

Lovforslag nr. L 178. Fremsat den 20. januar 1994 af miljøministeren (Svend Auken)

Forslag

til

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

§ 1

I lov om støtte til de små øsamfund (trafikstøtte m.v.), jf. lovbekendtgørelse nr. 216 af 15. april 1987, som ændret ved § 28 i lov nr. 380 af 6. juni 1991, foretages følgende ændringer:

1. § 2, *stk. 1*, affattes således:

»De tilskud, som miljøministeren kan yde til henholdsvis færgedrift og færgeinvesteringer, fastsættes på de årlige bevillingslove. Uforbrugte tilskud til færgeinvesteringer kan overføres til følgende finansår.«.

2. § 2, *stk. 2*, ophæves.

3. I § 4 indsættes som *stk. 3*:

»*Stk. 3*. De beløb, som miljøministeren kan yde til forsøgsordninger, projekter m.v. og til driften af sekretariatet for »Sammenslutningen af Danske Småøer«, fastsættes på de årlige bevillingslove. Uforbrugte midler til forsøgsordninger, projekter m.v. kan overføres til følgende finansår.«.

4. § 5, *stk. 1*, affattes således:

»Miljøministeren kan bemyndige en under ministeriet oprettet styrelse eller tilsvarende institution til at udøve de beføjelser, der i denne lov er tillagt ministeren.«.

§ 2

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Formålet med dette lovforslag er at bringe østøtte-loven i overensstemmelse med finansloven for 1994.

Med vedtagelsen af finansloven for 1994 blev der tilvejebragt et ekstrabeløb på 15 millioner kroner til investeringer i nye færger til de små øer.

Ifølge § 2, stk. 1 i lov om støtte til de små øsamfund (trafikstøtte m.v.), jf. lovbekendtgørelse nr. 216 af 15. april 1987, kan det samlede tilskud, som miljøministeren kan yde årligt til færgeinvesteringer, højst udgøre 3 millioner kroner (beløbet er for 1994 reguleret til 3,7 millioner kroner).

For at muliggøre anvendelsen af de 15 millioner kroner fremsættes dette lovforslag.

Der vil således på finansloven for 1994 være i alt 18,7 millioner kroner til statslig støtte til færgeinvesteringer.

I lighed med færgeinvesteringssøtten foreslås det, at også størrelsen af færgedriftsstøtten, støtten til forsøgsordninger, projekter m.v. og til driften af sekretariatet for »Sammenslutningen af Danske Småøer« fastsættes på de årlige bevillingslove.

Med lovforslaget foretages samtidig nogle få mere teknisk prægede ændringer, der ajourfører loven.

1. Østøtteloven

Lov om støtte til de små øsamfund har til formål at sikre levevilkårene for beboerne i de små øsamfund. Loven trådte i kraft den 1. januar 1984 og har således virket i 10 år.

Følgende øer og færgeruterne hertil er omfattet af loven: Birkholm, Lyø, Avernakø, Bjørnø, Strynø, Baagø, Skarø, Drejø, Hjortø, Egholm, Venø, Askø, Fejø, Femø, Barsø, Aarø, Endelave, Hjarnø, Agersø, Omø, Orø, Sejerø, Nekselø, Tunø, Anholt, Fur. Endvidere er Mandø samt vejforbindelsen hertil omfattet af loven.

I medfør af østøtteloven har miljøministeren udstedt bekendtgørelse nr. 79 af 7. februar 1991, i hvilken de nærmere betingelser for tildeling af støtte fastlægges.

Affolkningen er øernes største problem, men det samlede befolkningstal på de 27 små øer begyndte i 1992 efter mange års tilbagegang at stige. Ganske vist kun med 0,1 %, men stigningen er fortsat i 1993 med 0,7 %. Nogle af øerne har stadig et faldende befolkningstal, men i det samlede resultat opvejes det af fremgangen på andre.

1984	1990	1991	1992	1993
5.700	5.396	5.371	5.379	5.419

Befolkningstallet på de 27 små øer.

Kilde: Danmarks Statistik

Øerne er på næsten alle punkter meget forskellige, det gælder størrelse, antallet af beboere, afstand til fastlandet samt på miljø- og naturområdet. Det er derfor vanskeligt at drage generelle konklusioner om de små øsamfund, men der er næppe tvivl om, at østøtteloven med dens økonomiske støtteordninger har en stor andel i de seneste års positive befolkningsudvikling på øerne.

Færgeforbindelserne

Den fortsatte positive udvikling for øerne er dog først og fremmest betinget af en god, sikker og effektiv færgeforbindelse. De mange forhandlinger og drøftelser, der i lovens 10 år har været ført om trafikbetjeningen, vidner herom. Det drejer sig ikke blot om sejlplanerne, men i lige så høj grad om færgernes sikkerhed og kapacitet.

De fleste af færgerne til de små øer er gamle og utidssvarende, hvilket også er baggrunden for, at der med vedtagelsen af finansloven for 1994 er afsat yderligere 15 millioner kroner til færgeinvesteringer.

Det har hidtil været vanskeligt at gennemføre udskiftningen af færgerne i et hensigtsmæssigt tempo. Med ekstrabevillingen er der skabt mulighed for at bygge en række færger, der ikke alene opfylder fremtidige sikkerhedskrav, men som også vil være tilpasset de enkelte øers særlige trafikbehov. Samtidig er

der skabt mulighed for, at beskæftigelse på nogle af de mindre værfter kan sikres.

Støtteordningerne

Miljøministeriet ydede i 1993 efter østøtteloven i alt 19,3 millioner kroner i støtte til de små øer.

Støtte efter østøtteloven ydes dels som trafikstøtte (færgedrift og færgelinvesteringer), dels som støtte til gennemførelse af forsøgsordninger, projekter mv., herunder støtte til drift af Sammenslutningen af Danske Småøers sekretariat på Avernakø (§ 4 støtten).

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

I bekendtgørelse nr. 79 af 7. februar 1991 har miljøministeren dels fastlagt, hvilke færgeruter, der – udover vejforbindelsen til Mandø – er omfattet af østøtteloven, dels hvilke øer, der er omfattet af § 4 støtteordningen.

I bekendtgørelsen er administrationen af østøtteloven henlagt til Planstyrelsen, hvis afgørelser er endelige. Ved Planstyrelsens nedlæggelse blev administrationen af østøtteloven pr. 1. januar 1993 overført til Skov- og Naturstyrelsen, jf. Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 994 af 14. december 1992.

Østøttelovens centrale ordning er trafikstøtteordningen, der bevirker at staten i hvert finansår kan yde 12 millioner kroner i driftsstøtte til i alt 24 færgeruter samt til vedligeholdelse af vejforbindelsen til Mandø.

Beløbet er angivet i 1986-priser og reguleres én gang årligt med en procent, der fastsættes på finansloven for det pågældende område. Staten kunne således i 1993 efter loven maksimalt yde 13,9 millioner kroner i driftsstøtte.

Da de pågældende amtskommuner og kommuner efter lovens § 3 yder mindst samme beløb som staten (tredelingsprincippet) svarer dette til et kommunalt finansieret tilskud på i alt mindst 27,8 millioner kroner til færgedriften.

En anden central støtteordning i østøtteloven er »§ 4 støtten«.

Siden lovens ikrafttræden har 175 forskellige projekter i alt modtaget ca. 18 millioner kroner i støtte i medfør af lovens § 4.

Det er Miljøministeriets overvejende indtryk, at ordningen har været en succes, selvom der også findes eksempler på projekter, der ikke er lykkedes. Især i de seneste par år har der dog været tale om fremadrettede projekter, der har medvirket til ikke

bare at bevare eksisterende, men også at skabe en række nye arbejdspladser på øerne.

Ved lovændringen i 1987 blev det muligt for staten at yde indtil 3 millioner kroner i tilskud til færgelinvesteringer. Beløbet reguleres på samme vis som driftsstøtten, således at staten i 1993 efter loven maksimalt kunne yde 3,6 millioner kroner i investeringsstøtte.

Også for investeringsstøtten gælder tredelingsprincippet, hvilket i 1993 resulterede i et kommunalt finansieret tilskud på i alt mindst 7,2 millioner kroner.

Støtten bevilges konkret af Skov- og Naturstyrelsen efter forelæggelse for det tværministerielle embedsmandsudvalg, i hvilket også de kommunale organisationer samt Sammenslutningen af Danske Småøer har sæde.

For lovens midler er der siden 1987 ydet støtte til bygning af 5 nye færger. I 1987 blev en ny færge til Hjarnø i Juelsminde Kommune færdigbygget og i 1993 nye færger til Tunø i Odder Kommune og Askø i Maribo Kommune.

I 1994 færdiggøres efter planen nye færger til Bjørnø i Faaborg Kommune og Agersø i Skælskør Kommune.

Endvidere er i perioden ydet tilskud til indkøb af brugte færger til henholdsvis Lyø/Avernakø i Faaborg Kommune og Nekselø i Bjergsted Kommune.

Nye færger

En ny færge af gennemsnitsstørrelse koster 12-15 millioner kroner, hvilket især for de små økommuner kan være vanskeligt at finansiere til trods for tilskud fra stat og amt.

De yderligere midler, der er afsat på finansloven for 1994, vil muliggøre en statslig imødekommelse af flere ansøgninger om investeringsstøtte end tidligere. Også disse yderligere midler tildeles efter tredelingsprincippet.

En arbejdsgruppe under Planstyrelsen udarbejdede i 1992 en rapport om trafikbetjeningen af de små øer. Rapporten dannede grundlag for et færgeseminar, som Skov- og Naturstyrelsen afholdt i oktober 1993. I seminaret deltog blandt andre repræsentanter for amtskommuner, kommuner, færgeselskaber samt Sammenslutningen af Danske Småøer.

På seminaret drøftedes de kommende års behov for investeringer i nye færger, dels på grundlag af rapporten, dels på grundlag af de oplysninger, der fra Søfartsstyrelsen blev givet om de kommende sikkerhedskrav til passagerskibe i indenrigsfart.

Miljøministeriet skønner på den baggrund, at det samlede investeringsbehov for færger til de små øer omfattet af østøtteloven frem til år 2000 er ca. 200

millioner kroner – heraf 70-80 millioner kroner i 1994-95.

Med den ekstrabevilling, der er bevilget på finansloven for 1994, vil 4-5 nye færgeprojekter kunne tilgodeses i 1994.

2. Lovforslagets indhold

Den gældende østøttelov giver miljøministeren mulighed for årligt at yde højst 12 millioner kroner til færgedriften og højst 3 millioner kroner til færgeinvesteringer.

Bestemmelsen foreslås ændret, således at der hvert år på finansloven kan fastsættes det tilskud, staten vil yde til henholdsvis færgedrift og færgeinvesteringer.

De resterende dele af lovforslaget er mere teknisk prægede ændringer, der ajourfører loven, jf. bemærkningerne til de enkelte bestemmelser.

3. Økonomiske og administrative bemærkninger

På finansloven for 1994 er der afsat i alt 18,7 millioner kroner til investeringsstøtte, som efter tredelingsprincippet kan udløse tilsvarende beløb fra henholdsvis amtskommuner og kommuner.

Det er ikke muligt at angive det årlige beløb, som de tre myndighedsniveauer kommer til at yde i finansårene fra 1995 og frem, da de statslige bevillinger som anført vil blive fastlagt på de årlige bevillingslove.

4. Erhvervsøkonomiske bemærkninger

Lovforslaget vurderes ikke have væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser, idet bevillingsføregelsen dog kan have generel erhvervsøkonomisk betydning for de danske værfter. Der er af tidsmæssige årsager ikke gennemført en egentlig erhvervsøkonomisk konsekvensvurdering.

Med finanslovsbevillingen på 18,7 millioner kroner og tilsvarende beløb fra amtskommuner og kommuner vil der i 1994 være i alt 56,1 millioner kroner til rådighed til færgeinvesteringer.

En ny småfærge i gennemsnitsstørrelse koster 12-15 millioner kroner, og det skønnes, at bygning af en sådan færge er ensbetydende med 40-50 arbejdspladser i ½ år.

På denne baggrund kan det forventes, at bevillingen i 1994 i gunstigste fald vil kunne medvirke til at skabe/bevare 80-100 arbejdspladser/år på værfterne.

Projekter til bygning af nye færger skal udbydes i EU-licitation.

5. Miljømæssige bemærkninger

Lovforslaget vurderes kun at have positive miljømæssige konsekvenser, idet der med udskiftning af de gamle færger med nye bygget efter de seneste miljømæssige forskrifter må forventes en mindre reduktion af støj, luftforurening og energiforbrug.

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Forslaget gør det muligt for staten at yde større/flere tilskud til færgeinvesteringer, end det er muligt i henhold til den gældende lov, der maksimerer statens årlige investeringstilskud til 3 millioner kroner i 1986-niveau.

Ved at fastsætte størrelsen af statens tilskud på de årlige bevillingslove opnås endvidere, at tilskuddet uden lovændring kan tilpasses de konkrete investeringsbehov.

Da udskiftningen af øfærgerne næppe vil opstå i en rytme, der er fuldstændig afstemt med de enkelte finansår, bibeholdes muligheden for at videreføre uforbrugte tilskudsbeløb til følgende finansår.

Der findes derimod ikke behov for at kunne overføre uforbrugte tilskud til færgedriften.

Til nr. 2

Som en konsekvens af lovforslagets § 1, nr. 1, udgår § 2, stk. 2, i den gældende lov.

Til nr. 3

Størrelsen af statens støtte er hidtil blevet fastsat på de årlige bevillingslove. Med ændringen præciseres den hidtidige praksis.

Da ansøgninger om støtte til projekter og forsøgsordninger ikke indgår i en rytme, der er fuldstændig afstemt med de enkelte finansår, foreslås det, at uforbrugte midler kan overføres til følgende finansår.

Der findes derimod ikke behov for at kunne overføre uforbrugte tilskud til driften af sekretariatet.

Til nr. 4

Forslaget til nyt stk. 1 i § 5 ajourfører loven i overensstemmelse med Miljøministeriets øvrige lovgivning.

Ved nedlæggelsen af Planstyrelsen blev administrationen af østøtteloven pr. 1. januar 1993 henlagt til Skov- og Naturstyrelsen, hvorunder lovens administration fortsat henhører, jf. Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 994 af 14. december 1992.

Til § 2

Med vedtagelsen af finansloven er der en statslig bevilling på 18,7 millioner kroner til rådighed fra 1. januar 1994.

Der foreligger på nuværende tidspunkt flere ansøgninger om støtte, og det er derfor et ønske, at loven træder i kraft så hurtigt som muligt.

Det foreslås derfor, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.