

Notat vedrørende ejerskabsmodeller og finansiering for Grenaa-Anholt Færgefart

1.	INDLEDNING	2
2.	KONKLUSION	2
2.1	Ejerskabsmodeller	2
2.2	Finansiering	3
3.	FÆRGEFART SOM KOMMUNAL OPGAVE	4
4.	EJERSKABSMODELLER	4
4.1	Generelt om kommunal deltagelse i selskabsform	4
4.2	Lovhjemmel	5
4.2.1	Færgefartsloven	5
4.2.2	Havneloven	6
4.3	Kommunalfuldmagten	7
4.3.1	Sammenfatning vedrørende etablering af selskab til varetagelse af færgedrift i henhold til kommunalfuldmagten	8
4.4	Delkonklusion vedrørende ejerskabsmodeller	8
5.	FINANSIERING	9
5.1	Generelt	9
5.2	Lån og leasing	9
5.2.1	Deponeringspligt	9
5.2.2	KommuneKredit	10
5.3	Tilskud	10
5.3.1	Tilskud til anskaffelse af færge	10
5.3.2	Driftstilskud	12
6.	EJERSKABSMODELLER FOR ANDRE FÆRGERUTER	13
7.	DRIFT OG UDBUD	14

1. INDLEDNING

Nærværende notat har til formål at belyse de forskellige ejerskabsmodeller for Norddjurs Kommunes drift af Grenaa-Anholt Færgefart, herunder det juridiske grundlag og rammerne for kommunalt engagement i færgedrift, jf. afsnit 2 og 3 nedenfor.

Notatet vil endvidere redegøre for de potentielle finansieringsformer, både i forhold til anlægsudgifterne og de efterfølgende driftsudgifter, jf. afsnit 4 nedenfor.

Modeller for ejerskab sammenlignes herefter med andre danske færgeruter, som driftes af kommuner, jf. afsnit 5 nedenfor.

Endelig beskrives i afsnit 6 kort reglerne for kommunens eventuelle kontraktindgåelse vedrørende driften af Anholtfærgen.

2. KONKLUSION

2.1 Ejerskabsmodeller

Kommuner kan som udgangspunkt ikke udskille en opgave og dertil knyttede kommunale midler i et selvstændigt selskab og samtidig bevare rådigheden over opgavevaretagelsen, idet kommunalbestyrelsen herved ville bringe sin virksomhed uden for reglerne i styrelseslovgivningen mv.

En kommune kan alene varetage sine kommunale opgaver i selskabsform, 1) når opgavevaretagelsen i selskabsform har udtrykkelig hjemmel i lov, eller 2) når opgavevaretagelsen i selskabsform kan ske inden for kommunalfuldmagtens rammer herfor.

Vores undersøgelser viser, at der ikke er hjemmel i lovgivningen til, at Norddjurs Kommune kan udskille driften af Anholt Færgen i et selvstændigt selskab ejet af kommunen. I forhold til muligheden for at stifte et selskab med hjemmel i kommunalfuldmagten er det bl.a. et krav, at kommunen ikke får bestemmende indflydelse i selskabet, og det er således en forudsætning for et sådant selskab, at kommunen kan tiltrække andre selskabsdeltagere i form af andre kommuner eller private investorer. Da regnskabet for Anholt Færgen imidlertid viser, at færgedriften er underskudsgivende, og efter det oplyste sandsynligvis ikke vil kunne drives kommercielt, vil det formentlig blive meget vanskeligt at tiltrække øvrige selskabsdeltagere. På denne baggrund er det vores vurdering, at uanset at der består en teoretisk mulighed for at etablere et selskab til varetagelse af færgedriften med hjemmel i kommunalfuldmagten, så består denne mulighed ikke i realiteten.

Da det således ikke vurderes muligt at udskille færgedriften til varetagelse i et selskab, vurderes det, at færgedriften mest hensigtsmæssigt kan organiseres som en produktionsenhed (p-enhed) direkte under Norddjurs Kommunes CVR-nummer. Færgedriften vil med denne løsning fortsat være underlagt fuld kommunal kontrol, ligesom færgedriften indgår i den kommunale økonomi. Denne model er også den mest anvendte organisationsmodel for færgedrift, når der skeles til de øvrige, kommunalt drevne færger.

Uanset at en selskabsgørelse af færgedriften synes vanskelig, hindrer det ikke, at Norddjurs Kommune kan vælge at udlicitere færgedriften til en privat driftsoperatør frem for at drive færgen ved egne ansatte. Ved indgåelse af en sådan driftsaftale er Norddjurs Kommune underlagt reglerne i udbudsloven, men dog således at hvis kontraktværdien ikke overstiger ca. 1,6 mio. kr., er kommunen underlagt lempelige udbudsregler, der alene foreskriver, at Norddjurs Kommune skal foretage indkaldelse af interessetilkendegivelser.

2.2 Finansiering

Som en konsekvens af, at det, jf. ovenfor, ikke vurderes realistisk at tiltrække private investeringer i Anholt Færgen, vil anskaffelse og drift af en ny færge skulle finansieres af Norddjurs Kommune selv. Denne finansiering kan ske gennem lån eller leasing, statslige tilskud og potentielle EU-tilskud.

Norddjurs Kommune kan optage lån eller indgå leasingaftaler til indkøb af en ny færge uden at der herved aktualiseres en deponeringspligt, idet der i henhold til lånebekendtgørelsen består en automatisk låneadgang til udgifter vedrørende udskiftning, nybygning og renovering af færger på Anholt-Grenaa-ruten.

Norddjurs Kommune har på lige fod med private virksomheder mulighed for at optage lån hos pengeinstitutter, men kommunen har yderligere den mulighed at optage lån hos KommuneKredit, der som udgangspunkt vil kunne tilbyde en mere attraktiv finansiering end et almindeligt pengeinstitut. KommuneKredit tilbyder både lån og leasing, og har også tidligere finansieret tilsvarende færgeprojekter til andre kommuner.

Nationalt findes der en række statslige tilskudspuljer, og der har også tidligere været uddelt puljer specifikt til grøn omstilling af indenrigsfærger. På nuværende tidspunkt er der dog ikke aktuelt igangværende tilskudspuljer, der er helt oplagte i forhold til det konkrete projekt. Norddjurs Kommune anbefales dog at holde øje med de statslige tilskudspuljer.

I EU-regi findes også en række forskellige fonde og programmer, hvoraf der særligt skal gøres opmærksom på Den Europæiske Fond for Regionaludvikling (ERFU) og Horizon Europe. I forhold til det konkrete projekt vurderes der dog ikke aktuelt at være nogen relevant støtteordning.

Norddjurs Kommune er endvidere berettiget til årlige tilskud til driften af færgeruten til Anholt i medfør af udligningsloven, hvilke tilskud kommunen også allerede tildeles.

3. FÆRGEFART SOM KOMMUNAL OPGAVE

Udgangspunktet er, at en kommune ikke må udøve erhvervsvirksomhed, hvilket gælder, uanset om aktiviteten sker i kommunalt regi eller gennem et kommunalt aktieselskab. Det følger af reglerne om kommunalfuldmagten, som på baggrund af bl.a. principielle og konkurrencemæssige hensyn foretager en afgrænsning af, hvilke opgaver der henhører under henholdsvis den private sektor og den offentlige sektor.

I henhold til kommunalfuldmagtsreglerne er der imidlertid nogle områder, hvor der anses at være sådanne særlige hensyn, enten til det kommunale fællesskabs behov eller almindelige samfundsmæssige interesser, at det ovenfor nævnte forbud mod kommunal erhvervsvirksomhed gennembrydes. Dette er bl.a. tilfældet for færgedrift. Kommuner kan således etablere og drive færgetrafikforbindelser, når kommunen har en særlig interesse i at opretholde en sådan forbindelse for derved at sikre de kollektive trafikforbindelser i eller til og fra kommunen.

Kommunernes adgang til at forestå færgedrift blev endvidere lovfæstet med vedtagelsen af Lovbekendtgørelse om færgefart af 27. august 2008 ("Færgefartsloven"), hvor lovens § 2, stk. 1 giver staten og kommuner lovhjemmel til at drive færgeruter, når der foreligger en samfundsmæssig interesse heri. Færgefartslovens § 2, stk. 1 har således følgende ordlyd:

"Staten og kommuner kan drive færgeruter med henblik på at sikre en effektiv opfyldelse af samfundets behov for drift af færgeruter uden at foretage udbud."

4. EJERSKABSMODELLER

4.1 Generelt om kommunal deltagelse i selskabsform

En kommunalbestyrelse kan normalt ikke udskille en opgave og dertil knyttede kommunale midler i et selvstændigt aktieselskab mv. og samtidig bevare rådigheden over opgavevaretagelsen.

I en af sine ledende udtalelser om emnet har Indenrigs- og Sundhedsministeriet formuleret retsopfattelsen således:

*”Efter den kommunale styrelseslovs § 2, stk. 1, skal en kommunes anliggender styres af kommunalbestyrelsen. Dette indebærer, at opgaver, som efter lovgivningen skal varetages i kommunalt regi, samt opgaver som en kommune har valgt selv at varetage, skal varetages under kommunalbestyrelsens ansvar efter reglerne i den kommunale styrelseslov og i øvrigt efter de regler, der gælder for kommunal forvaltning, jf. navnlig offentlighedsloven og forvaltningsloven. I styrelseslovens § 60 om kommunale fællesskaber er der endvidere særlige regler for flere kommuners varetagelse af en opgave. **En kommunalbestyrelse kan således normalt ikke udskille en opgave og dertil knyttede kommunale midler i et selvstændigt selskab og samtidig bevare rådigheden over opgavevaretagelsen, idet kommunalbestyrelsen herved ville bringe sin virksomhed uden for reglerne i styrelseslovgivningen mv.**” (min fremhævelse)*

En kommune kan således alene varetage sine kommunale opgaver i selskabsform, 1) når opgavevaretagelsen i selskabsform har udtrykkelig hjemmel i lov, eller 2) når opgavevaretagelsen i selskabsform kan ske inden for kommunalfuldmagtens rammer herfor.

4.2 Lovhjemmel

For at Norddjurs Kommune kan etablere/deltage i et helt/delvist kommunalt ejet selskab, der skal forestå færgedrift, kræver det lovhjemmel, idet der er tale om en afvigelse fra udgangspunktet om, at kommuner skal bevare rådigheden over opgavevaretagelsen.

I nedenstående afsnit vil det relevante retsgrundlag i form af færgefartsloven og havneloven blive belyst.

4.2.1 Færgefartsloven

Som beskrevet ovenfor i afsnit 2 findes kommunernes hjemmel til at forestå færgedrift i Færgefartslovens § 2, stk. 1. Loven fastsætter de nærmere rammer i forbindelse med det offentliges engagement i færgedrift og tilsigter at fastlægge rammerne for en effektiv færgedrift.

Loven giver kommuner adgang til at *drive* færgeruter, og loven indeholder generelle regler for, hvordan færgedriften skal tilrettelægges, herunder regler om kommunernes indgåelse af aftaler med andre om betaling for varetagelsen af færgedrift, meddelelse af eneret til færgedrift mv.

Færgefartsloven udtaler sig derimod ikke om kommuners adgang til at udskille driften af færgeruter i et selskab, og loven indeholder dermed ikke den krævede, udtrykkelige hjemmel for kommuner til at etablere og forestå færgedrift i et selvstændigt selskab.

4.2.2 *Havneloven*

Havneloven hjemler adgang til, at en havn kan etableres som et helt eller delvist kommunalt ejet aktieselskab, og havneloven tillader således, at kommuner kan udskille havneaktiviteter til et selvstændigt selskab, uanset at den pågældende kommune herved samtidig bevarer rådigheden over opgavevaretagelsen via sit ejerskab til selskabet, jf. havnelovens § 6, stk. 1, nr. 4.

Det er på denne baggrund relevant at afklare, hvilke aktiviteter en havn organiseret som et kommunalt ejet aktieselskab kan varetage, herunder om kommunen i regi af et sådant havneselskab kan forestå færgedrift.

Alle havne kan – uanset organisationsform – forestå følgende aktiviteter, jf. havnelovens § 6a:

- 1) forestå drift og anlæg af havneinfrastruktur, herunder af dækkende værker, kajer og havnebasiner,
- 2) udleje arealer og eksisterende bygninger på havnen til private virksomheder på markedsvilkår og
- 3) indgå i samarbejde med andre havne om drift og udvikling af havnens infrastruktur, bygninger og faciliteter og om indkøb af varer og tjenesteydelser

Herudover kan havne organiseret som helt eller delvist ejede kommunale aktieselskaber varetage følgende aktiviteter, jf. havnelovens § 10, stk. 4:

- 4) udføre skibsrelaterede hjælpetjenester,
- 5) udnytte overskydende kapacitet i havnens materiel til at sælge tjenester til havnens brugere,
- 6) eje og drive bygninger og anlæg, der servicerer havnens brugere,
- 7) eje og drive bølge- og vindenergianlæg og sælge overskudsproduktion herfra og
- 8) i øvrigt udøve aktiviteter, der understøtter brugen af havnen og søtransport.

Som det fremgår, er drift af færgeruter ikke udtrykkeligt nævnt som en lovlig aktivitet, men havnene kan dog *"eje og drive bygninger og anlæg, der servicerer havnens brugere"* og *"udøve aktiviteter, der understøtter brugen af havnen og søtransport"*, hvilket potentielt kunne fortolkes som en ret til at forestå færgedrift.

Af forarbejderne til loven fremgår imidlertid udtrykkeligt, at bestemmelserne ikke åbner op for, at de kommunale aktieselskabshavne kan drive al mulig erhvervsmæssig aktivitet, og herunder nævnes eksempelvis drift af vognmandsvirksomhed, skibsmæglervirksomhed, spedition eller kommercielle skibsruter.

Det vurderes derfor på denne baggrund, at havnes driftsområder ikke kan udvides til at omfatte aktiviteter som færgefart. Det er således vurderingen, at heller ikke havneloven indeholder hjemmel til, at færgedriften kan foretages af kommunen via en kommunal aktieselskabshavn.

4.3 Kommunalfuldmagten

Det er i den kommunale tilsynspraksis accepteret, at kommuner med hjemmel direkte i kommunalfuldmagten kan udskille kommunale opgaver i et selskab. Der opstilles efter denne praksis fire betingelser for kommunal deltagelse i en sådan privatretlig selskabsdannelse:

- 1) Kommunen må ikke bevare rådigheden over opgavevaretagelsen – dvs. kommunen må ikke opnå bestemmende indflydelse i selskabet.
- 2) Selskabet må udelukkende varetage opgaver, som den deltagende kommune selv lovligt kunne varetage.
- 3) Selskabet må ikke have et egentligt erhvervsøkonomisk formål.
- 4) Lovgivningen må ikke være til hinder for, at opgaven udføres uden for det kommunale system.

Ad 1 – Forbud mod kommunens bestemmende indflydelse i selskabet

Forbuddet mod bestemmende indflydelse indebærer, at kommunen ikke må have stemmeflertal på generalforsamlingen eller udpege flertallet af bestyrelsens medlemmer. Forbuddet indebærer derfor også, at kommunen ikke kan være enejer af selskabet, idet kommunen maksimalt må råde over 50% af aktiekapitalen/stemmerettighederne.

Det er med andre ord en forudsætning for at kunne varetage en kommunal opgave i selskabsform, at kommunen kan tiltrække andre – private eller andre offentlige myndigheder – til deltagelse i selskabet.

Ad 2 – selskabet må udelukkende varetage lovlige, kommunale opgaver

Som det fremgår ovenfor, er færgedrift en lovlig kommunal opgave i medfør af færgefartsloven. Denne betingelse vil derfor umiddelbart kunne opfyldes i en selskabskonstruktion, forudsat at dette er selskabets eneste aktivitet – evt. sammen med øvrige lovlige, kommunale aktiviteter.

Ad 3 – Forbud mod erhvervsøkonomisk formål

Kommuner må ikke drives med profit for øje, og dermed kan en kommune heller ikke deltage i et selskab med et egentligt erhvervsøkonomisk formål. Forbuddet mod at etablere selskabet med profit for øje indebærer navnlig, at der er begrænsninger i muligheden for at foretage løbende udlodning af udbytte, da kommunernes udbytte ikke må overstige en almindelig forrentning.

Uanset at et likvidationsprovenu fordeles mellem selskabets parter, og der således på likvidationstidspunktet kan udbetales provenu til selskabsdeltagerne, indebærer forbuddet mod løbende udlodninger, at det typisk vil være vanskeligt at tiltrække private selskabsdeltagere.

Ad 4 – Lovgivningen i øvrigt hindrer ikke en opgavevaretagelse i selskabsform

Muligheden for at varetage færgedrift i selskabsform er, jf. ovenfor, ikke reguleret ved lov. Færgedrift er desuden ikke en myndighedsopgave, der ikke kan udliciteres. Der vurderes derfor ikke at være lovgivningsmæssige udfordringer forbundet med at varetage færgedrift i selskabsform.

4.3.1 *Sammenfatning vedrørende etablering af selskab til varetagelse af færgedrift i henhold til kommunalfuldmagten*

Det er vores vurdering, at etablering af et selskab med hjemmel i kommunalfuldmagten til varetagelse af færgedriften i teorien er en farbar vej, men at det i praksis formentlig vil blive vanskeligt.

Som det fremgår ovenfor, er det således en forudsætning for at kunne etablere et selskab med hjemmel i kommunalfuldmagten, at Norddjurs Kommune ikke får bestemmende indflydelse i selskabet, og dermed er det en forudsætning, at kommunen kan tiltrække private investorer til deltagelse i selskabet.

Regnskabet for Anholt Færgen viser imidlertid, at færgedriften er underskudsgivende, og efter det oplyste er det ikke realistisk, at færgen vil komme til at kunne drives kommercielt.

På denne baggrund er det vurderingen, at det ikke i praksis er muligt at udskille færgedriften til et selskab oprettet med hjemmel i kommunalfuldmagten.

4.4 Delkonklusion vedrørende ejerskabsmodeller

Vores undersøgelser viser, at der ikke er hjemmel i lovgivningen til, at Norddjurs Kommune kan udskille driften af Anholt Færgen i et selvstændigt selskab ejet af kommunen. Endvidere er det vores vurdering, at uanset at der består en teoretisk mulighed for at etablere et selskab til varetagelse af færgedriften med hjemmel i kommunalfuldmagten, så består denne mulighed ikke i realiteten, idet det med al sandsynlighed ikke vil være muligt at tiltrække privat kapital.

Da det således ikke vurderes muligt at udskille færgedriften til varetagelse i et selskab, vurderes det, at færgedriften mest hensigtsmæssigt kan organiseres som en produktionsenhed (p-enhed) direkte under den pågældende kommunes CVR-nummer. Færgedriften vil med denne løsning fortsat være underlagt fuld kommunal kontrol, ligesom færgedriften indgår i den kommunale økonomi. Som der er redegjort for nedenfor i afsnit 6, svarer dette til den mest anvendte organisationsmodel for færgedrift.

5. FINANSIERING

5.1 Generelt

Som en konsekvens af, at færgedriften ikke har en kommerciel drift og dermed ikke kan forventes at tiltrække privat kapital, vil såvel anskaffelsen af en ny færge som driften af færgefarten skulle finansieres af kommunen selv.

Denne finansiering kan ske gennem lån eller leasing, statslige tilskud og potentielle EU-tilskud.

5.2 Lån og leasing

5.2.1 Deponeringspligt

Efter lånebekendtgørelsens § 2, stk. 1, må en kommunes adgang til i det enkelte regnskabsår at optage lån ikke overstige summen af de kommunale udgifter, som er oplistet i § 2, stk. 1 og 2¹. Summen af disse udgifter i det enkelte år udgør kommunens låneramme.

Lånebekendtgørelsen oplyser i § 3 hvilke dispositioner, der henregnes til kommunens låneramme. Til lånerammen henregnes både lån, jf. nr. 1) og leje- og leasingaftaler vedrørende benyttelse af ejendomme, lokaler mv., jf. nr. 6).

Hvis kommunen har behov for at optage lån, der går ud over den årlige låneramme, har kommunen som udgangspunkt alene mulighed for dette, hvis kommunen deponerer et beløb svarende til det optagne lån/leasingforpligtelsen, der ligger ud over lånerammen, jf. § 6.

Efter bekendtgørelsen er der dog også en række områder, inden for hvilke der består en automatisk låneadgang, jf. bekendtgørelsens § 2.

¹ Bekendtgørelse nr. 1484 af 5. december 2024 om kommunernes låntagning og meddelelse af garantier m.v.

I forhold til den konkrete sag er lånebekendtgørelsens § 2, stk. 1, nr. 16 særligt relevant, idet bestemmelsen etablerer automatisk låneadgang til følgende udgifter: *”Udgiften til eller lovlig støtte til udskiftning, nybygning og renovering af færger samt færgefaciliteter ved de i bilaget anførte færgeoverfarter.”* Bilaget oplister udtrykkeligt Anholt-Grenaa færgeren som omfattet af bestemmelsen.

Ifølge vejledningen til lånebekendtgørelsen dækker bestemmelsen både finansieringen af færgefaciliteter og de anlæg, som er direkte afledt eller nødvendiggjort af færgeinvesteringer, og som fysisk er afgrænset til havneområdet.

Sammenfattende er det således konklusionen, at Norddjurs Kommune kan optage lån til finansiering af indkøbet af en ny færge eller indgå en leasingaftale herom uden at der herved aktualiseres en deponeeringspligt for kommunen.

5.2.2 *KommuneKredit*

Norddjurs Kommune har på lige fod med private virksomheder mulighed for at optage lån hos pengeinstitutter, men kommunen har yderligere den mulighed at optage lån hos KommuneKredit. KommuneKredit har til formål at fremskaffe billig kredit til finansiering af kommunale og regionale formål, og en finansiering via KommuneKredit vil således som udgangspunkt være mere attraktiv end en sædvanlig finansiering via et pengeinstitut.

KommuneKredit tilbyder endvidere at yde både lån og leasing.

Det fremgår af KommuneKredits inspirationskatalog, at de tilbyder finansiering inden for bl.a. ”Færger til kommunal færgedrift”, ligesom det også her fremgår, at KommuneKredit tidligere har finansieret færger og færgefaciliteter både i form af lån og leasing.

På KommuneKredits hjemmeside er desuden præsenteret et par konkrete cases, hvor KommuneKredit har bistået med finansiering i forbindelse med færger og færgefaciliteter til kommunal færgedrift, herunder bl.a. i forbindelse med indkøbet af en hybridfærge til færgeruten mellem Thyborøn og Agger Tange i Nordjylland, samt indkøbet af både færge og ombygning af havne til Samsø Rederi.

5.3 Tilskud

5.3.1 *Tilskud til anskaffelse af færge*

Nationalt findes der en række statslige tilskudspuljer. Den officielle hjemmeside for tilskudsansvarlige myndigheders offentliggørelse af statslige ansøgningspuljer er www.statens-tilskudspuljer.dk. På denne

hjemmeside kan Norddjurs Kommune således til enhver tid orientere sig om eksisterende tilskudsmuligheder.

Der er ikke aktuelt igangværende tilskudspuljer, der er helt oplagte i forhold til det konkrete projekt. De to mest relevante puljer, som Norddjurs Kommune anbefales at holde øje med er dog kort beskrevet nedenfor.

Pulje til grøn omstilling af indenrigsfærger

Nationalt blev der i 2021 og 2022 afsat midler på finansloven til ”Puljen til grøn omstilling af indenrigsfærger”. Puljen blev administreret af Trafikstyrelsen i henhold til bekendtgørelse nr. 993 af 27. juni 2022 om pulje til grøn omstilling af indenrigsfærger II.

Puljemidlerne var øremærket til anskaffelse eller leasing af nye grønne færger eller retrofit af eksisterende færger, som sejler på danske kommunalt drevne indenrigsruter. Puljemidlerne kunne derimod ikke anvendes til driftsstøtte eller indkøb af drivmidler.

Ansøgningsfristen for puljemidlerne i 2022 var den 15. august 2022, og ansøgningsrunden er således lukket og puljemidlerne fra 2022 er udmøntet. Norddjurs Kommune ansøgte om tilskud til retrofit af Anholt Færgen i 2022-puljen, men fik afslag herpå.

Bekendtgørelsen er dog fortsat i kraft, og det kan således heller ikke udelukkes, at det fremadrettet igen vil blive muligt at ansøge om støtte via tilsvarende, nationale puljer.

En sådan ordning vil med al sandsynlighed blive administreret af Trafikstyrelsen, der vil offentliggøre eventuelle tilskudsordninger via deres hjemmeside www.trafikstyrelsen.dk/arbejdsmraader/havne. Det anbefales således at Norddjurs Kommune holder sig orienteret her.

Den Nationale Landdistriktspulje

Formålet med Den Nationale Landdistriktspulje er at yde støtte til projekter med henblik på udvikling af landdistrikterne, de små øer og de maritime miljøer.

Der ydes under puljen støtte til bl.a. projekter på de små øer, som har til formål at fremme beskæftigelse, erhvervsudvikling, service, levevilkår, bosætning eller lokale kultur- og fritidsaktiviteter på de små øer.

Puljen administreres af Plan- og Landdistriktsstyrelsen i henhold til bekendtgørelse nr. 296 af 20. februar 2026, hvortil ansøgning også skal sendes via Plan- og Landdistriktsstyrelsens elektroniske ansøgningsportal.

Ansøgningsfristen for de enkelte projekter annonceres på hjemmesiden for statens tilskudspuljer.

Tilskuddet ydes i overensstemmelse med den EU-retlige de minimis-støtte og kan således maksimalt udgøre 300.000 euro over en 3-årig periode.

Projektet med anskaffelse af en ny færge falder ikke umiddelbart helt naturligt inden for Den Nationale Landdistriktpulje, men det anbefales, at Norddjurs Kommune går i dialog med Plan- og Landdistriktsstyrelsen for en nærmere afklaring af puljens relevans for projektet.

EU-støtte

I EU-regi findes også en række forskellige fonde og programmer, der dog ofte har nogle mere vidtrækkende formål, herunder eksempelvis forskellige initiativer inden for forskning og innovation eller etablering af transeuropæisk infrastruktur af forskellig art. Af relevante initiativer kan nævnes Den Europæiske Fond for Regionaludvikling (ERFU), der har til formål at styrke den økonomiske, sociale og territoriale samhørighed i EU, og Horizon Europe, som er EU's forsknings- og innovationsprogram, der støtter forskning og innovation og fremmer udviklingen af et europæisk transportsystem, som er ressourceeffektivt, klima- og miljøvenligt mv.

I forhold til det konkrete projekt vurderes der dog ikke aktuelt at være nogen relevant støtteordning, men det anbefales, at Norddjurs Kommune holder øje med initiativerne hos ERFU og Horizon Europe.

5.3.2 Driftstilskud

De forskellige nationale tilskudspuljer dækker som klart udgangspunkt konkrete projekter eller anlægsanskaffelser, hvorimod løbende driftsomkostninger ikke kan søges dækket via disse ordninger.

Norddjurs Kommune er derimod berettiget til årlige tilskud til driften af færgeruten til Anholt i medfør af udligningsloven².

² Lovbekendtgørelse nr. 63 af 19. januar 2021 om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner.

I medfør af udligningslovens § 21a ydes således et årligt tilskud til nedsættelse af færgetakster for gods-transport til og fra øer. Norddjurs Kommune er en af de kommuner, der modtager dette tilskud, jf. lovens § 21a, stk. 3.

Herudover ydes der efter udligningslovens § 21b et årligt tilskud til nedsættelse af færgetaksten for biler, passagerer m.v. til og fra visse øer. Anholt er, jf. § 21b, stk. 5, en af de små øer, der hører under kategorien ”kommuner med små øer”, hvorved tilskuddet kan anvendes hele året inden for en tidsramme på maksimalt 46 uger sammenlagt i det pågældende kalenderår.

Herudover udbetales yderligere tilskud til Norddjurs Kommune på både gods- og passagerområdet som kompensation for de afgiftsmæssige konsekvenser af, at færgetilskud er omfattet af momslovens anvendelsesområde, jf. §§ 21a, stk. 7-8 og 21b, stk. 10-11.

De nærmere regler herom fremgår af bekendtgørelse nr. 926 af 25. juni 2025 om nedsættelse af færgetakster for biler, passager mv. til og fra visse øer og bekendtgørelse nr. 927 af 25. juni 2025 om nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra visse øer.

Norddjurs Kommune modtager efter det oplyste allerede i dag fuldt ud alle de ovennævnte, statslige tilskud.

6. EJERSKABSMODELLER FOR ANDRE FÆRGERUTER

En gennemgang af ejerskabsstrukturer for kommunale færger i Danmark viser, at den dominerende model er organisering som produktionsenhed (p-enhed) direkte under den pågældende kommunes CVR-nummer.

Denne organisationsform anvendes af hovedparten af de kommunalt drevne færger, herunder Læsøfærgen, Samsø Rederi, Ærøfærgen, Sejerøbugtens Færger, MF Tunøfærgen samt Fejø og Femø Færgerne (Lolland Færgefart). Yderligere mindst syv færger er ligeledes organiseret som p-enheder under deres respektive kommuner. P-enhedsmodellen er således den klart mest udbredte konstruktion for kommunal færgedrift.

Som alternativ til p-enhedsmodellen ses i enkelte tilfælde interessentskabskonstruktioner, hvor to kommuner i fællesskab ejer færgedriften. Dette gælder THYBORØN-AGGER FÆRGEFART og I/S Mors-Thy færgefart.

Læsøfærgen var tidligere organiseret som kommanditselskabet Færgeselskabet Læsø K/S, men er siden overgået til p-enhedsmodellen under kommunen.

Til sammenligning ejes de største færgeruter i Danmark af Molslinjen A/S, som driver blandt andet Als-linjen, Fanølinjen, Langelandslinjen, Samsølinjen og Bornholmslinjen som en integreret del af selskabet.

Det bemærkes, at de nævnte færger varierer i størrelse og format, hvorfor ikke alle nødvendigvis er fuldt sammenlignelige. Gennemgangen omfatter dog de største og mest anvendte færger i Danmark.

7. DRIFT OG UDBUD

Driften af Anholtfærgen kan varetages af Norddjurs Kommune selv, eller Norddjurs Kommune kan vælge at udlicitere hele eller dele af denne drift ved at indgå en driftsaftale med en ekstern driftsoperatør.

Kommunens indgåelse af en driftsaftale vil som udgangspunkt være omfattet af udbudspligt efter udbudsloven, jf. færgefartslovens § 4. Efter færgefartsbekendtgørelsen³ gælder der imidlertid den undtagelse, at hvis det samlede årlige antal passagerer på færgeruten ikke overstiger 300.000 årligt (beregnet som et gennemsnit over de to seneste regnskabsår), og forudsat at kontraktværdien ikke overstiger tærskelværdien på aktuelt 1.611.360 kr., er kommunen ikke forpligtet til at foretage et egentligt udbud, men kan nøjes med at foretage indkaldelse af interessetilkendegivelser.

Pligten til at foretage indkaldelse af interessetilkendegivelser indebærer, at kommunen skal annoncere de relevante oplysninger i EU-tidende med henblik på, at interesserede virksomheder kan tilkendegive deres interesse for kontrakten. Er der flere interesserede virksomheder, skal kontrakten indgås med den virksomhed, der kan udføre færgedriften på de økonomisk mest fordelagtige vilkår.

Hvis ikke Norddjurs Kommune ønsker selv at varetage driften af Anholtfærgen ved egne ansatte, og under forudsætning af at værdien ikke overstiger tærskelværdien, står kommunen således relativt frit i udvælgelsen og forhandlingen med interesserede driftsoperatører.

Kontrakten vil formentlig have karakter af en egentlig driftsaftale, hvor den eksterne driftsoperatør i større eller mindre omfang – der defineres af kommunen – udfører driften af Anholtfærgen mod en fast betaling herfor. Den økonomiske risiko for driften vil således ligge hos kommunen.

Efter omstændighederne kan der som alternativ til en sædvanlig driftsaftale indgås en koncessionsaftale. Efter en koncessionsaftale vil driftsoperatøren få stillet færgen til sin rådighed med henblik på driften

³ Bekendtgørelse nr. 1153 af 7. juni 2021 om færgefart

heraf (samt formentlig en mindre driftsbetaling), og det vil være driftsoperatøren, der oppebærer indtægter og afholder udgifter ved driften. Det er med andre ord driftsoperatøren (koncessionshaver), der bærer risikoen ved driften af færgen, hvilket opvejes af muligheden for den kommercielle udnyttelse af færgen.

Anvendelse af en koncessionskontrakt forudsætter således, dels at operatøren kan iværksætte kommercielle aktiviteter i forbindelse med driften af færgen, dels at der findes operatører, der er villige til at tage den driftsmæssige risiko. Det vederlag, der betales fra kommunen for driften af færgen, må således ikke være så stort, at operatøren ikke bærer nogen risiko. Modellen kræver endvidere en nærmere undersøgelse af, om og i givet fald under hvilke vilkår det statslige driftstilskud kan videreføres til en kontrakt-part.

Inden valget af kontraktform tages, anbefales det derfor også, at der afholdes en markedsdialog med potentielle operatører med henblik på at afdække markedets interesse i kontrakten.