

Et af formanden godkendt referat

Færgesekretariatets Styregruppemøde 30. juni 2020, Svendborg

Ad 1. Velkomst til den nye Styregruppe

Formanden, Michel van der Linden, Kalundborg bød kl. 13.30 velkommen til Styregruppen, hvor alle var mødt; Max Møller Christensen (MMC), Lolland, Bjarne Møllgaard (BM), Odder, Søren Bach-Hansen (SBH), Svendborg, Henrik Jess-Jensen (HJJ), Aalborg, Lars Wolfgang Hansen (LWH), Holbæk, Flemming Kortsen (FK), Slagelse samt Jan Fritz Hansen som referent fra Sekretariatet. Endvidere deltog Nete Herskind (NH), KL som gæst og endvidere som juridisk rådgiver Christian Benedictsens-Nislev (CBN, til og med dagsordenens punkt 2).

Deltagerne, hvoraf flere var nye i Styregruppen, introducerede kort sig selv og der var stor fokus på udviklingen omkring nye investeringer og grønne færges.

Ad 2. Færgeinvesteringer

På *formandens* opfordring kunne CBN supplere det første mere overordnede oplæg, som tidligere var cirkuleret til Styregruppen. Der omdeltes en præsentation om "Udbud af rammeaftale for standardfærgeprojektet".

Ideen er grundlæggende, at kommunerne leaser deres færges og så kan tilkøbe forskellige grader af service. Selve driften vil som udgangspunkt fortsat ligge i kommunen. Regelsættet omkring bareboat-charter sikrer den fulde kontrol over færgen. En sådan rammeaftale er selvsagt kun interessant, hvis den samlet kan give en bedre økonomi, eksempelvis i forhold til de lave renter i KommuneKredit. De indledende juridiske udviklingsomkostninger betales af den leverandør, der vinder udbuddet. Det er frivilligt for kommunerne, men der arbejdes på at gøre tilbuddet tilstrækkeligt attraktivt. Indtil nu havde tre/fire parter vist interesse for udbuddet. Vi skal så nærmere vurdere, hvad der kan tilbydes - efter at en vinder af udbuddet er fundet. Hvis det efterfølgende viser sig, at rammeaftalen ikke er tilstrækkelig god, så kan Færgesekretariatet og kommunerne altid trække sig.

Formanden nævnte, at nogle af fordelene lå i, at man kunne gå flere sammen og i øvrigt mere enkelt kunne få udskiftet sine færges, når de blev forældede. SBH og LWH mente, at der kunne ses på mulighederne, men at der skulle kunne demonstreres klare fordele for de enkelte overfarter.

Formanden og FK understregede, at der nok skulle en vis volumen til for at projektet blev attraktivt og MMC var lidt i tvivl om, hvor store søsterskibseffekter man kunne opnå. HJJ var enig i, at der skulle flere elementer med end det rent finansieringsmæssige, hvis det skulle være interessant.

Formanden understregede, at gevinsterne kunne ligge i at flere delte udviklingsomkostningerne, ligesom der snarligt ville komme formodentlig ret ambitiøse klimakrav. Her var det vigtigt, at vi var på forkant, så vi selv kunne være med til at udpege løsningerne i stedet for at få noget trukket ned over hovedet. Erfaringer fra andre områder tilsiger, at når der inddrages mere end finansiering, men eksempelvis også driftsoptimering, så kan prisen også falde.

Sekretariatet tilføjede, at Styregruppen ville blive holdt tæt orienteret om udviklingen og at SBH samt HJJ sammen med overfartschefen fra Kalundborg havde indvilliget i løbende at rådgive Sekretariatet. CBN nævnte, at tidsprocessen for udbudsprocessen var, at der forhåbentlig kunne indgås en aftale om innovationspartnerskabet i løbet af indeværende år og at selve innovationsfasen kunne tage et halvt år, førend man var klar til at give kommunerne et egentligt forslag om nye færgelinvesteringer etc.

Formanden pegede på, at færgefarten er under omstilling måske med flere og mindre færger samt at det vil være interessant i forhold til de fremtidige investeringer at gå fra et projektniveau med en færge til et egentligt produkt med flere. CBN oplyste, at udbudsprocessen kunne være så langt i september, at der kunne afholdes et informationsmøde for medlemskommunerne. *Formanden* meddelte, at han ville finde en model herfor sammen med Sekretariatet og KL. På et nyligt møde med indenrigsminister Astrid Krag havde der sammen med Dansk Metal været mulighed for at presse på for opbakning til at komme i mål på den grønne dagsorden med nye investeringer og mere konkret at få aktiveret støtten til det oprindelige afløserfærgeprojekt, som på mange måder også kunne være en spydspids i hele dette arbejde. Opgaven er nu at samle flest mulige af borgmestrene og endnu engang få afdækket deres interesse i afløserfærgen, herunder måske også samle et antal kommuner, som vil se nærmere for mulighederne for et fælles seriebyggeri af nye færger. Nogle vil måske være med på afløserfærgen, nogle på standardfærgerne og nogle vil måske mest starte med at følge innovationsprocessen. FK så gerne at de vestsjællandske kommuner også startede op med at se på et seriebyggeri. MMC mente, at Limfjordsfærgerne vist ikke var så interesserede i afløserfærgen, medens HJJ vurderede at de større kommuner måske kunne være med til at starte mere op og i øvrigt også ville blive presset af klimadagsordenen.

Formanden tilføjede, at vi i forhold til ø-færgerne har god politisk medvind, men hvis vi ikke kan generere grønne løsninger, så vil vi kunne blive underkastet en tættere statslig styring. SBH tilsluttede sig dette synspunkt og understregede, at kommunerne gerne ville opretholde deres selvstændighed på dette felt. LWH nævnte, at der var mange nye teknologiske løsninger på vej og at det var dyrt at ombygge de gamle færger. MMC syntes, at færgerne ofte risikerede at få forældet udstyr i forhold til de grønne muligheder. *Formanden* var enig og mente, det var vigtigt at kunne tilbyde borgmestrene en pakke, som rakte mange år frem, ligesom der var et betydeligt potentiale i at komme fri af stadig stigende vedligeholdelsesudgifter. Både SBH og HJJ oplyste, at de allerede var i gang med mere konkrete investeringsovervejelser og dette udbudsarbejde var således meget relevant. [*Formanden* har efterfølgende aftalt med Sekretariatet, at der i KL-regi vil blive søgt afholdt et virtuelt møde med interesserede borgmestre forhåbentlig til september. Endvidere vil Sekretariatet søge en afklarende dialog med KommuneKredit om, hvorvidt de har muligheder for eksempelvis at deltage i mere en blot finansieringen].

Ad 3. Siden sidst/aktuelle sager

Formanden henviste til, at det på Færgesekretariatets Årsmødet vedtagne arbejdsprogram var udsendt til medlemmerne og *Styregruppen* tilsluttede sig endnu engang programmet.

Sekretariatet henviste kort til det også udsendte juridiske notat om fortrinsbehandling af ø-boere, som klart lagde begrænsninger på, hvor meget overfarterne kunne imødekomme eventuelle ønsker.

Notatet var allerede blevet anvendt af flere medlemmer. Der var også i den sammenhæng nogle spørgsmål om forskelle i billetpriser og disse ville der blive set nærmere på bl.a. sammen med KL.

Sekretariatet nævnte i forbindelse med COVID-19 udfordringerne, at medlemmerne på god vis havde gennemført forskellige tiltag med udgangspunkt i de lidt sparsomme regler for offentlig transport og i øvrigt sikret særlig at besætningerne ikke blev ramt, således at færgedriften kunne opretholdes. Søfartsstyrelsen havde efterfølgende udarbejdet en række helt urealistiske vejledninger, men det var dog lykkedes at få et brugbart regelsæt på plads. I forbindelse med kompensation for COVID-19 omkostninger havde Færgesekretariatet sammen med KL indsamlet oplysninger fra medlemmerne, men det havde vist sig vanskeligt at få alle til at svare. Det var dog blevet understreget, at der ikke var andre steder færgeoverfarterne kunne få kompensation, da området var taget ud til særskilt behandling. Det ville fortsat blive søgt, at få kompensation i denne forbindelse, men intet var dog desværre givet.

Formanden understregede vigtigheden af, at medlemmerne svarede på forespørgsler fra Sekretariatet og bad NH som Færgesekretariatets daglige ”forbindelsesofficer” i KL om at orientere om samarbejdet og aktuelle emner. NH indledte med at nævne, at det i sig selv var et resultat at få ø-færgerne direkte på dagsordenen i forhold til COVID-19, men at det var lykkedes også mere generelt at få opmærksomhed omkring færgernes udfordringer. Regeringen havde indgået en række klimapartnerskaber med de større kommuner ikke mindst med krav til en grønnere transportsektor. Sådanne aftaler kunne også forventes i forhold til andre kommuner og KL ville sammen med Færgesekretariatet følge arbejdet. I forhold til klima udestår handlingsplanerne for transport fortsat og her skal vi holde øje med, hvornår kommunerne kan spille noget ind. KL har allerede i deres klimaudspil peget på nødvendigheden af investeringsassistance på fægeområdet. På overenskomstområdet så KL aktuelt på den nye færgenavigatøruddannelse samt på den såkaldte ”madpakkesag”, hvor FOA i en voldgift kræver kompensation af relativ betydelig størrelse for manglende fri kost ombord. Sagen var berammet til slutningen af året og der var altid en procesrisiko, selvom kravet ikke opfattedes som rimeligt i forhold til de normale forhold på færgerne. Endelig var det vigtigt at følge arbejdet omkring den kommende Havplan for at undgå begrænsninger på færgefarten, men også for at sikre kommunerne lidt større planlægningskompetence i denne sammenhæng. NH udtrykte stor tilfredshed i forhold til samarbejdet med Færgesekretariatet.

4. Status for færgenavigatøruddannelsen

Sekretariatet omdelte det informationsmateriale, der indtil nu var udarbejdet sammen med Marstal Navigationsskole og Småøernes Færgeselskaber. Som nævnt udestod en række overenskomstmæssige afklaringer, førend færgerederierne bredere kunne inviteres til at byde ind med elevpladser. *Sekretariatet* kunne oplyse, at godt 30 kandidater havde skrevet sig på en liste for at få en elevkontrakt og det var planen at de to første forsøgshold gerne skulle have 15 deltagere hver. *Formanden* opfordrede til, at man positivt overvejede mulighederne for at ansætte elever, som uanset at det indebar en vis omkostning var afgørende for vores fremtidige rekruttering - og måske i visse tilfælde også en god mulighed for ø-boere til at finde lokal beskæftigelse. MMC nævnte, at man nok som traditionelt på søfartsuddannelserne må påregne et vist frafald. *Formanden* tilføjede, at der også måtte findes en model for de lidt større medlemsfærger over 500 brt og opfordrede alle

til at bakke op om ordningen. Flere af *Styregruppemedlemmerne* meddelte, at de klart overvejede dette.

LWH tilføjede, at KL ville få behov for overenskomstmæssig rådgivning ikke mindst efter at FOA havde oprustet på det maritime område. *Sekretariatet* kunne oplyse, at vi havde en sådan lille følgegruppe med KL og interesserede medlemmer kunne deltage.

Sekretariatet omtalte kort situationen omkring Landevejsprincippet og sommerpakkens gratisordninger, hvor sidstnævnte kapacitets- og forberedelsesmæssigt var en udfordring. I de politiske kontakter havde vi løbende understreget, at vi primært ønskede langsigtede ordninger og at det økonomisk burde ligge inden for de mulige grænser at gennemføre det fulde Landevejsprincip ikke mindst for de mindre ø-færger. *Formanden* mente, at en færdiggørelse af hele komplekset omkring Landevejsprincippet også ville medvirke til, at vi bedre kunne rejse andre vigtige problemstillinger, herunder ikke mindst i relation til de grønne udfordringer.

Ad 5. Klima- og miljøarbejdet

Sekretariatet orienterede om de foreløbige tiltag i forbindelse med denne opgave og omdelte til intern orientering et foreløbigt oplæg til Regeringens kommissorium for klimaarbejde på færgområdet. Det var gennem en god dialog med myndighederne sikret, at der kunne ses på flere muligheder end blot eksempelvis batteridrift. Færgesekretariatet ville deltage i analysearbejdet og et resultat om mulighederne samt kravene til vores sektor vil efter planen foreligge sidst på året. Søfartsstyrelsen er også begyndt at indhente oplysninger bl.a. fra Færgesekretariatet og vi vil i den kommende tid også søge at indhente en række klimatal fra medlemskommunerne. Færgesekretariatets tekniske rådgiver har i øvrigt udarbejdet et grønt modelprogram og dette kunne suppleres med beregninger om de økonomiske omkostninger i forhold til de ønskede grønne løsninger. Der omdeltes et notat med eksempler på testprogrammet, der for en relativ beskedent omkostning kunne tilbydes kommunerne.

6. Næste møder

Næste møde i Styregruppen blev fastsat til torsdag den 29. oktober 2020 kl. 10-12.30 med afsluttende frokost i Odense. Der var enighed om, at der ikke var behov for flere, mere formelle møder som supplement til det virtuelle årsmøde afholdt i maj.

7. Eventuelt

Styregruppen udtrykte tilfredshed med det løbende informationsniveau fra Sekretariatet og SBH omtalte kort et miljøprojekt omkring den lille en-bils færge Hjortøboen, som søgtes gennemført bl.a. i samarbejde med Færgesekretariatet.

Formanden afsluttede mødet kl. 15.30 og ønskede god sommer.