

Indenrigs- og Sundhedsministeriet

Enhed: Kommunal og regional finansiering
Sagsbeh.: Jonas Falslev Jensen
Sagsnr.: 2025 - 5140
Dok. nr.: 339098
Dato: 13-05-2025

TALEPAPIR

Det talte ord gælder

28. maj 2025 kl. 13, Folketingets Udvalg for Landdistrikter og Øer
Taletid: ca. 15 minutter – Antal ord: 1145, max 1300

Samrådstale

Samrådsspørgsmål M

Vil ministeren give sin vurdering af, om § 20 tilskud til kommuner med mindre øer og § 21 a og b tilskuddene til nedsættelse af færgetakster i kommunerne på hhv. passager- og færgeområdet anvendes efter hensigten?

Samrådsspørgsmål N

Kan ministeren bekræfte, at landevejsprincippet er gennemført fra statens side, og at pengene hertil, som besluttet og gennemført i finanslovene, sendes til kommunerne, således at kommunerne har mulighed for at realisere landevejsprincippet i praksis, samt at ansvaret herfor ligger hos kommunerne?

Samrådsspørgsmål O

Hvilke udfordringer ser ministeren ift. færgedriften til de danske småøer indenfor ministerens ansvarsområde, og hvilke muligheder vurderer ministeren kan afhjælpe dem?

Vi går nu over til de tre spørgsmål M, N og O, som har en mere generel karakter.

Tak også for de spørgsmål.

Lad mig derfor starte med at sige, at jeg synes vi skal være forsigtige med at løfte en lokal kritik eller debat i en enkelt kommune op som et generelt problem.

Det er generelt mit indtryk, at kommunerne tager deres opgaver alvorligt - også færgedrift. For ø-færgerne er vigtige for bosætning og erhverv lokalt.

[Spørgsmål M]

Der spørges til en vurdering af, om tilskuddene til kommuner med mindre øer efter udligningslovens § 20 og tilskuddene til nedsættelse af færgetakster i kommunerne efter § 21 a og b anvendes efter hensigten.

Lad mig starte med tilskuddene til nedsættelse af færgetakster.

I 2025 yder Indenrigs- og Sundhedsministeriet et samlet tilskud på ca. 200 millioner kroner til nedsættelse af færgetakster for passagerer, biler og godstransport.

Formålet med ordningerne efter udligningslovens § 21 a og 21 b, er gennem tilskud til kommunerne til nedsættelse af færgetakster, at understøtte bosætning, turisme og erhvervsudvikling i de danske øsamfund.

Kommuner, der modtager tilskud efter § 21 a, skal hvert år indberette en redegørelse til Indenrigs- og Sundhedsministeriet. Her skal kommunerne redegøre for, at midlerne er anvendt til at nedsætte færgetakster for godstransport til og fra øer og for evt. uforbrugte midler.

For dette tilskud gælder en grænse (på 80 pct.) for, hvor meget taksterne kan nedsættes på godstransport. Og uforbrugte tilskudsmidler et år kan anvendes til at nedsætte færgetakster (også for passagerer) i det efterfølgende år.

Det skal sikre, at tilskudsmidler kommer ud at arbejde og ikke går tabt, selvom de af den ene eller anden grund ikke er anvendt i indeværende år.

På samme måde skal kommuner, der modtager tilskud til nedsættelse af færgetakster for passager efter § 21 b, redegøre for, at dette tilskud er anvendt til formålet.

Her gælder også, at uforbrugte tilskudsmidler kan anvendes til at nedsætte færgetakster for passagerer det efterfølgende år.

For begge færgetilskud gælder, at kommunerne i redegørelserne over for ministeriet har bekræftet at tilskuddene anvendes til formålet.

Indenrigs- og Sundhedsministeriet yder også generel finansiering til kommunerne gennem tilskuds- og udligningssystemet, og herunder et særligt tilskud til kommuner med mindre øer efter udligningslovens § 20.

§ 20- tilskuddet er begrundet i de særlige udgifter, der er forbundet med at have en eller flere mindre øer som en del af kommunen, herunder til færgedrift.

Tilskuddet udgør samlet 135,6 mio. kr. for 2025.

For kommuner med mindre øer, der modtager tilskud efter § 20, følger det af en bekendtgørelse, at kommunen skal redegøre for en mindre del af tilskuddet. Det omhandler kommunens andel af en forhøjelse af tilskuddet fra og med tilskudsåret 2014, som skal anvendes på færgeområdet [ca. 17 mio. kr. i 2025].

Da det er et generelt tilskud begrundet i merudgifter til øer, er der herudover ikke en opfølgning på kommuners anvendelse af tilskuddet.

Det er kommunen, der vurderer, hvordan tilskuddet nærmere prioriteres til at dække merudgifter til fx hjemmehjælp, skole eller ekstra færgeafgange ift. øerne.

Det skal også fremhæves, at kommuner herudover kan prioritere fra øvrige generelle indtægter fra skatter og tilskuds- og udligningssystemet til bl.a. at dække udgifter til kommunale færger.

[Spørgsmål N]

Jeg vil nu gå videre til spørgsmålet om, hvorvidt landevejsprincippet er gennemført fra statens side.

Landevejsprincippet indebærer som bekendt, at prisen for at sejle med færge er den samme som at køre den samme afstand på landevej.

For kommunerne er tilskuddet til nedsættelse af færgetakster på passagerområdet (§ 21 b) fastsat, så kommunerne har mulighed for at nedsætte taksterne svarende til et landevejsprincip i 46 af årets 52 uger. Altså hele året undtagen 6 uger, som svarer til højsæsonen for turisme i sommerperioden.

Med finansloven for 2024 er afsat yderligere 51 millioner kroner til nedsættelse af færgetakster for passagerer med henblik på et fuldt landevejsprincip i 2024-2027.

Vilkår, størrelse og fordeling af færgetilskud er baseret på flere politiske aftaler gennem tiden.

Udmøntningen af de ekstra 51 millioner fra 2024-2027 følger således også disse aftaler.

Da passagertilskuddet blev indført i 2016 fremgik det af lovbemærkningerne, at takstnedsættelsen skulle ske med udgangspunkt i billetstrukturen for den enkelte færgerute, og at beslutningen om fordeling af tilskud på de forskellige billettyper skulle træffes lokalt.

Det er kommunerne, der står for den nærmere udmøntning af tilskuddene, herunder den nærmere tilrettelæggelse af billetstruktur mv.

De enkelte kommuner og øer har forskellige behov og præferencer, som det skal være muligt for kommunerne at tage hensyn til i den nærmere udmøntning af færgetilskuddene.

Indenrigs- og Sundhedsministeriet har i 2022 gennemført en evaluering af færgetilskudsordningerne, hvor der er fulgt op på, om ordningerne levede op til formålet.

Evalueringen tager udgangspunkt i ordningernes tre overordnede formål:

- 1) At styrke bosætningen på øerne
- 2) Fremme turisme og
- 3) Understøtte erhvervsudviklingen på øerne.

Evalueringen viser, at ordningerne har levet op til disse formål og således har understøttet udviklingen på øerne.

Eksempelvis fortæller flere kommuner, at tilskuddene har haft en positiv eller neutral effekt på bosætning – enten ved at fastholde beboere eller tiltrække nye.

Antallet af passagerer er ifølge evalueringen steget med 27 pct. fra 2016 til 2021 – svarende til 1,3 millioner flere passagerer årligt.

Der har også været vækst i turisme og en positiv effekt for erhvervslivet.

Det ses afspejlet i øget godstransport. Tilskuddet har således imødegået højere omkostninger ved fragt til og fra øerne og dermed styrket virksomhedernes konkurrenceevne.

Flere kommuner har til evalueringen også rapporteret, at lokale virksomheder er udvidet pga. godstilskuddet.

[Spørgsmål O]

Der spørges endelig til, hvilke udfordringer jeg ser ift. færgedriften til de danske småøer inden for mit ansvarsområde.

Jeg kan starte med to mindre punkter vedrørende færgetilskud, som føromtalte evaluering pegede på, og som vi har arbejdet med.

For det første var tilskudsordninger blevet komplekse og administrativt tunge – både for kommuner og operatører. For det andet oplevede nogle øer begrænset fleksibilitet i brugen af tilskuddene, for eksempel på grund af regler om perioder og takststruktur.

Derfor indførte vi fra regnskabsåret 2024 en forenkling af reglerne, så administrationen blev lettere og lokal tilpasning blev nemmere.

Vi har med indfasningen af det fulde landevejsprincip fra 2024 også gjort det mere fleksibelt at anvende tilskuddet og sikret, at det kan bruges hele året.

Selvom kommunernes opgaveløsning understøttes økonomisk, er det ikke en let opgave at balancere økonomi og serviceniveau.

Det gælder på flere områder, som kommunerne løser, og det gælder også på færgeområdet. Hvert opgaveområde har sine egne udfordringer og kræver prioritering.

Øerne er forskellige, og udviklingen kan føre til ændrede behov lokalt ift. færgedriften. Vi må også anerkende, at det lokalt er forbundet med store og svære beslutninger, når der skal investeres i nye færges.

Tak for ordet – jeg ser frem til jeres spørgsmål.
