

Rapport fra udvalg vedrørende omlægning af færgestøtte til generelle tilskud

Juni 2004

Indenrigs- og Sundhedsministeriet
KL
Amtsrådsforeningen
Finansministeriet
Trafikministeriet
Økonomi- og Erhvervsministeriet

**Rapport fra udvalg vedrørende omlægning af færgestøtte til
generelle tilskud**

Tryk: Schultz Grafisk

Oplag: 100

Indenrigs- og Sundhedsministeriet
Økonomisk Afdeling
Slotsholmsgade 10-12
1216 København K

J.nr.: 2003-2413-90

Indholdsfortegnelse

1. Indledning.....	5
1.1 Udvalgets nedsættelse	5
1.2 Kommissorium	5
1.3 Strukturreform.....	7
1.4 Udvalgets sammensætning og mødeaktivitet	7
2. Gennemgang af den eksisterende lov	9
2.1 Baggrund for trafikstøtteordningen for de mindre øer.....	9
2.1.1 1984 loven eller ø-støtteloven	10
2.1.2 Lovrevisionen i 1987	11
2.1.3 Investeringsstøtten og behovet herfor fra 1985 til 1996....	12
2.1.4 1997-østøttelov	13
2.1.5 Lov nr. 352 af 2. juni 1999.....	13
2.2 Den nuværende trafikstøttelov.....	14
2.2.1 Driftsstøtteordningen	15
2.2.2 Ydelsesstøtteordningen	17
2.2.3 Særlig støtte til økonomisk svagt stillede kommuner	18
3. Det offentliges tilskud til sikring af besejlingen af de mindre øer ..	20
3.1 Det offentliges bidrag til driftsstøtteordningen.....	20
3.2 Det offentliges bidrag til ydelsesstøtteordningen	20
3.3 § 5 ordningen.....	21
4. Øvrige tilskudsordninger målrettet mindre øer	22
4.1 Tilskud til særligt vanskeligt stillede kommuner m. mindre øer	22
4.2 Trafikministeriets ø-kortordning	23
4.3 EU's regionalfond	23
4.4 Tilskud til kommuner til medfinansiering af EU-projekter.....	24
4.5 Tilskud til jordbrugere på visse småøer	25
4.6 Ø-støtte.....	25
5. Materiel (færger og færgelejer) og låntagning.....	26
5.1 Ø-færgerne 1960-1995	26
5.2 Indhentning af oplysninger om færgedrift	27
5.3 Nuværende materiel	28
5.4 Kommende investeringer	30
5.5 Færgelejer	31
6. EU-krav til udbud af færgefart	32

6.1 Den gældende EU-regulering	32
6.2 Kommissionens traktatkrænkelssag mod Danmark.....	34
6.3 Folketingets vedtagelse af 15. januar 2004	37
7. Overvejelser vedrørende omlægning til generelle tilskud	38
7.1 Motivation for omlægning.....	38
7.2 Model for et generelt tilskud.....	39
7.2.1 Ny model for investeringsstøtte.....	40
7.2.2 Opstilling af model med objektive kriterier	42
7.2.3 Fordeling pr. myndighed	47
7.2.4 Justering af driftsstøtten.....	50
7.2.5 Driftsstøtte: Model 1, tidligere tilskud	50
7.2.6 Driftsstøtte: Model 2, objektive kriterier	53
7.3 Samlet model.....	56
7.4 Overgangsordning	57
7.5 Vedrørende §5-ordningen.....	59
8. Sammenfatning og anbefalinger	60
Bilag 1. Oplysnings-skema.....	64
Bilag 2. Anskaffelsespris for nuværende færger	65
Bilag 3. Oplysninger om øer, færger og færgeselskaber	66

1. Indledning

1.1 Udvalgets nedsættelse

Ved forhandlingerne om den kommunale økonomi for 2004 blev det aftalt mellem regeringen, Amtsrådsforeningen og KL, at nedsætte en arbejdsgruppe, med det formål at undersøge mulighederne for at omlægge færgestøtten til de mindre øer fra en refusionsordning til et generelt tilskud til de berørte kommuner.

1.2 Kommissorium

Der blev fastsat følgende kommissorium for udvalget:

”Ved forhandlingerne om den kommunale økonomi for 2004 blev det aftalt mellem regeringen og KL, at der nedsættes en arbejdsgruppe, som har til formål at undersøge mulighederne for at omlægge færgestøtten til de mindre øer fra en refusionsordning til et generelt tilskud til de berørte kommuner.

Indenrigs- og Sundhedsministeriet yder i dag tilskud efter lov om trafikstøtte til de mindre øer (trafikstøtteloven). Tilskuddet omfatter støtte til 27 mindre øers trafikforbindelser; heraf 26 færgeforbindelser samt vejforbindelsen til Mandø. De større færgeruter til Læsø, Samsø og Ærø er ikke omfattet af denne lov; ligesom mindre færgeruter, som ikke betjener øer uden fast forbindelse, heller ikke er omfattet af loven.

Formålet med loven er at sikre kommuner og amtskommuner med mindre øer de økonomiske rammer for færgebetjeningen af de små øsamfund og dermed medvirke til at sikre levevilkårene på de små øsamfund.

I den nuværende udformning af støtten yder staten dels driftsstøtte (16,7 mio. kr. i 2003) og dels ydelsesstøtte til lån, som kommune eller

amtskommune optager med henblik på investering i færger og færgelejer (11,5 mio. kr. i 2003).

Både driftsstøtte og ydelsesstøtte ydes efter den såkaldte tredjedelsregel. Statens støtte er således betinget af, at en kommune eller amtskommune hver for sig yder en støtte, der mindst svarer til statens støtte. Den statslige driftsstøtte kan ikke overskride et nærmere fastlagt maksimumsbeløb. Ordningen er derfor en refusionsordning (med loft), hvor kommune og amtskommune kun får statsstøtte, hvis de selv afholder udgifter af samme omfang.

Baggrunden for nedsættelsen af udvalget er et ønske om at forenkle den nuværende ordning i trafikstøtteleven, hvorimod det ikke er hensigten at forringe vilkårene for ø-samfundene. Færgestøtteordningen er en refusionsordning på et driftsudgiftsområde. Sådanne ordninger har staten generelt søgt at afvikle over de seneste år. Samtidig er svagheden ved den nuværende ordning, at den for både driftsstøtte og ydelsesstøtte forudsætter detailadministration med tilsyn af kommunernes og amtskommunernes udgifter til færgebetjening af de pågældende øer. Endvidere vil en omlægning af ydelsesstøtten til et generelt tilskud betyde, at det ikke vil være nødvendigt fremover at stille krav om bestemte finansierings- og ejerforhold for færgeanskaffelser.

Der er fastsat følgende kommissorium for udvalgsarbejdet:

Det tilsigtes at udvalget belyser mulighederne for og kommer med forslag om omlægning af den nuværende ordning til et generelt tilskud for de berørte kommuner og amtskommuner. Omlægningen bør både omfatte den hidtidige driftsstøtte og ydelsesstøtte. Forslaget skal indeholde løsninger til afklaring af overgangsproblemer i forbindelse med indførelsen af en ny ordning.

Det vil være hensigten, at udvalgsarbejdet skal indgå i beslutningsgrundlaget for den fremtidige udformning af færgestøtten til de mindre øer.

Udvalget får deltagelse af Kommunernes Landsforening, Amtsrådsforeningen, Finansministeriet, Trafikministeriet, Økonomi- og Erhvervsministeriet og Indenrigs- og Sundhedsministeriet. Udvalget kan konsultere andre ministerier efter behov. Formandskab og sekretariat varetages af Indenrigs- og Sundhedsministeriet.

Udvalgsarbejdet påregnes afsluttet april 2004.”

1.3 Strukturreform

Dette udvalg blev påbegyndt før regeringens forslag om strukturændringer. Der er ikke i notatet taget højde herfor.

Der er således beregningsteknisk antaget samme opgavefordeling som i dag.

1.4 Udvalgets sammensætning og mødeaktivitet

Udvalget fik følgende medlemmer:

Økonomisk konsulent Per Schollert Nielsen, KL
Chefkonsulent Henrik Severin Hansen, ARF
Specialkonsulent Jan Gabrielsen, Trafikministeriet
Fuldmægtig Lone Brommeland, Konkurrencestyrelsen
Fuldmægtig Henrik Rosenberg Seiding, Finansministeriet
Kontorchef Niels Jørgen Mau, Indenrigs- og Sundhedsministeriet
Fuldmægtig Jane Andersen, Indenrigs- og Sundhedsministeriet
Fuldmægtig Søren Gregersen, Indenrigs- og Sundhedsministeriet

Udvalget har afholdt 6 møder. Vicedirektør Hans Christensen, Søfartsstyrelsen, har været indkaldt til et af møderne med henblik på at gennemgå Søfartsstyrelsens undersøgelse fra 1995 ”Mindre danske

færger – før, nu og i fremtiden”. Endvidere har kontorchef Niels Rytter, Konkurrencestyrelsen, deltaget i et møde.

2. Gennemgang af den eksisterende lov om trafikstøtte til de mindre øer

2.1 Baggrund for trafikstøtteordningen for de mindre øer

En statslig støtte til sikring af besejlingen af de mindre øer blev aktuel på grund af ændrede økonomiske og erhvervsmæssige forhold, som satte ind i sidste halvdel af det tyvende århundrede på de mindre øer. Ændringerne i landbruget spillede den største rolle for færgeruternes økonomiske bæredygtighed men også industrialiseringen, de ændrede transport og kommunikationsforhold bidrog til en udvikling, som afspejlede sig i et faldende befolkningstal og en stadig voksende andel af ældre.

I begyndelsen af 1970'erne kom der fokus på øernes situation. Der blev udarbejdet rapporter til belysning af øernes problemer og deres fremtidsperspektiver. De trafikpolitiske initiativer spillede en afgørende rolle. Således kan det nævnes, at regeringen i 1973 besluttede at nedsætte en arbejdsgruppe, som havde til formål at fremkomme med kriterier til fordeling af støtte fra det offentlige til driften af trafikbetjeningen af de små øer. Arbejdsgruppen kom i 1975 med et forslag om en "midlertidig trafikstøtteordning" til 25 øer med en befolkning mellem 20 og 1.000 indbyggere. Da man ønskede en bredere vurdering af støtteordningen, forlængedes den midlertidige ordning i 1978 og siden hen også i 1980 og 1983. Overvejelserne om udformningen af en mulig støtteordning til øerne gik ikke alene på støtte til trafikbetjeningen af øerne men også på andre initiativer, der kunne forbedre levevilkårene på øerne.

I 1983 vurderede et udvalg, at den midlertidige trafikstøtteordning havde haft så stor en succes, at den burde gøres permanent. Befolkningstilbagegangen på øerne, som i tiden op til 1975 havde været ganske betragtelig, var reduceret og næsten stoppet.

2.1.1 1984 loven eller ø-støtteloven

Den 1. januar 1984 trådte lov nr. 620 af 21. december 1983 om støtte til de små øsamfund (trafikstøtte mv.) i kraft. Ø-støtteloven som den også populært kaldes havde til formål at fremme levevilkårene på de små øer ved at yde offentlig økonomisk støtte dels til trafikbetjeningen af øerne og dels til særlige projekter, forsøgsordninger mv. (§ 4 støtten). Hermed tilgodeså man besejlingen af de mindre øer, men også det liv/erhvervsliv, som skulle udgøre det fremtidige eksistensgrundlag for ø-befolkningen. Den låne-/tilskudsordning, som blev indarbejdet i lovens § 4, skulle medvirke til at finansiere projekter, som bevarede og udviklede øsamfundene.

Hvilke øer, som omfattedes af den nye lov, fremgik ikke direkte af loven men af den bekendtgørelse, som blev fastsat i medfør af denne. Der var tale om øer, hvor antallet af beboere på øen skulle være mellem 20 og 1.000, øerne måtte ikke være en selvstændig kommune og øen måtte ikke have fast forbindelse til fastlandet f.eks. dæmning eller bro. Dette oprindelige udgangspunkt blev dog modificeret under det lovforberedende arbejde, så også Fur med dengang mere end 1.000 indbyggere og Mandø blev medtaget under ordningen.

Den statslig støtte til færgedriften blev opbygget således, at de amter og de kommuner, hvori øerne var beliggende, skulle yde mindst samme tilskud som staten.

Det såkaldte tredelingsprincip, som har været kendetegnende for ordningen, indførtes således allerede fra starten.

Den årlige statslige driftsstøtte blev afsat som et fast beløb på Finansloven og reguleredes med forbrugerprisindekset for transport. For hver enkelt færgerute blev beregnet et maksimumsbeløb, som den statslige støtte ikke kunne overstige. Maksimumbeløbet blev fordelt efter en nøgle. Fordelingen blev vægtet efter følgende objektive kriterier:

Sejllængde.....	5/10
Antal ha landbrugsjord i drift.....	3/10
Antal personer i erhvervsaktive aldersgrupper.....	1/10
Øens samlede indbyggertal.....	1/10

Udbetalingen skete a conto i to rater i budgetåret og med endelig afregning året efter. For meget udbetalt statsstøtte til enkelte ruter muliggjorde supplerende tilskud til andre ruter.

1984-loven indeholdt ikke støtte til investeringer i færger og færgelejer. Afskrivninger, henlæggelser og udbytte kunne heller ikke indgå i beregningen af det tilskudsberettigede driftsunderskud.

2.1.2 Lovrevisionen i 1987

Administrationen af driftsstøtteordningen forenkledes i 1987, således at der én gang årligt udbetaltes et fast tilskudsbeløb til de enkelte ruter. Beløbet fastsattes med udgangspunkt i den tidligere fordelingsnøgle kombineret med de foregående tre års faktiske driftsunderskud. Endelig forhøjedes det maksimale statslige støttebeløb i et forsøg på at sikre lovens hensigt om en tredeling af færgeudgifterne mellem stat, amter og kommuner.

Endelig blev der indført en dispensationsordning, som åbnede for, at indenrigsministeren kunne dispensere fra tredelingsreglen og fritage amt og/eller kommune for at yde samme tilskud som staten dog forudsat at evt. besparelser ikke havde resulteret i forringelser i service-niveauet for øboerne.

2.1.3 Investeringsstøtten og behovet herfor fra 1985 til 1996

På investeringssiden indeholdt 1984-loven som nævnt ingen støtte. En analyse i 1985 viste et samlet investeringsbehov til fornyelse af færgerne til de små øer på 70 mio. kr. over en periode på 10 til 15 år heraf ca. 33 mio. kr. inden for de første par år.

Ved lovrevisionen i 1987 blev der derfor afsat 3 mio. kr. årligt som statsligt tilskud til færgeinvesteringer. Investeringsstøtten ydedes på betingelse af, at amtskommuner og kommuner deltog med samme finansieringsandel og hvor statens støtte på samme måde som med driftsstøtteordningen blev begrænset af de årlige bevillinger på finansloven.

I 1990'erne øgedes behovet for færgeinvesteringer blandt andet som følge af ulykker som Skarø-Drejø-færgens kæntring i Skarø havn og større ulykker i udlandet for passagerskibe. Dette medførte skærpede sikkerheds- og stabilitetskrav til færgerne.

Færgerne til de mindre øer kunne ikke efterleve de ændrede stabilitets- og sikkerhedskrav. Det gav anledning til en fremrykning af udskiftning og ombygning af den gamle færgebestand.

Folketinget forsøgte at klare situationen ved bevilling af et ekstrabeløb på finansloven for 1994 på 15 mio. kr. til nye færger til de små øer. Ekstrabevillingen betød, at staten frem til 1995 stort set var i stand til at imødekomme ansøgningerne om investeringsstøtte med en tredjedel af de samlede omkostninger. Imidlertid steg ansøgningerne om investeringsstøtte i 1996 væsentligt. De svarede til de samlede færgeinvesteringer i tiåret forud. Det akutte finansieringsbehov gav anledning til en forespørgselsdebat i Folketinget, som pålagde regeringen at fremlægge en samlet langsigtet økonomiløsning for ombygning og nybygning af færger til betjeningen af de mindre øer inden 1. maj 1997.

2.1.4 1997-østøttelov

Denne lov indeholdt flere "nyskabelser". Det statslige tilskud til færgeinvesteringer afløstes af en ydelsesstøtteordning kombineret med en låneadgang til finansiering af færgeinvesteringer, herunder også som noget nyt støtte til investeringer i færgelejer. Lånefinansieringen af investeringer i færger og færgelejer indebar, at omkostningerne blev bredt ud over en længere årrække.

Ydelsesstøtteordningen blev udformet som en lovbunden udgift, hvor stat, amter og kommuner hver finansierede en tredjedel af ydelsen på lån til investeringer i færger og færgelejer.

Herudover indførtes en særlig ordning for de økonomisk svageste kommuner, således at ydelsesstøtten årligt maksimalt vil kunne udgøre 0,05 pct. af kommunens beskatningsgrundlag. Tilskuddet til de svage kommuner finansieres af det kommunale bloktilskud.

Endelig skal det nævnes, at trafikstøtteloven og administrationen af denne overførtes til Indenrigsministeriet fra Miljøministeriet, Skov- og Naturstyrelsen, som indtil da havde administreret ordningen.

Driftsstøtteordningen ændredes ikke ved denne lovændring.

1997-ordningen er næsten identisk med den ordning, som vi kender i dag, og som er nærmere beskrevet under afsnit 2.2.

2.1.5 Lov nr. 352 af 2. juni 1999

Med lovændringen omlagdes udbetalingen af driftstilskuddet således, at det skulle udbetales til de kommuner og amtskommuner, hvori de mindre øer er beliggende. Samtidig blev det i loven fastlagt, at de kommuner og amtskommuner, som staten yder tilskud til, skal udbyde færgeruterne som er omfattet af ordningen – herunder også de

ruter, som kommunerne selv driver, som konsekvens af lov om færgefare.

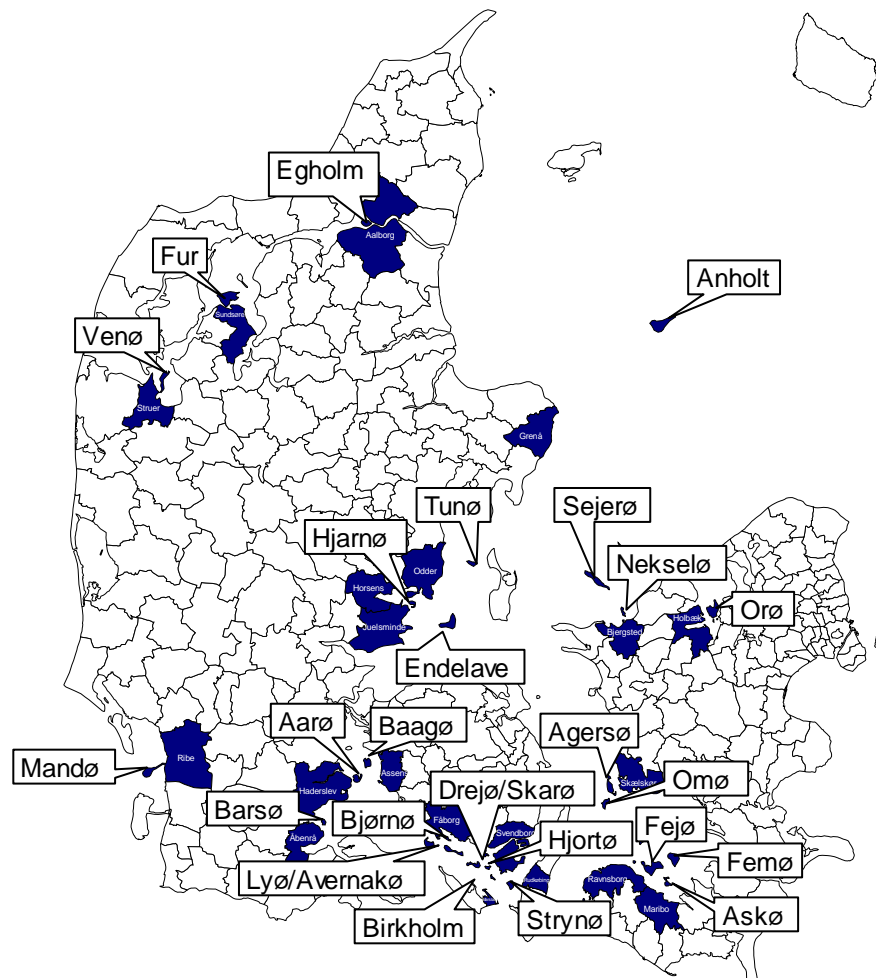
Vedrørende udbetaling af ydelsesstøtten blev det i loven fastlagt, at der ikke kan ydes tilskud til betaling af lån optaget til investeringer i færger, som ikke (længere) ejes af en kommune eller en amtskommune.

Lovændringen af 2. juni 1999 havde ikke til formål at ændre på tilskudsstrukturen.

2.2 Den nuværende trafikstøttelov

- lov nr. 352 af 2. juni 1999 og bekendtgørelsen nr. 906 af 22. september 2000

Loven har til formål at skabe de økonomiske rammer for en fortsat færgedrift til de små øsamfund. Loven indeholder bestemmelser om statslig drifts- og investeringsstøtte til at sikre færgebetjeningen af de mindre øer. Bekendtgørelsen fastlægger hvilke mindre øer, som er omfattet, og konkretiserer nærmere fordelingen af driftsstøtten til amtskommuner og kommuner med mindre øer.



Øer og kommuner omfattet af ordningen

2.2.1 Driftsstøtteordningen

Driftsstøtteordningen har, som det er beskrevet ovenfor sin oprindelse i halvferdserne. På finansloven afsættes årligt et beløb, som kommuner og amtskommuner maksimalt kan få til medfinansiering af 24 færgeruter til 26 øer og vedligeholdelsen af vejforbindelsen til Mandø. Beløbet reguleres med satsreguleringsprocenten.

Fordelingen af det statslige driftstilskud mellem kommuner og amtskommuner med mindre øer har været næsten uændret igennem en længere årrække og har sin oprindelse i de i 1984 fastsatte kriterier.

En forudsætning for at opnå statens driftsstøtte er, at amtskommunens driftstilskud og summen af de kommunale driftstilskud inden for den pågældende amtskommune hver især mindst skal være af samme størrelse som det statslige driftstilskud.

Hvis amtskommunerne og kommunerne ikke bidrager med de krævede beløb, vil reduktion af det statslige tilskud kunne komme på tale.

Indenrigs- og sundhedsministeren vil kunne fravige tredjedelingsprincippet f.eks. i situationer, hvor der i et regnskabsår er opnået besparelser i driften. Ministeren kan hermed fritage en amtskommune og/eller kommune for at yde samme driftstilskud som staten.

Bekendtgørelsen stiller krav til fordelingen af amtskommunens driftstilskud mellem færgeruterne til de mindre øer beliggende i amtskommunen. Følger amtskommunen ikke disse fordelingsregler, kan staten stille krav om tilbagebetaling. Imidlertid har amtskommune og kommuner mulighed for at fravige de nævnte fordelingskrav ved aftale. Enkelte amtskommuner har med sine kommuner aftalt sig til en anden fordeling.

Det maksimale statslige driftstilskud udbetales som et foreløbigt tilskud i budgetåret i oktober måned. Året efter budgetåret skal kommuner og amtskommuner indsende årsregnskaber med revisionspåtegning for kommunernes og amtskommunernes betaling for varetagelsen af samfundets interesser i de omfattede færgeruter og for vedligeholdelsen af vejforbindelserne til Mandø. Der foretages en efterregulering i året efter budgetåret, såfremt betingelserne for ydelse af tilskuddene ikke er opfyldt.

2.2.2 Ydelsesstøtteordningen

Kommuner og amtskommuner, der har optaget lån til investeringer i færger og færgelejer, som ejes af kommunen eller amtskommunen med henblik på drift af en færgeruter omfattet af loven, modtager tilskud til betaling af ydelsen på lånene.

Denne bestemmelse medfører, at stat, amtskommune og kommune bidrager med hver en tredjedel af ydelsen (renter og afdrag) på lån til færgeinvesteringer og til investeringer i færgelejer. Der kan være tale om ydelser til lån til finansiering af nybygninger og ombygninger.

Det er, som det fremgår, en forudsætning, at færgerne ejes af en kommune eller en amtskommune dog med den modifikation, at der fortsat ydes tilskud til betaling af lån, som kommuner og amtskommuner har optaget før 1. januar 2000 i medfør af den tidligere gældende lov uanset om den pågældende færge ejes af kommunen og/eller amtskommunen.

Med henblik på at sikre konsensus mellem aktørerne om nyanskaffelser af færger, ombygninger mv. stiller loven krav om, at der er enighed om investeringen mellem den amtskommune og den kommune, hvori øen er beliggende. Bestemmelsen er et værn mod for store fremtidige investeringer. F.eks. kan en kommune ikke investere i en kapacitetsudvidelse og dermed påføre amtskommunen og staten en medfinansiering, med mindre amtskommunen er enig heri. Staten skal derimod ikke tage stilling til den enkelte investering.

Det er tillige en forudsætning for tilskud, at der er enighed om, at lånevilkårene mellem den amtskommune og den kommune, hvori øen er beliggende. Eventuelle senere omlægninger af lånene forudsætter også enighed.

Udbetalingen af den statslige ydelsesstøtte til færgeinvesteringer udbetales med et foreløbigt tilskud i budgetåret i tre lige store rater i oktober, november og december måned. Der gennemføres en efter-

regulering i året efter budgetåret. Efterreguleringen gennemføres på baggrund af årsregnskabstal med revisionspåtegning fra kommunerne og amtskommunerne med mindre øer. Efterreguleringen sker samtidig med udbetalingen af den foreløbige regulering af ydelsesstøtten for budgetåret.

De lån, der er omfattet, er lån optaget med hjemmel i § 2, stk. 1, nr. 19 i lånebekendtgørelsen. Der stilles i det autoriserede budget- og regnskabssystem for (amts-)kommuner krav om, at lånene registreres på særskilte konti. Det indebærer, at lån optaget til færgeinvesteringer ikke ved eventuelle låneomlægninger sammenlægges med lån optaget til andre formål. Lånene skal ifølge lånebekendtgørelsen optages som annuitets- eller serielån med en løbetid på mellem 15 og 25 år. Lån til investering i en færge skal indfries ved salg af den pågældende færge.

Eventuelle tilskud til færgeinvesteringer fra EU eller andre statslige myndigheder fragår i låneadgangen.

2.2.3 Særlig støtte til økonomisk svagt stillede kommuner

Trafikstøtteleven indeholder en bestemmelse, som skal sikre kommuner mod en for stor økonomisk belastning i forbindelse med færgeinvesteringer.

Staten yder et årligt tilskud til de kommuner, hvor kommunens årlige udgifter til ydelse på lån til finansiering af færger mv. overstiger 0,05 pct. af kommunens beskatningsgrundlag, som det i loven hedder: beregningsmæssigt korrigeret for virkningen af udligning af forskelle i beskatningsgrundlag i henhold til lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner og amtskommuner.

Overstiger de årlige låneydelser for disse kommuner 0,05 pct. af kommunens beskatningsgrundlag, vil kommunen få et tilskud svaren-

de til 75 pct. af den del, som overstiger 0,05 pct. Dette tilskud finansieres af det kommunale bloktilskud.

De kommuner og amtskommuner, som staten yder tilskud til, skal efter loven foretage et udbud af den offentlige interesse i driften af de færgeruter, som er omfattet af loven.

3. Det offentliges tilskud til sikring af besejlingen af de mindre øer

3.1 Statens, amternes og kommunernes bidrag til driftsstøtteordningen

Det offentliges tilskud er i perioden 1998 til 2002 steget fra 59 mio. kr. til 66 mio. kr. i løbende priser svarende til en årlig gennemsnitlig stigning på knapt 3 pct.

Statens andel af betalingsunderskuddet udgjorde i 1998 25 pct. Den har holdt sig næsten konstant, dog med en beskeden tendens til fald. Amtskommunernes andel er ligeledes mindsket i den betragtede periode. Primærkommunerne betalte ved periodens begyndelse den største andel af underskudsfinansieringen og denne andel er øget.

3.2 Det offentliges bidrag til ydelsesstøtteordningen

Ydelsesstøtten er mere end fordoblet i perioden 1998 til 2002, idet den er øget fra 11 mio. kr. til 23 mio. kr. i løbende priser svarende til en årlig gennemsnitlig stigning på 21 pct. De mange nyanskaffelser afspejler sig således også i stigende afdrag og rentebetalinger som kommunerne og amtskommuner har påtaget sig for de kommende år. Lånene kan, som det fremgår andetsteds, være optaget med en gennemsnitlig løbetid på 15 til 25 år, dog 30 år for så vidt angår de færger, som er anskaffet før december 1998. En mindre undersøgelse viser, at kommunerne i forbindelse med nyanskaffelserne inden for de seneste år typisk har optaget 20-årige annuitetslån.

Afdragsperioden for de mange nyanskaffede færger er kortere end den periode, det må antages, at færgerne kan besejle de mindre øer.

Som ydelsesstøtten er udformet i dag, vil den automatisk bortfalde, når skibene er betalt og afdragene dermed betalt.

3.3 § 5 ordningen

§ 5 tilskuddet, som er beskrevet ovenfor, ydes til kommuner med lavt beskatningsgrundlag og hvor ydelsesstøtten vejer tungt i de kommunale regnskaber. Det er kommuner i Vestsjællands, Storstrøms og Viborg Amt, som har været omfattet af denne ordning. Tilskuddet er steget fra ca. 600.000 kr. i 1998 til omkring 2 mio. kr. i 2002. Dette tilskud fragår i det primærkommunale bloktilskud.

4. Øvrige tilskudsordninger målrettet mindre øer

Afsnittet gennemgår visse øvrige tilskudsordninger, som er målrettet de mindre øer.

4.1 Tilskud til særligt vanskeligt stillede kommuner med mindre øer (Indenrigs- og Sundhedsministeriet)

Indenrigs- og Sundhedsministeriet yder til visse særligt vanskeligt stillede kommuner med mindre øer et særligt tilskud i medfør af § 19 i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner og amtskommuner. Denne tilskudsordning blev etableret i 1986. Beløbene blev fastsat på baggrund af ø-kommunernes egne opgørelser af, hvilke løbende merudgifter ø-kommunerne med tillagte øer havde på de forskellige kommunale serviceområder, alene som følge af deres geografiske struktur. Denne opgørelse er siden blevet revideret i 1993.

Med merudgifter menes den fordyrelse af de kommunale serviceydelser på en ø, som ø-kommunerne har, i forhold til udgifterne i forbindelse med frembringelse af tilsvarende ydelser på fastlandet. Anderledes udtrykt svarer merudgifterne til de udgifter, som en kommune ikke skulle afholde, hvis øen havde været landfast med den øvrige del af kommunen. Tilskuddet bliver udbetalt til de kommuner, hvor ø-merudgifterne er blevet opgjort til at udgøre mere end 0,1 pct. af kommunens beskatningsgrundlag.

Udgiftsundersøgelserne viste, at de væsentligste merudgiftsområder for kommuner med mindre øer var færgedriften, folkeskolen, ældreområdet og vejvæsen, hvorimod dagpasningsområdet udviste en mindreudgift. Opgørelsen viste også, at merudgiften varierede en del pr. øbo mellem de enkelte kommuner – totalt og inden for de enkelte serviceområder. Forhold som kan tilskrives øernes forskelligartethed. Tilskudsbeløbene til kommuner med mindre øer udgør for 2004 10,5 mio. kr. og er forøget med 1,5 mio. kr. i forhold til de foregående år.

Ø-kommunerne har således fået et løft i særtilskuddet bl.a. til finansiering af de merudgifter, som ø-kommunerne har til ø-skolerne.

I oversigten nedenfor fremgår ø-kommunernes tilskud for 2004:

Kommuner	§ 19 Ø-tilskud (i 1.000 kr.)
Bjergsted	2.316
Skælskør	1.440
Ravnsborg	3.024
Faaborg	816
Rudkøbing	348
Sundsøre	2.568
I alt	10.512

Der er tale om et generelt tilskud. Det indebærer, at kommunerne ikke er pålagt særlige bindinger i forbindelse med anvendelsen af dette tilskud, heller ikke vedrørende folkeskolevæsen.

4.2 Trafikministeriets ø-kortordning

Trafikministeriet yder tilskud til kommuner med mindre øer til finansiering af gratis færgetransport til øboerne, deres cykler eller en eventuel invalidevogn. Udgifterne til denne ordning udgør ca. 7 mio. kr. årligt. Ordningen blev etableret i 2001.

4.3 EU's regionalfond (Ved Erhvervs- og Boligstyrelsen)

Fondsmidlerne har til formål at styrke betingelserne for en udvikling og omstilling, der sikrer velstand, beskæftigelse og ligestilling samt et

bæredygtigt miljø i regioner med strukturproblemer. Der gives blandt andet tilskud til offentlig infrastruktur i form af fysiske anlæg. Ansøgninger behandles først i regionale udvalg. Den regionale indstilling bliver herefter videresendt til Erhvervs- og Boligstyrelsen, som træffer den endelige afgørelse.

Til kommuner med mindre øer er disse midler typisk ydet til ændring af færgelejer. Der er inden for de seneste år blevet bevilget 600.000 kr. til ombygning af færgelejerne på Sejerø, 400.000 kr. til nyetablering af færgelejerne på Skarø og Drejø, 500.000 kr. til nyt færgeleje på Endelave, 1,8 millioner kr. ombygning af færgelejerne på Fur og i Branden Havn, 200.000 kr. til forbedring af færgelejerne på Avernakø og Lyø og 1,1 mio. kr. til færgelejerne på Agersø og Omø.

4.4 Tilskud til kommuner til medfinansiering af EU-projekter (Indenrigs- og Sundhedsministeriet)

Siden 1999 har Indenrigs- og Sundhedsministeriet ydet støtte til medfinansiering af EU-projekter i vanskeligt stillede kommuner.

Baggrunden for støtteordningen er, at kommuner i en vanskelig økonomisk situation kan have svært ved at medfinansiere nye fremadrettede projekter, som får tilskud fra de regionale EU-støtteordninger. Dette kan betyde, at projekterne ikke gennemføres til skade for erhvervsudvikling og beskæftigelse i kommunerne. Formålet med støtteordningen er således at sikre gennemførelsen af EU-projekter i særlig vanskeligt stillede kommuner og dermed bidrage til erhvervsudvikling og beskæftigelsesfremme.

Beløbsrammen for de samlede tilskud udgør i 2004 17,4 mio. kr. Beløbet modregnes i bloktilskuddet til kommunerne. Puljen har medvirket til finansiering af en række færge- og havneprojekter; senest 4,6 mio. kr. i 2003 til ny færge og færgelejer til Udbyhøjfærgen over Randers Fjord, 2,0 mio. kr. i 2003 til nye færgelejer på Agersø, Omø og i

Stignæs og 1,1 mio. kr. i 2004 til etablering af nye færgelejer til Hvalpsund-Sundsøre forbindelsen.

4.5 Tilskud til jordbrugere på visse småøer (Fødevarerministeriet)

Formålet med denne tilskudsordning er at sikre aktivitet og beboelse på øer, der ikke har broforbindelse til fastlandet. Målgruppen er ejere og forpagtere, der driver og beboer en jordbrugsbedrift på bl.a. øer omfattet af trafikstøtteordningen, og hvor de jordbrugsmæssige drevne arealer udgør mindst 5 ha. Støtte ydes som arealtilskud med et tilskud på 430 kr. pr. ha. jordbrugsmæssigt drevet areal, dog ydes der maksimalt tilskud til 100 ha.

I finansloven 2003 er fastsat en udgiftsbevilling på 10,2 mill. kr., som EU medfinansierer med 50 pct. Ordningen administreres af Direktoratet for FødevarerErhverv.

4.6 Ø-støtte (Miljøministeriet)

Ø-støtteordningen har til formål at sikre levevilkårene i de små øsamfund, som omfatter de samme ø-samfund som trafikstøtteordningen. Der budgetteres i finansloven for 2003 med 5,5 mio. kr. til projekter. Støtten ydes i form af tilskud og/eller lån Støtten varierer fra projekt til projekt og udgør sædvanligvis mellem 25 og 75 pct. 1 mio. kr. er afsat til drift af sekretariatet under Sammenslutningen af Danske Småøer.

Der ydes støtte til et bredt spektrum af formål. Skov- og Naturstyrelsen prioriter projekter, der medvirker til at skabe eller bevare arbejdspladser på øen, projekter, der medvirker til at øge omsætningen på øen, samt kulturelle projekter, der har til formål at bevare den oprindelige økultur. Herudover prioriteres projekter vedrørende byggeri, økologiske spildevandsløsninger mv., der styrker de mindre øers mulighed for at fungere på et bæredygtigt grundlag.

5. Materiel (færger og færgelejer) og låntagning

Dette afsnit tilsigter at give et rids over færgeruternes udskiftning af færgetonnage gennem de seneste tiår og ruternes forventninger til investeringer i de kommende år.

5.1 Ø-færgerne 1960-1995

I 1960'erne blev der generelt investeret i mange nye færger i Danmark. Det gjorde sig også gældende for færgeforbindelserne til de mindre øer. Således anskaffede knap halvdelen af de 24 færgeruter nye færger i løbet af tiåret.

De store investeringer i 1960'erne medvirkede til at 1970'erne og 1980'erne blev relativt fredelige årtier med hensyn til nyanskaffelser af færger til de mindre øer. Der blev i løbet af de to årtier kun investeret i 9 nye færger. Tilsvarende investerede de øvrige danske færgeforbindelser også kun i få færger i denne periode. Oliekriserne var sandsynligvis medvirkende hertil.

I begyndelsen af 1990'erne var færgernes gennemsnitsalder således øget til ca. 30 år.

I 1995 iværksatte Søfartsstyrelsen et projekt, som skulle skabe overblik over ø-færgernes tonnage og drift, identificere formelle og operationelle krav til fremtidens færger, identificere mulighederne for at standardisere færger og havneanlæg og udarbejde konkrete design af standardfærger. Projektet blev afsluttet med rapporten "Mindre danske færger – før, nu og i fremtiden". Rapporten indeholdt forslag om indførelse af fem standardfærger: to typer dobbelt-endere og tre typer enkelt-endere. Ved kort sejlfarstand (under 5 sømil) anbefalede rapporten dobbeltender-færger, ved lang sejlfarstand (over 10 sømil) anbefalede rapporten enkeltender-færger. Rapporten konkluderede blandt andet, at der ved brug af standardfærger ville opnås besparelser i byggefasen (seriebyggeri) og samtidig ville indførelse af stan-

dardfærger løse mange færgeoverfarters problemer med at finde passende afløserfærger.

Med hensyn til færgelejer anbefalede rapporten L-lejer med fast landrampe, som ville øge anløbshavnenes fleksibilitet, idet L-lejer kunne anløbes af flere typer færger i modsætning til sakslejetypen, som var tilpasset den enkelte færge.

Rapporten indeholdt endvidere en række vurderinger omkring færgernes sikkerhed (evakuering og brand), komfort (aptering, vogndæk og arbejdsmiljø) og miljø.

Som led i projektet blev de eksisterende færger og færgelejers tilstand vurderet. Til trods for færgernes høje gennemsnitsalder, blev færgernes tilstand (skrog, dæk, motor, elanlæg m.v.) generelt vurderet som værende i god tilstand, mens færgelejernes tilstand blev vurderet til at være i god til middel tilstand. Færgernes stand i midten af 1990'erne gjorde det således ikke påkrævet at udskifte færgerne. Til gengæld vurderede rapporten, at fire færger: Sejerø-færgerne, Endelave-færgerne og Baagø-færgerne havde akutte lækstabilitetsproblemer, samt at yderligere fire færger burde ombygges eller udskiftes inden for de næste 10 år på grund af de øgede krav til lækstabilitet. Herudover vurderede rapporten at en række færger havde kapacitetsproblemer og havde brug for mindre sikkerhedsmæssige forbedringer.

Det samlede investeringsbehov for de efterfølgende 10 år blev vurderet til 250 til 650 mio. kr. Det skal bemærkes, at rapporten også behandlede færgeruter, som ikke er omfattet af trafikstøtteordningen, bl.a. færgerne til Fanø, Læsø, Samsø og Ærø.

5.2 Indhentning af oplysninger om færgedrift

For at tilvejebringe et opdateret oplysningsgrundlag til vurdering af færgeruternes nuværende trafik- og omkostningsforhold og vurdering

af ruternes investeringsbehov til nye færger og færgelejer har udvalget besluttet at udsende et oplysningsskema til alle færgeruter.

Oplysningsskemaet (se bilag 1) indeholdt spørgsmål om:

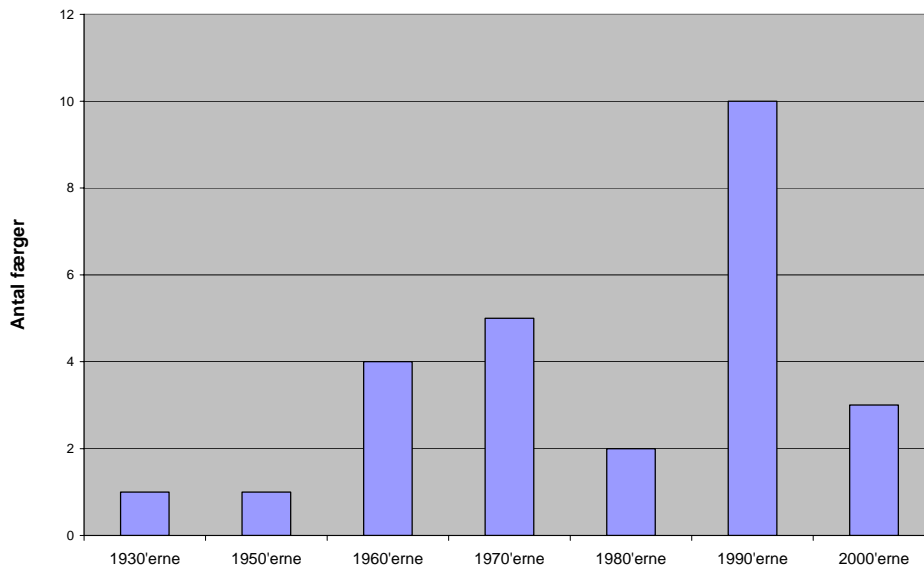
- Færgernes grunddata (færgetype, alder, anskaffelsespris, kapacitet)
- Ruternes trafikforhold (sejlaftand, antal sejlede ture, antal overførte passagerer, køretøjer og gods)
- Ruternes kapital-, drifts- og administrationsomkostninger
- Ruternes indtægter
- Ruternes forventninger til tidspunkt og omfang af kommende investeringer i færger og færgelejer

5.3 Nuværende materiel

Oplysningerne fra færgeselskaberne viser, at færgerutene indenfor de seneste 10 år har investeret betydelige beløb i færgemateriel og nye færgelejer. Færgernes alder og øgede stabilitets- og lækkrav har sandsynligvis medvirket hertil. Blandt andet er færgerne til Endelave og Sejerø, som havde akutte stabilitetsproblemer i 1995, blevet udskiftet. Desuden har øgede krav til komfort, miljø, sikkerhed og kapacitet formodentlig medvirket til de mange udskiftninger.

Der er fra 1993 og til i dag anskaffet 13 færger med en samlet anskaffelsessum på ca. 350 mio. kr. Dette har sænket færgernes gennemsnit alder til 19 år. Senest har færgeforbindelserne til Orø, Fejø og Anholt anskaffet ny færge.

Figur 5.1. Anskaffelsestidspunkt for nuværende færger.



I dag betjenes øerne af én færge fra 1930'erne og én fra 1950'erne (henholdsvis Venø I og Venø II), fire færger fra 1960'erne (hvoraf Omø færgeren forventes udskiftet i 2004), 5 færger fra 1970'erne, heraf en del sydfynske småfærger, og to færger fra 1980'erne. De resterende færger er anskaffet fra 1993 og frem. Anskaffelserne er særlig fundet sted på de større øer med højere befolkningstal.

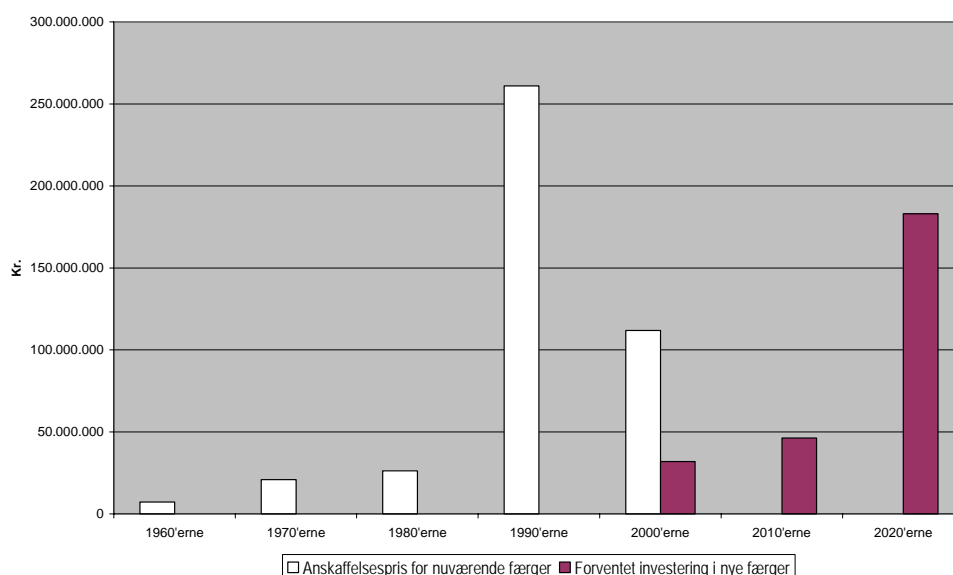
Færgeruterne har kun i mindre udstrækning fulgt 1995-rapportens anbefalinger om at anskaffe standardfærger. Dette kan sandsynligvis tilskrives, at der ikke har været en overordnet styring af de mange rederiers anskaffelser. Aarø-færgeren fra 1999 og Orø-færgeren fra 2003 er dog eksempler på rapportens standardtyper.

5.4 Kommende investeringer

Oplysninger fra færgeruterne indikerer, at de seneste 10 års udskiftningsbølge er overstået, med udskiftningen af Omø-færgeren i 2004 som en undtagelse. Den nuværende færgetonnage forventes med andre ord at kunne betjene ruterne mange år frem, med forbehold for ændringer i trafikmønster og ændrede krav til færgerne.

Færgeruterne til Nekselø, Lyø/Avernakø, Strynø, Aarø, Barsø, Endelave og Hjarnø venter færgeudskiftning om ca. 10 år. Færgeruterne til Sejerø, Askø, Omø, Fejø, Femø, Bjørnø, Aarø, Anholt, Tunø og Fur venter udskiftning om ca. 20-30 år. Mens øvrige ruter ikke på nuværende tidspunkt kan vurdere udskiftningstidspunktet. Flere af disse ruter har udskiftet deres færge inden for de seneste år.

De samlede forventninger til nyinvesteringer vurderes i dag til ca. 260 mio. kr. Hovedparten af dette investeringsbehov ventes at opstå i 2020'erne (jf. figur 5.2)



Figur 5.2 Tidspunkt og anskaffelsespris for nuværende færger og forventning til investering i kommende færger

5.5 Færgelejer

En lang række færgeruter har i de seneste år investeret i nye færgelejer eller ombygget de eksisterende lejer. Det gælder Sejerø-Havnsø, Orø-Holbæk, Agersø/Omø-Stignæs, Fejø-Kragenæs, Femø-Kragenæs, Baagø-Assens, Lyø/Avernakø-Faaborg, Strynø-Rudkøbing, Drejø/Skarø-Svendborg, Barsø-Barsø Landing, Endelave-Snaptun, Anholt-Grenaa, Tunø-Hou og Fur-Branden.

Med andre ord har 15 af de 24 færgeruter investeret i færgelejer inden for de seneste år.

Lån til færgelejer udgør en betydelig del af færgeselskabernes nuværende låneomfang.

6. EU-krav til udbud af offentlig service færgefart og lov om færgefart

6.1 Den gældende EU-regulering

Offentlige myndigheders adgang til at yde støtte til offentlig service færgeruter er i EU-retten reguleret i Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotageejlads), og i Europa-Kommissionens EF-retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren.

Det følger af forordning 3577/92, at kontrakter om offentlig service kan omfatte:

- transportydelser, der følger fastsatte regler om kontinuitet, regelmæssighed, kapacitet og kvalitet,
- supplerende transportydelser,
- transportydelser til bestemte priser og på bestemte vilkår, især for bestemte kategorier af rejsende eller bestemte forbindelser, og
- tilpasning af ydelserne til de faktiske behov.

Det følger implicit af forordningens ordlyd, at opremsningen ikke er udtømmende, men EU-rettens generelle forbud mod forskelsbehandling må dog antages at indebære, at der ikke kan fastsættes krav, der er "skræddersyede" til et bestemt rederi, og som ville forhindre andre rederier i at få adgang til markedet.

Forordningen citerer i øvrigt også EU-rettens forbud imod forskelsbehandling, idet det fremgår udtrykkeligt af forordningen, at når en medlemsstat indgår kontrakter om offentlig service, skal det ske uden forskelsbehandling af EF-redere.

Kravet mod forskelsbehandling antages af Europa-Kommissionen at indebære et krav om udbud af kontrakter om offentlig service færgeruter.

Dette udbudskrav er udtrykt i Europa-Kommissionens EF-retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren, hvoraf det fremgår, at betaling for offentlig serviceforpligtelser ikke udgør statsstøtte og derfor ikke kræver anmeldelse efter statsstøttereglerne, forudsat at aftalerne om offentlig serviceforpligtelserne er udbudt, og at alle kravene til offentlig serviceforpligtelserne er angivet på en klar og gennemsigtig måde i forbindelse med udbuddet.

Hverken forordningen eller statsstøtteretningslinierne indeholder bestemmelser om, at små færgeruter er undtaget fra udbudskravet

Imidlertid har Kommissionen i slutningen af 2003 – fortrinsvis efter dansk pres – udarbejdet udkast til en fortolkningsmeddelelse vedrørende forordning 3577/92 og et udkast til nye statsstøtteretningslinier. Kommissionen drøfter for øjeblikket disse udkast med Europa-Parlamentet.

Hvis fortolkningsmeddelelsen gennemføres, vil det indebære, at færgeruter med mindre end 100.000 passagerer om året ikke skal ud i egentligt udbud, men blot gennem en "interessetilkendegivelsesrunde" hvert 12. år.

17 ud af 24 af de færgeruter, der modtager offentlig støtte i medfør af ordningen vedrørende færgestøtte til de mindre øer, vil således være omfattet af undtagelsesbestemmelsen. Dog ikke Orø, Agersø, Fejø, Hjarnø, Venø, Fur og Egholm (jf. tabel 6.1).

Ø	Rute	Antal passagerer (2003)
Sejerø	Sejerø – Havnsø	92.890
Nekselø	Nekselø – Havnsø	10.531
Orø	Orø – Holbæk	146.442
Agersø	Agersø – Stigsnæs	126.035
Omø	Omø – Stigsnæs	60.446
Askø	Askø – Bandholm	38.408
Fejø	Fejø – Kragenæs	233.735
Femø	Femø – Kragenæs	57.490
Baagø	Baagø – Assens	31.329
Avernakø/Lyø	Lyø/Avernakø – Faaborg	90.798
Bjørnø	Bjørnø – Faaborg	22.135
Birkholm	Birkholm – Marstal	475
Strynø	Strynø – Rudkøbing	62.973
Drejøl/Skarø	Skarø - Drejø - Svendborg	47.523
Hjortø	Hjortø – Svendborg	2.080
Aarø	Aarø – Aarø Sund	69.794
Barsø	Barsø - Barsø Landing	12.586
Endelave	Endelave – Snaptun	61.235
Hjarnø	Hjarnø – Snaptun	125.375
Venø	Venø – Kleppen	264.760
Anholt	Anholt – Grenaa	27.202
Tunø	Tunø – Hou	52.243
Fur	Fur – Branden	220.000
Egholm	Egholm – Aalborg	127.090
I alt		1.983.575

Tabel 6.1. Passagertal

6.2 Den danske regulering og Kommissionens traktatkrænkelssag mod Danmark

Europa-Kommissionen fremsendte i sommeren 1998 en åbningskrivelse til den danske regering, hvoraf det fremgik, at den daværende

danske færgelovgivning og enerettigheder udstedt til visse færgeruter efter Kommissionens opfattelse var i strid med EU-retten.

Den danske regering gav ved sit svar tilsagn om, at den ville tage skridt til at ændre lov om færgefart, hvilket skete med Folketingets vedtagelse af lov nr. 398 af 2. juni 1999 om færgefart, som i det følgende vil blive beskrevet nærmere.

Det følger af lovens ordlyd, at lovens formål er, "at sikre en effektiv opfyldelse af samfundets behov for drift af færgeruter." Det følger af lovens § 2, stk. 1, at offentlige myndigheder kan drive færgeruter med henblik på opfyldelse af lovens formål.

Offentlige myndigheder kan endvidere indgå aftale om at yde andre betaling for varetagelsen af samfundets behov for driften af en færgerute, jf. § 2, stk. 2. Aftaler efter § 2, stk. 2, kan kun indgås efter forudgående udbud, jf. § 4. Udbud foretages af den myndighed, som agter at indgå aftalen, jf. § 5, stk. 1.

Det fremgår af lovens forarbejder, at Indenrigs- og Sundhedsministeriets med tilskuddet til færgedrift i medfør af lov om trafikstøtte til de mindre øer yder "andre" betaling for varetagelsen af samfundets behov for driften af færgeruter. Det betyder, at der gælder et udbudskrav for de færgeruter, der er omfattet af loven.

Omvendt er det tilskud, der gives til kommunerne på Læsø, Ærø og Samsø i medfør af § 22 i den kommunale udligningslov, et generelt tilskud, som gives, uden at der stilles krav om, at tilskuddet skal videreføres til færgedriften. Det betyder, at dette tilskud ikke i sig selv medfører en pligt til udbud. Denne pligt vil dog udløses, hvis kommunen betaler "andre" for at udføre færgedriften, hvilket er tilfældet for Samsø, Marstal og Ærøskøbing Kommuner.

Færgeloven er ikke til hinder for, at offentlige myndigheder indgår i forskellige former for samarbejder om færgedrift. Hvis offentlige myndigheder vælger at danne et interessentskab, som skal varetage fær-

gedriften vil der efter lovens forarbejder ikke herved tale om, at de pågældende offentlige myndigheder yder "andre" betaling for færge-drift, og det forhold at færge driften varetages af et interessentskab vil derfor ikke i sig selv udløse udbuds kravet. Men hvis blot én af interesserterne modtager støtte til færge driften "udefra", f.eks. via ordningen vedrørende trafik støtte til de mindre øer, vil dette udløse udbuds kravet.

Det følger endelig af bekendtgørelse nr. 1052 af 16. december 1999 om udbud af færge driften, at der ved udbud af aftaler kan stilles krav om, at en ny operatør overtager det materiel, der for øjeblikket anvendes på ruten og de medarbejdere, der er ansat.

Umiddelbart efter lovens vedtagelse fremkom Kommissionen med en række bemærkninger til loven, som efter Kommissionens opfattelse fortsat var i strid med EU-retten. Der har efterfølgende været afholdt en række møder mellem Kommissionen og Trafikministeriet, ligesom sagen har affødt en ganske omfattende korrespondance, herunder en supplerende åbningsskrivelse fra Kommissionen.

De vigtigste af Kommissionens krav i traktatkrænkelssagen er følgende:

- Alle færgeruter, der modtager offentlig støtte, dvs. også færgeruter, der drives af offentlige myndigheder selv uden betaling udefra, skal udbydes.
- Udbyder kan ikke stille krav om overtagelse af mandskab og materiel.
- Såfremt den myndighed, der foretager udbud, selv afgiver tilbud, skal vurderingen af de indkomne tilbud og afgørelsen om indgåelse af aftale overlades til et uafhængigt organ.

I forbindelse med traktatkrænkelssagen har der endvidere været en lang række møder mellem Kommissionen og repræsentanter fra den

danske regering. De af Kommissionens udarbejdede nye regler, hvorefter færgeruter med færre end 100.000 passagerer årligt kan undtages fra EU-rettens udbudskrav er i høj grad et resultat af disse drøftelser.

6.3 Folketingets vedtagelse af 15. januar 2004

I forbindelse med Folketingets behandling af F 31 - forespørgsel til trafikministeren om EU-regler vedrørende udlicitering af mindre færgeruter – den 15. januar 2004 vedtog Folketinget følgende:

V 46. Af Svend Heiselberg (V), Poul Fischer (DF) og Kaj Ikkast (KF)

"Folketinget er tilfreds med, at det er lykkedes for regeringen at få undtaget alle offentligt støttede færgeruter med færre end 100.000 passagerer årligt fra EU-rettens udbudskrav.

Folketinget pålægger regeringen at arbejde for, at alle færgeruter, der modtager mindre end 1 mio. euro årligt i offentligt tilskud, undtages fra EU-rettens krav om udbud.

Folketinget pålægger endvidere regeringen at arbejde for, at det for de færgeruter, der skal udbydes, i forbindelse med udbuddene bliver muligt at stille krav om, at en ny reder overtager det materiel, der hidtil har været anvendt på ruten og det mandskab, der hidtil har været ansat på ruten."

Trafikministeren har efterfølgende orienteret udvalget om, at han vil fortolke vedtagelsen således, at regeringen ikke kan fremsætte et forslag til ændring af færgeloven med henblik på at imødekomme Kommissionens krav i traktatkrænkelssagen, før der har været (forsøgt) ført forhandlinger med Kommissionen om 1 mio. €-undtagelsen samt om forbudet mod at stille krav om overtagelse af materiel og mandskab.

7. Overvejelser vedrørende omlægning til generelle tilskud

7.1 Motivation for omlægning

Den nuværende drifts- og investeringsstøtte ydes efter den såkaldte tredjedelsregel, hvor statens støtte er betinget af, at kommune henholdsvis amt hver for sig yder en støtte, der mindst svarer til statens støtte. Ordningen er således en refusionsordning (med loft), hvor kommune og amt kun får statsstøtte, hvis de selv afholder udgifter af samme omfang.

En ulempe ved ordningen er, at den for både driftsstøtte og ydelsesstøtte forudsætter en statslig detailadministration med kontrol af kommunernes og amternes udgifter til færgebetjening af de pågældende øer.

Staten har generelt søgt at afvikle refusionsordninger på driftsudgiftsområder over de seneste år. Tidligere var der også for de større øer (Samsø, Læsø og Ærø) en trafikstøtteordning, som dog var indrettet på en noget anden måde, men tilskuddet til disse øer er nu omlagt til et generelt tilskud til øer bestående af en eller to kommuner uden fast forbindelse (udligningslovens § 22).

I forhold til bestemmelserne i lov om færgefart opfattes den nuværende ordning som at Indenrigs- og Sundhedsministeriet yder andre betaling for varetagelsen af samfundets behov for driften af færgeruterne. Dette betyder, at der gælder et udbudskrav for de færgeruter, der er omfattet af ordningen. En omlægning til et generelt tilskud, vil medvirke til, at Indenrigs- og Sundhedsministeriets tilskud ikke i sig selv medfører en pligt til udbud. Udbudspligten kan dog blive udløst, hvis kommunerne bruger det generelle tilskud til at betale private redere for færgedriften (Europa-Kommissionen har i øvrigt stillet krav om, at alle færgeruter, der modtager offentlig støtte, dvs. også færgeruter, der drives af offentlige myndigheder selv uden betaling udefra, skal udbydes, jf. afsnit 6.2).

En omlægning til et generelt tilskud vil samtidig bibringe ordningen et effektivitetsincitament, som ikke ligger i en refusionsordning.

Om ydelsesstøtten er det blevet anført, at støtten evt. kan indeholde en konkurrencemæssig skævvridning i relation til færgernes ejerforhold. Ydelsesstøtte gives således alene til kommunernes og amternes investering i egne færges. I et udbud kan dette problem umiddelbart løses ved at stille krav om, at den private reder skal benytte den kommunale færge. Det er imidlertid omdiskuteret, om man må stille et sådant krav om anvendelse af den eksisterende færgekapacitet, jf. EU-kommissionens traktatkrænkelssag mod Danmark.

Baggrunden for at nedsættelse af udvalget var altså ønsket om at forenkle den nuværende trafikstøtteordning, undgå at tilskudsordningen alene udløser pligt om udbud og undgå at støtteordningen forudsætter opfyldelse af bestemte finansierings- og ejerforhold ved færgeanskaffelser.

Endelig kan det nævnes, at fordelingen af driftsstøtte baserer sig på en fordelingsnøgle, som stammer tilbage fra 1984, hvorfor der kan være baggrund for en revurdering af denne nøgle.

Det blev således fastsat i kommissoriet, at udvalget skulle belyse mulighederne for og komme med forslag om omlægning af den nuværende ordning til et generelt tilskud for de berørte kommuner og amtskommuner. Det var dog samtidig en forudsætning, at vilkårene for ø-samfundene ikke bliver forringet.

7.2 Model for et generelt tilskud

Som grundlag for opstilling af en model for et generelt tilskud til de berørte kommuner og amter har udvalget indsamlet et oplysningsgrundlag til vurdering af færgeruternes nuværende trafik- og omkostningsforhold og vurdering af ruternes investeringsbehov til nye færges og færgelejer (jf. afsnit 5.2).

Dette materiale er anvendt ved opstilling af en model for et generelt tilskud, som omfatter både drifts- og investeringsstøtte. Ved beregningen af størrelsen og fordelingen af et generelt tilskud til de berørte kommuner anskuer denne model dog drifts- og investeringsstøtten særskilt, idet der anvendes forskellige metoder til at opgøre tilskudsbeløbene.

For driftsstøttens vedkommende er der tale om en justering af den nuværende ordning, mens der for ydelsesstøttens vedkommende er tale om en ny model for investeringsstøtte.

De to elementer, drifts- og investeringsstøtte, sammenlægges slutte- lig til ét samlet generelt tilskud.

7.2.1 Ny model for investeringsstøtte

I den hidtidige ydelsesstøtte giver staten tilskud til en tredjedel af fær- geselskabernes udgifter til renter og afdrag på lån til investeringer til færger og færgelejer. Ordningen kræver årlig opgørelse af låneom- fanget, og kan dermed ikke indordnes i et generelt tilskud.

I stedet indebærer foreliggende model, at der gives et generelt tilskud med baggrund i en vurdering af anskaffelsesprisen for nye færger til færgeruterne. Modellen baserer sig på, at investeringsstøtten skal dække den årlige afskrivning på færgen. Ordningen vil således være uafhængig af den til enhver tid gældende låneoptagelse til færger og færgelejer, herunder renteomkostninger. Ved at dække afskrivningen vil ordningen bidrage til betaling af nuværende afdrag (ved nyere færger og færgelejer) eller opsparing til nye færgeinvesteringer (ved gamle færger og færgelejer).

Afskrivningen til de enkelte ruter er beregnet på baggrund af indhen- tede oplysninger fra færgeselskaberne om anskaffelsespris og alder for nuværende færger. Den årlige afskrivning er udregnet som fær-

Færgenavn	Ø	Rute	Anskaffelses-år	Anskaffelsespris (2003 prisniveau)	Linjær afskrivning pr. år (30 år)	Statens andel af afskrivning (33%)
Sejerøfærgen	Sejerø	Sejerø - Havnsø	1998	64.751.000	2.158.367	719.456
Nixelø	Nekselø	Nekselø - Havnsø	1969	500.000	16.667	5.556
M.F. Orø	Orø	Orø - Holbæk	2003	28.574.612	952.487	317.496
M.F. Agersø	Agersø	Agersø - Stigsnæs	1993	14.000.000	466.667	155.556
M.F. Omø	Omø	Omø - Stigsnæs	1962	6.000.000	200.000	66.667
Askø-Bandholm	Askø	Askø - Bandholm	1993	13.742.667	458.089	152.696
MF Christine	Fejø	Fejø - Kragenæs	2002	30.200.767	1.006.692	335.564
Femø - Kragenæs	Femø	Femø - Kragenæs	1996	21.462.293	715.410	238.470
Assens-Baagø	Baagø	Baagø - Assens	1976	11.653.643	388.455	129.485
Fåborg II	Avernakø/Lyø	Lyø/Avernakø - Faaborg	1989	12.683.461	422.782	140.927
Bjørnø-færgen	Bjørnø	Bjørnø - Faaborg	1994	3.674.510	122.484	40.828
Birkholm-posten	Birkholm	Birkholm - Marstal	1976	641.390	21.380	7.127
Strynboen	Strynø	Strynø - Rudkøbing	1976	4.094.723	136.491	45.497
Højestene	Drejøl/Skarø	Skarø - Drejø - Svendborg	1997	20.694.479	689.816	229.939
Hjortøboen	Hjortø	Hjortø - Svendborg	1976	2.471.985	82.399	27.466
Aarø	Aarø	Aarø - Aarøsund	1999	23.649.072	788.302	262.767
Magda 3	Aarø	Aarø - Aarøsund	1998	699.928	23.331	7.777
Barsøfærgen	Barsø	Barsø - Barsø Landing	1980	4.692.821	156.427	52.142
Endelave	Endelave	Endelave - Snaptun	1995	52.080.883	1.736.029	578.676
Hjarnø	Hjarnø	Hjarnø - Snaptun	1987	8.955.751	298.525	99.508
Venøsund II	Venø	Venø - Kleppen	1958	773.163	25.772	8.591
Venøsund I	Venø	Venø - Kleppen	1973	2.120.996	70.700	23.567
Anholt	Anholt	Anholt - Grenaa	2003	53.112.038	1.770.401	590.134
Tunøfærgen	Tunø	Tunø - Hou	1993	19.239.733	641.324	213.775
Sleipner	Fur	Fur - Branden	1996	27.023.197	900.773	300.258
Egholm	Egholm	Egholm - Aalborg	1972	*	-	-
I alt				-	14.249.770	4.749.923

Tabel 7.1 Den årlige afskrivning pr. færge (*Ikke oplyst)

gens anskaffelsessum (pl-reguleret til 2004 niveau) delt med en 30 års afskrivningsperiode.

Den årlige afskrivning fremgår af tabel 7.1. Det ses i tabellen at anskaffelsesbeløbene for ældre færger er meget lave (selv efter pl regu-

lering til 2004 niveau). Af denne grund er kun færger anskaffet inden for de seneste 15 år anvendt som grundlag for at opstille en model med objektive kriterier (se næste afsnit). Det vurderes at prisen for ældre færger, selv efter p/l regulering til nuværende prisniveau, ikke giver et retvisende billede af prisen for en ny færge.

7.2.2 Opstilling af model med objektive kriterier

Ovenstående metode for beregning af færgernes årlige afskrivning er herefter anvendt som måltal i en fordelingsmodel med tre objektive kriterier.

De tre objektive kriterier er: Øernes befolkning, færgernes sejlafstand og øernes areal.

Befolkningstallet giver et udtryk for transportbehovet for øerne. Oplysningerne fra færgeselskaber afslører en klar sammenhæng mellem antallet af beboere og færgernes pris. Kriteriet er i modellen vægtet med 60%, hvoraf størstedelen (2/3) fordeles med et befolkningsbestemt grundbeløb og en mindre del (1/3) fordeles forholdsvist efter befolkningstal.

Grundbeløbet er fastsat til 50.000 kr. for øer med færre end 50 beboere, 100.000 kr. til øer med mellem 50 og 150 beboere og 150.000 kr. til øer med flere end 150 beboere. Dette grundbeløb sikrer øer med meget få beboere (f.eks. Birkholm og Barsø) et grundtilskud. Samtidig sikrer grundbeløbet, at de "befolkningstunge" øer Orø, Fejø og Fur med over 50% af øernes samlede beboere, ikke tildeles hovedparten af midlerne ved denne fordeling. Det kan nævnes, at passagertrafikken på Orø, Fejø og Furs færger kun udgør 30% af alle færgers passagermængde. Orø, Fejø og Fur tilgodeses til gengæld ved fordelingen forholdsvist efter befolkningstal.

Transportbehovet kan dog ikke alene defineres på baggrund af befolkningstal. Der er stor forskel på kravene til en færge, som betjener

den 300 m lange overfart mellem Venø og Kleppen og en færge der betjener overfarten mellem Grenaa og Anholt på 50 km. Derfor er færgeruternes sejlafstand medtaget som kriterium. 35% af tilskuddet fordeles således i denne model efter sejlafstand. En fordeling som særligt tilgodeser Anholt, Sejerø og Endelave, hvorimod øer som Venø, Fur og Egholm i mindre grad tildeles midler.

Endelig er et tredje kriterium medtaget i fordelingen nemlig øernes areal. Kriteriet giver udtryk for øernes landbrugsdrift og det deraf afledede transportbehov. Kriteriet vægter 5% i den samlede fordeling.

De objektive kriterier er således i alt vægtet: befolkning 60%, sejlafstand 35% og øernes areal 5%.

Fordelingen efter objektive kriterier vises i tabel 7.2. Tabellen medtager samtidig den beregnede afskrivning pr. færgerute (jf. tabel 7.1). Der sammenlignes dog kun med de nyere færger, idet det som nævnt udelukkende er de nye færger, som er anvendt som grundlag for modellen. Det fremgår af tabellen, at de objektive kriterier "rammer" den beregnede afskrivning for de nyere færger med et gennemsnitligt udsving på ca. 50.000 kr.

Ø	Obj. kriterier			Fordeling efter objektive kriterier (kr.)				I alt (kr.)	Beregnet afskrivning (tabel 7.1)	Diff. ml. model og beregnet afskrivning	Færgens byggear
	Befolkning	Areal (km ²)	Afstand i km pr. enkelttur	Befolkning (grundbeløb)	Befolkning (forholdsvis fordeling)	Sejlfarstand (forholdsvis fordeling)	Øernes areal (forholdsvis fordeling)				
Sejerø	387	12,4	19,0	150.000	105.281	206.156	23.118	484.556	719.456	-234.900	1998
Orø	977	15,0	6,0	150.000	265.788	65.102	27.966	508.856	317.496	191.360	2003
Agersø	253	6,8	3,0	150.000	68.827	32.551	12.678	264.056	155.556	108.501	1993
Askø	56	2,8	6,5	100.000	15.235	70.527	5.220	190.982	152.696	38.286	1993
Fejø	615	16,0	3,0	150.000	167.308	32.551	29.830	379.689	335.564	44.125	2002
Femø	156	11,4	14,0	150.000	42.439	151.904	21.254	365.597	238.470	127.127	1996
Bjørnø	33	1,5	3,5	50.000	8.977	37.976	2.797	99.750	40.828	58.922	1994
Drejø/Skarø	109	6,1	20,0	100.000	29.653	217.006	11.373	358.032	229.939	128.093	1997
Aarø	204	5,7	1,3	150.000	55.497	14.105	10.552	230.155	262.767	-32.612	1999
Endelave	177	13,0	17,0	150.000	48.152	184.455	24.237	406.844	578.676	-171.832	1995
Hjarnø	119	3,2	1,0	100.000	32.373	10.850	5.966	149.190	99.508	49.681	1987
Anholt	157	22,0	50,0	150.000	42.711	542.516	41.016	776.243	590.134	186.109	2003
Tunø	108	3,5	13,0	100.000	29.381	141.054	6.488	276.923	213.775	63.148	1993
Fur	939	22,0	0,7	150.000	255.450	7.595	41.016	454.062	300.258	153.804	1996
Nekselø	24	2,2	4,0	50.000	6.529	43.401	4.102	104.032	5.556		1969
Omø	193	4,5	15,0	150.000	52.505	162.755	8.390	373.649	66.667		1962
Baagø	35	6,2	3,5	50.000	9.522	37.976	11.541	109.038	129.485		1976
Avenakø/Lyø	267	12,0	11,0	150.000	72.636	119.353	22.373	364.362	140.927		1965
Birkholm	8	1,0	8,5	50.000	2.176	92.228	1.790	146.194	7.127		1976
Strynø	216	5,0	7,5	150.000	58.762	81.377	9.247	299.386	45.497		1966
Venø	206	6,4	0,3	150.000	56.041	3.255	11.969	221.266	23.567		1956
Hjortø	14	0,9	15,0	50.000	3.809	162.755	1.678	218.241	27.466		1976
Barsø	25	2,3	2,5	50.000	6.801	27.126	4.213	88.140	52.142		1980
Egholm	52	6,0	0,5	100.000	14.146	5.425	11.186	130.758	-		1972
I alt				2.750.000	1.450.000	2.450.000	350.000	7.000.000	4.749.923	▼	
Fordeling mellem kriterier:				39%	21%	35%	5%		Genm.snit:	50.701	

Tabel 7.2 Fordeling af investeringsstøtte pr. færgerute + sammenligning med den beregnede afskrivning for de nyere færger (der sammenlignes ikke med de ældre færger (= tomme felter))

Det bemærkes, at selvom modellen er opstillet på baggrund af nyere færger, er vægtningen af de objektive kriterier efterfølgende også anvendt for ældre færger. Dette indebærer, at den beregnede nye investeringsstøtte for ældre færger markant overstiger de nuværende færgers afskrivning (men formodentlig bedre rammer, hvad en ny færge vil koste).

Endelig er investeringsstøtten til færgelejer beregnet som 20% af investeringsstøtten til færger. Denne forudsætning om færgelejernes andel baserer sig på en metode anvendt af konsulentfirmaet Team 2 i forbindelse med udarbejdelse af trafikafsnittet i "Læsø, Samsø og Ærø – udvikling og muligheder". Rapporten blev udarbejdet i 2003 for Indenrigs- og Sundhedsministeriet og kommunerne på Læsø, Samsø og Ærø.

Det samlede nye investeringstilskud fremgår af tabel 7.3.

Ø	Amt	Kommune	I alt til færgeinvestering (tabel 7.2)	20% til færgelejer	Hovedtotal: Ny investeringsstøtte	Nuværende ydelsesstøtte (2004)	Diff. ml. ny og gl. støtte
Sejersø	Vestsjælland	Bjergsted	484.556	96.911	581.467	1.852.591	-1.271.124
Nekselø	Vestsjælland	Bjergsted	104.032	20.806	124.838	-	124.838
Orø	Vestsjælland	Holbæk	508.856	101.771	610.627	-	610.627
Agersø	Vestsjælland	Skælskør	264.056	52.811	316.867	30.779	286.088
Omø	Vestsjælland	Skælskør	373.649	74.730	448.379	278.000	170.379
Askø	Storstrøm	Maribo	190.982	38.196	229.178	-	229.178
Fejø	Storstrøm	Ravnsborg	379.689	75.938	455.626	998.824	-543.198
Femø	Storstrøm	Ravnsborg	365.597	73.119	438.717	229.344	209.373
Baagø	Fyn	Assens	109.038	21.808	130.846	170.911	-40.065
Avenakø/Lyø	Fyn	Faaborg	364.362	72.872	437.234	-	437.234
Bjørnø	Fyn	Faaborg	99.750	19.950	119.700	-	119.700
Birkholm	Fyn	Marstal	146.194	29.239	175.433	5.333	170.100
Strynø	Fyn	Rudkøbing	299.386	59.877	359.264	39.192	320.072
Drejøl/Skarø	Fyn	Svendborg	358.032	71.606	429.638	106.960	322.678
Hjortø	Fyn	Svendborg	218.241	43.648	261.889	-	261.889
Aarø	Sønderjylland	Haderslev	230.155	46.031	276.186	866.000	-589.814
Barsø	Sønderjylland	Aabenraa	88.140	17.628	105.768	126.000	-20.232
Endelave	Vejle	Horsens	406.844	81.369	488.213	1.697.924	-1.209.711
Hjarnø	Vejle	Juelsminde	149.190	29.838	179.028	-	179.028
Venø	Ringkøbing	Struer	221.266	44.253	265.519	-	265.519
Anholt	Århus	Grenaa	776.243	155.249	931.492	1.489.559	-558.067
Tunø	Århus	Odder	276.923	55.385	332.308	86.549	245.759
Fur	Viborg	Sundsøre	454.062	90.812	544.874	-	544.874
Egholm	Nordjylland	Aalborg	130.758	26.152	156.909	-	156.909
I alt			7.000.000	1.400.000	8.400.000	7.977.966	422.034

Tabel 7.3 Ny investeringsstøtte pr. færgerute

7.2.3 Fordeling pr. myndighed

Ovenstående tabel er fordelt pr. færgerute. Det generelle tilskud skal dog ydes til kommuner og amter. Bjergsted, Skælskør, Faaborg og Svendborg kommuner har f.eks. flere færgeruter, det samme gør sig gældende for alle amter (undtagen Ringkøbing Amt).

Investeringstilskuddet fordeles i dette afsnit pr. kommune og amt. Fordelingen bygger på en antagelse om, at nettoudgifter efter statstilskud deles ligeligt mellem kommune og amt. Tab eller gevinst i forhold til det nuværende tilskudsniveau deles altså ligeligt mellem de to myndigheder.

Fordelingen til hver færgerute efter objektive kriterier (tabel 7.3) er i tabel 7.4 fordelt på kommuner og amter.

Samtidig er den nuværende ydelsesstøtte også fordelt på kommuner og amter. Det skal understreges, at ydelsesstøtten udbetales til den kommune eller amtskommune som har optaget lånet. Udover en række kommuner udbetales der også ydelsesstøtte til Vestsjællands, Vejle og Århus Amt. I tabel 7.4 er det dog ydelsesstøttens nettobetydning for amter og kommuner, som fremgår.

En række kommuner og amter vil med den foreslåede omlægning blive tildelt et mindre investeringstilskud, end det tilskud de i dag modtager via ydelsesstøtteordningen. En medvirkende årsag hertil er, at de nuværende lån til færger og færgelejer betales over 15-25 år, mens den nye investeringsstøtte baserer sig på en 30-års afskrivningsperiode. Det vurderes, at 30 år er en realistisk levetid for færge. Dette bekræftes af at 1960'ernes færgetonnage i stor udstrækning blev anvendt frem til 1990'erne. 30-års perioden er således anvendt som en forudsætning i modellen.

Den nye investeringsordning beregner således mindre årlige "ydelser", end de reelle årlige ydelser ved de nuværende lån. Til gengæld

vil kommuner og amter med den nye investeringsordning også modtage støtte, når lånene er tilbagebetalt.

Som det ses i tabel 7.4 vil hovedparten af kommuner og amter med en omlægning modtage betydeligt mere i investeringsstøtte end ved den nuværende ordning, også selvom en stor del af de nuværende færger er anskaffet indenfor de seneste 10 år. Der ligger således et betydeligt opsparelement i den nye ordning.

De samlede merudgifter til investeringsordningen i forhold til den nuværende ydelsesstøtte udgør 0,4 mio. kr. om året. Det kan dog bemærkes, at det afsatte budget til trafikstøtteordningen på FL03 og FL04 ikke er udmøntet fuldt ud.

Færgeruter			Ny investeringsstøtte pr. rute (jf. tabel 7.3)	Fordeling på myndigheder		
Amt/kommune	Ø	Rute		Ny støtte pr. myndighed (50/50 ml. amt og kommune)	Nuværende støtte (budget 2004)	Tab/gevinst ved omlægning
Bjergsted	Sejerø	Sejerø - Havnsø	581.467	353.153	926.296	-573.143
Bjergsted	Nekselø	Nekselø - Havnsø	124.838			
Holbæk	Orø	Orø - Holbæk	610.627	305.313	-	305.313
Skælskør	Agersø	Agersø - Stignæs	316.867	382.623	154.390	228.234
Skælskør	Omø	Omø - Stignæs	448.379			
Vestsjællands Amt				1.041.089	1.080.685	-39.596
Maribo	Askø	Askø - Bandholm	229.178	114.589	-	114.589
Ravnsborg	Fejø	Fejø - Kragenæs	455.626	447.172	614.084	-166.912
Ravnsborg	Femø	Femø - Kragenæs	438.717			
Storstrøm Amt				561.761	614.084	-52.323
Assens	Baagø	Baagø - Assens	130.846	65.423	85.456	-20.033
Faaborg	Aven./Lyø	Lyø/Avernakø - Faaborg	437.234	278.467	-	278.467
Faaborg	Bjørnø	Bjørnø - Faaborg	119.700			
Marstal	Birkholm	Birkholm - Marstal	175.433	87.716	2.667	85.050
Rudkøbing	Strynø	Strynø - Rudkøbing	359.264	179.632	19.596	160.036
Svendborg	Drejøl/Skarø	Skarø - Drejø - Svendborg	429.638	345.764	53.480	292.284
Svendborg	Hjortø	Hjortø - Svendborg	261.889			
Fyns Amt				957.002	161.198	795.804
Haderslev	Aarø	Aarø - Aarøsund	276.186	138.093	433.000	-294.907
Aabenraa	Barsø	Barsø - Barsø Landing	105.768	52.884	63.000	-10.116
Sønderjyllands Amt				190.977	496.000	-305.023
Horsens	Endelave	Endelave - Snaptun	488.213	244.107	848.962	-604.855
Juelsminde	Hjørnø	Hjørnø - Snaptun	179.028	89.514	-	89.514
Vejle				333.620	848.962	-515.342
Struer	Venø	Venø - Kleppen	265.519	132.759	-	132.759
Ringkøbing Amt				132.759	-	132.759
Grenaa	Anholt	Anholt - Grenaa	931.492	465.746	744.780	-279.034
Odder	Tunø	Tunø - Hou	332.308	166.154	43.275	122.879
Århus				631.900	788.054	-156.154
Sundsøre	Fur	Fur - Branden	544.874	272.437	-	272.437
Viborg Amt				272.437	-	272.437
Aalborg	Egholm	Egholm - Aalborg	156.909	78.455	-	78.455
Nordjyllands Amt				78.455	-	78.455
			8.400.000	8.400.000	7.977.966	422.034

Tabel 7.4 Fordeling af ny investeringsstøtte pr. myndighed

7.2.4 Justering af driftsstøtten

Det fremgår af kapitel 2.1.1, at den nuværende driftsstøtte blev etableret med ø-støtteloven i 1984. Den statslige driftsstøtte til hver færgeruterne blev dengang fordelt på baggrund af fire objektive kriterier: 1) Sejllængde; 2) antal ha landbrugsjord i drift; 3) antal personer i erhvervsaktive aldersgrupper; og 4) øens samlede indbyggertal.

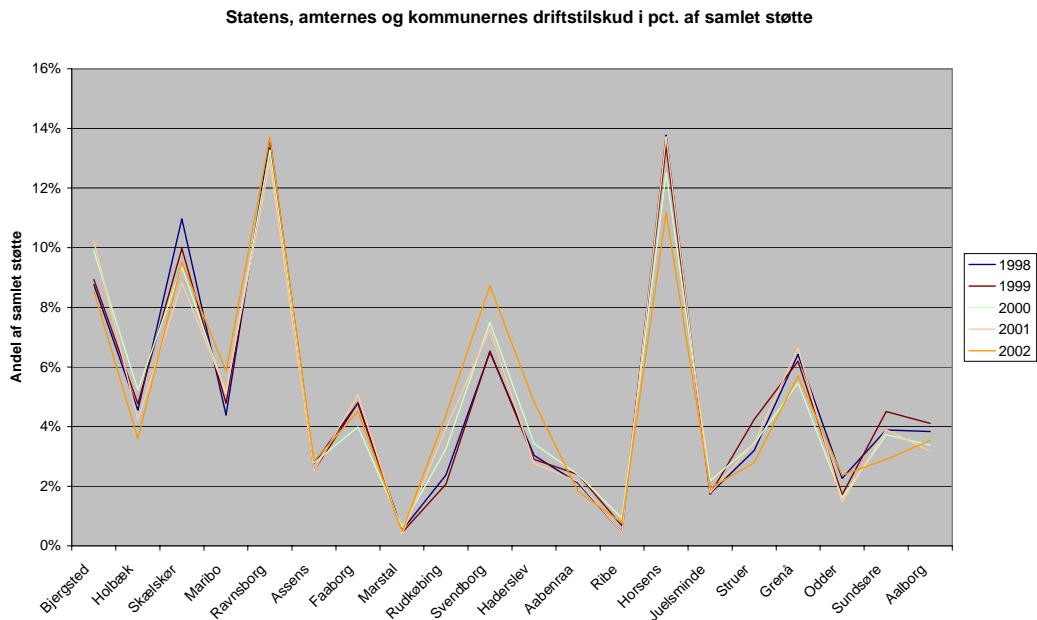
Med baggrund i denne fordelingsnøgle blev statens samlede tilskud på maksimalt 10,8 mio. kr. fordelt. Denne fordeling mellem færgeruterne er stadig gældende. Den samlede tilskudssum udgør i 2004 17,2 mio. kr.

Det bemærkes, at der ved fordelingen i 1984 ikke blev taget udgangspunkt i færgeruternes omkostnings- og indtægtsforhold og dermed færgernes reelle tilskudsbehov.

I dette afsnit gennemgås to modeller for en nyfordeling af driftstilskuddene: Model 1 bygger på statens, kommunernes og amternes samlede tilskud til færgeruterne i gennem 5 år, mens model 2 bygger på objektive kriterier som ved fordelingen af investeringsstøtten.

7.2.5 Driftsstøtte: Model 1, tidligere tilskud

Model 1 baserer sig som nævnt på en opgørelse af statens, kommunernes og amternes samlede tilskud til færgeruterne i perioden 1998-2002. Disse beløb er anvendt som udtryk for færgeruternes tilskudsbehov. Opgørelsen er opgjort på kommune- og amtsniveau, idet der er tale om en omlægning til et generelt tilskud til kommuner og amter. Opgørelsen er altså ikke opgjort for hver færgerute.



Figur 7.1 Statens, amternes og kommunernes driftstilskud 1998-2002

Ved beregning af statens nye driftsstøtte er det samlede udbetalte tilskud fra stat, amter og kommuner således blevet anvendt som ny nøgle til fordeling af statens driftstilskud på 17,2 mio. kr.

En styrke ved denne model er, at de tildelte tilskud i den femårige periode har været stabile (jf. figur 7.1). En fordeling af driftsstøtten på denne baggrund synes således at skabe grundlag for at vurdere færgeruterens driftstilskudsbehov og revurdere fordelingen mellem ruterne. En ulempe ved metoden er, at den baserer sig på færgeruterens adfærd og dermed ikke korrigerer for forskel i serviceniveau og effektivitet.

Tilskud til mindre øer til færgedrift									
		Driftsstøtte 1998-2002					Ny Fordeling	Driftsstøtte 2004	Diff.
Amt	Kommuner	Stat	Amtskom.	Primærk	I alt	Pct.			
	Bjergsted	797.000		1.834.544	2.631.544	4,0%	692.275	896.000	-203.725
	Holbæk	445.900		1.024.455	1.470.355	2,2%	386.803	501.400	-114.597
	Skælskør	774.800		2.276.400	3.051.200	4,7%	802.673	871.200	-68.527
Vestsjælland		2.017.700	6.264.489		8.282.189	12,7%	2.178.778	2.268.600	-89.822
	Maribo	254.900		1.430.149	1.685.049	2,6%	443.282	286.600	156.682
	Ravnø	1.249.200		3.132.698	4.381.898	6,7%	1.152.736	1.404.200	-251.464
Storstrøm		1.504.100	4.570.192		6.074.292	9,3%	1.597.951	1.690.800	-92.849
	Assens	254.930		707.419	962.349	1,5%	253.163	286.600	-33.437
	Faaborg	446.940		1.260.691	1.707.631	2,6%	449.223	502.500	-53.277
	Marstal	48.250		134.046	182.296	0,3%	47.956	54.000	-6.044
	Rudkøbing	222.960		1.244.921	1.467.881	2,2%	386.152	250.700	135.452
	Svendborg	637.920		2.274.256	2.912.176	4,5%	766.100	717.200	48.900
Fyn		1.611.000	3.258.400		4.869.400	7,4%	1.280.983	1.811.000	-530.017
	Haderslev	262.900		1.182.735	1.445.635	2,2%	380.300	295.700	84.600
	Aabenraa	183.200		696.036	879.236	1,3%	231.299	205.700	25.599
Sønderjylland		446.100	892.200		1.338.300	2,0%	352.064	501.400	-149.336
	Ribe	48.300		238.863	287.163	0,4%	75.543	54.000	21.543
Ribe		48.300	96.600		144.900	0,2%	38.119	54.000	-15.881
	Horsens	556.900		3.615.343	4.172.243	6,4%	1.097.583	626.200	471.383
	Juelsminde	159.000		460.600	619.600	0,9%	162.997	178.700	-15.703
Vejle		715.900	4.075.943		4.791.843	7,3%	1.260.580	804.900	455.680
	Struer	191.800		930.446	1.122.246	1,7%	295.227	215.900	79.327
Ringkøbing		191.800	930.446		1.122.246	1,7%	295.227	215.900	79.327
	Grenå	446.150		1.530.920	1.977.070	3,0%	520.104	501.400	18.704
	Odder	254.950		389.565	644.515	1,0%	169.551	286.700	-117.149
Århus		701.100	1.611.822		2.312.922	3,5%	608.456	788.100	-179.644
	Sundsøre	254.900		852.400	1.107.300	1,7%	291.295	286.600	4.695
Viborg		254.900	1.121.395		1.376.295	2,1%	362.059	286.600	75.459
	Aalborg	159.100		1.726.200	1.885.300	2,9%	495.962	178.700	317.262
Nordjylland		159.100	318.200		477.300	0,7%	125.562	178.700	-53.138
I alt		15.300.000	23.139.687	26.942.687	65.382.374	100%	17.200.000	17.200.000	0

Tabel 7.5: Ny driftstilskudsfordeling pr. kommune og amt

Særligt skal det bemærkes, at der muligvis i et vist omfang kan indgå elementer i driftsstøtten, som kan overlape investeringsstøtten. Det vil være tilfældet såfremt nogle færgeruter har udgifter til *leje* af færgeleje, samtidig med at der indgår et investeringsselement til færgelejer i investeringsstøtten, jf. tidligere afsnit. Sådanne overlappende elementer bør så vidt muligt renses ud af tallene før disse i givet fald anvendes i en fremtidig fordelingsordning.

Som ved investeringsstøtten antages det, at tab/gevinst deles ligeligt (50/50) mellem amter og kommuner.

Som det fremgår af tabel 7.5's sidste kolonne, er der for enkelte kommuner og amter tale om en væsentlig ændring i forhold til det nuværende støtteniveau. Mens der for en lang række andre kommuner er der tale om en mindre justering af det nuværende niveau. Modellen indebærer, at kommuner og amter med et højt tilskudsniveau får et forholdsvist højere tilskud i forbindelse med omlægningen af trafikstøtteordningen, mens kommuner og amter med et lavt tilskudsniveau tildeles et relativt lavere tilskud.

7.2.6 Driftsstøtte: Model 2, objektive kriterier

Tilsvarende investeringsstøtten kan driftsstøtten ligeledes fordeles efter objektive kriterier. Ved fordelingen i tabel 7.6 på næste side er samme kriterier anvendt, som ved fordelingen af investeringsstøtten. Befolkningstal, sejlafstand og øernes areal udtrykker således i modellen de forventede driftsomkostninger for hver færgerute.

Sammenligningen mellem fordelingen baseret på driftstilskuddene 1998-2002 og fordelingen baseret på objektive kriterier i tabel 7.6 viser en betydelig samvarians mellem de to fordelingsmetoder.

Fordelingen efter objektive kriterier har den fordel, at metoden er uafhængig af færgernes nuværende driftsomkostninger, indtægter og serviceniveau. En ulempe ved metoden er, at den indebærer større

tab/gevinst for de enkelte kommuner og amter ved omlægningen end ved model 1. Differencen mellem den nuværende driftsstøtte og henholdsvis model 1 og model 2 fremgår af de sidste to kolonner i tabel 7.6.

Amt	Kommune	Model 1		Model 2		Aktuelle støtte	Diff. Model 1	Diff. Model 2
		Fordeling baseret på driftstilskud 1998-2002 (tabel 7.5)	Fordeling i procent	Objektive kriterier fordelt i procent (tabel 7.4)	Driftsstøtte fordelt efter objektive kriterier	Driftsstøtte 2004	Diff. driftsstøtte 2004 og fordeling på driftstilskud	Diff. driftsstøtte 2004 og fordeling på obj.kriterier
	Bjergsted	692.275	4,0%	4,2%	718.343	896.000	-203.725	-177.657
	Holbæk	386.803	2,2%	3,6%	621.034	501.400	-114.597	119.634
	Skælskør	802.673	4,7%	4,5%	778.289	871.200	-68.527	-92.911
	Vestsjælland	2.178.778	12,7%	12,3%	2.117.666	2.268.600	-89.822	-150.934
	Maribo	443.282	2,6%	1,4%	233.084	286.600	156.682	-53.516
	Ravnsborg	1.152.736	6,7%	5,3%	909.586	1.404.200	-251.464	-494.614
	Storstrøm	1.597.951	9,3%	6,6%	1.142.671	1.690.800	-92.849	-548.129
	Assens	253.163	1,5%	0,8%	133.076	286.600	-33.437	-153.524
	Faaborg	449.223	2,6%	3,3%	566.427	502.500	-53.277	63.927
	Marstal	47.956	0,3%	1,0%	178.423	54.000	-6.044	124.423
	Rudkøbing	386.152	2,2%	2,1%	365.387	250.700	135.452	114.687
	Svendborg	766.100	4,5%	4,1%	703.314	717.200	48.900	-13.886
	Fyn	1.280.983	7,4%	11,3%	1.946.626	1.811.000	-530.017	135.626
	Haderslev	380.300	2,2%	1,6%	280.893	295.700	84.600	-14.807
	Aabenraa	231.299	1,3%	0,6%	107.571	205.700	25.599	-98.129
	Sønderjylland	352.064	2,0%	2,3%	388.464	501.400	-149.336	-112.936
	Ribe	75.543	0,4%	0,4%	75.543	54.000	21.543	21.543
	Ribe	38.119	0,2%	0,2%	38.119	54.000	-15.881	-15.881
	Horsens	1.097.583	6,4%	2,9%	496.534	626.200	471.383	-129.666
	Juelsminde	162.997	0,9%	1,1%	182.079	178.700	-15.703	3.379
	Vejle	1.260.580	7,3%	3,9%	678.613	804.900	455.680	-126.287
	Struer	295.227	1,7%	1,6%	270.044	215.900	79.327	54.144
	Ringkøbing	295.227	1,7%	1,6%	270.044	215.900	79.327	54.144
	Grenå	520.104	3,0%	5,5%	947.368	501.400	18.704	445.968
	Odder	169.551	1,0%	2,0%	337.971	286.700	-117.149	51.271
	Århus	608.456	3,5%	7,5%	1.285.339	788.100	-179.644	497.239
	Sundsøre	291.295	1,7%	3,2%	554.161	286.600	4.695	267.561
	Viborg	362.059	2,1%	3,2%	554.161	286.600	75.459	267.561
	Aalborg	495.962	2,9%	0,9%	159.584	178.700	317.262	-19.116
	Nordjylland	125.562	0,7%	0,9%	159.584	178.700	-53.138	-19.116
	I alt	17.200.000	100%	100%	17.200.000	17.200.000	0	0

Tabel 7.6 Fordeling af driftsstøtte baseret på objektive kriterier.

7.3 Samlet model

Amt/ kommune	Ø	Nuværende ordning			Model 1			Model 2		
		Drifts- støtte	Ydelses- støtte (budgettal)	I alt	Ny invest. og drifts- støtte	Gevinst/ tab ved omlæg- ning	Gevinst/ tab i forh. Beskatnin- gsgrund- lag	Objektive kriterier	Gevinst/ tab ved omlæg- ning	Gevinst/ tab i forh. Beskatnin- gsgrund- lag
Bjergsted	Sejersø/Neksø	896.000	926.296	1.822.296	1.045.427	-776.868	-0,086%	1.071.496	-750.800	-0,083%
Holbæk	Orø	501.400	0	501.400	692.116	190.716	0,004%	926.347	424.947	0,009%
Skælskør	Agersø/Omø	871.200	154.390	1.025.590	1.185.296	159.706	0,011%	1.160.912	135.323	0,009%
Vestsjælland		2.268.600	1.080.685	3.349.285	3.219.867	-129.418	0,000%	3.158.755	-190.530	-0,001%
Maribo	Askø	286.600	0	286.600	557.871	271.271	0,021%	347.673	61.073	0,005%
Ravnsborg	Fejå/Femø	1.404.200	614.084	2.018.284	1.599.908	-418.376	-0,068%	1.356.758	-661.526	-0,108%
Storstrøm		1.690.800	614.084	2.304.884	2.159.711	-145.173	0,000%	1.704.431	-600.453	-0,002%
Assens	Baagø	286.600	85.456	372.056	318.586	-53.469	-0,004%	198.499	-173.557	-0,014%
Faaborg	Avenakø/Lyø	502.500	0	502.500	727.690	225.190	0,011%	844.894	342.394	0,017%
Marstal	Birkholm	54.000	2.667	56.667	135.673	79.006	0,024%	266.139	209.472	0,062%
Rudkøbing	Strynø	250.700	19.596	270.296	565.784	295.488	0,040%	545.019	274.723	0,037%
Svendborg	Drejå/Skarø/Hjortå	717.200	53.480	770.680	1.111.864	341.184	0,007%	1.049.078	278.398	0,005%
Fyn		1.811.000	161.198	1.972.198	2.237.985	265.787	0,000%	2.903.628	931.430	0,002%
Haderslev	Aarø	295.700	433.000	728.700	518.393	-210.307	-0,005%	418.986	-309.714	-0,008%
Aabenraa	Barsø	205.700	63.000	268.700	284.183	15.483	0,001%	160.455	-108.245	-0,004%
Sønderjylland		501.400	496.000	997.400	543.041	-454.359	-0,001%	579.442	-417.958	-0,001%
Ribe	Mandø	54.000	0	54.000	75.543	21.543	0,001%	75.543	21.543	0,001%
Ribe		54.000	0	54.000	38.119	-15.881	0,000%	38.119	-15.881	0,000%
Horsens	Endelave	626.200	848.962	1.475.162	1.341.689	-133.473	-0,002%	740.641	-734.521	-0,010%
Juelsminde	Hjarnø	178.700	0	178.700	252.511	73.811	0,004%	271.593	92.893	0,005%
Vejle		804.900	848.962	1.653.862	1.594.200	-59.662	0,000%	1.012.233	-641.629	-0,001%
Struer	Venø	215.900	0	215.900	427.986	212.086	0,009%	402.804	186.904	0,008%
Ringkøbing		215.900	0	215.900	427.986	212.086	0,001%	402.804	186.904	0,001%
Grenå	Anholt	501.400	744.780	1.246.180	985.849	-260.330	-0,012%	1.413.114	166.934	0,007%
Odder	Tunø	286.700	43.275	329.975	335.705	5.730	0,000%	504.125	174.151	0,006%
Århus		788.100	788.054	1.576.154	1.240.355	-335.799	0,000%	1.917.239	341.085	0,000%
Sundsøre	Fur	286.600	0	286.600	563.732	277.132	0,037%	826.598	539.998	0,073%
Viborg		286.600	0	286.600	634.496	347.896	0,001%	826.598	539.998	0,002%
Aalborg	Egholm	178.700	0	178.700	574.416	395.716	0,002%	238.038	59.338	0,000%
Nordjylland		178.700	0	178.700	204.017	25.317	0,000%	238.038	59.338	0,000%
I alt		17.200.000	7.977.966	25.177.966	25.600.000	422.034		25.600.000	422.034	

Model 1: Fordeling af investeringsstøtte med objektive kriterier og fordeling af driftstilskud på baggrund af tidligere tilskud.

Model 2: Fordeling af både investeringsstøtte og driftsstøtte med objektive kriterier.

Tabel 7.7 på foregående side viser en samlet model for en ny trafikstøtteordning med opgørelse af det samlede tab/gevinst for kommuner og amter ved en omlægning. Tabellen sammenligner endvidere kommuner og amters tab/gevinst i forhold til beskatningsgrundlag.

Model 1 viser fordelingen af investeringsstøtte med objektive kriterier og fordelingen af driftstilskud på baggrund af tidligere tilskud.

Model 2 viser fordelingen af både investeringsstøtte og driftsstøtte efter objektive kriterier.

Begge modeller indebærer tab eller gevinst for de enkelte kommuner og amter i forhold til den nuværende ordning. Fordelingen i model 1 ligger dog tættere på den nuværende fordeling af ydelsesstøtte og driftsstøtte.

Det fremgår også af model 1 og 2, at omlægningen for hovedparten af kommuner og amter vil betyde mindre tab eller gevinst i forhold til beskatningsgrundlaget. For kommunerne Bjergsted og Ravnsborg vil en omlægning dog indebære et tab på over 0,05% af beskatningsgrundlaget. Særligt for nævnte kommuner kan der være behov for en overgangsordning.

7.4 Overgangsordning

Udover Bjergsted og Ravnsborg Kommuner, så rammes tre andre kommuner med tab på over 100.000 kr. om året i model 1, det gælder Haderslev, Horsens og Grenaa.

For disse fem kommuner kan der derfor være behov for en overgangsordning, idet kommunerne har investeret i tillid til at staten ville give tilskud til op til en tredjedel af ydelserne på lån.

Alle fem kommuner har optaget lån inden for de seneste år og lånene løber med fast ydelse ml. 16 til 25 år. De sidste lån er tilbagebetalt i 2026 (Ravnsborg Kommune).

Ø	Kommune/amt	Lånetype	Låneperiode
Sejerø	Bjergsted/Vestsjællands Amt	Annuitetslån	1999/25 år
Fejø	Ravnsborg	Annuitetslån	2001/25 år
Aarø	Haderslev	Annuitetslån	2004/16 år
Endelave	Horsens/Vejle Amt	Annuitetslån	1996/20 år
Anholt	Grenaa/Århus Amt	Aftalelån (fast ydelse)	2001/20 år

Tabel 7.7 Lånetype og periode for hovedlån

På næste side er der – blandt flere mulige modeller - opstillet en mulig overgangsordning for de kommuner som "rammes". Modellen indebærer refusion af tab over 100.000 kr. Ordningen kan antages at løbe i en 5-10 årig periode. Den årlige udgift til ordningen i det første år vil være 1,3 mio. kr., hvorefter aftrappes med 1/5 eller 1/10 pr. år.

Kommune	Tab ved omlægning	Overgangsordning
Bjergsted	776.868	676.868
Ravnsborg	418.376	318.376
Haderslev	210.307	110.307
Horsens	133.473	33.473
Grenaa	260.330	160.330
I alt		1.299.354

Tabel 7.8. Overgangsordning ved model 1

Ved model 2 vil seks kommuner få tab over 100.000 kr. Det drejer sig om: Bjergsted, Ravnsborg, Assens, Haderslev, Aabenraa og Horsens. En overgangsordning vil derved se således ud (næste side):

Kommune	Tab ved omlægning	Overgangsordning
Bjergsted	750.800	650.800
Ravnborg	661.526	561.526
Assens	173.557	73.557
Haderslev	309.714	209.714
Aabenraa	108.245	8.245
Horsens	734.521	634.521
I alt		2.138.362

Tabel 7.9. Overgangsordning ved model 2

Hvorved udgiften til overgangsordningen vil beløbe sig til 2,1 mio. kr. det første år, hvorefter ordningen aftrappes over en 5-10 årig periode.

Udover nævnte kommuner kan der evt. opstå behov for overgangsordning for kommuner, som fornyelig har investeret i ny færge (Holbæk Kommune (Orø-færge)) eller forventer udskiftning af færge i år (Skælskør Kommune (Omø-færge)). Finansieringen af disse færger er ikke besluttet endnu.

7.5 Vedrørende §5-ordningen

Med en strukturreform vil færre eller ingen kommuner falde ind under §5-ordningen, som yder støtte til økonomisk svagt stillede kommuners ydelser på lån til færger og færgelejer. §5-tilskuddet ydes kun til de kommuner, hvis ydelser overstiger 0,05 pct. af kommunens beskatningsgrundlag. I en situation med større kommuner vil ydelserne automatisk antage en mindre del af kommunernes beskatningsgrundlag. Færre eller ingen kommuner vil således blive omfattet af ordningen. Dette kan dog ikke afklares på nuværende tidspunkt. Der foreligger på den baggrund to muligheder. Enten kan ordningen nedlægges i lyset af de mulige større enheder. Eller ordningen kan fortsætte. Ordningen skal dog modificeres, såfremt trafikstøtten omlægges til et generelt tilskud, idet de udgifter, som i så fald skulle indgå i §5-beregningen, skulle være den objektivt beregnede ydelsesstøtte.

8. Sammenfatning og anbefalinger

Udvalget har ifølge sit kommissorium haft til opgave at belyse mulighederne for og komme med forslag om omlægning af den nuværende ordning til et generelt tilskud for de berørte kommuner og amtskommuner.

Udvalget tager generelt forbehold for strukturreformen og ændringer i opgavefordelingen mellem kommuner og amter på baggrund heraf.

Med dette notat behandler udvalget baggrunden for og udformningen af den nuværende ordning, redegør for øvrige tilskudsordninger, som er målrettet de mindre øer, vurderer det nuværende færgemateriel og vurderer forventningerne til kommende investeringer, gennemgår den gældende EU-regulering på fægeområdet og opstiller to modeller for et generelt tilskud.

Udvalget finder, at der blandt andet kan fremføres følgende begrundelser for at omlægge den nuværende trafikstøtteordning til et generelt tilskud:

Den nuværende ordning forudsætter en statslig detailadministration og kontrol med kommunernes og amtskommunernes udgifter til færgebetjening af de pågældende øer på grundlag af kommunernes tal. Indførelse af et generelt tilskud vil derfor indebære en administrativ lettelse for staten.

En omlægning til et generelt tilskud vil samtidig medvirke til at forenkle ordningen i forhold til færgelovens regler om udbud af færgefart. Dels indebærer den nuværende ordning, at der gælder et udbudskrav for de færgeruter, der er omfattet af ordningen. En omlægning til et generelt tilskud, vil medvirke til, at Indenrigs- og Sundhedsministeriets tilskud ikke i sig selv medfører en pligt til udbud. Udbudspligten kan dog blive udløst, hvis kommunerne bruger det generelle tilskud til at betale private redere for færgedriften (jf. i øvrigt kapitel 6 om EU-krav til udbud af offentlig service færgefart og lov om færgefart og kapitel 7

om overvejelser vedrørende omlægning til generelle tilskud). Dels er det blevet fremført, at den nuværende ordning evt. kunne indeholde en skævvridning i relation til færgernes ejerforhold, idet ydelsesstøtten alene gives til kommunernes og amternes investering i egne færger.

Endvidere kan en omlægning til et generelt tilskud ses i lyset af statens bestræbelser på at undgå refusionsordninger på driftsudgiftsområder. En omlægning til et generelt tilskud kan således bibringe ordningen et effektivitetsincitament, som ikke ligger i en refusionsordning.

Endelig kan det påpeges, at den nuværende fordeling af driftsstøtten baserer sig på en fordelingsnøgle, som stammer tilbage fra 1984. Der kan alene derfor være baggrund for revurdering af denne nøgle. En sådan revurdering kan dog også ses uafhængig af en samlet omlægningen af ordningen.

Ulempen ved en omlægning er, at den medfører omfordeling af de nuværende tilskudsbeløb, en række kommuner og amter vil modtage mindre i støtte end i dag, mens flere vil modtage mere i støtte. Indføres der i den forbindelse en overgangsordning vil omlægningen betyde en vis fordyrelse af ordningen.

Udvalget har ved at opstille to modeller for et generelt tilskud belyst mulige konsekvenser af en omlægning af den nuværende ordning:

Model 1 baserer sig på at den hidtidige ydelsesstøtte, hvor staten refunderer en tredjedel af færgeselskabernes udgifter til renter og afdrag på lån til investeringer til færger og færgelejer, omlægges til generelt tilskud til kommuner og amter baseret på objektive kriterier. Der er ved opstilling af denne model taget udgangspunkt i en beregnet afskrivning for alle færgeruter. Afskrivningen er beregnet på baggrund af oplysninger om de nuværende færgers pris og alder.

Ved den nye investeringsordning vil en række kommuner og amter, som i dag ikke modtager ydelsesstøtte, få tildelt et investeringstilskud. Tilskuddet vil dermed give kommuner og amter mulighed for at spare op til kommende investeringer i færger. For kommuner og amter som for nylig har investeret i ny færge, og har optaget store lån i forbindelse hermed, vil det nye investeringstilskud bidrage til betaling af disse lån. Alt efter løbetiden for lånene vil investeringstilskuddet modsvarer det nuværende ydelsestilskud. For enkelte kommuner og amter vil investeringstilskuddet dog være mindre end ved den nuværende ordning. Der kan derfor være behov for en overgangsordning for disse kommuner.

Driftsstøtteelementet i model 1 er beregnet på baggrund af statens, kommunernes og amternes samlede tilskud til færgeruterne i perioden 1998-2002. Tilskudssummen har i denne periode været stabil, og giver dermed udtryk for færgeruternes driftstilskudsbehov.

En anden model for justering af det nuværende driftstilskud er at basere den på objektive kriterier. Det nuværende driftstilskud blev i 1984 netop fordelt på baggrund af objektive kriterier.

I model 2 er både investeringsstøtten og driftsstøtten opstillet på baggrund af objektive kriterier (investeringsstøtten er fordelt som i model 1). En fordel ved denne model er, at det generelle tilskud dermed vil være uafhængig af færgeruternes adfærd, herunder ruternes service-niveau og effektivitet. En ulempe ved modellen er, at den indebærer større omfordeling af tilskuddene til kommuner og amter end ved model 1.

Endelig foreligger muligheden naturligvis også, at den nuværende driftstilskudsfordeling fra 1984 bibeholdes.

Samlet set bemærker udvalget, at model 1 i forhold til model 2 indebærer mindre byrdemæssige forskydninger i forhold til den nuværende trafikstøtteordning. Model 1 er som det fremgår en kombination af tilskud til investeringer baseret på objektive kriterier og et tilskud til

drift baseret på historiske erfaringer med udgiftsforholdene. Derimod er model 2 udelukkende baseret på et tilskud fordelt efter objektive kriterier.

Uanset model kan etablering af en ny fordelingsordning suppleres med en overgangsordning for særligt ramte kommuner. Blandt flere muligheder har udvalget skitseret en overgangsordning ved tab på mere 100.000 kr. pr. år.

Vedrørende §5-ordningen foreligger der to muligheder: Enten nedlægges ordningen i lyset af de mulige større kommunale enheder efter en strukturreform, eller videreføres ordningen. Ordningen skal dog modificeres, hvis trafikstøtten omlægges til et generelt tilskud.

Udvalget skal endelig anbefale, at trafikstøtteordningen inden for en kortere årrække efter en omlægning tages op til fornyet vurdering, idet trafikmønster og andre vilkår for øerne kan ændre sig. Det skal i den forbindelse bemærkes, at ingen af de skitserede modeller for omlægning af trafikstøtten til et generelt tilskud sikrer, at den statslige støtte tilpasses det fremtidige behov for investeringer i færgedriften. Dette er omvendt tilfældet med den nuværende ordning.

Bilag 1. Oplysningskema

Trafikoplysninger og omkostninger pr. år (regnskab 2003)

Færgenavn	<input type="text"/>
<hr/>	
Færgeoplysninger	
1 Færgenavn	<input type="text"/>
2 Antal PBE (personbilsenheder)	<input type="text"/>
3 Enkeltender eller dobbeltender?	<input type="text"/>
4 BT/BRT (oplysning fremgår af bilag)	<input type="text"/>
<hr/>	
Trafikoplysninger (pr. færge eller pr. rute)	
5 Antal sejlede ture pr. år (enkeltture)	<input type="text"/>
6 Afstand i km pr. enkelttur (oplysning fremgår af bilag)	<input type="text"/>
7 Antal biler overført pr. år	<input type="text"/>
8 Antal lastbiler overført pr. år.	<input type="text"/>
9 Antal busser overført pr. år.	<input type="text"/>
10 Total antal køretøjer (hvis oplysningerne ikke er specificeret)	<input type="text"/>
11 Antal passagerer overført pr. år.	<input type="text"/>
12 Godsmængde (i tons)	<input type="text"/>
<hr/>	
Kapitalomkostninger pr. færge	
13 Anskaffelsespris (oprindeligt prisniveau)	<input type="text"/>
14 Anskaffelsesår (oplysning fremgår af bilag)	<input type="text"/>
15 Byggeår (hvis forskellig fra anskaffelsesår)	<input type="text"/>
16 Nuværende vurderingspris/forsikringssum (hvis tilgængelig)	<input type="text"/>
17 Restlån	<input type="text"/>
18 Renteudgifter til færge	<input type="text"/>
19 Forventet restlevetid	<input type="text"/>
20 Forventning til nyinvestering (tidspunkt) (jf. spm. 19)	<input type="text"/>
21 Forventning til nyinvestering (beløb)	<input type="text"/>
<hr/>	
Driftsomkostninger pr. færgerute	
22 Samtlige omk. relateret til færgedriften (ekskl. administrationsudgifter)	<input type="text"/>
<hr/>	
Administrationsomkostninger pr. færgerute	
23 Samtlige omk. relateret til administration	<input type="text"/>
<hr/>	
Investeringer i færgelejer	
24 Restlån	<input type="text"/>
25 Renteudgifter til færgeinvesteringer	<input type="text"/>
26 Vedligeholdelsesomkostninger pr. år	<input type="text"/>
27 Forventet restlevetid for færgeleje	<input type="text"/>
28 Forventning til nyinvestering (tidspunkt) (jf. spm. 27)	<input type="text"/>
29 Forventning til nyinvestering (beløb)	<input type="text"/>
<hr/>	
Indtægter	
30 Indtægter fra fragt	<input type="text"/>
31 Indtægter fra passagerer	<input type="text"/>
32 Indtægter fra køretøjer	<input type="text"/>

Bilag 2. Tidspunkt og anskaffelsespris for nuværende færger og forventning til investering i nye færger

Amt	Kommune	Ø	Rute	Anskaffelsesår	Anskaffelsespris (2004 prisniveau)	Forventet tidspunkt for nyinvestering	Forventning til nyinvestering (beløb)
Vestsjælland	Bjergsted	Sejro	Sejro - Havnsø	1998	64.751.000	2034	*
Vestsjælland	Bjergsted	Nekselø	Nekselø - Havnsø	1969	500.000	2009	*
Vestsjælland	Holbæk	Orø	Orø - Holbæk	2003	28.574.612	*	*
Vestsjælland	Skælskør	Agersø	Agersø - Stignæs	1993	14.000.000	2024	*
Vestsjælland	Skælskør	Omø	Omø - Stignæs	1962	6.000.000	2004	32.000.000
Storstrøm	Maribo	Askø	Askø - Bandholm	1993	13.742.667	2024	50.000.000
Storstrøm	Ravnsborg	Fejø	Fejø - Kragenæs	2002	30.200.767	2029	30.000.000
Storstrøm	Ravnsborg	Femø	Femø - Kragenæs	1996	21.462.293	2024	25.000.000
Fyn	Assens	Baagø	Baagø - Assens	1976	11.653.643	*	*
Fyn	Faaborg	Avernakø/Lyø	Lyø/Avernakø - Faaborg	1989	12.683.461	2010	40.000.000
Fyn	Faaborg	Bjørnø	Bjørnø - Faaborg	1994	3.674.510	2023	8.000.000
Fyn	Marstal	Birkholm	Birkholm - Marstal	1976	641.390	*	*
Fyn	Rudkøbing	Strynø	Strynø - Rudkøbing	1976	4.094.723	2014	*
Fyn	Svendborg	Drejøl/Skarø	Skarø - Drejø - Svendborg	1997	20.694.479	*	*
Fyn	Svendborg	Hjortø	Hjortø - Svendborg	1976	2.471.985	*	*
Sønderjylland	Haderslev	Aarø	Aarø - Aarøsund	1999	23.649.072	2029	30.000.000
Sønderjylland	Haderslev	Aarø	Aarø - Aarøsund	1998	699.928	2014	5.000.000
Sønderjylland	Aabenraa	Barsø	Barsø - Barsø Landing	1980	4.692.821	2015	1.250.000
Vejle	Horsens	Endelave	Endelave - Snaptun	1995	52.080.883	2016	*
Vejle	Juelsminde	Hjørnø	Hjørnø - Snaptun	1987	8.955.751	2010	*
Ringkøbing	Struer	Venø	Venø - Kleppen	1958	773.163	*	*
Ringkøbing	Struer	Venø	Venø - Kleppen	1973	2.120.996	*	*
Århus	Grenaa	Anholt	Anholt - Grenaa	2003	53.112.038	2029	*
Århus	Odder	Tunø	Tunø - Hou	1993	19.239.733	2020	40.000.000
Viborg	Sundsøre	Fur	Fur - Branden	1996	27.023.197	2024	*
Nordjylland	Aalborg	Egholm	Egholm - Aalborg	1972	*	*	*
I alt					427.493.114		261.250.000

*ikke oplyst

Bilag 3. Oplysninger om øer, færger og færgeselskaber

Amt	Kommune	Ø	Befolkning 2003	Route	Færge navn	Bygge-år	BT/BRT	Sejls afstand (km)	Færge navn	Ejer
Vestsjælland	Bjergsted	Sejerø	387	Sejerø - Havnsø	Sejerøfærge	1998	1433	19	Sejerøfærge	Vestsjællands Amtskommune
		Neksø	24	Neksø - Havnsø	Neksø	1969	20	4	Neksø	Vestsjællands Amtskommune
	Holbæk	Ørø	977	Ørø - Holbæk	M.F. Ørø	2003	330	6	M.F. Ørø	IS m. Holbæk Kommune og Vestsjællands Amt
	Skælskør	Agersø	253	Agersø - Stigsø	M.F. Agersø	1993	238	3	M.F. Agersø	Vestsjællands Amtskommune
		Omø	193	Omø - Stigsø	M.F. Omø	1962	134	15	M.F. Omø	Vestsjællands Amtskommune
Storstrøm	Maribo	Aske	56	Aske - Stigsø	William Jørgensen	1966	174		William Jørgensen	
	Ravnshøj	Fejlø	615	Aske - Bandholm	Aske-Bandholm	1993	202	6,5	Aske-Bandholm	Maribo Kommune
		Femø	156	Femø - Kragensås	M.F. Christine	2002	491	3	M.F. Christine	Ravnshøj Kommune
Fyn	Assens	Baagø	38	Baagø - Assens	Femø - Kragensås	1996	337	14	Femø - Kragensås	Ravnshøj Kommune
	Faaborg	Avernakø	121	Lyo/Avernakø - Faaborg	Assens-Baagø	1976	150	4,2	Assens-Baagø	Assens-Baagø Færge A/S
		Lyo	146	Lyo/Avernakø - Faaborg	Faborg II	1965	379	11	Faborg II	Øfærge A/S
		Bjørnø	33	Bjørnø - Faaborg	Bjørnøfærge	1994	12	3,5	Bjørnøfærge	Bjørnø Båden, Faaborg ApS
	Marstal	Birkholm	8	Birkholm - Marstal	Birkholm-posten	1976	6	8,5	Birkholm-posten	Fyns Amtskommune
	Rudkøbing	Strynø	216	Strynø - Rudkøbing	Strynø	1966	119	7,5	Strynø	A/S Strynø-Rudkøbing Færgefart
	Svendborg	Drejlo	72	Skarø - Drejlo - Svendborg	Højstene	1997	257	20	Højstene	Svendborg Kommune
		Skarø	39	Skarø - Drejlo - Svendborg	Højstene	1997	257	20	Højstene	
		Hjortø	14	Hjortø - Svendborg	Hjortøboen	1976	12	15	Hjortøboen	IS Hjortøboen
Sonderjylland	Haderslev	Aarø	204	Aarø - Aarøsund	Aarø	1999	324	1,3	Aarø	Haderslev Kommune
				Aarø - Aarøsund	Magda 3	1977	13		Magda 3	
	Aabenraa	Barsø	25	Barsø - Barsø Landing	Barsøfærge	1980	51	2,5	Barsøfærge	Aabenraa Kommune
Ribe	Ribe	Mando	60	Ebbevejen	Ebbevejen					
Vejle	Horsens	Endelave	177	Endelave - Snaplun	Endelave	1995	1140		Endelave	Endelave Færgefart/Vejle Amts Trafikelskab
	Juelsminde	Hjarno	119	Hjarno - Snaplun	Hjarno	1987	38	1	Hjarno	Vejle Amtsråd og Juelsminde Kommune i bestyrelsen
Ringkøbing	Struer	Venø	206	Venø - Kleppen	Venøsund II	1956	75	0,3	Venøsund II	Struer Kommune, Struer og Ringkøbing Amtskommune
				Venø - Kleppen	Venøsund I	1931	20		Venøsund I	
Århus	Grenaa	Anholt	157	Anholt - Grenaa	Anholt	2003	1175	50	Anholt	IS Grenaa-Anholt Færgefart med Århus og Grenaa Kommune som interessenter
				Anholt - Grenaa	Holt	1981	542		Holt	
	Odder	Tunø	108	Tunø - Hou	Tunøfærge	1993	432	13	Tunøfærge	Odder Kommune
Viborg	Sundsøre	Fur	939	Fur - Branden	Slejner	1996	362	0,7	Slejner	Sundsøre Kommune
Nordjylland	Aalborg	Egholm	52	Egholm - Aalborg	Egholm	1972	20	0,5	Egholm	Aalborg Kommune
			5.392							
Gennemsnit			200			1983	301	11		