

Enhed ADMPO	Baggrundspapir vedr. initiativet om lavere færgetakster
Sagsbehandler mb	Regeringen har som led i Vækstpakken 2015 fremlagt en række udkantsinitiativer, der skal skabe bedre vilkår for at bo og arbejde i land- og yderkommuner, herunder forslag om lavere færgetakster for passagerer og biler mv. og en erstatningsfærge til Bornholm.
Koordineret med	
Sagsnr. 2015 - 315	Regeringen har afsat en ramme på 60 mio. kr. i 2016 og 133 mio. kr. årligt fra 2017 til forslaget om lavere færgetakster.
Doknr. 232507	Forslaget om lavere færgetakster tager afsæt i Økonomi- og Indenrigsministeriets analyse af konkurrencemæssig ligestilling af små øer og ø-kommuner, som blev offentliggjort i marts 2015. Analysen indeholder beregninger af omkostninger ved at gennemføre et såkaldt landevejsprincip, dvs. princippet om at have samme pris for at sejle med færgen som at køre en tilsvarende strækning på landevej.
Dato 21-05-2015	<p>Regeringens forslag om lavere færgetakster tager udgangspunkt i den model, hvor omkostningerne ved et landevejsprincip er beregnet til 181 mio. kr., ekskl. Fanø-ruten. Udgangspunktet for denne model er, at der betales for bil og hver enkelt person særskilt. Der er i de økonomiske beregninger lagt til grund, at der for hver passager betales 1,27 kr. og for biler 3,62 kr. pr. sejlet kilometer.</p> <p>Regeringens forslag er baseret på en tilpasning af modellen. For det første er regeringens model afgrænset til ikke at omfatte højsæsonen forstået som skolernes sommerferie (6 uger). For det andet er beregningerne foretaget med en fast grundpris på 20 kr. pr. passager for en returbillet.</p> <p>Desuden er Fanø-ruten indarbejdet i regeringens model. Fanø-ruten indgik ikke i beregningerne i færgerapporten.</p> <p>De samlede omkostninger ved forslaget om lavere færgetakster kan herefter beregnes til 133 mio. kr. årligt svarende til den afsatte ramme. Beløbet er udtryk for differencen mellem de nuværende billetindtægter (oplysninger for 2013) og de lavere billetindtægter, som ville være resultatet, hvis den standardberegning af billetpriserne, der er beskrevet ovenfor, lægges til grund.</p> <p>Forslaget om at holde højsæsonen udenfor ordningen skal dels ses som en målrettet forsøg på at understøtte en udvidelse af turistsæsonen udenfor højsæsonen, dels vil det tjene til at undgå, at der kan opstå kapacitetsproblemer i en periode, hvor turiststrømmen typisk er stor.</p> <p>Indregningen af en grundpris på 20 kr. på passagerbilletter tager afsæt i, at billetprisen på nogle meget korte ruter bliver så lav, at omkostningerne ved at opkræve betalingen overstiger billetprisen. Forslaget har hentet inspiration fra en ordning i Skotland.</p>



Der udestår et væsentligt arbejde i forhold til, hvorledes forslaget i praksis kan implementeres. Færgeområdet er meget komplekst, fordi færgedriften på de enkelte ruter er tilrettelagt meget forskelligt, hvilket bl.a. giver sig udslag i mange forskellige billettyper. KL og ekspertise på færgeområdet vil blive inddraget i overvejelserne om ordningens nærmere gennemførelse i forhold til de ikke-statslige ruter.

Fordelingen af tilskud vil ske på grundlag af gennemsnitlige omsætningstal og passagerantal for perioden 2012-14.

Desuden vil der være behov for at undersøge eventuelle statsstøtteretlige aspekter.

Samlet set betyder implementeringsudfordringerne, at der realistisk kan stiles efter ikrafttræden efter sommerferien 2016.

For de ikke-statslige ruter vil der være en lovgivningsproces. For de statslige ruter til Bornholm og Samsø vil billetnedsættelserne ske på en måde, der er i overensstemmelse med de eksisterende billetstrukturer på disse ruter. Gennemførelsen af nedsættelserne vil desuden bero på en konkret forhandling med operatøren på ruterne, for så vidt angår de eksisterende kontrakter. Udmønningen, for så vidt angår Bornholm, vil endvidere ske under hensyntagen til Aftalen om Den fremtidige færgebetjening på Bornholm af 11. december 2014.

Det bemærkes, at regeringen særskilt har foreslået at afsætte 30 mio. kr. til en reservefærge til Bornholm.

Prisnedsættelsen på de enkelte ruter vil variere afhængigt af sejlafstanden, prisstrukturen og det nuværende prisniveau på de enkelte ruter. Det bemærkes, at kommunerne efterspørger lokal handlefrihed til at kunne tilrettelægge en ordning ud fra lokale prioriteringer, bl.a. om fordelingen af prisnedsættelser på de enkelte billettyper.

Tilskuddet til nedsættelse af færgetakster for passagerer og biler vil være øremærket. Det indebærer, at det vil være nødvendigt med opfølgning på anvendelsen af tilskuddet. Opfølgningen vil blive tilrettelagt således, at der opstår færrest mulige administrative omkostninger både for kommunerne og for staten. Tildeling af tilskud vil være betinget af, at kommunen på tilfredsstillende vis kan godtgøre, at tilskuddet i det forudgående kalenderår er anvendt efter formålet.

Den nærmere tilrettelæggelse af ordningen vil kunne hente inspiration fra godsområdet, hvor der ydes øremærkede tilskud til nedsættelse af billetpriser, men uden at stille detaljerede krav til den lokale tilrettelæggelse af ordningen.