Transportministeriet

NOTAT

11. juni 2025
2024-5452

Landevejsprincippet

Landevejsprincippet er en teoretisk beregningsmetode for passagertransport, der er udviklet og reguleret ved bekendtgørelse i regi af Indenrigs- og Sundhedsministeriet til brug for fastlæggelse af kommuners tilskudsbehov til færgedrift.

Den grundlæggende reference i landevejsprincippet er: Hvad ville det teoretisk beregnet koste, hvis passagerer på en given rute skulle transportere sig ad vej til den pågældende ø i stedet for at sejle.

Den teoretiske pris for at transportere sig ad vej beregnes ved, at hver af de enkelte passagerkategorier - passagerer, personbiler, busser, campingvogne, motorcykler, cykler og autocampere får tildelt en kilometersats, som herefter ganges med antallet af årlige transporter i den pågældende kategori og med den konkrete faktiske distance fra fastlandet til øen målt i km.

Det giver et samlet tal, som er den teoretiske pris, der ville gælde for passagerne, hvis de kunne bruge en vej til den pågældende ø og ikke færgen.

Dette samlede tal holdes herefter op mod de faktiske årlige gennemsnitlige priser for de samme passagerkategorier - passagerer, personbiler, busser, campingvogne, motorcykler, cykler og autocampere - på den pågældende færgerute. Også her beregnes således et samlet tal for, hvad det årligt koster for de pågældende transporter på ruten.

Sammenligningen mellem det samlede årlige tal beregnet efter landevejsprincippet og de faktiske årlige tal for billetudgifterne for passagererne giver svar på, om priserne på rutens passagerbilletter er højere, end de vil være, hvis man lægger landevejsprincippet til grund.

Hvis omsætningen på passagerbilletter *er større end* omsætningen efter landevejstaksterne *så* er landevejsprincippet *ikke opfyldt*. I denne situation er billetterne således alt andet lige dyrere, end de ville være, hvis landevejsprincippet var gældende.

Hvis omsætningen på passagerbilletter *er mindre end* omsætningen efter landevejstaksterne, *så* er landevejsprincippet *mere end opfyldt*. I denne situation er billetterne således alt andet lige billigere, end de ville være, hvis landevejsprincippet var gældende.

De statsligt finansierede ruter er ikke omfattet af Indenrigs- og Sundhedsministeriets regler for de kommunale ruter. Blandt andet for at fastholde en form for beregningsmæssig konsistens på tværs af alle indenrigsfærgeruter har Transportministeriet løbende benyttet beregningsmetoden.

En beregning, som Transportministeriet foretog i 2023 af tilskudsbehovet for færgebetjeningen af Bornholm, viste, at den beregnede årlige omsætning var 78 mio. kr. mindre end omsætningen, hvis passagerbilletterne skulle afregnes efter landevejstakster.

Landevejsprincippet for Bornholm er således mere end opfyldt i henhold til den gældende beregningsmetode.

På trods af, at landevejsprincippet, for færgebetjeningen af Bornholm, er opfyldt, modtager ruten alligevel hvert år midler fra Aftale om Vækst og udvikling i hele Danmark (2016) og Aftale om Finansloven 2017 på linje med en række andre danske indenrigsfærgeruter.

Midlerne var forudsat anvendt til at nedsætte taksterne og dermed tilstræbe at implementere landevejsprincippet. For Bornholm anvendes midlerne i stedet på andre områder efter ønske fra det bornholmske trafikkontaktråd. Konkret er de brugt til at tilføje en ekstra frekvens på minimums- og lavkapacitetsdage, så færgen, året rundt sejler fire daglige afgange, samt til billetprisreduktioner på pendlerbilletter.

Hvis midlerne var blevet anvendt til billetprisreduktioner, ville den beregnede årlige omsætning have været 133 mio. kr. mindre end omsætningen, hvis passagerbilletterne skulle afregnes efter landevejstakster.