

Lovforslag nr. L 48. Fremsat den 26. oktober 1983 af miljøministeren

Forslag

til

Lov om støtte til de små øsamfund (Trafikstøtte m.v.)

§ 1. For at sikre levevilkårene for beboerne i de små øsamfund kan miljøministeren, og de amtskommuner og kommuner, hvori øerne er beliggende, yde tilskud til færgedrift til øerne.

Stk. 2. Miljøministeren fastsætter, hvilke færgeruter loven omfatter.

Stk. 3. Miljøministeren fastsætter de nærmere vilkår for tilskud.

§ 2. I 1984 kan det samlede tilskud, som miljøministeren kan yde efter § 1, højst udgøre 10 mill. kr.

Stk. 2. Det beløb, der er nævnt i stk. 1, reguleres efter det forbrugerprisindeks for transport, der udregnes af Danmarks Statistik. Reguleringen foretages på grundlag af prisindekset for april måned. Beløbet forhøjes eller nedsættes med samme procent som den, hvormed prisindekset er ændret i forhold til et indeks på 211. Den nævnte procentvise ændring beregnes med én decimal.

§ 3. De amtskommuner, hvori øerne er beliggende, skal årligt yde mindst samme tilskud efter § 1 som staten.

Stk. 2. Inden for amtskommunen skal de kommuner, hvori øerne er beliggende, tilsammen årligt yde mindst samme tilskud efter § 1 som staten.

Stk. 3. Inden for amtskommunen fordeles

amtskommunens og kommunernes tilskud mellem færgeruterne på samme måde som statens tilskud, medmindre amtskommunen og kommunerne er enige om en anden fordeling.

§ 4. Miljøministeren kan i særlige tilfælde yde støtte til gennemførelsen af forsøgsordninger, projekter m.v., der har betydning for sikring af levevilkårene på de enkelte øer. Støtten kan ydes som tilskud eller lån.

Stk. 2. Miljøministeren kan fastsætte nærmere vilkår og betingelser for tildeling af støtte.

§ 5. Miljøministeren kan bemyndige planstyrelsen eller en tilsvarende institution til at udøve de beføjelser, der i denne lov er tillagt ministeren.

Stk. 2. Ministeren kan fastsætte regler om adgangen til at påklage afgørelser, der er truffet i henhold til bemyndigelse efter stk. 1, herunder at afgørelserne ikke skal kunne indbringes for ministeren.

§ 6. Loven træder i kraft den 1. januar 1984.

§ 7. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget

1. Lovforslagets indhold.

De små øer er en karakteristisk og værdifuld del af den danske natur og det danske kulturmønster. Øerne er samtidig overskuelige lokalsamfund med gode muligheder for fællesskab og friluftsliv.

Øerne har imidlertid en række alvorlige problemer, først og fremmest affolkning, vigende erhvervsgrundlag, forringede muligheder for offentlig og privat service samt ikke mindst transportproblemer.

De små øer er på grund af deres størrelse og beliggenhed særligt sårbare over for samfundets generelle, økonomiske problemer, og især de mindre økommuner har vanskeligt ved at leve op til de ekstra udgifter, der er forbundet med opretholdelsen af de små øsamfund.

Hvis de små øer skal opretholdes som beboende og levedygtige samfund, må der sikres beboerne rimelige levevilkår. Dette kan først og fremmest ske ved at fastholde trafikbetjeningen. Desuden bør der skabes mulighed for forsøg m.v. med nye og utraditionelle løsninger, der sigter mod fleksible former for serviceforsyninger. En opblødning af grænserne mellem de opgaver, der i øjeblikket ligger i forskellige offentlige instanser, og grænserne mellem private og offentlige opgaver bør også nyvurderes i forsøgsordninger og projekter. Disse initiativer falder i tråd med princippet i lands- og regionplanloven om at »fremme en ligelig udvikling i landet«.

De små øer har siden 1975 været omfattet af en midlertidig trafikstøtteordning, der har været gennemført på grundlag af aktstykker (AKT 485 af 29. juli 1975, AKT 471 af 31. maj 1978, AKT 112 af 25. november 1980).

Det foreslås nu, at den offentlige støtte til trafikbetjeningen af de små øer gennemføres på grundlag af lovgivning. Det foreslås desuden, at der i særlige tilfælde kan ydes statsstøtte til gennemførelse af forsøgsordninger, projekter m.v., der

har betydning for sikring af levevilkårene på de enkelte øer.

Lovforslaget har været forhandlet med Kommunernes Landsforening, Amtsrådsforeningen i Danmark og Sammenslutningen af Danske Småøer.

2. Lovforslagets baggrund.

I 1973 etablerede boligministeriet en embedsmandsgruppe på baggrund af beretningen »Danmarks Små Øer«, der i 1970 var blevet afgivet af et udvalg under ministeriet for kulturelle anliggender. Embedsmandsgruppen bestod af repræsentanter for ministeriet for kulturelle anliggender, ministeriet for offentlige arbejder, økonomi- og budgetministeriet, undervisningsministeriet, socialministeriet og boligministeriet. Endvidere deltog repræsentanter for landbrugsministeriet og handelsministeriet i nogle af gruppens overvejelser.

Embedsmandsgruppen fremhævede i et »Notat vedrørende det offentliges politik for de små øer« fra 1973 bl.a., at en særlig øpolitik i høj grad er et trafikpolitisk spørgsmål, bl.a. fordi øerne sammenlignet med andre afsides beliggende områder er belastet med en dyrere og mere tidskrævende transport.

På grundlag af notatet reserverede regeringen et beløb på 4 mill. kr. for finansåret 1975-76 med henblik på støtte til trafikbetjeningen af de små øer.

Efter forhandling med Kommunernes Landsforening og Amtsrådsforeningen nedsatte miljøministeren endvidere i 1974 en arbejdsgruppe, der fik til opgave at udarbejde kriterier for fordelingen af en offentlig støtte.

På baggrund af arbejdsgruppens notat (»2. notat vedrørende det offentliges politik for de små øer«) opnåede miljøministeren ved AKT 485 af 29. juli 1975 bemyndigelse til at yde tilskud til trafikbetjeningen af de små øer indenfor en ramme af 4 mill. kr. årligt.

F.t.l. vedr. de små øsamfund

Ordningen etableredes som en forsøgsordning for årene 1975-1978, og blev i 1978 forlænget til udgangen af 1980.

I 1979 nedsatte regeringen et embedsmandsudvalg under planstyrelsen med repræsentanter fra finansministeriet, indenrigsministeriet, landbrugsministeriet, undervisningsministeriet, ministeriet for offentlige arbejder, socialministeriet, direktoratet for egnsudvikling, fredningsstyrelsen og de kommunale organisationer. I 1982 blev Sammenlutningen af Danske Småøer tillige medlem af udvalget.

Dette udvalg fik ifølge kommissoriet bl.a. til opgave at

- »registrere og behandle spørgsmålet om, hvilke initiativer og foranstaltninger, der kan afhjælpe de små øsamfunds særlige problemer«,
- »undersøge mulighederne for at fremsætte forslag og andre initiativer, der kan stille øsamfundene bedre«,
- foretage en vurdering »med udgangspunkt i, i hvilket omfang forslagene må antages at støtte og videreføre trafikstøttens målsætning for at fastholde helårsbosætningen på småøerne«,
- udarbejde et »grundlag for en stillingtagen til småøernes trafikproblemer efter støtteperiodens udløb og for den videre debat og yderligere overvejelse i de forskellige ministerier om de små øers forhold«.

Embedsmandsudvalget har i perioden 1980-83 afgivet tre rapporter.

I den første rapport – benævnt »3. notat« (september 1980) – konkluderer udvalget bl.a.:

- »at fortsat støtte til trafikbetjeningen er en afgørende forudsætning for opretholdelse af øernes trafikforbindelser med rimelige besejlingsforhold og takster,
- at trafikstøtten i forsøgsperioden som helhed har virket efter de opstillede forudsætninger og målsætninger,
- at den tidligere tilbagegang i øernes befolkningstal er aftaget betydeligt, og
- at støtten for de fleste ruter har betydet, at man har kunnet opretholde acceptable besejlingsforhold for øboerne med rimelige takster for gods- og personbefordring«.

På baggrund af denne rapport blev forsøgsperioden for trafikstøtteordningen yderligere forlænget til at omfatte årene 1981-1983. Samtidig blev statens rammebeløb hævet fra 4 mil. kr./år til 6 mill. kr./år med en regulering af beløbet i 1982 og 1983 i overensstemmelse med reglerne om generelle tilskud til amtskommuner og kommuner.

I »4. notat« (oktober 1982) betoner udvalget det vigtige i, at både lokale og centrale myndigheder er åbne over for variationer og nytænkning i sin planlægning indenfor forskellige serviceområder. Udvalget påpeger dog samtidig, at der næppe findes en generel løsningsmodel, som kan anvendes for samtlige småøer under ét.

Det alvorligste problem for småøerne er utvivlsomt affolkningen, som er forårsaget af manglende erhvervs- og beskæftigelsesmuligheder. Udvalget anfører derfor tillige, at man i så høj grad som muligt må støtte erhvervsudviklingen på de små øer, idet det selv med en sikring af færgeforbindelserne ikke vil være realistisk at basere øboernes beskæftigelse på fastlandets arbejdspladser.

Også en sikring af rimelige levevilkår i bred forstand – herunder adgang til sociale, undervisningsmæssige, kulturelle og sundhedsmæssige tilbud – er væsentlig, men mange småøer vil stadig ligge langt under det befolkningsgrundlag, der normalt kræves for at opretholde en række servicetilbud og institutioner selv med en forholdsvis stor forøgelse af den fastboende befolkning. Det er derfor nødvendigt med nytænkning og utraditionelle løsninger. Dette er bl.a. baggrunden for lovforslagets § 4.

Den offentlige trafikstøtte er en væsentlig forudsætning for at opretholde acceptable besejlingsforhold for øboerne og derved medvirke til at sikre rimelige levevilkår for de små øsamfund. Embedsmandsudvalget indstiller derfor også i »5. notat« (juni 1983), at trafikstøtten gøres permanent. Dette understøttes af, at fraflytningen fra de små øer er aftaget efter indførelsen af den midlertidige trafikstøtteordning i 1975. I perioden 1960-1974 var den samlede gennemsnitlige nedgang i befolkningstallet på 25 øer således ca. 135 pr. år, mens nedgangen i perioden 1975-1981 kun var ca. 30 pr. år. I de seneste år er den samlede gennemsnitlige fraflytning dog igen stigende.

I »5. notat« har embedsmandsudvalget behandlet spørgsmålet om en statslig/offentlig investeringsfond til færgebyggeri. Ønsket om en sådan fond er først og fremmest kommet fra Sammenlutningen af Danske Småøer, der vurderer, at størrelsen i givet fald bør være omkring 5 mill. kr. årligt. Embedsmandsudvalget indstiller dog i notatet, at en sådan investeringsfond ikke etableres på nuværende tidspunkt, men at spørgsmålet herom imidlertid bliver gjort til genstand for en fornyet drøftelse efter tre års forløb, bl.a. på grundlag af en nøje opfølgning af 4. og 5. notat.

Repræsentanterne for de kommunale organisationer og Sammenlutningen af Danske Småøer har

dog taget visse forbehold overfor denne indstilling, der efter disse organisationers opfattelse må gøres afhængig af størrelsen af statens trafikstøttebeløb. Såfremt den samlede offentlige støtteramme fastsættes til 28 mill. kr. (i 82-priser) mener organisationerne, at statens maksimale andel bør udgøre 50 pct. heraf, svarende til en statsstøtte på 14 mill. kr. årligt.

Økonomiske og administrative bemærkninger

A. Primærkommunerne.

Lovforslaget vil ikke medføre øgede administrationsudgifter for kommunerne.

For kommunerne under ét vil det foreslåede tilskud til færgedrift heller ikke medføre større udgifter, men derimod besparelser. Besparelsen vil variere meget fra kommune til kommune, og enkelte kommuner vil blive påført merudgifter. Variationerne skyldes det ændrede statslige tilskud til færgedriften, kravet om kommunal ydelse af mindst samme størrelse som staten samt ruternes forskellige ejerforhold.

En ren kommunal færroute, hvor kommunen hidtil har måttet dække et stort underskud, giver ved et større tilskud fra stat og amtskommune – således en stor kommunal besparelse, medens en ren amtskommunal rute, hvor kommunen hidtil kun har ydet et tilskud svarende til statens tilskud, vil påføre kommunen en merudgift.

En skønnet beregning over de virkninger, en støtteordning efter lovforslaget vil medføre for de berørte kommuner, viser i 1982-priser en samlet kommunal besparelse på ca. 1,4 mill. kr.

Fordelingen på de enkelte kommuner af henholdsvis besparelser og merudgifter er vist i nedenstående tabel.

Da besparelserne henholdsvis merudgifterne fremkommer på grundlag af beregninger delvis baseret på skøn, og da driftsudgifterne varierer stærkt fra år til år (de er bl.a. stærkt afhængige af vind og vejrforhold om vinteren, og 1982-vinteren var isfri) – må de enkelte tal i tabellen betragtes som gennemsnitstal og angivende en størrelsesorden.

Besparelse/merudgift for den enkelte kommune. Udregnet på basis af 1982-priser.

Kommune	Besparelse	Merudgift
Marstal	30.000	
Fåborg		40.000
Rudkøbing	40.000	
Assens	20.000	

Svendborg	105.000	
Ålborg	95.000	
Struer	20.000	
Maribo	20.000	
Ravnsborg	145.000	
Åbenrå	70.000	
Haderslev	175.000	
Horsens	110.000	
Juelsminde	15.000	
Skælskør		30.000
Holbæk	20.000	
Bjergsted		140.000
Odder	80.000	
Grenå	130.000	
Sundsøre	530.000	
I alt (kommuner)	1.605.000	210.000

B. Amtskommunerne.

Lovforslaget vil ikke medføre øgede administrationsudgifter for de amtskommunale myndigheder.

Det foreslåede tilskud til færgedrift vil heller ikke medføre større udgifter for amtskommunerne under ét, men derimod besparelser analogt med de ovenfor under primærkommunerne anførte bemærkninger.

En skønnet beregning – behæftet med samme usikkerhed som nævnt ovenfor – viser i 1982-priser en samlet amtskommunal besparelse på ca. 1,1 mill. kr. I nedenstående tabel er vist fordelingen på de enkelte amtskommuner.

Besparelse/merudgift for den enkelte amtskommune. Udregnet på basis af 1982-priser.

Amtskommune:	Besparelse	Merudgift
Fyn	150.000	
Nordjylland		45.000
Ringkøbing	20.000	
Storstrøm	165.000	
Sønderjylland		115.000
Vejle	125.000	
Vestsjælland	750.000	
Århus	210.000	
Viborg		125.000
I alt (amtskommuner) ..	1.420.000	285.000

C. Staten.

For så vidt angår den statslige administration er der ikke hidtil sket en egentlig realitetsbehandling af trafikprogrammerne i planstyrelsen som grundlag for udbetalingen af trafikstøtten. Dette vil hel-

ler ikke blive tilfældet på baggrund af dette lovforslag.

Imidlertid bliver der i planstyrelsen tale om en forøgelse af det administrative arbejde, dels med administrationen af færgedriftsordningen og dels i forbindelse med administrationen af støtten efter § 4.

Vedrørende tilskud til færgedrift m.v. bliver planstyrelsens arbejde:

- Efter anmodning fra miljøministeren en generel opfølgning af de i 4. og 5. notat nævnte henstillinger og forslag til forbedring af forholdene i de små øsamfund, herunder specielt en vurdering af behovet for og konsekvenserne ved etablering af en statslig/offentlig investeringsfond til færgebyggeri.
- Sekretariatsfunktion for embedsmandsudvalget.
- Samarbejde med de kommunale myndigheder, herunder udbetaling af det statslige tilskud efter lovforslagets § 1.
- Indhentning og behandling af data som grundlag for en løbende teknisk ajourføring af fordelingsnøglen, jfr. bemærkningerne til § 1 om »grundnøglen«.

Vedrørende støtten efter § 4 bliver planstyrelsens arbejde:

- Behandling af ansøgninger om støtte og udbetaling af tilskud og lån efter lovforslagets § 4, herunder høring af/koordination med organisationer og kommunale myndigheder samt andre ministerier og styrelser og udformning af betingelser i forbindelse med udbetalingen af de enkelte tilskud eller lån.
- Vurdering af den effekt en udbetalt støtte har haft for udviklingen i det pågældende øsamfund, bl.a. som grundlag for en indstilling om støttens størrelse i det efterfølgende år.

Det må derfor forventes, at der vil være behov for tilførsel af 1 sagsbehandlende medarbejder med højere uddannelse til varetagelse af opgaverne, hvilket vil ske ved omprioritering inden for miljøministeriets samlede rammer.

I miljøministeriets bidrag til forslag til finanslov for 1984 er der indenfor de af finansministeriet tildelte budgetteringsrammer for miljøministeriet afsat 6 mill. kr. for 1984 og fremefter til trafikstøtteordningen. I nærværende lovforslag foreslås de statslige udgifter til færgedrift højest at udgøre 10 mill. kr. i 1984. Den reelle statslige merudgift er dog ikke 4 mill. kr., idet de nævnte 6 mill. kr. er reguleret i 1982 til 6,7 mill. kr. og yderligere regulering finder sted i 1983. Endvidere skal det bemærkes, at de 10 mill. kr. er angivet i 1983-priser.

I 1982-priser svarer dette til et beløb på ca. 9,3 mill. kr. Merudgiften for staten til færgedriften til de små øer er derfor i 1982-priser 2,6 mill. kr. (9,3 ÷ 6,7 mill. kr.).

Til støtte efter lovforslagets § 4 foreslås i 1984 afsat 700.000 kr. i 1982-priser.

D. Samlede offentlige udgifter.

Den statslige merudgift til færgedriften til de små øer på 2,6 mill. kr. i 1982-priser vil modsvares af en samlet amtskommunal og kommunal besparelse på henholdsvis 1,1 mill. kr. og 1,4 mill. kr., i alt 2,5 mill. kr. Den samlede offentlige merudgift til færgedriften er i 1982-priser derfor 0,1 mill. kr. En forudsætning for de anførte amtskommunale og kommunale besparelser er dog, at 1982-fartplanerne opretholdes.

Under forudsætning heraf, vil de årlige offentlige merudgifter i 1982-priser ved gennemførelsen af nærværende lovforslag blive følgende:

- tilskud til færgedrift	ca. 0,1 mill. kr.
- statsstøtte efter § 4.....	ca. 0,7 mill. kr.

I alt i 1982-priser..... ca. 0,8 mill. kr.

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

Til § 1

Siden 1975 har det offentlige ydet støtte til trafikbetjeningen af de små øer via midlertidige ordninger gennemført ved finansudvalgets tiltrædelse af aktstykker i henholdsvis 1975, 1978 og 1980.

Det væsentligste mål for den hidtidige øpolitik har været at standse affolkningen og styrke grundlaget for en fastboende befolkning på øerne. Det er således søgt sikret, at øboernes adgang til service og beskæftigelse på øerne ikke forringes.

Som tidligere nævnt har det offentlige støtte til trafikbetjeningen af de små øer været en afgørende forudsætning for, at det har været muligt at mindske affolkningen og opretholde de små øsamfund.

Med bestemmelsen i § 1, stk. 1, kan miljøministeren og de amtskommuner og kommuner, hvori øerne er beliggende, yde tilskud til færgedriften til de små øer efter udløbet af den midlertidige trafikstøtteordning den 31. december 1983.

Den midlertidige trafikstøtteordning omfatter 23 færgeruter til 25 øer. Den nedre grænse for befolkningstallet på disse øer er 20, den øvre 1000 indbyggere.

§ 1, stk. 2, bemyndiger miljøministeren til at fastsætte, hvilke færgeruter, der omfattes af lovforslaget. Efter lovens vedtagelse agter miljøministe-

ren at fastsætte, at følgende 24 færgeruter skal omfattes af loven:

Marstal-Birkholm
 Fåborg-Lyo/Avernako
 Fåborg-Bjørno
 Rudkøbing-Stryno
 Assens-Bågo
 Svendborg-Skarø/Drejo
 Svendborg-Hjortø
 Ålborg-Egholm
 Kleppen-Venø
 Bandholm-Askø
 Kragenæs-Fejo
 Kragenæs-Femø
 Barsø Landing-Barsø
 Årosund-Årø
 Snaptun-Endelave
 Snaptun-Hjarnø
 Stignæs-Agersø
 Stignæs-Omø
 Holbæk-Oro
 Havnsø-Sejere
 Havnsø-Nekselø
 Hou-Tunø
 Grenå-Anholt
 Branden-Fur

Selv om de tre øer med det laveste befolkningstal pr. 1. januar 1982 (Birkholm, Hjortø og Nekselø) har under 20 indbyggere (henholdsvis 13, 15 og 18) er det vigtigt, at disse øer ikke udelukkes. Den midlertidige støtte til færgetrafikken har haft en positiv virkning for øerne, og skal levevilkårene sikres, må færgedriften til disse øer ikke udelades i en fremtidig tilskudsordning.

Den midlertidige trafikstøtteordning omfatter ikke Fur. Miljøministeren agter også at yde tilskud til færgedriften til Fur. Fur havde et befolkningstal pr. 1. januar 1982 på 1139, hvilket er mere end de 1000 indbyggere, der er fastsat som øvre grænse for »små øer«. Fur, der er en del af Sundsøre kommune, er imidlertid heller ikke omfattet af trafikstøtteordningen for de »større øer«, idet disse er fastlagt som øer, der rummer en eller to kommuner. Fur er således uden for begge trafikstøtteordninger, hvilket ikke er rimeligt, da Fur har tilsvarende problemer som andre småøer.

Befolkningstallet på Mandø var pr. 1. januar 1982 99, altså mellem den øvre og nedre grænse for »små øer«. Mandø's trafikforhold adskiller sig imidlertid væsentligt fra de andre småøers ved muligheden for at kunne køre til øen, dels ad Ebbevejen, dels ad Låningsvejen. Mandø's forbindelse til Vester Vedsted på fastlandet foregår med bil

og med kollektiv trafik, Mandøbussen, der trækkes af en traktor. Mandø's trafikale forhold kan derfor ikke sammenlignes med færgedriften til de små øer, der foreslås omfattet af trafikstøtteordningen, og til hvilke man kun kan sejle. Trafikforbindelsen til Mandø foreslås derfor ikke omfattet af lovforlaget § 1 om tilskud til færgedrift.

I den hidtidige ordning er den statslige støtte blevet fordelt efter en fordelingsnøgle, hvorefter der for hver enkelt rute er blevet beregnet et maksimumsbeløb, som det statslige tilskud ikke må overstige. Fra støtteordningens start i 1975 har der været enighed om, at fordelingsnøglen kriterier først og fremmest skulle være objektive.

Kriterierne skulle endvidere være proportionale med det transportbehov, de skulle afspejle, og de skulle kunne oplyses med en rimelig grad af pålidelighed for samtlige øer. Som fordelingskriterier er anvendt sejlrutelængde, antal ha landbrugsjord i drift, antal personer i de erhvervsaktive aldersgrupper samt øens samlede indbyggertal.

Finansudvalget anmodede ved sin tiltrædelse af den midlertidige støtteordning i 1975 om en vurdering af de valgte fordelingskriterier ved den midlertidige ordnings udløb. På denne baggrund har embedsmandsudvalget under planstyrelsen gennemført en række analyser, senest i udvalgets »5. notat« (juni 1983). Det konstateres heri, at der næppe kan opstilles en fordelingsnøgle, der harmonerer bedre end den hidtil gældende med ruterens driftsudgifter.

Imidlertid har Fur, i forhold til de andre små øer, en stor befolkning og et stort landbrugsareal. Ved anvendelse af den hidtidige fordelingsnøgle, baseret alene på objektive kriterier, vil tilskuddet til færgedriften til Fur blive uforholdsmæssigt stort.

Embedsmandsudvalget anbefaler derfor, at man for Furs vedkommende fraviger de objektive kriterier og forlods tildeler færgeruten til denne ø en nærmere angivet del af støttebeløbet. I 1982-prisniveau udgør dette beløb 0,3 mill. kr. pr. 7 mill. kr. statstilskud.

Miljøministeren agter at gennemføre denne særordning for Fur i fordelingen af tilskud til færgedriften efter lovforlaget. Den resterende del af det statslige tilskud til driften af de øvrige færgeruter vil blive fordelt efter de hidtidige kriterier, idet kriterierne er vægтет i forhold til hinanden på følgende måde:

- Sejlængde 5/10
- Antal ha landbrugsjord i drift..... 3/10
- Antal personer i erhvervsaktive alders-

grupper.....	1/10
- Øens samlede indbyggertal.....	1/10

»Grundnøglen« for fordelingen af det statslige støttebeløb er herefter følgende:

Færgerute til	Fordelingsnøgle
Birkholm.....	22
Lyø/Avernakø.....	65
Bjørnø.....	14
Strynø.....	38
Bågå.....	25
Drejø/Skarø.....	63
Hjortø.....	35
Egholm.....	16
Venø.....	17
Askø.....	24
Fejø.....	73
Femø.....	68
Barsø.....	13
Årø.....	25
Endelave.....	72
Hjarnø.....	16
Agersø.....	35
Omø.....	49
Orø.....	73
Sejerø.....	86
Nekselø.....	15
Tunø.....	40
Anholt.....	116
Fur.....	Udenfor fordelingsnøgle

1000

Det forudsættes i overensstemmelse med indstillingen fra embedsmandsudvalget i »5. notat«, at der ved administrationen af det statslige støttebeløb løbende kan foretages tekniske justeringer af nøglen, såfremt der måtte ske ændringer i datagrundlaget.

Efter § 1, stk. 3, kan miljøministeren fastsætte de nærmere vilkår for tilskud til færgedriften.

Eksempelvis agter miljøministeren at stille krav om indsendelse af færgeruternes regnskaber for året forud samt de for ansøgningsåret udarbejdede budgetter, forinden tilskud kan ydes til færgedriften. Endvidere agter miljøministeren at fastsætte betingelser om tilbagebetaling af tilskuddet eller en del heraf, hvis dette ikke anvendes i overensstemmelse med lovforslagets bestemmelser.

Af hensyn til den bedst mulige udnyttelse af det statslige tilskud agter miljøministeren, dels at fastsætte en tidsfrist for indsendelse af ansøgninger

om tilskud, og dels at stille krav om udarbejdelse af halvårsregnskaber.

På grundlag af erfaringerne fra den statslige administration af den midlertidige trafikstøtte og i overensstemmelse med embedsmandsudvalgets indstilling, vil det blive amtskommunerne og kommunerne, der står i direkte forbindelse med færge-selskaberne. Disse myndigheder har kendskab til de specielle forhold, der måtte gøre sig gældende for den enkelte rute.

Det er en forudsætning for udbetaling af den statslige andel af trafikstøtten, at amtskommunerne sammen med kommunerne og øboerne i fortsættelse af den hidtidige ordning opstiller et program for trafikbetjening, takster og serviceniveau, og mere langsigtet opstiller et målsætningsprogram for trafikbetjeningen af hver enkelt ø eller gruppe af øer med hensyn til takstpolitik og serviceniveau.

Amtskommunerne må her lægge speciel vægt på deres indsigt i ruternes økonomi.

Visse amtskommuner har i forbindelse med den nuværende ordning anført, at det har været et specielt problem, at udbetalingen af det statslige støttebeløb for et år først har fundet sted meget sent på året. Fremover agtes denne administrative praksis ændret, således at statens udbetaling finder sted umiddelbart efter modtagelsen af de godkendte regnskaber for året forud og de for ansøgningsåret udarbejdede budgetter.

Til § 2

I 1975 fastsatte finansudvalget på grundlag af et skøn over færgeruternes samlede driftsudgifter inkl. afskrivninger og henlæggelser størrelsen af det samlede offentlige tilskud til den midlertidige støtteordning til 12 mill. kr. årligt, svarende til 4 mill. kr. til hver af de offentlige myndigheder, jfr. bemærkningerne til § 3. Der blev således ved fastsættelsen ikke taget hensyn til ruternes driftsindtægter.

Med et støttebeløb af denne størrelse forventedes det derfor, at der ved hjælp af driftsindtægterne m.v. i et vist omfang kunne ske henlæggelser med henblik på anskaffelse af nye færger. Det har imidlertid vist sig, at støtten ikke har haft denne effekt, idet den alene har fungeret som en driftsstøtte, og fem af de seks nye færger, der er anskaffet i perioden 1975-1982 er finansieret af amtskommunerne og kommunerne. Den sidste - Anholtfærgeren - er finansieret af staten over et særskilt aktstykke i 1980. (AKT nr. 192 af 16. januar 1980).

Til indkøb af de ovenfor nævnte nye færger samt til ombygning af en ældre færge (til Fejø) har amtskommuner og kommuner i årene 1975–1982 afholdt udgifter på i alt ca. 22 mill. kr. svarende til ca. 3 mill. kr. årligt. Statens udgifter til Anholtsfærgen beløb sig til 16,5 mill. kr.

De samlede driftsudgifter inkl. afskrivninger og henlæggelser var i 1982 44 mill. kr. svarende til ca. 15 mill. kr. til hver myndighed. Staten har imidlertid ikke til fulde kunnet leve op til målsætningen om at afholde 1/3 af udgifterne, idet statens samlede bidrag ifølge aktskykket fra 1980 er maksimeret til 6 mill. kr. årligt – i 1982 reguleret til ca. 6,7 mill. kr.

Statsstøtten efter § 2 er en ren driftsstøtte. Det er aftalt med de kommunale organisationer, at man sideløbende vurderer dels behovet for nyinvesteringer, dels finansieringsmulighederne. Resultatet af denne analyse skal foreligge senest 1. okt. 1985.

På baggrund af de ved lovforslagets fremsættelse foreliggende regnskabstal fra 1982 kan de samlede driftsudgifter inkl. afskrivninger og henlæggelser m.v. til samtlige færgeruter (inkl. ruten til Fur) opgøres til ca. 46 mill. kr. De samlede indtægter kan opgøres til ca. 16 mill. kr., hvorved det samlede underskud for færgeruterne udgjorde ca. 30 mill. kr.

I lovforslaget fastholdes det gældende princip om en fordeling af det offentlige tilskud – som nu kun ydes til færgedriften – med 1/3 til henholdsvis stat, amtskommune og kommune.

I 1982 kan afskrivninger, henlæggelser m.v. opgøres til ca. 2 mill. kr. Ovennævnte fordeling ville derfor i 1982 medføre et statstilskud til færgedriften på ca. 9,3 mill. kr., nemlig 1/3 af det førnævnte driftsunderskud på 30 mill. kr. minus 2 mill. kr. = 1/3 af 28 mill. kr. Omregnet til januar 1983-niveau svarer 9,3 mill. kr. til et beløb på 9,8 mill. kr.

På denne baggrund foreslås det i lovforslagets § 2, stk. 1, at staten i 1984 kan yde op til 10 mill. kr. i januar 83-niveau i tilskud til færgedriften til de små øer.

I § 2, stk. 2, er de nærmere regler for reguleringen af støttebeløbet fastlagt. Det valgte prisindeks skønnes at være det indeks, der bedst dækker omkostningsudviklingen i forbindelse med færgedriften.

Fordelingen af det statslige tilskud til den enkelte færgerute foretages efter den under bemærkningerne til § 1, stk. 1, anførte »grundnøgle«. Et statsligt tilskud til færgedriften på 10 mill. kr. vil ske i følgende fordeling:

Færgerute til	Fordeling af 10 mill. kr.
Birkholm.....	210.600
Ljø/Avernakø	622.100
Bjørnø	134.000
Strynø	363.700
Bågå	239.300
Drejø/Skarø	603.000
Hjortø	335.000
Egholm	153.200
Venø.....	162.700
Askø.....	229.700
Fejø	698.700
Femø	650.900
Barsø	124.400
Årø	239.300
Endelave.....	689.100
Hjarnø.....	153.100
Agersø.....	335.000
Omø	469.000
Orø	698.700
Sejersø.....	823.100
Nekselø.....	143.600
Tunø	382.900
Anholt	1.100.300
Fur	428.600
	<hr/>
	10.000.000

Ovennævnte fordeling af det statslige tilskud beregnes på følgende måde:

- 1) Beregning af tilskud til færgedriften til Fur
0,3 mill. kr. pr. 7,0 mill. kr. statstilskud
 $\frac{0,3 \times 10}{7} = 428.600$ kr. pr. 10 mill. kr. statstilskud.
- 2) Det resterende statslige tilskud (10,0 mill. kr. ÷ 428.600 kr. = 9.571.400 kr.) fordeles efter de foran nævnte kriterier i overensstemmelse med de fordelingsnøgletal, datagrundlaget resulterer i; eksempelvis Birkholm: $22/1000 \times 9.571.400$ kr. = 210.600 kr.

Til § 3

Den hidtidige støtte har været baseret på årlige tilskud fra såvel kommuner og amtskommuner som fra staten og er baseret på et princip om en fordeling af det offentlige støttebeløb med 1/3 til henholdsvis stat, amtskommune og kommune. I § 3 foreslås, at denne ordning fortsætter.

I perioden 1975–1980 gjaldt princippet om, at de kommunale myndigheder hver skulle yde mindst samme beløb som det statslige tilskud, for hver enkelt rute i den pågældende amtskommune

henholdsvis kommune. Fra 1981 blev dette udgangspunkt ændret i erkendelse af, at behovet for tilskud til den enkelte rute ikke er det samme fra år til år. Herefter krævedes blot, at amtskommunens tilskud og summen af de kommunale tilskud inden for den pågældende amtskommune hver især var mindst af samme størrelse som det statslige tilskud. Dette forudsatte dog, at der kunne opnås enighed mellem amtsråd og kommunalbestyrelser herom.

Ovennævnte ordning forudsættes opretholdt, hvilket har fundet udtryk i § 3, stk. 3.

Det udbetalte statslige støttebeløb til den enkelte rute må ikke overstige $\frac{1}{3}$ af rutens samlede driftsudgifter bortset fra ovenfor anførte mulighed for fordeling inden for den enkelte amtskommune eller kommune. Driftsudgifterne inkluderer renter, men ikke henlæggelser, afskrivninger og udbytte.

Til § 4

Selv om tilskud til færgedriften er en grundlæggende forudsætning for opretholdelse af øsamfundene, er de meget varierende forhold fra ø til ø ensbetydende med en række specielle – og »øspecifikke« – problemer på de enkelte øer, der ikke kan tilgodeses alene ved tilskud til færgedriften.

Sådanne problemer vil i nogle tilfælde kunne løses gennem en mere fleksibel og utraditionel administration, men dette alene vil ofte ikke være tilstrækkeligt.

Mulige løsninger på de specifikke øproblemer kan nemlig tillige kræve en overordnet økonomisk indsats, selv om de lokale myndigheder, Sammenslutningen af Danske Småøer, og øboerne selv yder en stor indsats for at sikre eksistensen af øsamfundene.

Bestemmelsen i § 4 giver derfor mulighed for, at miljøministeren i særlige tilfælde kan yde støtte til gennemførelse af forsøgsordninger og projekter, der udelukkende tager sigte på de små øers specielle problemer.

Det forudsættes, at følgende 27 øer vil blive omfattet af lovforslagets § 4:

Birkholm, Lyø, Avernakø, Bjørnø, Strynø, Bågø, Skarø, Drejø, Hjortø, Egholm, Venø, Askø, Fejø, Femø, Barsø, Årø, Endelave, Hjarnø, Agersø, Omø, Orø, Sejerø, Nekselø, Tunø, Anholt, Fur og Mandø.

Vejr og tidevand forårsager ofte, at Mandø afskæres fra fastlandet, hvorfor levevilkårene på

denne ø er ligeså truede som på de øvrige små øer. Mandø foreslås derfor omfattet af lovforslagets § 4, uanset at øens trafikforbindelse ikke omfattes af lovforslagets § 1.

Lovforslaget åbner i § 4, stk. 1, mulighed for, at støtten kan ydes enten som tilskud eller lån. Såfremt støtten ydes som lån, bør lånevilkårene være favorable, og ved fastsættelsen af det årlige støttebeløb vil dette blive søgt forøget med størrelsen af eventuelle tilbagebetalte afdrag i det foregående år.

Det er ved lovforslagets fremsættelse ikke muligt at opgøre, hvor store beløb der kan blive brug for til støtte efter forslaget § 4, men for finansåret 1984 foreslås det, at der afsættes 700.000 kr. i 1982-priser.

Som et konkret eksempel, hvor miljøministeren kan tænkes at yde tilskud efter § 4, kan nævnes oprettelse af et privat rådgivningskontor – f.eks. under Sammenslutningen af Danske Småøer – for samtlige øer og beliggende på en af øerne. Udover rådgivning af øboerne kan økontoret desuden kanalisere øproblemerne til de offentlige myndigheder, og en anvendelse af støtte til dette formål vil således komme alle små øer til gode.

Et stort problem på mange af øerne er manglen på egnede samlingslokaler, blandt andet fordi disse i mange tilfælde er nedlagt sammen med skolen. Samlingslokaler, der kan anvendes til mange forskellige formål (teater, fritidsundervisning, folkedans, borgermøder, idræt m.v.) er specielt nødvendige på øerne, da færgefarten hindrer øboerne i at gøre brug af fastlandets tilbud. Den foreslåede støtte kan også tænkes anvendt til sådanne formål.

Med bestemmelsen i § 4, stk. 2, kan miljøministeren stille vilkår og betingelser i forbindelse med tildeling af støtte.

Til § 5

Miljøministeren bemyndigede i 1975 planstyrelsen til at varetage administrationen af den midlertidige trafikstøtteordning. Denne ordning vil fortsætte, jfr. § 5, stk. 1, ligesom planstyrelsen vil blive bemyndiget til at varetage administrationen af støttebeløbet efter § 4.

Til § 6

Den nuværende midlertidige trafikstøtteordning udløber med udgangen af 1983. Det foreslås derfor, at ikrafttrædelsen sker den 1. januar 1984.