bandholm	-	-	0	0
Lolland	Fejø-Kragenæs	-	-	5	4
Lolland	Femø-Kragenæs	-	-	8	2
Assens	Baagø-Assens	28	25	4	4
Faaborg-Midtfyn	Lyø-Avernakø-Faaborg	14	26	2	1
Faaborg-Midtfyn	Bjørnø-Faaborg	-	-	0	0
Svendborg	Skarø-Drejø-Svendborg	-	23	1	5
Svendborg	Hjortø-Svendborg	-	-	0	0
Langeland	Strynø-Rudkøbing	2	4	0	0
Ærø	Søby-Faaborg	44	49	6	4
Ærø	Ærøskøbing-Svendborg	260	425	30	30
Ærø	Søby-Fynshav	107	147	11	10
Ærø	Birkholm-Marstal	-	-	0	0
Haderslev	Aarø-Aarøsund	185	154	0	0
Fanø	Fanø-Esbjerg	1.777	2.208	-	-
Aabenraa	Barsø-Barsø-Landing	43	111	2	3
Horsens	Endelave-Snaptun	16	22	3	1
Struer	Venø-Kleppen	63	52	4	2
Norddjurs	Anholt-Grenaa	-	-	5	10
Odder	Tunø-Hou	-	-	0	0
Samsø	Hou-Samsø	653	765	520	407
Hedensted	Hjarnø-Snaptun	51	136	3	5
Skive	Fur-Branden	222	740	36	27
Læsø	Læsø-Frederikshavn	280	230	438	365

Aalborg	Egholm-Aalborg	-	-	0	0
---------	----------------	---	---	---	---

Anm.: Omsætning er angivet i 2018-pl. Afvigelser i summering skyldes afrunding. Omsætning for de private ruter Orø-Hammer Bakke og Fanø-Esbjerg indgår ikke i tabellen. For visse ruter gælder, at antal campingvogne o.l. og omsætning af billetter til campingvogne o.l. ikke opgøres separat.

Kilde: Danmarks Statistik, kommunernes indberetninger og Økonomi- og Indenrigsministeriet.

Tabel 6

Indberetninger af antal busser og omsætning af billetter til busser (1.000 kr.)

Kommune	Rute	Antal busser		Omsætning inkl. tilskud	
		Efterår 2016	Forår 2017	Efterår 2016	Forår 2017
Holbæk	Orø-Holbæk	9	9	2	2
Holbæk	Orø-Hammer bakker	-	-	-	-
Kalundborg	Havnsø-Sejersø	7	9	2	1
Kalundborg	Havnsø-Nekselø	-	-	0	0
Slagelse	Agersø-Stignæs	8	20	0	4
Slagelse	Omø-Stignæs	4	-	1	1
Lolland	Askø-Bandholm	-	-	0	0
Lolland	Fejø-Kragenæs	21	28	8	6
Lolland	Femø-Kragenæs	3	-	1	2
Assens	Baagø-Assens	-	-	0	0
Faaborg-Midtfyn	Lyø-Avernakø-Faaborg	24	2	5	3
Faaborg-Midtfyn	Bjørnø-Faaborg	-	-	0	0
Svendborg	Skarø-Drejø-Svendborg	-	4	0	0
Svendborg	Hjortø-Svendborg	-	-	0	0
Langeland	Strynø-Rudkøbing	5	12	0	0
Ærø	Søby-Faaborg	7	5	0	1
Ærø	Ærøskøbing-Svendborg	119	133	11	27
Ærø	Søby-Fynshav	16	13	2	3
Ærø	Birkholm-Marstal	-	-	0	0
Haderslev	Aarø-Aarøsund	8	10	0	0
Fanø	Fanø-Esbjerg	139	155	-	-
Aabenraa	Barsø-Barsø-Landing	-	-	0	0
Horsens	Endelave-Snaptun	-	-	0	0
Struer	Venø-Kleppen	1.268	964	93	52
Norddjurs	Anholt-Grenaa	-	-	0	0
Odder	Tunø-Hou	-	-	0	0
Samsø	Hou-Samsø	146	268	90	274
Hedensted	Hjarnø-Snaptun	2	4	0	0
Skive	Fur-Branden	757	676	21	18
Læsø	Læsø-Frederikshavn	38	68	28	12
Aalborg	Egholm-Aalborg	5	4	0	0

Anm.: Omsætning er angivet i 2018-pl. Afvigelse i summering skyldes afrunding. Omsætning for de private ruter Orø-Hammer Bakke og Fanø-Esbjerg indgår ikke i tabellen. For visse ruter gælder, at antal busser og omsætning af billetter til busser ikke opgøres separat.

Kilde: Danmarks Statistik, kommunernes indberetninger og Økonomi- og Indenrigsministeriet.

Tabel 7

Godsomsætning og anvendt tilskud i 1.000 kr. (2018-pl)

Kommune	Rute	Godsomsætning 2016	Anvendt tilskud 2016	Omsætning inkl. anvendt tilskud
Holbæk	Orø-Holbæk	119	128	247
Holbæk	Orø-Hammerbakker	-	-	-
Kalundborg	Havnsø-Sejerø	219	1.650	1.869
Kalundborg	Havnsø-Neksø	1	30	30
Slagelse	Agersø-Stignæs	126	461	586
Slagelse	Omø-Stignæs	232	426	658
Lolland	Askø-Bandholm	377	275	652
Lolland	Fejø-Kragenæs	119	1.374	1.493
Lolland	Femø-Kragenæs	73	482	556
Assens	Baagø-Assens	325	380	705
Faaborg-Midtfyn	Lyø-Avernakø-Faaborg	284	755	1.038
Faaborg-Midtfyn	Bjørnø-Faaborg	32	60	92
Svendborg	Skarø-Drejø-Svendborg	59	155	214
Svendborg	Hjortø-Svendborg	12	13	26
Langeland	Strynø-Rudkøbing	230	510	740
Ærø	Søby-Faaborg	2.023	2.423	4.447
Ærø	Ærøskøbing-Svendborg	656	5.267	5.923
Ærø	Søby-Fynshav	270	405	676
Ærø	Birkholm-Marstal	19	86	104
Haderslev	Aarø-Aarøsund	77	156	233
Fanø	Fanø-Esbjerg	-	-	-
Aabenraa	Barsø-Barsø-Landing	64	154	218
Horsens	Endelave-Snaptun	255	337	591
Struer	Venø-Kleppen	92	141	233
Norddjurs	Anholt-Grenaa	1	1.930	1.931
Odder	Tunø-Hou	375	499	874
Samsø	Hou-Samsø	2.848	5.847	8.695
Hedensted	Hjarnø-Snaptun	43	125	168
Skive	Fur-Branden	807	867	1.675
Læsø	Læsø-Frederikshavn	3.075	2.827	5.903
Aalborg	Egholm-Aalborg	51	65	116

Anm.: Omsætning og tilskud er angivet i 2018-pl. Omsætning for de private færgeruter Orø-Hammer Bakke og Fanø-Esbjerg indgår ikke i tabellen.
Kilde: Danmarks Statistik og egne beregninger.

Bilag 4 Spørgeskema

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.

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 afledede 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 afledede økonomiske gevinster for turisterhvervet.

3. Kan der konstateres ændrede bosætningsmønstre på øen som følge af de to tilskudsordninger?

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 færgekapaciteten?

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 afgangse.

Er der væsentlige afledede 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. Har de to tilskudsordninger haft betydning 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.

Bilag 5 Sammendrag af spørgeskemabesvarelser

Indledning

Til brug for evalueringen er de omfattede kommuner anmodet om at fremkomme med deres vurdering af effekter og erfaringer i forhold til de to tilskudsordninger til nedsættelse af færgetakster.

I den anledning er der udsendt et spørgeskema til kommunerne med følgende overordnede spørgsmål:

- Hvilken betydning har godsordningen haft for erhvervslivet på øen?
- Hvilken betydning har passagerordningen haft for turisterhvervet på øen?
- Kan der konstateres ændrede bosætningsmønstre på øen som følge af de to tilskudsordninger?
- Hvilken betydning har de to tilskudsordninger haft for færgedriften til øen, herunder udnyttelsen af færgekapaciteten?
- Hvilke erfaringer er der gjort med administrationen af de to tilskudsordninger?
- Har de to tilskudsordninger haft betydning for anvendelsen af de generelle § 20- og § 21-tilskud?
- Hvilke erfaringer er der i øvrigt gjort med de to tilskudsordninger?

Spørgeskemaet er gengivet i bilag 5.

Som det ses af spørgeskemaet, er der tale om åbne spørgsmål, som den enkelte kommune frit kan besvare. Der er ingen krav til form eller indhold af besvarelsen. For hvert spørgsmål er der en række underspørgsmål, som den enkelte kommune kan anvende som inspiration.

På den baggrund fremstår kommunernes vurderinger naturligt meget forskelligartet i deres form.

I det følgende præsenteres derfor et sammendrag af de enkelte kommuners besvarelser under de enkelte punkter i spørgeskemaet.

1. Erfaringer i forhold til erhvervslivet

Holbæk Kommune (Orø) fremfører, at det ikke har været muligt at spore signifikante ændringer udover, at mængden af gods på paller er steget markant. I den forbindelse nævnes, at der i 2017/18 pågår flere anlægsarbejder på øen. Omkostningsniveauet for forbrugeren er blevet lavere. Der er ikke en entydig indikation af, at godsordningen alene har medført flere nye arbejdspladser.

Kalundborg Kommune (Sejerø og Nekselø) oplyser, at der hverken har været en stigning eller et fald i antallet af erhvervsdrivende.

Slagelse Kommune (Agersø og Omø) tilkendegiver, at fiskere, landmænd, håndværkere mv. har haft glæde af fragtnedsættelserne, som har betydet lavere driftsudgifter og dermed højere indtjening. Endvidere har dagligvarebutikkerne på kommunens øer mærket en øget omsætning.

Lolland Kommune (Fejø, Femø og Askø) tilkendegiver, at godsordningen har haft stor betydning for konsolideringen af de eksisterende virksomheder på kommunens tre øer. Bl.a. melder en større frugtvirksomhed på Fejø om besparelser i fragtomkostninger på flere hundrede tusinde kroner. For beboere og sommerhusejere på øerne betyder ordningen, at det er billigere at få håndværkere og anden service til øerne. Kommunen finder, at de nuværende regler i forhold til varevogne og trailere er vanskelige at administrere og betyder mistede billetindtægter.

Assens Kommune (Baagø) oplyser, at ordningen er med til at opretholde landbrugserhvervet på Baagø, der i 2017 har fastholdt investeringer og omfang som tidligere år.

Faaborg-Midtfyn Kommune (Bjørnø, Lyø og Avernakø) finder takstnedsættelserne på godsområdet afgørende for, at der fortsat kan drives erhverv på kommunens øer.

Svendborg Kommune (Hjortø, Skarø og Drejø) oplyser, at isfabrikken på Skarø, købmanden, håndværkere og vognmænd har haft glæde af takstnedsættelserne, men at der ikke er opstået nye virksomheder på kommunens øer siden godsordningens ikrafttræden. Kommunen savner klare retningslinjer for, hvem der kan tilbydes nedsættelse af færgetakster på godsområdet. Til illustration nævner kommunen forskellige spørgsmål, som er kommet op, bl.a.: ”Er der rabat, når jeg skal til frisør, men har skruer med hjem til min tømrervirksomhed?” og ”Er der rabat, når præsten er på vej til møde i en anden menighed – eller har altervin med i bagagerummet?”.

Langeland Kommune (Strynø) oplyser, at en restaurantvirksomhed på Strynø har givet udtryk for, at godsordningen har gjort det billigere at få udført arbejde af håndværkere og at få leveret råvarer fra fastlandet.

Ærø Kommune (Ærø og Birkholm) anfører, at en væsentlig barriere for erhvervsudviklingen på Ærø er fjernet med de lavere færgepriser. Efter kommunens opfattelse fremmer de lavere færgetakster på passagerområdet ligeledes tilflytningen til Ærø, hvilket igen har en gavnlig effekt for erhvervene, der herved har lettere ved at rekruttere arbejdskraft. Vurderingen kan ifølge kommunen dog ikke underbygges via en måling.

Haderslev Kommune (Aarø) tilkendegiver, at godsordningen ikke har ændret noget mærkbart for erhvervslivet på Aarø, om end de erhvervsdrivende og de, der har byggeri i gang, har været glade for de lavere priser. Tilskudsordningen har ingen betydning haft for konsolidering af eksisterende virksomheder, etablering af nye virksomheder eller vækst i eksisterende virksomheder.

Fanø Kommune slår på, at virksomheder og forretninger med de nedsatte færgetakster kan få mindre partier af varer over, da billetprisen får mindre betydning for varens samlede pris. Lokale erhvervsdrivende tillægger det stor betydning, at mindre partier kan leveres hurtigere. Endvidere har takstnedsættelserne betydning for prisen, når Fanø Kommune eller private sender opgaver i udbud.

Aabenraa Kommune (Barsø) skønner, at de lavere priser for erhvervslivet har hjulpet øens mælkeproducent til at konsolidere sig.

Horsens Kommune (Endelave) finder, at godsordningen helt sikkert har haft en positiv virkning for de erhvervsdrivende, men har ikke konstateret en stigning i godsmængden, ligesom der ikke er kommet flere erhvervsdrivende på øen.

Struer Kommune (Venø) fremfører, at de erhvervsdrivende, som benytter godstransport til og fra øen, har haft stor gavn af godsordningen, som har gjort erhvervene mere konkurrencedygtige i forhold til det øvrige Danmark. Godsordningen er en medvirkende faktor til at fastholde erhvervene på Venø.

Norrdjurs Kommune (Anholt) oplyser, at godsmængden kun har været svagt stigende over perioden.

Odder Kommune (Tunø) fremfører, at godsordningen har haft stor betydning for erhvervslivet. Der har været mere optimisme og interesse for at se på nye muligheder. Som eksempler nævner kommunen flere små grønsagsordrer til gårdbutikker, købmanden har kunnet holde prisniveauet og konsolidere sig, spisestederne har kunnet holde et fornuftigt prisniveau, og nethandlen er steget betydeligt.

Samsø Kommune vurderer, at godsordningen har været en kraftig medvirkende faktor til, at der er bevaret samlet set 100 helårs arbejdspladser på Samsø i landbruget og inden for produktion, forarbejdning og pakning af frugt og grøntsager.

Hedensted Kommune (Hjarnø) anfører, at erhvervslivet på Hjarnø qua øens størrelse er begrænset svarende til to landbrug. De nedsatte takster har i betydelig grad hjulpet det betrængte landbrug. Foderstoffer, gødning m.m. leveres billigere, og afsendelse af produkterne, kvæg og korn m.m. er billigere.

Skive Kommune (Fur) finder, at de lavere billetpriser er en klar fordel for erhvervslivet. Som eksempel nævnes en møler fabrik, som tidligere har tilkendegivet, at der var risiko for, at administrationen flyttede fra Fur, hvis prisen for godstransport blev for dyr.

Læsø Kommune har opstillet et konkret eksempel fra en produktion på Læsø:

Tabel 8**Besparelse for Læsø Fiskeindustri pga. nedsættelse af fragttudgiften**

Besparelse fragttudgift 1/6 – 31/12 2015	175.100 kr.
Besparelse fragttudgift 1/1 – 31/12 2016	337.476 kr.
Besparelse i alt 1/6 2016 – 31/12 2016	512.576 kr.

En ting er den ovenstående besparelse som følge af nedsættelse af fragttudgiften, men ligeså vigtigt er den frihed, det giver i det daglige, at der ikke i planlægningen af produktionen på nogen måde skal tages hensyn til, om produktionen skal foregå på fabrikken i Skagen eller på fabrikken på Læsø.

Vedrørende produktionen af jomfruhummere på Læsø kan følgende bemærkes:

Tabel 9**Frugt af hummere m.m. til og fra Læsø**

Produceret på Læsø i 2015	734 tons
Produceret på Læsø i 2016	958 tons
Forskel, antal tons	+ 224 tons
Forskel, pct.	30,5 pct.
Antal arbejdstimer på Læsø i 2015	29.992 timer
Antal arbejdstimer på Læsø i 2016	38.108 timer
Forskel, timer	+ 8.116 timer
Forskel, pct	27,1 pct.

Aalborg Kommune (Egholm) er ligeledes af den opfattelse, at de lavere priser har gjort det lettere at være erhvervsdrivende på øen.

2. Erfaringer i forhold til turisterhvervet

Holbæk Kommune (Orø) fremfører, at tilskuddet er særdeles lavt til færgefarten Orø-Holbæk, så det ikke har været muligt at indføre en prisnedsættelse, der har kunnet tiltrække nye gæster. Kommunen tilføjer, at der dog er indgået en lokalaftale mellem Østre Færge A/S og kommunen, som giver en mere reel fordeling af det samlede tilskud. Ifølge kommunen afhænger lokalaf-talen af Østre Færges fortsatte velvilje og er derfor ikke tilstrækkelig til at sikre mod, at tilskudsordningen i sin nuværende form bevirker en konkurrenceforvridning mellem de to færgeruter. Med godt 1.000 sommerhuse på Orø og flere sæsonbetonede spise- og overnatningssteder er turistområdet efter kommunens opfattelse så absolut et område med potentiale til at skabe flere arbejdspladser og dermed vækst for øen.

Kalundborg Kommune (Sejerø og Nekselø) er af den overordnede vurdering, at tilskuddet på passagerområdet gavner øerne, men det er dog ifølge kommunen svært at måle den direkte effekt, da vejret er en stor kilde til udsving fra år til år.

Slagelse Kommune (Agersø og Omø) finder, at det uden tvivl har været en fordel for turisterhvervet, da lavere takster har betydet flere besøgende, særligt på Agersø. I uge 42 i 2017 har der været gratis passagerbefordring, hvilket betød, at der i denne uge var en stor tilstrømning af gæster. Ifølge kommunen må det samtidig erkendes, at en mere synlig og målrettet markedsføringsindsats ville have betydet en større effekt.

Lolland Kommune (Fejø, Femø og Askø) anfører, at Lolland Færgeservice ikke har kunnet registrere større trafik til øerne med passagerordningen. Ifølge kommunen hænger det sammen med den begrænsede takstnedsættelse, der har været mulighed for.

Assens Kommune (Baagø) oplyser, at der har været en næsten uændret passagertrafik til Baagø i 2017, men at sommeren 2017 under uændrede betingelser ville have medført en reduktion af passagerantallet. Ordningen har medvirket til at sprede sæsonen.

Faaborg-Midtfyn Kommune (Bjørnø, Lyø og Avernakø) har oplevet en stigning i antallet af besøgende til øerne. Der er fremgang i antallet af overnatninger og en stigning i antallet af endagsturister, der dog også beror på vejret, ligesom sommerhusejerne også kommer mere. Ifølge kommunen kan det overvejes, om der med fordel kan laves en fælles kampagne for småøerne om, at det er blevet billigere at sejle til øerne.

Svendborg Kommune (Hjortø, Skarø og Drejø) kan konstatere en stigning i antal passagerer. Fremgangen er afspejlet i, at en cafe på Skarø som noget nyt i 2017 har haft tre fastansatte hen over sommeren, at der er opført shelters på Hjortø og Skarø, og at der i 2018 arbejdes på at opføre luksus tippier med wellness og sommerboliger på Skarø både til konferencer og turister.

Langeland Kommune (Strynø) oplyser, at en restaurantvirksomhed har givet udtryk for, at passagerordningen har haft en positiv virkning på antallet af gæster fra fastlandet, men at kommunen herudover ikke er bekendt med nogen dokumenteret effekt af ordningen.

Ærø Kommune (Ærø og Birkholm) vurderer, at en væsentlig barriere for øget turisme på Ærø er fjernet med de lavere færgespriser uden for højsæsonen. Den absolutte højsæson for turister er juli og primo august, hvor der er udsolgt de fleste steder. Med de lavere færgespriser er turistsæsonen blevet udvidet forstået på den måde, at der kommer flere turister i den billige periode samt lige op til og efter højsæsonen. Kommunen mener, at den fulde effekt måske først er indfriet om 3-5 år, bl.a. fordi specielt forretninger, restauranter og overnatningssteder skal vænne sig til at holde åbent uden for højsæsonen.

Haderslev Kommune (Aarø) oplyser, at de nedsatte priser har betydet flere turister på Aarø, men at den megen mediedækning og fokus på danske småøer har haft en væsentlig større betydning. Tilskudsordningen har haft betydning for antal hotelovernatninger, omsætning i detailforretninger og etablering af nye turistfaciliteter.

Ifølge Fanø Kommune udtrykker alle erhverv på Fanø samstemmende, at nedsættelsen af færgepriser har haft stor betydning for deres omsætning. For campingpladserne har gratis overfart af campingvogne uden for sæsonen betydet en markant stigning i turister på kortere ophold, ligesom gratis overfart af cykler og investeringer i bedre cykelstier har betydet en stigning i cykelturismen. Endvidere har restauranterne haft en markant stigning i antallet af endagsturister, og sommerhusudlejningsbureauerne melder om stor stigning i udlejningen i skuldarsæsonen.

Aabenraa Kommune (Barsø) anslår, at passagertallet er steget med 10 – 20 pct. på grund af de nedsatte takster. I 2017 startede en café, som indtil videre har åbent i højsæsonen. Der har desuden været en klar stigning i antallet af grupper, der besøger øen, fx skoler, børnehaver og foreninger mv.

Struer Kommune (Venø) anfører, at tilskuddet ikke er stort nok til at foretage en nævneværdig prisreduktion, hvorfor midlerne er anvendt på to gratis perioder. Der var i disse perioder hovedsageligt besøgende fra Struer og omegn, og betydningen for turisterhvervet, herunder i forhold til overnatning, har derfor ifølge kommunen været begrænset.

Norrdjurs Kommune (Anholt) oplyser at der har været en mindre stigning i passagertallet fra 2016 til 2017. Det er uklart, om ordningen har haft nogen betydning for turisterhvervet.

Odder Kommune (Tunø) tilkendegiver, at passagerordningen har haft stor positiv betydning for antallet af gæster på øen, især endagsturister. Det har givet en øget omsætning hos købmanden, på spisestederne og formodentligt også på overnatningssteder, især med Deal-tilbud. Endvidere er sommerhusgæsterne kommet hyppigere. Ifølge kommunen er prisen en afgørende faktor for, om folk kommer til småøerne.

Samsø Kommune fremfører, at de billige færgebilletter har medført en markant vækst i turismen på op mod 30 pct. Væksten i trafikken er højst i de måneder, der er tættest på sommerferieperioden. Det har medført en klar udvidelse og markant styrkelse af turistsæsonen. Ifølge kommunen har man kunnet mærke en stor fremgang i antallet af gæster, som kommer til Samsø flere gange i løbet af året, hvilket udelukkende kan tilskrives de billige færgebilletter. De mange ekstra turister er med til at øge antallet af forretninger og restauranter, hvilket også kommer de fastboende til gode.

Hedensted Kommune (Hjarnø) oplyser, at øens turisterhverv primært består af en campingplads, et cafeteria og herudover lidt turistkørsel og lidt salg af lokalt kunsthåndværk. Der forventes ud fra forudbestillinger flere éndags turister i 2018 end tidligere, hvilket efter kommunens opfattelse vil smitte af over hele linjen.

Skive Kommune (Fur) anfører, at der har været en god vækst i antallet af gæster. Folk kommer tilbage uden for de to lokalt fastlagte gratisperioder. Det anslås, at passagerordningen har betydet en stigning på 5 pct. i omsætningen inden for turisterhvervet.

Læsø Kommune oplyser, at trafikallet i efterårsperioden med landevejsprincippet er steget i 2016 sammenlignet med samme periode i 2015 med 30 pct. for passagerer, 37

pct. for biler, 339 pct. for campingvogne og 182 pct. for antal autocampere, mens antal busser er faldet med 3 pct.

Aalborg Kommune (Egholm) oplyser, at der på grund af den våde sommer i 2017 har været et lille fald i antal besøgende på øen i forhold til 2016. Øens restaurant har haft flere besøgende som følge af takstnedsættelse på passagerområdet, ligesom der er kommet flere busser med gæster til restauranten.

3. Erfaringer i forhold til bosætningsmønstre

Holbæk Kommune (Orø) konstaterer, at der ikke kan konkluderes noget om, at tilskudsordningerne har ført til øget bosætning på øen.

Kalundborg Kommune (Sejerø og Nekselø) har ikke oplevet et ændret bosætningsmønster.

Slagelse Kommune (Agersø og Omø) deler denne holdning.

Lolland Kommune (Fejø, Femø og Askø) har ikke konstateret væsentligt ændrede bosætningsmønstre på øerne. Den udbredte opfattelse på Fejø er, at bevarelsen af en skole og en børnehave på øen er meget mere væsentligt for bosætningen.

Assens Kommune (Baagø) fremfører, at der ikke på dette korte sigt kan ses nogen ændring i bosætningsmønsteret.

Faaborg-Midtfyn Kommune (Bjørnø, Lyø og Avernakø) tilkendegiver, at der endnu ikke er sket en decideret ændring i bosætningsmønsteret, men udtrykker håb om, at de lavere takster kan gøre det mere attraktivt at bosætte sig på øerne.

Svendborg Kommune (Hjortø, Skarø og Drejø) mener, at spørgsmålet om tiltrækning af småbørnsfamilier afhænger af hurtigere færgefart.

Langeland Kommune (Strynø) oplyser, at indbyggertallet på Strynø fortsat er for nedadgående. En tilflytterfamilie har tilkendegivet, at serviceniveauet i form af tidlig morgenfærg fra øen og sen eftermiddagsfærg til øen er afgørende, så det er muligt at passe et arbejde.

Ærø Kommune (Ærø og Birkholm) fremfører, at en vurdering af bosætningsmønstre kræver en kvalitativ og kvantitativ analyse for at kunne give et retvisende svar. Imidlertid kan det af kommunens bosætningsstatistik ses, at der siden ultimo 2016 er flyttet væsentlig flere personer til Ærø, end der er fraflyttet.

Haderslev Kommune (Aarø) vurderer, at tilskudsordningerne ikke har haft en effekt på bosætningen på Aarø.

Fanø Kommune oplyser, at kommunen i 2016 havde den procentvise højeste tilflytning i hele Danmark, og at kommunen i 2017 var nr. 2. Forældrebetalingen til daginstitutioner er nedsat samtidig med nedsættelsen af færgepriserne, hvilket ifølge kommunen tilsammen har gjort det attraktivt at bosætte sig på øen. Endvidere finder kommunen, at

nedsættelsen af færgepriserne i kombination med den nye planlov om ret til at bo i eget sommerhus også har betydet, at flere pensionister er flyttet til Fanø.

Aabenraa Kommune (Barsø) melder, at der indtil videre ikke har været nogen tilflytning til øen.

Horsens Kommune (Endelave) oplyser, at antallet af øboer er svagt faldende.

Struer Kommune (Venø) tilkendegiver, at der ikke kan konstateres ændrede bosætningsmønstre.

Norddjurs Kommune (Anholt) oplyser, at befolkningstallet på Anholt har været stort set uændret i perioden både før og efter tilskudsordningerne.

Odder Kommune (Tunø) fremfører, at der efter takstnedsættelserne er større interesse for køb af sommer- og helårshuse på Tunø. Der er en øget tilgang af yngre borgere på Tunø, dog ikke familier med børn.

Samsø Kommune giver udtryk for, at de ekstra turister har betydet en længere sæson og dermed et længere ansættelsesforhold for personalet i turismesektoren. Der er nu også mere personale, som bor på øen, og det gør forretningen mere stabil og ikke så sårbar over for evt. dårligt vejr i højsæsonen.

Hedensted Kommune (Hjarnø) anfører, at Hjarnø, der har ca. 115 beboere, har oplevet en tilgang på 10-15 primært yngre beboere inden for de seneste ca. 5 år. Tilgangen har dog fundet sted før ordningernes etablering, men de er blevet boende.

Skive Kommune (Fur) oplyser, at bosætningen på Fur er steget med 54 både yngre og ældre personer i 2017. Ifølge kommunen må det stå hen i det uvisse, om stigningen skyldes det øgede tilskud eller en bosætningskampagne.

Aalborg Kommune (Egholm) oplyser, at der er flyttet en enkelt børnefamilie til øen, men at det ikke kan tilskrives tilskudsordningerne.

4. Erfaringer i forhold til færgedriften, herunder udnyttelsen af færgekapaciteten

Holbæk Kommune (Orø) fremfører, at tilskudsordningerne, særligt ordningen på passagerområdet, har påvirket færgedriften væsentligt i negativ retning. Den store forskel i fordelingen af tilskud mellem den kommunale og den private færgerute til Orø har ifølge kommunen bevirket en meget skæv prisreduktion mellem de to færgeruter, hvilket har flyttet passagerer fra den kommunale færgerute til den private færgefart. I den forbindelse nævner kommunen, at kommunen har indgået en lokal aftale med den private færgerute til Orø, som har accepteret at afgive en mindre del af deres tilskud til kommunens færge.

Kalundborg Kommune (Sejerø og Nekselø) tilkendegiver, at udnyttelsen af færgekapaciteten til øerne stort set er uændret. Der opleves dog lidt større godsfragt end tidligere, hvilket til dels skyldes en række større anlægsbyggerier.

Slagelse Kommune (Agersø og Omø) kan ikke umiddelbart konstatere, at tilskudsordningerne har haft betydning for færgedriften, idet der i samme periode har været ændringer i sejlplanen, som kan have haft en negativ effekt.

Lolland Kommune (Fejø, Femø og Askø) oplyser, at tilskudsordningerne ikke har haft synlig indvirkning på færgedriften, ej heller med hensyn til kapacitetsproblemer.

Assens Kommune (Baagø) fremfører, at der er en mindre effekt i spredning af belastningen til før- og eftersæson.

Faaborg-Midtfyn Kommune (Bjørnø, Lyø og Avernakø) har ikke haft ændringer i sejlplanen som følge af tilskudsordningerne. Bjørnø færgeren, som kan medtage 20 passagerer, oplever at måtte sige nej til passagerer de dage, hvor vejret er godt. Faaborg II til Lyø og Avernakø, som kan medtage 147 passagerer, har ligeledes haft afgang, hvor passagerer må afvises på grund af manglende kapacitet, men det er meget vejrafhængigt og har primært været i højsæsonen.

Svendborg Kommune (Hjortø, Skarø og Drejø) oplyser, at færgekapaciteten er udfordret i skolernes sommerferie, mens det ikke er tilfældet i skuldærsæsonen. Der er oplevet en stigning i transport af biler i skuldærsæsonen. Der sejles med samme fartplan og samme besætning. Slitagen er større i takt med stigende passagerantal, men det er ikke opgjort økonomisk.

Langeland Kommune (Strynø) oplyser, at godsordningen ikke har haft betydning for færgedriften. Passagerordningen blev i 2016 udnyttet til at indføre gratis sejlads i efterårsferien, hvilket medførte udsolgte afgang og afviste passagerer. I 2017 blev ordningen i stedet udnyttet til en halvering af voksenbilletprisen og gratis børnebilletter i skuldærsæsonen, hvilket ikke afstedkom kapacitetsproblemer.

Ærø Kommune (Ærø og Birkholm) oplyser, at takstreduktionen har medført en stigning i antal passagerer og biler. Stigningen i antal passagerer har ikke medført flaskehalse, da passagerkapaciteten ikke har været fuldt udnyttet. Stigningen i antal overførte biler har medført flaskehalse midt på dagen især op til weekender. Ifølge kommunen har der været en stigning i bemandingsudgifterne til sikkerhedsbesætning og billettering samt til bemanning af de ekstra ture. Stigningen i antal afgang har også medført en stigning i udgifterne til olie og en mindre stigning i udgifterne til vedligehold af inventar, men der kan ikke sættes tal på.

Haderslev Kommune (Aarø) oplyser, at der samtidig med et fald i taksterne blev åbnet en cykelsti fra Haderslev, som har givet mange flere cykelturister. Der er lagt flere ture i sejlplanen for at dække et behov for hjemtransport fra øen og dens spisesteder først på aftenen. Der sejles således væsentlig flere ekstraturer for at dække behovet, og det koster

både brændstof, større slidtage og øgede værftsudgifter, idet besætningen har væsentlig mindre tid til løbende vedligeholdelse.

Fanø Kommune fremfører, at der løbende er indsat flere afgang samtidig med, at afgang planlagt med rederiets passagerfærge er blevet erstattet af rederiets bilfærger. I alt er antallet af afgang steget med 3,5 pct., og rederiet har sammen med kommunen planlagt endnu en markant udvidelse af antallet af afgang med rederiets bilfærger i 2018. Den øgede sejlads giver et større vedligeholdelsesarbejde på rederiets færges, men der er ikke sat tal på dette arbejde.

Aabenraa Kommune (Barsø) fremfører, at stigningen i trafikken har haft en klar indflydelse på kapacitetsudnyttelsen. Selvom det ikke har været nødvendigt at ændre sejlplanen, har der været væsentlig flere ekstra afgang. Belastningen på budgettet har været minimal, men kun på grund af mådehold. Ifølge kommunen vil det være af stor betydning for overfarten, hvis en del af tilskuddet kan bruges til lønninger i forbindelse med den ekstra sejlads.

Struer Kommune (Venø) oplyser, at der ikke er ændringer i forhold til tidligere. Når der afvikles gratis perioder, er trafikken dog mærkbart stigende, og her udnyttes kapaciteten bedre. Overfarten er dog så kort, at det ikke har haft økonomiske eller kapacitetsmæssige konsekvenser.

Norddjurs Kommune (Anholt) melder, at der ikke er sket større ændringer i kapacitetsudnyttelsen.

Odder Kommune (Tunø) oplyser, at der har været en målbar stigning i passagertal, som er fordelt på alle ugedage. Der har ikke været behov for flere færgeafgange. Med indførelsen af et nyt bookingsystem i 2017 er det muligt at udnytte færgens kapacitet i fuld udstrækning.

Samsø Kommune fremfører, at færgekapaciteten både til Jylland og Sjælland blev markant forøget lige inden prisnedsættelserne, hvilket har gjort det muligt at løfte trafikken. På trods af den kraftigt øgede kapacitet, er der allerede problemer med manglende kapacitet i weekender, specielt på ruten til Sjælland. På ruten til Jylland har de mange ekstra passagerer bl.a. betydet, at rederiet har måttet investere ekstraordinært i publikumsfaciliteter og nyt program til hængedækkene. Der bliver ligeledes anvendt mere energi til fremdrift af færgen for at kunne opretholde en rettidig drift. Samlet set bliver der investeret op imod 2 mio. kr. alene i den tre år gamle færge, Prinsesse Isabella, på Sælvig-Hou ruten.

Hedensted Kommune (Hjarnø) fremfører, at de fastboendes trafikale mønstre er stort set uafhængigt af prisniveauet. Turiststrømmen er meget vejrafhængigt, og der var i 2017 en stort set gennemsnitlig trafikmængde på trods af en ikke turist-venlig sommer.

Skive Kommune (Fur) oplyser, at færgekapaciteten er fyldt godt ud. Der har været to gratis perioder, en måned i foråret og en måned i efteråret. Forbruget af brændstof har

ikke ændret sig på grund af tilskuddet, ligesom der ikke har været mere slitage end normalt.

Læsø Kommune har fremsendt trafiktal, der viser markante stigninger i forhold til alle kategorier i forhold til 2015. Stigningen i trafiktal er særlig stor for campingvogne og autocampere. Kommunen oplyser, at det i efteråret 2016 blev nødvendigt at indsætte flere afgangse i forbindelse med fredag og søndag, og at der også i 2017 blev indsat flere afgangse fredag og søndag. Kapacitetsudnyttelsen på færgerne er steget markant i skuldersonen med belægningsprocenter på helt op til 70 pct. i visse perioder, især fredag og søndag. Ifølge kommunen vil det være nødvendigt at investere i ny og større kapacitet for at følge med udviklingen. Den øgede sejlads har betydet et større forbrug af brændstof fra ca. 1,5 mio. liter til 1,65 mio. liter og en stigning i lønningerne til skibspersonalet fra 17,4 mio. kr. til 19,3 mio. kr. fra 2016 til 2017. Endvidere vil mere sejlads kræve flere vedligeholdelseskroner, men det er dog ikke muligt at sætte tal på. I forhold til gods er der en stigning i indtægterne på 300.000 kr., men ændringer i forbrugsvaner (nethandel) samt større og flere anlægsarbejder på Læsø kan ifølge kommunen være en mere plausibel forklaring end tilskudsordningen.

Aalborg Kommune (Egholm) anfører, at der er en stigning i trafikken til øen, som er jævnt fordelt over døgnet. Forbrug af brændstof og slitage er uændret, ligesom sejlplassen er uændret.

5. Erfaringer i forhold til administration af tilskudsordningerne

Holbæk Kommune (Orø) fremfører, at kommunen er pålagt at stå for administrationen af ordningen for den private færgefart Østre Færge A/S. Det er ifølge kommunen problematisk af to årsager: Ordningen er administrativt byrdefuld, og myndighedsrollen overfor den private færgerute er meget uklar. I den forbindelse tilkendegiver kommunen bl.a., at kommunen ikke har mulighed for at finansiere administrationen af tilskuddet til den private færgeoperatør. Endvidere fremføres det, at kommunen har fået en myndighedsrolle overfor Østre Færge, uden at kommunen er tildelt beføjelser til at agere som myndighed. Kommunen bør derfor enten gives mulighed for at løfte myndighedsrollen, eller også bør administrationen af den private færgeoperatør fjernes fra kommunen. På den baggrund foreslår kommunen, at kriterierne for tildeling af tilskud revideres således, at det kommunale tilskud til færgens drift ikke påvirker størrelsen af det statslige tilskud negativt, og således at der tages hensyn til, hvordan tilskuddet konkret påvirker den samlede færgedrift til øer med mere end en færge.

Kalundborg Kommune (Sejerø og Nekselø) er af den opfattelse, at administrationen af tilskudsordningerne er meget formynderiske og tidskrævende. Set i administrationstimer er det voldsomt dyrt at administrere disse tilskud, og det kræver mange opringninger til ministeriet for at komme i mål. Det bekræfter efter kommunens opfattelse alle fordomme om offentlig administration.

Slagelse Kommune (Agersø og Omø) oplyser, at det er kommunens Ø-udvalg, der i høj grad er med til at fastlægge takster og perioderne for passagerordningen med udgangs-

punkt i oplæg fra administrationen og oplysninger om rådighedsbeløb. Det er ifølge kommunen ikke vanskeligt at administrere de to ordninger, om end der er megen administration forbundet med dem.

Lolland Kommune (Fejø, Femø og Askø) finder, at administrationen af begge ordninger er omfattende og beslaglægger et større antal arbejdstimer i administrationen. Især for passagerordningen er der ifølge kommunen et misforhold mellem det administrative arbejde og det relativt beskedne tilskud, som kan komme passagererne til gode i nogle få måneder om året. I Lolland Færgefart fastlægges perioderne for passagerordningen i samråd med kommunens Ø-kontaktudvalg.

Assens Kommune (Baagø) oplyser, at der er mindre udfordringer i forhold til billetsystemer. Pengene fordeles ligeligt med 50 pct. af normalbilletpris.

Faaborg-Midtfyn Kommune (Bjørnø, Lyø og Avernakø) finder, at der er administrative udfordringer i forhold til, at taksterne ændres flere gange om året. Kommunen ønsker derfor, at ordningen udvides til at gælde hele året. Kommunen anvender tilskudsmidlerne jævnt fordelt over hele den periode, hvor det er muligt at nedsætte taksterne, ligesom tilskudsmidlerne fordeles ligeligt mellem de forskellige billettyper. Af praktiske grunde er det lettest, hvis priserne ikke ændres hvert år. Kommunen håber, at der er forståelse for de udsving, der kan være i nogle år. Det virker ifølge kommunen modstridende, at jo mere ordningen bliver brugt til glæde for øerne, jo højere bliver taksterne.

Svendborg Kommune (Hjortø, Skarø og Drejø) finder, at tilskudsordningerne er langt mere tidskrævende at administrere end ø-kortordningen. Kommunen har bl.a. brugt en del tid på opfølgingsredegørelsen, da det har været vanskeligt at trække de nødvendige oplysninger. Efterhånden som kommunen har gjort sig nogle erfaringer, er systemerne tilrettet, så kommunen kan hente data til udarbejdelse af opfølgingsredegørelsen. Kommunen har valgt at give samme rabat i skuldersæsonen på alle billetgrupper på passagerområdet.

Langeland Kommune (Strynø) anfører, at ordningerne såvel i 2016 og 2017 har været nemme at administrere for færgepersonalet, men til gengæld har de givet problemer i forhold til dokumentation i opfølgingsredegørelsen. Administrationen af ordningen og udbetalingen af tilskuddet er ifølge kommunen præget af unødigt bureaukrati med bl.a. indhentning af særlig revisorerklæring på et tidspunkt af året, hvor kommunens regnskab endnu ikke er færdigt. I stedet bør revisionen af ordningen indgå i kommunens almindelige regnskabs- og revisionsproces. Passagerordningen er alene anvendt til at sænke passagerpriserne, da der har været et ønske om at undgå at belaste vejnettet på Strynø med flere biler.

Ærø Kommune (Ærø og Birkholm) finder det umuligt at overholde bestemmelsen for varebiler, idet der ingen kontrolmulighed er for at se, om en bil med delvis ret til erhvervskørsel overholder reglerne i forbindelse med den konkrete overfart. Tilskudsmidlerne til passagerer og biler mv. gives som nedsættelse fra de oprindelige priser til den eksakte landevejstakst i hele året, minus ca. 7 uger i sommerperioden. Kommunen har

selv givet tilskud til en forhøjelse af aldersgrænsen for billetter til børn, lavere børnetakster og pendlerpriser, der er lavere end prisen efter et landevejsprincip.

Haderslev Kommune (Aarø) oplyser, at perioder med takstnedsættelse er jævnt fordelt over hele året. Der er fordelt forholdsvis større tilskud til passagerer og lavere tilskud til biloverfart, mens cykler er gratis for at undgå for mange biler på øen. Ordningerne har givet øget administration svarende til 20 timer årligt samt udgifter til revisor.

Fanø Kommune oplyser, at det har været en udfordring for rederiet at ramme netop den procentsats for rabat, som udnytter den bevilgede ramme uden at overskride den. Rederiet ønsker en accept af, at der er en vis margin i forhold til den bevilgede ramme, uden at det skal tolkes som om, at der ikke er behov for den fulde bevilgede ramme. Rederiet har ved fastsættelse af taksterne for 2018 taget højde for en jævn fordeling af tilskudsmidlerne. Efter aftale med kommunen kan cykler medtages gratis året rundt, ligesom det er gratis at medtage campingvognen til Fanø uden for højsæsonen.

Aabenraa Kommune (Barsø) mener, at ordningerne er meget tidskrævende i forhold til de årlige opgørelser, spørgeskemaer, momsopgørelser, revision og opfølgning på eventuelle nye regler. Endvidere er det tidskrævende at fastsætte takster på grundlag af tilskuddene. Tilskudsmidlerne fordeles jævnt over hele året med undtagelse af sommerferieperioden, ligesom tilskudsmidlerne fordeles ligeligt på de enkelte transportmidler.

Horsens Kommune (Endelave) fremfører, at det er administrativt tungt på grund af, at alle solgte billetter skal revideres for at få tilskuddet.

Struer Kommune (Venø) er af den opfattelse, at de to ordninger er tilpas fleksible. Kommunen har været i god dialog med øens beboere og erhvervslivet, hvor man sammen har fundet de løsninger, som har tjent alle bedst muligt.

Norddjurs Kommune (Anholt) oplyser, at taksterne nedsættes med en ensartet procentsats for hele den tilladte periode. Satsen justeres, hvis det er nødvendigt for ikke at ramme for meget over/under det samlede tilskudsbeløb. Overfartslederen melder, at administrationen af de to ordninger er tidskrævende, hovedsageligt i forbindelse med opfølgingsredegørelserne og evalueringen.

Odder Kommune (Tunø) anfører, at der ingen problemer er med administrationen. Takster for personer, hunde og cykler er nedsat med 50 pct., dog ikke de 6 uger i højsæsonen.

Samsø Kommune har valgt en jævn fordeling af tilskudsmidlerne, således at der er faste lave priser hele året rundt, undtaget højsæsonen. Dette er gjort for, at kunderne kan gennemskue prisstrukturen og for ikke at skabe unødigt administration med beregning og indlæggelse af priser i bookingsystemet.

Hedensted Kommune (Hjarnø) finder, at administrationen af ordningerne er mærkbar for en lille færgefart uden administrative medarbejdere såvel i anvendt tid som i forbindelse med revisorpåtegning af indberetningerne. Færgeruten kører med fuld takst i

sommerferieperioden og med reducerede takster i den resterende del af året, nogenlunde jævnt fordelt over alle takster.

Skive Kommune (Fur) finder, at ordningen bl.a. andet indebærer mange beregninger, inden det bliver fastlagt, hvordan tilskuddet skal udnyttes, men at dette forhåbentlig kun har været opstartsvanskeligheder. Ordningen er administrativt krævende med opfølgingsredegørelser, revisionsopgørelser, beregninger af momskompensationer for moms af tilskuddet m.m. Der er gratis overfart for gående, busser, MC, knallerter, trailere, campingvogne og privatbiler. Perioderne fastlægges på et byrådsmøde i samarbejde med det lokale ø-råd.

Læsø Kommune tilkendegiver, at der ikke er væsentlige vanskeligheder med indrapporteringen af selve anvendelsen af tilskuddet, men at ordningen vedrørende særskilte momstilskud er temmelig omfangsrig, da den griber ind i selskabets forholdsmæssige momsberedning. Perioden med nedsættelse af takster er fordelt ligeligt over den periode, hvor der er mulighed for at nedsætte takster. Tilskuddene er ligeligt fordelt på samtlige de berørte billettyper.

Aalborg Kommune (Egholm) finder, at ordningerne i forhold til tilskuddets størrelse giver forholdsvis stor administration med udarbejdelse af redegørelser, ekstra spørgsmål i løbet af året m.m. Tilskudsmidlerne fordeles jævnt hen over året. Kommunen har valgt at nedsætte taksten for persontransporten, da det er lettest at administrere, og langt de fleste, som kommer til øen, er gående.

6. Erfaringer i forhold til anvendelsen af generelle ø-tilskud

Ærø Kommune (Ærø og Birkholm) fremfører, at i takt med, at man arbejder med at nedbringe udgifterne til færgedrift, kommer der nye tiltag, der kræver anlægsinvesteringer så som el-færge og landanlæg.

Haderslev Kommune (Aarø) oplyser, at afledt af de to tilskudsordninger er cykler gratis hele året, også i sommerferieperioden. Omsætningstab for den periode dækkes ind via de generelle tilskud. Der er sat ekstra overfarter ind i sejlplanen hele året. Desuden bliver det øgede brændstofforbrug samt øgede værftsudgifter dækket ind via det generelle tilskud.

Struer Kommune (Venø) tilkendegiver, at det generelle § 20-tilskud anvendes 100 pct. på færgefarten, og at kommunen stadigvæk bidrager med minimum 1/3 af driftsunderskuddet.

Norddjurs Kommune (Anholt), at kommunen i 2017 anvendte hele § 20-tilskuddet til at dække omkostninger forbundet med færgefarten. Det gjorde sig også gældende før indførelsen af de to tilskudsordninger.

Det fremgår af besvarelsen fra Samsø Kommune, at det generelle tilskud og tilskuddene til takstnedsættelser gives til Samsø Rederi som et samlet tilskud. De billigere billetter har medført en positiv effekt på rederiets indtægter, men rederiet afsætter samtidig en

del til markedsføring, så det kan også forklare høje vækstrater. Der er samtidig sparet på flere områder, herunder energi- og havneomkostninger, så mange faktorer spiller ind på rederiets samlede resultat. De billige færgebilletter har også medført flere omkostninger for kommunen, da de ekstra gæster har medført et øget behov for investeringer flere steder på Samsø, som ikke har været planlagte: Der er omkostninger til parkeringspladser flere steder på øen samt til etablering af flere toiletter.

Aalborg Kommune (Egå) tilkendegiver, at der er et driftsbudget på fægeområdet, som er en del større end § 20-tilskuddet. De to tilskudsordninger har ikke haft betydning for budgettet. Kommunens andel af det generelt forhøjede tilskud på 15 mio. kr. bruges i stort omfang til at lade børn og pensionister sejle gratis med færgen. Resten bruges til forbedringer for passagererne og tilskud til årskort til øboerne.

7. Andre erfaringer

Ærø Kommune tilkendegiver, at der er skabt en optimisme på øen, som gør, at iværksættere tør prøve kræfter med nye tiltag. Ærø er blevet en bryllups-ø, og der er eksempelvis startet et whisky- og rom destilleri, samt produktion af lakridskonfekt. Endvidere oplyser kommunen, at antallet af busrejser er øget med 20-25 pct., og antallet af campingvogne er øget med over 25 pct. Det øgede antal af biler, campingvogne og busser har ikke haft en negativ indflydelse på øen.

Fanø Kommune fremfører, at det i de kommende år vil være et indsatsområde at få begrænset biltrafikken på øen, fx ved etablering af flere parkeringspladser samt fokus på de offentlige transportmuligheder. Ifølge kommunen vil fokus på udvikling af bedre mulighed for cykelturisme og gratis cykeloverfart have en gavnlig virkning på biltrafikken således at forstå, at der måske ikke kommer færre biler med færgen, men at man bruger cykel og offentlig transport, mens man er på øen.

Aabenraa Kommune (Barsø) anfører, at da der kun er 2,5 km vej på øen, er der i forvejen stor fokus på at minimere unødigt kørende trafik. Denne udfordring er ikke blevet mindre. Ifølge kommunen har passagerer, der møder op i bil, ofte svært ved at forstå, at der er begrænsninger på mængden af overførte biler. Tilskudsordningen har ikke haft indflydelse på den erhvervsmæssige trafik.

Struer Kommune (Venø) tilkendegiver, at tilskudsordningen på passagerområdet med det begrænsede tilskud til kommunen ikke har afstedkommet takstændringer, som kan henføres til princippet i landevejsmodellen. Kommunen er dog meget glad for den fleksibilitet, som ordningen indebærer, således at kommunen i samarbejde med øen har kunnet iværksætte gratis sejlads i udvalgte perioder i stedet for en generel prisnedsættelse. På godsområdet er en generel lettere adgang til godstransport fremmende for erhvervslivet og fremtidigt byggeri på Venø.

Det fremgår af besvarelsen fra Odder Kommune (Tunø), at lavere færgetakster har betydet flere overførte biler, hvilket er til gene i forhold til ønsket om en bilfri ø.

Samsø Kommune finder, at der ikke er noget klart billede af, om rabatten på godset har nået slutkunden. Tilbagemeldingerne er, at mindre kunder ikke opnår nogen nævneværdig rabat, mens kunder, der køber hel-læs, har en betydelig bedre forhandlingssituation. Der opkræves stadig ø-tillæg af transportører og leverandører til Samsø. Ifølge kommunen er betegnelsen "kun levering til brofaste øer" stadig en standard i branchen.

Hedensted Kommune (Hjarnø) fremfører, at ordningerne ikke har påvirket livet negativt for de fastboende. Betydningen for den lettere godstransport, pakker m.m., er meget begrænset, idet håndgods oftest leveres til færgen på Snaptun-siden, så transportøren slipper for overfart. PostNord vil stoppe postudbringning på øen, men de vil dog aflevere post i en postkassesamling, der placeres tæt på færgelejet på Hjarnø.

Aalborg Kommune (Egholm) ønsker mulighed for at kunne anvende tilskuddet hele året og ikke kun i begrænsede perioder. Kommunen oplyser, at tilskuddet alene er anvendt til at nedsætte taksten for passagerer, og at beboerne på øen ikke ønsker biltrafikken forøget.

Bilag 6 Opgørelse af takstnedsættelse for passagerer udarbejdet af Sammenslutningen af Danske Småøer

Takstnedsættelser for passagerer

2018

Oplysningerne er indhentet via ø-repræsentanterne i maj 2018. Der tages forbehold for evt. fejl.

Note: Taksterne er angivet for en returbilletter

Periode: Der er opgivet det samlede antal uger i alt i løbet af 2018, hvor der er takstnedsættelser.
Fuld 'lav'sæson er: 26 uger (01.01.-29.06.18) + 20 uger (12.08.-31.12.18) = **46 uger**
(Jf. bekendtgørelsens § 3, stk 3: *Tilskuddet kan anvendes 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.*)

Ø-navn	Billetspriser	Voksen	Barn/pensionist	Cykel	Bil	Evt. andet (skriv hvad):	Periode, antal uger
AGERSØ	Normal pris (før nedsættelse)	53	27	27	140		
	Pris med takstnedsættelse	29	14	27	76		11
	Procentuel takstnedsættelse	45%	48%	0%	46%		
Landevejsprincippet	6 km	28			22		

Ø-navn	Billetspriser	Voksen	Barn/pensionist	Cykel	Bil	Evt. andet (skriv hvad):	Periode, antal uger
ANHOLT	Normal pris (før nedsættelse)	370	180	170	3200		
	Pris med takstnedsættelse	140	70	65	3200		46
	Procentuel takstnedsættelse	62%	61%	62%	0%		
Landevejsprincippet	104 km	153			383		

Ø-navn	Billetspriser	Voksen	Barn/pensionist	Cykel	Bil	Evt. andet (skriv hvad):	Periode, antal uger
ASKØ	Normal pris (før nedsættelse)	55	20	10	135		
	Pris med takstnedsættelse	40	15	5	95		17
	Procentuel takstnedsættelse	27%	25%	50%	30%		
Landevejsprincippet	14 km	38			52		

Kommentarer: Lolland færgefart nedsætter priserne for personer, personbiler, cykler, knallerter og busser

Ø-navn	Billetpriser	Voksen	Barn/pensionist	Cykel	Bil	Evt. andet (skriv hvad):	Periode, antal uger
AVERNAKØ	Normal pris (før nedsættelse)	120	85	30	190		
	Pris med takstnedsættelse	55	40	15	85		46
	Procentuel takstnedsættelse	54%	53%	50%	55%		
Landevejsprincippet	22 km	48			81		

Ø-navn	Billetpriser	Voksen	Barn/pensionist	Cykel	Bil	Evt. andet (skriv hvad):	Periode, antal uger
AARØ	Normal pris (før nedsættelse)	40	20	15	70		
	Pris med takstnedsættelse	20	10	0	50		46
	Procentuel takstnedsættelse	50%	50%	100%	29%		
Landevejsprincippet	2 km	23			7		

Kommentarer: Samme pris som i 2017 bortset fra bil, hvor normalpris var 60 kr.

Ø-navn	Billetpriser	Voksen	Barn/pensionist	Cykel	Bil	Evt. andet (skriv hvad):	Periode, antal uger
BARSØ	Normal pris (før nedsættelse)	46	23	30	136		
	Pris med takstnedsættelse	10	5	6	30		46
	Procentuel takstnedsættelse	78%	78%	80%	78%		
Landevejsprincippet	6 km	28			22		

Kommentarer: Der er flere takstnedsættelser på færgens billetter. Se mere på færgens hjemmeside:

Ø-navn	Billetpriser	Voksen	Barn/pensionist	Cykel	Bil u/fører	Evt. andet (skriv hvad):	Periode, antal uger
BAAGØ	Normal pris (før nedsættelse)	90	45/90	15	240		
	Pris med takstnedsættelse	45	22,50/45	7,5	120		25
	Procentuel takstnedsættelse	50%	50%	50%	50%		
Landevejsprincippet	14 km	38			52		

Kommentarer: De har overskredet budgettet iflg Ove her i foråret.

Ø-navn	Billetpriser	Voksen	Barn/pensionist	Cykel	Bil	Evt. andet (skriv hvad):	Periode, antal uger
BIRKHOLM	Normal pris (før nedsættelse)	70	35	30	Medtager ikke biler		
	Pris med takstnedsættelse					Ikke muligt at finde opl.	
	Procentuel takstnedsættelse						

Ø-navn	Billetpriser	Voksen	Barn	Cykel	Bil u/fører	Evt. andet (skriv hvad):	Periode, antal uger
BJØRNØ	Normal pris (før nedsættelse)	60	30	30	222		
	Pris med takstnedsættelse	20	10	10	-		45-46 uger
	Procentuel takstnedsættelse	67%	67%	67%	0%	Færgen medtager stort set ikke biler	
Landevejsprincippet	8 km	30			29		

Kommentarer: Hunde og barnevogne gratis. Alle passagerer gratis i maj og september i 2018. Ingen

Ø-navn	Billetpriser	Voksen	Barn/pensionist	Cykel	Bil	Evt. andet (skriv hvad):	Periode, antal uger
DREJØ	Normal pris (før nedsættelse)	110	60	25	220		
	Pris med takstnedsættelse	70	35	15	176		43
	Procentuel takstnedsættelse	36%	42%	40%	20%		
Landevejsprincippet	40 km	71			147		

Ø-navn	Billetpriser	Voksen	Barn/pensionist	Cykel	Bil	Evt. andet (skriv hvad):	Periode, antal uger
EGHOLM	Normal pris (før nedsættelse)	20	0	0	66		
	Pris med takstnedsættelse	14	0	0	66	Midler brugt til at nedsætte prisen på årskort: årskort bil 1: 2.500 kr. / bil 2: 1.500 kr.	Afhænger af hvor længe midlerne rækker.
	Procentuel takstnedsættelse	30%	-	-	0%		
Landevejsprincippet	2 km	23			7		

Ø-navn	Billetpriser	Voksen	Barn/pensionist	Cykel	Bil	Evt. andet (skriv hvad):	Periode, antal uger
ENDELAVE	Normal pris (før nedsættelse)	120	22	50	170		
	Pris med takstnedsættelse	60	11	50	170		11
	Procentuel takstnedsættelse	50%	50%	0%	0%		
Landevejsprincippet	34 km	64			125		

Kommentarer: Pensionister opnår 50 % rabat

Ø-navn	Billetpriser	Voksen	Barn/pensionist	Cykel	Bil	Evt. andet (skriv hvad):	Periode, antal uger
FEJØ	Normal pris (før nedsættelse)	55	20	10	210		
	Pris med takstnedsættelse	40	15	5	145		17
	Procentuel takstnedsættelse	27%	25%	50%	31%		
Landevejsprincippet	6 km	28			22		

Ø-navn	Billetpriser	Voksen	Barn/pensionist	Cykel	Bil	Evt. andet (skriv hvad):	Periode, antal uger
FEMØ	Normal pris (før nedsættelse)	85	20	10	215		
	Pris med takstnedsættelse	60	15	5	150		17
	Procentuel takstnedsættelse	29%	25%	50%	30%		
Landevejsprincippet	28 km	56			103		

Kommentarer: Lolland færgefart nedsætter i år priserne for personer, personbiler, cykler, knallerter og busser

Ø-navn	Billetpriser	Voksen	Barn/pensionist	Cykel	Bil	Evt. andet (skriv hvad):	Periode, antal uger
FUR	Normal pris (før nedsættelse)	20	0	0	120	Årskort til bil i 14 mnd = 2.500 kr.	
	Pris med takstnedsættelse	0	0	0	0		8
	Procentuel takstnedsættelse	100%	-	-	100%		
Landevejsprincippet	2 km	23			7		

Kommentarer: Der er gratis færge i 4 uger om foråret og 4 uger om efteråret.

Ø-navn	Billetpriser	Voksen	Barn/pensionist	Cykel	Bil	Evt. andet (skriv hvad):	Periode, antal uger
HJARNØ	Normal pris (før nedsættelse)	45	20	20	55		
	Pris med takstnedsættelse	30	10	10	35		45
	Procentuel takstnedsættelse	33%	50%	50%	36%		
Landevejsprincippet	2 km	23			7		

Kommentarer: Vi har reduceret alle billetgrupper nogenlunde lige meget, dog tilpasset til med 5 delelige satser. Vore priser er tur/retur.

Ø-navn	Billetpriser	Voksen	Barn/pensionist	Cykel	Bil	Evt. andet (skriv hvad):	Periode, antal uger
HJORTØ	Normal pris (før nedsættelse)	110	60	25	220		
	Pris med takstnedsættelse	70	35	15	176		43
	Procentuel takstnedsættelse	36%	42%	40%	20%		
Landevejsprincippet	30 km	59			110		

Ø-navn	Billetpriser	Voksen	Barn/pensionist	Cykel	Bil	Evt. andet (skriv hvad):	Periode, antal uger
LYØ	Normal pris (før nedsættelse)	120	85	30	190		
	Pris med takstnedsættelse	55	40	15	85		46
	Procentuel takstnedsættelse	54%	53%	50%	55%		
Landevejsprincippet	22 km	48			81		

MANDØ	Mandø har ingen færge og er endnu ikke blevet tildelt puljemidler.
--------------	--

Ø-navn	Billetpriser	Voksen	Barn/pensionist	Cykel	Bil	Evt. andet (skriv hvad):	Periode, antal uger
NEKSELØ	Normal pris (før nedsættelse)	80	45	0	Bilfri ø		
	Pris med takstnedsættelse	30	5	0			44
	Procentuel takstnedsættelse	63%	89%	0%			
Landevejsprincippet	8 km	30					

Ø-navn	Billetpriser	Voksen	Barn/pensionist	Cykel	Bil	Evt. andet (skriv hvad):	Periode, antal uger
OMØ	Normal pris (før nedsættelse)	96	48	43	252		
	Pris med takstnedsættelse	52	26	43	136		11
	Procentuel takstnedsættelse	46%	46%	0%	46%		
Landevejsprincippet	22 km	48			81		

Ø-navn	Billetpriser enkelt/retur	Voksen inkl. pensionist	Barn: 4-11 år	Cykel	Bil	Evt. andet:	Periode, antal uger
ORØ (HolbækFærgen)	Normal pris (før nedsættelse)	35/55	18/28	18/28	64/110		
	Pris med takstnedsættelse	20/30	0/0	0/0	35/60		46
	Procentuel takstnedsættelse	43/46%	100%	100%	45/46%		
Landevejsprincippet	12 km	28/36			22/44		

Kommentarer: Da der er to færger til Orø er taksterne angivet som enkelt/retur.

Ø-navn	Billetterpriser enkelt/retur	Voksen inkl.	Barn: 0-14 år	Cykel	Bil	Evt. andet:	Periode, antal uger
ØRØ (Østre Færge)	Normal pris (før nedsættelse)	28/50	0/0	12/20	54/100		
	Pris med takstnedsæt- telse	14/25	0/0	0/0	27/50		
	Procentuel takstned- sættelse	50%	-	100%	50%		
Landevejs- princippet	2 km	22/23			4/7		

Kommentarer: Da der er to færger til Orø er taksterne angivet som enkelt/retur.

Ø-navn	Billetterpriser	Voksen	Barn	Cykel	Bil	Evt. andet (skriv hvad):	Periode, antal uger
SEJERØ	Normal pris (før nedsættelse)	160	90	Gratis	220		
	Pris med takstnedsæt- telse	120	60	Gratis	220		46
	Procentuel takstned- sættelse	25%	33%	-	0%		
Landevejs- princippet	38 km	69			140		

Ø-navn	Billetpriser	Voksen	Barn/pensionist	Cykel	Bil	Evt. andet (skriv hvad):	Periode, antal uger
SKARØ	Normal pris (før nedsættelse)	110	60	25	220		
	Pris med takstnedsættelse	70	35	15	176		43
	Procentuel takstnedsættelse	36%	42%	40%	20%		
Landevejsprincippet	40 km	71			147		

Kommentarer: Der er en Ca 10% stigning fra 2017 til 2018 på næsten alle trin.

Ø-navn	Billetpriser	Voksen	Barn (6-11 år)	Cykel	Bil	Evt. andet (skriv hvad):	Periode, antal uger
STRYNØ	Normal pris (før nedsættelse)	80	40	40	150		
	Pris med takstnedsættelse	60	30	40	150		42,5
	Procentuel takstnedsættelse	25%	25%	0%	0%		
Landevejsprincippet	16 km	41			59		

Ø-navn	Billetpriser	Voksen	Barn/pensionist	Cykel	Bil	Evt. andet (skriv hvad):	Periode, antal uger
TUNØ	Normal pris (før nedsættelse)	192	96	80	ca 600		
	Pris med takstnedsættelse	98	50	40	240	Bilfri ø	46
	Procentuel takstnedsættelse	49%	48%	-	60%		
Landevejsprincippet	26 km	54			96		

Kommentarer: i uge 13. (25.3 - 2.4.) samt den 2.-3. 6.

Ø-navn	Billetpriser	Voksen	Barn/pensionist	Cykel	Bil	Evt. andet (skriv hvad):	Periode, antal uger
VENØ	Normal pris (før nedsættelse)	20	10	Gratis	95		
	Pris med takstnedsættelse	0	0	Gratis	0		1,5
	Procentuel takstnedsættelse	100%	100%	-	100%		
Landevejsprincippet	2 km	23			7		

Kommentarer: i uge 13. (25.3 - 2.4.) samt den 2.- 3. 6.

Takstnedsættelser for passagerer

STORE ØER

2018

Ø-navn	Billetpriser	Voksen	Barn/pensionist	Cykel	Bil - inkl. 9 personer*	Evt. andet	Periode, antal uger
FANØ	Normal pris (før nedsættelse)	45	25	Gratis	425		
	Pris med takstnedsættelse	35	20	Gratis	195		43
	Procentuel takstnedsættelse	22%	20%	-	54%		
Landevejsprincippet*	6 km.	28			92		

* Landevejsprincippet for biler er her udregnet som taksten for biler pr. sejlet km. plus taksten for personer ganget med 2,5 personer (da personer er inkluderet i biltaksten) i lighed med den måde ØIM opgør det på.

Ø-navn	Billetpriser	Voksen	Barn/pensionist	Cykel	Bil inkl. 7 personer*	Evt. andet	Periode, antal uger
LÆSØ	Normal pris (før nedsættelse)	280	140	80	1370		
	Pris med takstnedsættelse	120	80	80	500		44,5
	Procentuel takstnedsættelse	57%	43%	0%	64%		
Landevejsprincippet*	56	92			436		

* Landevejsprincippet for biler er her udregnet som taksten for biler pr. sejlet km. plus taksten for personer ganget med 2,5 personer (da personer er inkluderet i biltaksten) i lighed med den måde ØIM opgør det på.

Ø-navn	Billetpriser	Voksen	Barn/pensionist	Cykel	Bil inkl. 5 pers.*	Evt. andet	Periode, antal uger
SAMSØ (samsø-Hou)	Normal pris (før nedsættelse)	208	104	64	916		
	Pris med takstnedsættelse	104	64	34	410		45,5
	Procentuel takstnedsættelse	50%	38%	47%	55%		
Landevejsprincippet*	42	74			376		

* Landevejsprincippet for biler er her udregnet som taksten for biler pr. sejlet km. plus taksten for personer ganget med 2,5 personer (da personer er inkluderet i biltaksten) i lighed med den måde ØIM opgør det på.

Ø-navn	Billetpriser	Voksen	Barn/pensionist	Cykel	Bil	Evt. andet	Periode, antal uger
ÆRØ	Normal pris (før nedsættelse)	218	109	46	476		
	Pris med takstnedsættelse	82	41	30	170		41
	Procentuel takstnedsættelse	62%	62%	35%	64%		
Landevejsprincippet	40 km - gennemsnit af de 3 ruter	71			147		

www.oim.dk