

Lovforslag nr. L 107. Fremsat den 26. november 1986 af miljøministeren (Chr. Christensen)

Forslag

til

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

§ 1

I lov nr. 620 af 21. december 1983 om støtte til de små øsamfund (Trafikstøtte m.v.) foretages følgende ændringer:

1. I § 1, stk. 1, indsættes efter »færgedrift«:
»og færgeinvesteringer«.

2. § 2, stk. 1 affattes således:

»Det samlede tilskud, som miljøministeren kan yde årligt til færgedriften, kan højst udgøre 12 mill. kr., og til færgeinvesteringer højst 3 mill. kr. Uforbrugte tilskud kan overføres til følgende finansår.«

3. § 2, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. De beløb, der er nævnt i stk. 1, reguleres én gang årligt med en procent, der

fastsættes på finansloven for det pågældende år.«

4. I § 3, stk. 1 og stk. 2, indsættes efter »staten«: »medmindre miljøministeren bestemmer andet«.

5. I § 4, stk. 1, indsættes efter 1. pkt.:

»Endvidere kan miljøministeren yde støtte til driften af sekretariatet for »Sammenslutningen af Danske Småøer.«

6. § 8 ophæves.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. juli 1987. § 1, nr. 2, om tilskud til færgedriften og § 1, nr. 3, træder dog først i kraft den 1. januar 1988.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Øststøttelovens hidtidige virke

Lov nr. 620 af 21. december 1983 om støtte til de små øsamfund (Trafikstøtte m.v.), som trådte i kraft den 1. januar 1984, skal efter § 8 revideres i folketingsåret 1986-87.

Dette er begrundelsen for nærværende lovforslag.

Lovens område er identisk med området for »Sammenslutningen af Danske Småøer«, der omfatter 27 øer.

Lov om støtte til de små øsamfund – østøtteloven – har til formål at sikre levevilkårene for beboerne i de små øsamfund.

Østøtteloven er et led i regeringens samlede bestræbelser på at støtte øsamfundene i Danmark.

Udover østøtteloven ydes støtte til de større øer (Samsø, Ærø, Læsø), som i henhold til Indenrigsministeriets lovgivning (Lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner og amtskommuner, jf. lovbekendtgørelse nr. 348 af 16. juli 1985) modtager sejlstøtte for at bedre på disse øers konkurrencemæssige situation og derved understøtte erhvervsudviklingen på øerne. Støtten ydes primært til fastfrysning/sænkning af taksterne for gods transporteret til/fra øerne.

Herudover yder Indenrigsministeriet uddannelsesstøtte med det formål at fjerne en reel forskelsbehandling af øboere, som i dag påføres større udgifter til deres børns uddannelse efter folkeskolen end forældre på fastlandet. Denne støtte ydes også til nogle af de små øer, der er omfattet af østøtteloven, nemlig Omø, Sejrø, Femø, Drejø, Hjortø, Mandø, Endelave, Anholt og Tunø. Lyø, Skarø og Avernakø indgår i ordningen pr. 1. januar 1987.

I 1985 udgjorde Indenrigsministeriets statslige støtteramme til de større øer 10,490 mill. kr. Heraf blev dog 560.000 kr. ydet af Ministeriet for Offentlige Arbejder til dækning af driftsunderskuddet til andelsfærgeselskabet »Læsø« a.m.b.a.

Miljøministeriet ydede i 1985 efter østøtteloven 12,470 mill. kr. i støtte til de små øer.

Støtte efter østøtteloven ydes dels som trafikstøtte og dels som støtte til gennemførelse af forsøgsordninger, projekter m.v. (§ 4 støtten).

Østøttelovens trafikstøtteordning har som forudsætning, at såvel stat, amt som kommune bidrager til ordningen. Den særlige støtte til forsøg, projekter m.v. er derimod udelukkende en statsstøtteordning.

I bekendtgørelse nr. 205 af 8. maj 1984 har miljøministeren dels fastlagt, hvilke færgeruter, der – udover vejforbindelsen til Mandø – er omfattet af østøtteloven, og dels hvilke øer, der er omfattet af § 4-støtteordningen. I bekendtgørelsen er administrationen af østøtteloven henlagt til Planstyrelsen, hvis afgørelser er endelige.

Ved to skrivelser af 30. maj 1984 til pågældende amtskommuner og kommuner, »Sammenslutningen af Danske Småøer« og ørepræsentanter, har Planstyrelsen nærmere redegjort for tilrettelæggelsen af administrationen af trafikstøtteordningen og den særlige § 4-støtteordning.

Forinden Planstyrelsen træffer afgørelse i sager om »§ 4-støtte«, skal ansøgningen forelægges for det permanente øembedsmandsudvalg, som er nedsat under styrelsen. I udvalget, som afholder 3-4 møder om året, er udover »Sammenslutningen af Danske Småøer« repræsenteret en række ministerier og styrelser. Udvalget har i øvrigt valgt den strategi for sit arbejde til stadighed for at undersøge mulighederne for at skabe »positiv særbehandling« i lovgivning og administration for de små øer.

Planstyrelsen har (i april 1985) udsendt »De små øer – 1984« og (i maj 1986) seminaroplægget »De små øer og østøtteloven«, der begge indeholder bredere beskrivelser af østøttelovens hidtidige virke.

For at skabe det bedst mulige grundlag for Folketingets drøftelser, har Planstyrelsen i maj-juni 1986 afholdt 3 seminarer, hvor lovens brugere – dvs. amtskommuner og kommuner og øboere – havde lejlighed til at drøfte lovens hidtidige virke med Planstyrelsen.

De 3 seminarer dækkede tilsammen samtlige 27 øer, der er omfattet af loven. Alle amtskommuner

og kommuner – bortset fra Grenå kommune – og næsten alle øer var repræsenteret på seminarerne. Der var et stort politisk islæt.

Planstyrelsen har i en speciel redegørelse til miljøministeren refereret de hovedsynspunkter, der fremkom på seminarerne.

Østøttelovens centrale ordning er *trafikstøtteordningen*, der bevirker, at staten i hvert finansår kan yde 10 mill. kr. (pristalsreguleret) i driftsstøtte til i alt 24 færgeruter samt til vedligeholdelse af vejforbindelsen til Mandø.

Trafikstøtteordningen hviler på hovedprincipperne fra den midlertidige støtteordning fra 1975, der ophørte med udgangen af 1983. På nogle punkter er lovens ordning dog forskellig fra den midlertidige:

- Statens maksimale tilskudsramme er blevet væsentligt forhøjet.
- Ordningen i loven er en ren driftsstøtteordning.
- Der er mulighed for supplerende udbetaling af ikke anvendte statsstøttemidler.
- Udgifterne til vedligeholdelse af vejforbindelsen til Mandø er omfattet af loven.
- Fur er omfattet af lovens støtteordning.

Om administrationen af trafikstøtteordningen henvises i øvrigt til ovennævnte skrivelse af 30. maj 1984 fra Planstyrelsen samt til Planstyrelsens ovennævnte publikationer.

Udgangspunktet for beregningen af det statslige tilskud til de enkelte færgeruter er en fordelingsnøgle, der er fastlagt i § 4 i bekendtgørelse nr. 205 af 8. maj 1984. For vedligeholdelsen af vejforbindelsen til Mandø og færgeruten til Fur gælder dog særlige regler i bekendtgørelsens § 2 og § 3.

Fordelingsnøglen er et foreløbigt grundlag for fordelingen og samtidig en sikkerhed for, at de enkelte ruter får den forholdsmæssige andel af den samlede statslige støtte, som den på forhånd fastlagte afvejning af nøglens objektive kriterier er udtryk for.

Det statslige tilskud til de enkelte færgeselskaber udbetales af Planstyrelsen til de respektive amtsråd. Tilskuddet udbetales ved to acontoudbetalinger på grundlag af foreløbige regnskaber for året forud samt budgetter og trafikprogrammer for ansøgningsåret. Det endelige statslige tilskud fastsættes på grundlag af de endelige regnskaber. I denne forbindelse foretages en supplerende fordeling af støtten ruterne imellem med baggrund i det faktiske driftsunderskud sammenholdt med det »fordelingsnøglebeløb«, som de pågældende ruter er berettiget til at modtage. Herved skulle kunne sikres den bedst mulige udnyttelse af statens til-

skud efter de på forhånd fastlagte objektive kriterier i »fordelingsnøglen«.

Staten kunne i 1984 (med regulering) efter loven maksimalt yde 10,8 mill. kr. i trafikstøtte. I 1985 og 1986 var de tilsvarende beløb 11,3 mill. kr. og 11,7 mill. kr.

Da de pågældende amtskommuner og kommuner efter lovens § 3 skal yde mindst samme beløb som staten i trafikstøtte (tredjedelsprincippet), var amtskommuner og kommuner i 1984 efter loven forpligtet til at yde 21,6 mill. kr. tilsammen. De tilsvarende tal for 1985 og 1986 er 22,6 mill. kr. og 23,4 mill. kr.

Rent faktisk yder amtskommunerne og kommunerne imidlertid en større støtte, end der er pligt til efter loven. I 1984 har amtskommuner og kommuner således tilsammen bidraget med yderligere 1,3 mill. kr. for at dække det større faktiske underskud på de støtteberettigede driftsudgifter. Hvis staten skulle have deltaget i dækningen af hele det faktiske driftsunderskud, skulle der i 1984 – i overensstemmelse med trediedelsprincippet – have været ydet godt 300.000 kr. mere af staten, end der faktisk blev ydet. Der manglede således i 1984 ca. 300.000 kr. i statsligt tilskud for fuldstændigt at opfylde lovens trediedelsprincip.

Herudover bidrager amtskommuner og kommuner i et ikke nærmere kendt omfang med yderligere økonomisk støtte til færgedriften i øvrigt.

For 1985 og 1986 foreligger endnu ikke endelige regnskaber.

Østøttelovens grundlæggende hensigt om en ligelig tredeling af udgifterne til færgestøtten mellem stat, amt og kommune er således slået igennem i rimelig grad, idet det faktiske driftsunderskud for alle ruter tilsammen i 1984 kun er 1,3 mill. kr. højere end lovens samlede tilskudsbeløb på 32,4 mill. kr. (10,8 mill. kr. fra henholdsvis stat, amter og kommuner).

Det fremgår af lovens § 3, stk. 3, at amtskommunernes og kommunernes tilskud til trafiksstøtten fordeles mellem færgeruterne indenfor pågældende amtskommune på samme måde som statens tilskud, medmindre amtskommunen og kommunerne er enige om en anden fordeling. 2 amtskommuner, nemlig Fyns amtskommune og Vestsjællands amtskommune, har benyttet denne mulighed.

Østøtteloven giver kun mulighed for støtte til driften af færgerne, herunder til renteudgifter. Der er derimod ikke mulighed for at yde støtte til færgeselskabernes henlæggelser og afskrivninger.

Som opfølgning af Folketingets vedtagelse i 1983 af østøtteloven har en arbejdsgruppe under Planstyrelsens permanente øembedsmandsudvalg i

september 1985 til miljøministeren afgivet en rapport: »Færger til de små øer« om behovet for *investeringer til færger og færgelejer*. Arbejdsgruppen havde repræsentation fra Kommunernes Landsforening, Amtsrådsforeningen i Danmark, »Sammenlutningen af Danske Småøer« og Planstyrelsen.

Baggrunden for gruppens arbejde var, at den gældende lov ikke indeholder bestemmelser om *investeringss støtte*. Miljøministeren gav derfor under forhandlingerne i 1983 om østøtteloven tilsagn om at undersøge investeringsbehovet og finansieringsmulighederne for fornyelse af færgelejer og færger til de små øer.

Arbejdsgruppen har foretaget en analyse af investeringsbehovet og skitseret forskellige muligheder for finansiering.

Rapporten: »Færger til de små øer« blev 13. december 1985 på baggrund af miljøministerens beslutning udsendt til samtlige ø-amter, ø-kommuner, færgeselskaber og øborepræsentanter som et grundlag for Planstyrelsens seminarer som optakt til lovrevisionsarbejdet.

Det samlede investeringsbehov til nye færger og færgehavne er i rapporten opgjort på henholdsvis kort sigt (2–3 år) og på længere sigt (10–15 år).

For *færgeinvesteringernes* vedkommende er behovet anslået til i alt 70 mill. kr., nemlig

- på kort sigt ca. 33 mill. kr.
- på længere sigt ca. 37 mill. kr.

Heri indgår ønsker om 5 nye færger på kort sigt og 4 nye færger på længere sigt.

For *færgelejerne*s vedkommende er behovet anslået til i alt ca. 45 mill. kr., nemlig

- på kort sigt ca. 20 mill. kr.
- på længere sigt ca. 25 mill. kr.

Dette omfatter på kort sigt en total fornyelse af 6 øfærgelejer og 2 fastlandsfærgelejer samt omfattende reparationer på 7 ø- og 8 fastlandsfærgelejer. På længere sigt omfatter det en fornyelse af 8 øfærgelejer og 5 fastlandsfærgelejer.

Det samlede investeringsbehov for færger og færgelejer frem til ca. år 2000 er således anslået til i alt ca. 115 mill. kr.

Færgerapporten indeholder også *et skitseforslag til en ny færgetype til trafikbetjening af de små øer*. Typen er en toskrogsfærge, der medbringer sine egne broklapper.

For at skabe det bedst mulige beslutningsgrundlag for færgeselskabernes beslutninger om færgeinvesteringer tog Planstyrelsen på baggrund af færgerapporten initiativ til etablering af en styregruppe med den opgave at afprøve arbejdsgruppens færgedé. Styregruppen, der geografisk havde ud-

gangspunkt i investeringsbehovet i Fyns amt, havde repræsentation af Fyns amt, Fåborg og Svendborg kommuner, Svendborg Værft og Planstyrelsen. Borgmester Richard Hansen, Fåborg, har været formand for gruppen, der i september 1986 afgav en rapport udarbejdet af Skibsteknisk Laboratorium. Af rapporten fremgår, at toskrogsfærger kan være en velegnet færgetype for de små øer – også for så vidt angår issejlads, som specielt er blevet undersøgt på Hamburgische Schiffbau Versuchsanstalt i Vesttyskland. Der er endvidere udført modellforsøg på Skibsteknisk Laboratorium med sejls i stille vand og bølger.

Planstyrelsen har afholdt udgifterne til styregruppens afprøvning af mulighederne i toskrogsfærgeforslaget med godt 1 mill. kr.

Den udviklede toskrogsfærgemodel er nu søgt patenteret af Planstyrelsen.

Til støtte efter *østøttelovens* § 4 har der hidtil været afsat 1,2 mill. kr. årligt.

Baggrunden for »§ 4-støtten« er en opfattelse af, at opretholdelsen af de små ø-samfund som levedygtige samfund kræver en særlig økonomisk indsats ud over støtten til færgedriften.

»§ 4-støtten« kan f.eks. sikre, at projekter, der medfører nye arbejdspladser, kommer igang. Der kan være behov for at sikre afprøvningen af særlige ordninger, og det kan også være nødvendigt at sikre allerede eksisterende aktiviteter. Kulturelle aktiviteter i bred forstand kan ligeledes have behov for en økonomisk stimulans.

Støtten kan ydes enten som tilskud eller som lån, eller som en kombination mellem tilskud og lån.

Ansøgningerne behandles af Planstyrelsen på baggrund af en udtalelse fra Øsammenslutningen. Det permanente øembedsmandsudvalg får sagerne forelagt, inden styrelsen træffer sin afgørelse.

Siden ordningen blev etableret har der været en stigende interesse på småøerne for at anvende den statslige støtteordning. Hidtil er alle de afsatte midler blevet anvendt.

I praksis har det i øvrigt vist sig, at der er god opbakning bag østøttelovens § 4- støtteordning, således er den af Planstyrelsen bevilgede støtte i flere tilfælde blevet fulgt op af støtte fra såvel private som lokale offentlige myndigheder. Egnsudviklingsstøtte er også ofte ydet.

Fra lovens ikrafttræden 1. januar 1984 er der i alt udbetalt godt 3 mill. kr. i § 4-støtte.

Støtten fordeles således på øer og projekter:

Fejø 523.000 kr.

(Lejrskole, havbrug, »Øgårdene« (social institution), vandringsforsøg, Ethelbergfilm (videoproduktion)).

Femø	382.500 kr.
(Lejrskole, grafisk virksomhed).	
Askø	94.275 kr.
(Askø butiksforening).	
Omø	200.000 kr.
(Aflastningshavn).	
Sejersø	80.000 kr.
(Bødehus).	
Orø	110.000 kr.
(»Samo Plast«).	
Strynø	145.000 kr.
(Forsøg med blåmuslingdyrkning).	
Lyø	488.500 kr.
(Dækmole, Lyø kro, »Selskabet til bevarelse af ældre danske truede husdyracer«).	
Skarø	47.800 kr.
(Borde og stole til forsamlingshus).	
Avernakø	14.200 kr.
(Symaskiner til fritidsundervisning).	
Bjørnø	61.000 kr.
(Beboerhus).	
Endelave	385.000 kr.
(Mejeri, Museum).	
Tunø	285.000 kr.
(Kursuscenter, container til husmandsforeningen).	
Anholt	155.000 kr.
(Turist- og erhvervskontor, snedkerværksted, gartneri).	
Ib Ivar Dahl	8.000 kr.
(Undervisningsmateriale om de små øer).	

En nærmere beskrivelse af de projekter, der i perioden 1. januar 1984–1. maj 1986 har modtaget støtte, indgår i Planstyrelsens seminaroplæg: »De små øer og østøtteleven«.

Det er Miljøministeriets vurdering, at støtten har virket efter hensigten, selvom enkelte projekter senere er løbet ind i vanskeligheder. Det gælder særligt Samo Plast på Orø, som er gået konkurs.

Efter ikrafttræden af østøtteleven har Planstyrelsen fortsat indsamlingen af statistiske data om øerne i økommunerne.

De 27 småøers samlede befolkningstal er fortsat for nedadgående, men siden 1984 er nedgangen den mindste nogensinde, og 8 øer har haft en befolkningsfremgang, som dog ikke er tilstrækkelig til at opveje den samlede afgang.

Befolkningsnedgangen er mindst på de øer, som også var med i den midlertidige støtteordning.

Nedgangen for disse 25 små øer var 0,4 pct. i perioden 1984–86 mod 1 pct. i perioden 1980–84.

I tabel 1 vises hovedtallene over befolkningsudviklingen på de 25 små øer med en særskilt opgørelse for Mandø og Fur, som først kom med under østøtteordningen i 1984.

Tabel 1

	1975	1980	1982	1984	1985	1986
25 småøer	4.813	4.700	4.577	4.517	4.497	4.477
Fur	1.189	1.164	1.139	1.094	1.080	1.063
Mandø ..	105	91	89	87	82	76
I alt	6.107	5.955	5.805	5.698	5.659	5.616

2. Brugernes syn på østøtteleven

På Planstyrelsens øseminarer i forsommeren 1986 blev der fra amtskommunernes og kommunernes og øboernes side generelt givet udtryk for tilfredshed med, at staten efter loven nu yder et større bidrag til driften af færgerne end under den midlertidige ordning.

Selvom lovens tredelingsprincip med hensyn til fordeling af udgifterne mellem stat, amt og kommune i det store og hele er opfyldt, gav flere amtskommuner og kommuner på seminarerne udtryk for, at statens andel til driftsstøtte burde være større, måske endog større end de amtslige og kommunale tilskud.

Der blev på seminarerne stillet spørgsmål ved det hensigtsmæssige i driftsstøtteordningens sondring mellem udgifter til på den ene side renovering af færger (som er omfattet af støtteordningen), og på den anden side henlæggelser (som ikke er omfattet).

Om selve administrationen af færgestøtten blev der fra flere amtskommuner og kommuners side udtrykt ønske om smidiggørelse bl.a. således, at det statslige støttebeløb for pågældende år er kendt så tidligt, at det kan indgå i den normale kommunale budgetlægningsrytme.

På øseminarerne blev der fra amtskommuners og kommuners side fremhævet, at staten bør deltage i investeringsudgifterne til nye færger. Øboerne delte dette synspunkt.

Det blev herunder foreslået, at et »tredelingsprincip« som driftsstøttens eventuelt kunne danne grundlag for en investeringsstøtte. Der blev også nævnt løsninger med »investeringspulje«. Også muligheden for at gøre henlæggelser støtteberettiget blev fremdraget.

F.t.l. vedr. de små øsamfund

Flere seminardeltagere fandt, at statsstøtten til investering i nye færger og færgelejer burde være større end $\frac{1}{3}$ af udgifterne.

Flere seminardeltagere pegede endvidere på muligheden for at opnå EF-støtte fra regionalfondsmidlerne. I 1986 har EF-Kommissionen givet tilsagn om infrastrukturstøtte (1,59 mill. kr.) til i alt 3 projekter på småøerne. Det drejer sig om 700.000 kr. til Hjørnø vedrørende etablering af en broklap, 490.000 kr. til Tunø til etablering af 3 bådebroer og 400.000 kr. til Skarø til en fiskeri- og lystbådehavn.

På øseminarerne blev der fra alle sider udtrykt tilfredshed med, at staten ved »§ 4-støtten« yder støtte til initiativer på de små øer. Specielt øboerne fandt, at § 4 støtteordningen er værdifuld for øernes overlevelsesmuligheder.

En forhøjelse af støttebeløbet og en udvidelse af anvendelsesområdet blev foreslået.

3. Lovforslagets indhold

Lovforslaget opretholder den gældende *trafikstøtteordning*.

Den gældende lov giver miljøministeren mulighed for årligt højest at yde 10 mill. kr. i driftsstøtte. Beløbet er hidtil blevet reguleret efter det brugerprisindeks for transport, der udregnes af Danmarks Statistik.

For at sikre, at østøttelovens hensigt om et tredeling af færgeudgifterne mellem stat, amt og kommune opnås, foreslås det maksimale statslige tilskudsbeløb forhøjet til 12 mill. kr. årligt (1986-niveau). Dette medfører, at den samlede offentlige støtte til færgedriften til de små øer efter loven kan udgøre 36 mill. kr. årligt (1986-niveau).

Tilskudsbeløbet vil i overensstemmelse med regeringens generelle afskaffelse af eksisterende automatiske reguleringsordninger fremover blive reguleret på de årlige bevillingslove. Lovforslaget indeholder derfor et forslag om regulering af østøttelovens færge støtte midler i overensstemmelse med regeringens generelle målsætning.

På baggrund af de fremkomne ønsker fra amtskommunerne og kommunerne om en ændring og en smidiggørelse af administrationen af trafikstøtten agter Planstyrelsen efter afslutningen af Folketingets behandling af nærværende lovforslag at tage initiativ til drøftelser med færge selskaberne, de lokale myndigheder, øboere samt Kommunerne Landsforening, Amtrådsforeningen i Danmark og Sammenslutningen af Danske Småøer med henblik på en ændring af administrationen af færge støtte ordningen.

Den fremtidige administration af statens færge støtte agtes indrettet således, at der én gang årligt ydes et fast tilskudsbeløb til de enkelte færgeruter.

Tilskudsbeløbet til de enkelte ruter agtes efter de nævnte forhandlinger – i princippet en gang for alle – fastsat af miljøministeren med udgangspunkt i den gældende fordelingsnøgle kombineret med de seneste 2-3 års faktiske driftsunderskud for de pågældende ruter.

For at sikre formålet med statens driftsstøtte skal øboernes ønske til den enkelte rutes serviceniveau endvidere indgå i fastsættelsen af tilskudsbeløvet.

Det gældende tredelingsprincip, hvorefter stat, amt og kommune ligeligt deltager i færge støtten, opretholdes.

Den foreslåede nye administrationsordning bevirker, at det efter ordningens ikrafttrædelse ikke længere er nødvendigt for færge selskaberne regnskabsmæssigt at udskille f.eks. henlæggelser og afskrivninger. Dette er nødvendigt med den nuværende ordning, fordi henlæggelser og afskrivninger ikke er støtteberettigede.

Fremover vil færge selskaberne altså kunne regne med at modtage det fastlagte tilskudsbeløb uanset, hvordan regnskabet enkelte poster fordeler sig. Men som nævnt vil tilskudsbeløbet blive fastlagt med udgangspunkt i de driftsudgifter, der er støtteberettiget efter den gældende ordning.

En sådan ordning med et fast tilskudsbeløb, der ikke senere »efterreguleres«, bevirker, at amtskommuner og kommuner kender tilskudsbeløbets størrelse i budgetlægningsperioden, (bortset fra den forøgelse, der følger af den årlige regulering). Dette imødekommer et ønske hos de nævnte myndigheder.

Ved den nye ordning forlades således det gældende administrationsprincip med to contoudbetalinger efterfulgt af »efterreguleringer« ved de endelige afregninger, som finder sted efter regnskabsårets afslutning.

Dette vil indebære en smidiggørelse af administrationen for både, stat, amt og kommune.

Tilskudsbeløbet til den enkelte færgerute kan betegnes som en form for »bloktilskud«. Tilskudsbeløbet til den enkelte færgerute og de nærmere regler for den nye administration af færge støtten vil komme til at fremgå af den bekendtgørelse, som skal afløse den gældende bekendtgørelse nr. 205 af 8. maj 1984.

Da det vil være et grundlæggende princip for overgangen til den nye administration, at øboernes ønske til serviceniveauet indgår i fastsættelsen af tilskudsbeløbet til den enkelte rute, vil serviceni-

veauet fra 1982, som er grundlaget for den nuværende ordning, også kunne nyvurderes. Dette kunne f.eks. ske ved, at det enkelte færgeselskab med henblik på forhandlingerne forud for fastlæggelsen af tilskudsbeløbet i samarbejde med øboerne opstiller en sejlplan med tilknyttet budget.

Hvis et færgeselskab efter den nye ordning i et regnskabsår opnår besparelse i driften, skal det efter lovforslaget være muligt for miljøministeren i konkrete tilfælde at fravige princippet om, at de amtskommuner og kommuner, hvori øerne er beliggende, skal betale mindst samme tilskud som staten («trediedelsprincippet»). Gennemførte besparelser vil således kunne føre til, at amt eller kommune efter miljøministerens bestemmelse fritages for at yde samme andel som staten. Det bør dog være en forudsætning for at fravige trediedelsprincippet, at serviceniveauet ikke forringes til skade for øboerne. Ministerens stillingtagen til, om tredelingsprincippet skal fraviges, vil typisk skulle ske ved modtagelsen af færgeselskabernes endelige regnskaber.

Det samlede statslige tilskud vil blive søgt udbetalt i sidste halvdel af regnskabsåret. Tilskuddet agtes som under den gældende ordning udbetalt til pågældende amtskommune. Som regnskabsmæssig dokumentation må de endelige regnskaber for færgeruterne indsendes til Planstyrelsen.

På baggrund af rapporten: »Færger til de små øer« indeholder lovforslaget forslag til *finansiering af investeringer i nye færger* til de små øer.

Forslaget indebærer, at stat, amt og kommune skal deltage i finansieringen med lige store andele efter samme princip som trafikstøtteordningen. Det skal dog være muligt for miljøministeren i konkrete tilfælde at bestemme, at tredelingsprincippet fraviges.

Det foreslås, at administrationen af investeringsstøtten tilrettelægges sådan, at Planstyrelsen yder investeringstilskuddet på baggrund af konkrete forslag til færgelinvesteringer fra færgeselskaberne efter en forelæggelse af projektet for Planstyrelsens permanente øembedsmandsudvalg.

Færgeselskaberne er ikke forpligtet til at anvende en bestemt færgetype, for at opnå støtte – heller ikke den nyudviklede »toskrogsfærgetype«.

Lovforslaget indeholder ikke forslag om tilskud til *investeringer i færgelejer*. Dette skyldes bl.a., at der gennem EFs regionalfond allerede eksisterer visse muligheder for støtte til infrastrukturinvesteringer. Regionalfondsmidlerne er begrænsede, og selvom alle ø-havne i princippet vil kunne få støtte, er en del fastlandshavne ikke omfattet.

Det bemærkes, at udgifter til reparationer m.v. indgår i den gældende driftsstøtteordning, og sådanne udgifter vil fortsat kunne støttes gennem driftsstøtten.

Det må påregnes, at behovet for investeringer i færgelejer ved en eventuel overgang til den nye toskrogsfærge vil blive formindsket.

Den *særlige »§ 4-støtte«* er siden østøttelovens ikrafttræden 1. januar 1984 blevet udnyttet fuldt ud af øboerne, og behovet for støtten er ikke udtømt. Der er hidtil årligt på finansloven afsat 1,2 mill. kr. til denne støtte.

»Sammenslutningen af Danske Småøer« har nu oprettet et sekretariat på Avernakø, og Sammenslutningen har ansat en fuldtidsbeskæftiget sekretariatschef til varetagelse af almindelige sekretariatsfunktioner.

Det er fundet af betydning for småøernes overlevelsesmuligheder, at øsammenslutningen har mulighed for professionel bistand til virkeliggørelse af dens mangesidede virke.

Planstyrelsen har derfor i 1985, 1986 og 1987 ydet tilskud til Sammenslutningens sekretariat med henholdsvis 350.000 kr., 500.000 kr. og 150.000 kr. Tilskuddet er ydet til sekretariatets oprettelse og igangsætning i perioden 1. juli 1985–1. juli 1987.

Det foreslås, at der i selve øloven – som en del af »§ 4-støtten« – skabes en mulighed for en permanent statslig støtte til øsekretariatet. Tilskuddet kan ydes til driften af sekretariatet i det omfang, Sammenslutningens egne indtægter ikke giver mulighed for selv at afholde udgiften hertil.

På denne baggrund foreslås den årlige støtte-ramme til »§ 4-støtten«, som fastsættes på finansloven, hævet til 1,5 mill. kr., hvoraf støtten til øsekretariatet forudsættes maksimalt at kunne udgøre 0,3 mill. kr. årligt.

Den støtte, der siden østøttelovens ikrafttræden er ydet til § 4-projekter i form af lån, vil i de kommende år skulle tilbagebetales i overensstemmelse med lånevilkårene. Lånene administreres efter aftale med Planstyrelsen af Kongeriget Danmarks Hypotekbank og Finansforvaltning. Sådanne beløb fra afdrag og renter vil blive søgt anvendt til nye § 4-støtteprojekter.

4. Økonomiske og administrative bemærkninger

A. Amtskommunerne

Da administrationen af *trafikstøtteordningen* agtes forenklet, vil der på den ene side blive tale om administrative lettelser med hensyn til denne del af administrationen af østøtteloven. I forbindelse med den nye færgelinvesteringsordning, vil

der dog på den anden side blive tale om forbigående forøgelse af de administrative udgifter i amtskommunerne, hvis amtskommunerne skal medvirke i konkrete færgelinvesteringsprojekter.

Efter lovforslaget vil amtskommunerne fortsat være forpligtet til at yde det samme som staten til trafikstøtteordningen. Den samlede amtskommunale udgift vil efter lovforslaget udgøre 12 mill. kr. årlige, hvilket er en årlig merudgift på 0,3 mill. kr. i forhold til det beløb, som amtskommunerne efter den gældende lov er forpligtet til at yde (beløbene er angivet i 1986 priser). Dette skal ses i sammenhæng med, at amtskommunerne hidtil reelt har ydet større støtte, end de er forpligtet til. Da det statslige støttebeløb foreslås forhøjet, vil der for amtskommunerne reelt blive tale om besparelse.

Investeringer i nye færges. Det er næppe muligt helt nøjagtigt at angive det beløb, som amtskommunerne skal yde til investeringsstøtten, men beløbet må antages i alt at udgøre omkring 23 mill. kr. (1985-niveau), indtil årtusindeskiftet, nemlig $\frac{1}{2}$ af det samlede færgelinvesteringsbehov på ca. 70 mill. kr.

B. Kommunerne

For kommunernes vedkommende er forholdene de samme som for amtskommunerne. Der henvises derfor til under A.

C. Staten

For statens vedkommende må det påregnes, at ølovsadministrationen i Planstyrelsen fortsat vil kræve godt 1 årsværk.

De statslige udgifter til trafikstøtteordningen vil (i 1986-niveau) udgøre 12 mill. kr., som er en årlig merudgift på 0,3 mill. kr. i forhold til det regulerede tilskudsbeløb i 1986 på 11,7 mill. kr. efter den gældende lov.

De statslige udgifter til § 4-støtten vil årligt udgøre 1,5 mill. kr., som er en årlig merudgift på 0,3 mill. kr.

Udgifterne til færgelinvesteringer vil blive de samme som for kommuner og amter, nemlig i alt ca. 23 mill. kr. (1985-niveau) i perioden indtil årtusindeskiftet.

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Forslaget udvider den gældende lovs § 1 til også at omfatte muligheden for, at miljøministeren kan yde tilskud til færgelinvesteringer.

§ 3 i den gældende lov indeholder bestemmelser om, at amtskommunerne og kommunerne skal yde mindst samme tilskud til færgedriften efter § 1 som staten. Da § 3 opretholdes uændret, og da bestemmelsen henviser til § 1, bevirker forslaget, at amt og kommune skal deltage i investeringer i nye færges til de små øer med samme andel som staten, jf. dog forslaget i nr. 4 om miljøministerens mulighed for at fravige i konkrete tilfælde.

Til nr. 2

Efter den gældende lovs § 2, stk. 1 kan miljøministeren yde 10 mill. kr. i tilskud til færgedriften. Dette beløb er hidtil blevet reguleret efter det forbrugerprisindeks for transport, der udregnes af Danmarks Statistik.

Beløbet er i 1986 11,7 mill. kr.

Det foreslås, at tilskuddet til færgedriften i 1988 kommer til at udgøre 12 mill. kr. (1986-niveau) hvilket udgør en forhøjelse på 300.000 kr. set i forhold til det 1986-niveau, som følger af den gældende lov. Udvidelsen skal muliggøre en bedre dækning af statens andel af driftsunderskuddet således, at princippet om en ligelig tredeling af underskuddet mellem stat, amt og kommune opnås tilnærmelsesvist fuldtud.

Med bestemmelsen om, at uforbrugte tilskudsbeløb kan videreføres til følgende finansår, sigtes der især til muligheden for at videreføre tilskud til færgelinvesteringer. Dette er fundet nødvendigt for konkret at kunne imødekomme behovet for udskiftning af øfærges, som næppe vil opstå i en rytme, der er afstemt med de enkelte finansår med de heri indeholdte muligheder for støtte.

Til nr. 3

Forslaget til ændring af § 2, stk. 2 skal ses som et led i regeringens generelle afskaffelse af eksisterende automatiske reguleringsordninger, der indgår i videreførelsen af den inflationsdæmpende politik.

I overensstemmelse hermed foreslås den gældende automatiske pristalsregulering af det samlede årlige statstilskud til færgedrift i lovens § 2, stk. 2, ophævet og erstattet af én årlig regulering, der fastsættes på de årlige bevillingslove for det pågældende år.

Til nr. 4

Den foreslåede tilføjelse til § 3, stk. 1 og stk. 2 skal gøre det muligt for miljøministeren i konkrete tilfælde at fravige hovedreglen i § 3 om, at de amtskommuner og kommuner, hvori øerne er beliggende, årligt skal yde mindst samme tilskud som

staten. For så vidt angår støtte til færgedriften vil reglen typisk komme til anvendelse i forbindelse med statens stillingtagen til de af færgeelskaberne indsendte regnskaber.

Til nr. 5

Den foreslåede tilføjelse til § 4 tilsigter permanent at sikre »Sammenslutningen af Danske Småøer« en økonomisk mulighed for at opretholde et sekretariat, der kan yde professionel bistand til sammenslutningens sekretariatsmæssige virke, herunder rådgivning af øboerne om forhold, der kan være med til at forbedre levevilkårene på de små øer.

Hidtil har der på finansloven årligt været bevilget 1,2 mill. kr. til gennemførelse af forsøgsordninger og projekter m.v., der har betydning for levevilkårene på de enkelte øer. Dette beløb skønnes der fortsat behov for til forsøgsordninger og projekter. Herudover skønnes der at være behov for årligt at kunne yde maksimalt 0,3 mill. kr. til driften af øsammenslutningens sekretariat.

Det beløb, der kan ydes til forsøgsordninger, projekter m.v. på de små øer, vil kunne forhøjes

med renter og afdrag fra tidligere års lån, der er ydet med hjemmel i § 4.

Til nr. 6

Revisionsbestemmelsen i østøttelovens § 8 foreslås ophævet, da det må forudsættes, at principperne i østøtten nu ligger rimeligt fast.

Til § 2

Til nr. 1

Det foreslås at loven træder i kraft pr. 1. juli 1987.

Af hensyn specielt til færgeelskaberne, som har budgetteret ud fra den gældende lovs bestemmelser om driftsstøtte i hele 1987 foreslås det, at den nye driftsstøtteregel med tilhørende administrative forenklinger først træder i kraft den 1. januar 1988. Herved opnås også den største smidighed i forhold til den kommunale budgetlægning. Der kan om de påtænkte administrative forenklinger henvises til de almindelige bemærkninger.

Bestemmelsen om den automatiske pristalsregulering foreslås ophævet pr. 1. januar 1988.