



Lovforslag nr. L 159

Folketinget 2014-15

Fremsat den 11. marts 2015 af økonomi- og indenrigsministeren (Morten Østergaard)

## Forslag

til

# Lov om ændring af lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner

(Nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra øer)

### § 1

I lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner, jf. lovbekendtgørelse nr. 798 af 24. juni 2013, som senest ændret ved § 30 i lov nr. 174 af 24. februar 2015, foretages følgende ændring:

#### 1. Efter § 21 indsættes:

»§ 21 a. Økonomi- og indenrigsministeren yder et årligt tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra øer. Tilskuddet ydes til kommuner med mindre øer og til kommuner på øer uden fast forbindelse, der består af én kommune. Private færger kan modtage tilskud gennem en kommune. Økonomi- og indenrigsministeren yder ikke tilskud til de statslige færgeruter til Bornholm og Samsø.

*Stk. 2.* Tilskuddet udgør 20 mio. kr. i 2015 og 35 mio. kr. årligt fra 2016. Tilskuddet reguleres fra tilskudsåret 2016 én gang årligt med den forventede pris- og lønudvikling for den kommunale sektor.

*Stk. 3.* De kommuner, der modtager tilskud i henhold til stk. 1, omfatter Kalundborg, Holbæk, Slagelse, Lolland, Assens, Faaborg-Midtfyn, Langeland, Svendborg, Haderslev, Aabenraa, Horsens, Hedensted, Struer, Norddjurs, Odder, Skive, Aalborg, Læsø, Samsø, Fanø og Ærø Kommuner.

*Stk. 4.* Økonomi- og indenrigsministeren fordeler tilskuddet efter stk. 1 og 2 efter en nøgle for godsomsætning, ekskl. vareafgift opkrævet af havnene, på de enkelte færgeruter. Nedsættelsen af færgetakster for godstransport kan maksimalt udgøre 80 pct. af færgetaksten pr. 1. januar 2015, ekskl. vareafgift opkrævet af havnene.

*Stk. 5.* Økonomi- og indenrigsministeren fastsætter nærmere regler om fordelingen af tilskuddet og om ordningens administration, herunder om, at kommunalbestyrelsen skal udarbejde en redegørelse vedrørende anvendelsen af tilskuddet efter stk. 1 og 2.

*Stk. 6.* Økonomi- og indenrigsministeren kan fastsætte regler om, at tilskuddet i henhold til stk. 1 og 2 til kommuner med mindre øer kan gøres betinget af, at kommunalbestyrelsen på tilfredsstillende måde kan redegøre for anvendelsen af det tilskud, som kommunen har modtaget som del af det forhøjede tilskud i henhold til § 20, stk. 1.«

### § 2

Loven træder i kraft den 1. juni 2015.

# Bemærkninger til lovforslaget

## Almindelige bemærkninger

### 1. Indledning og baggrund

Lovforslaget tilvejebringer hjemmel til, at økonomi- og indenrigsministeren kan yde et tilskud til de omfattede kommuner til nedsættelse af taksterne for godstransport på de færgeruter, der ikke er statslige.

Med lovforslaget etableres der samtidig hjemmel til, at økonomi- og indenrigsministeren kan gøre tilskuddet til kommuner med mindre øer betinget af, at anvendelsen af en tidligere forhøjelse af det generelle tilskud, der ydes i medfør af § 20, stk. 1, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner, er anvendt i overensstemmelse med intentionerne bag forhøjelsen, jf. herom afsnit 2 i de almindelige bemærkninger.

Lovforslaget udmønter initiativet i aftalen om en vækstpakke fra juni 2014 om lavere færgetakster for godstransport til og fra øerne for de færgeruter, der ikke er statslige. Det fremgår bl.a. af aftalen, at der afsættes en ramme på 50 mio. kr. i 2015 og 125 mio. kr. årligt fra 2016 og frem til en permanent nedsættelse af færgetaksterne for erhvervstransport til og fra øerne med henblik på at understøtte erhvervsudviklingen i ø-samfundene.

Bag initiativet står regeringen, Venstre, Det Konservative Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Dansk Folkeparti.

Initiativet omfatter færgerne til en række mindre øer samt Læsø, Samsø, Ærø, Fanø og Bornholm. Gruppen af mindre øer omfatter Sejerø, Neksø, Orø, Agersø, Omø, Askø, Femø, Fejø, Baagø, Avernakø, Lyø, Bjørnø, Birkholm, Strynø, Drejø, Skarø, Hjortø, Aarø, Barsø, Endelave, Hjarnø, Venø, Anholt, Tunø, Fur og Egholm.

Gruppen af mindre øer udgøres af de øer, der er del af de kommuner, som modtager tilskud efter § 20 i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner. Mandø er dog undtaget, da der ikke er en færgerute hertil.

Ordnningen udmøntes for de statslige ruters vedkommende af Transportministeriet og for de øvrige ruters vedkommende af Økonomi- og Indenrigsministeriet.

Tilskud til lavere takster for godstransport på de statslige færgeruter til Bornholm og Samsø ydes af transportministeren. Tilskud til statslige færgeruter vil blive reguleret gennem kontrakter mellem Transportministeriet og det færge-selskab, der besejler de pågældende ruter.

For de statslige færgeruter indgår Transportministeriet kontrakter med en operatør, som varetager driften af færgeruten. Kontrakterne indgås ved udbud og gælder typisk en driftsperiode på 6 til 10 år. Operatøren modtager et tilskud, der fastsættes i forbindelse med udbuddet, og for dette skal operatøren opfylde samtlige kontraktvilkår. Det gælder også vilkår for billetpriser.

### 2. Lovforslagets indhold

#### 2.1. Gældende ret

Der er ikke i dag hjemmel til at yde tilskud til kommuner til nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra øer.

Der er således med lovforslaget tale om nye bestemmelser.

#### 2.2. Økonomi- og Indenrigsministeriets overvejelser

Med henblik på udmøntning af initiativet har Kammeradvokaten afgivet en udtalelse til Transportministeriet om de statsstøtteretlige rammer for reduktion af færgetakster for godstransport.

Det fremgår af Kammeradvokatens udtalelse, at EU's statsstøtteregler ikke sætter præcise grænser for statens mulighed for at reducere færgetakster for godstransport til og fra øer. En sådan reduktion vil som udgangspunkt være omfattet af public service-statsstøttereglerne, som generelt giver medlemsstaterne et meget vidt skøn til at fastsætte det public service-niveau, de anser for passende, og at yde kompensation herfor. Det er imidlertid afgørende, at ordningen kan begrundes i overordnede samfundsmæssige hensyn, og at der ikke reelt er tale om at yde støtte til bestemte virksomheder eller sektorer.

Det er Kammeradvokatens vurdering, at det principielt vil være muligt at kompensere færgerne for en ganske betydelig reduktion af taksterne, men at en ordning, der helt fjerner taksterne, eller som fører til blot en symbolsk betaling for færgetransport, vil kunne ændre ordningens karakter, således at der ikke længere (kun) er tale om en samfundsmæssigt begrundet public service, men (også) regional erhvervsstøtte til virksomheder beliggende på øerne og eventuelt til godstransportørerne.

Ifølge Kammeradvokaten forekommer det rimeligt at antage, at en ordning, der indebærer en reduktion på 80 pct. på taksterne for al godstransport til og fra ikke-brofaste øer, kan være begrundet i almene hensyn om territorial kontinuitet og samhørighed, og dermed inden for rammerne af medlemsstaternes skøn.

Økonomi- og Indenrigsministeriet har lagt Kammeradvokatens vurdering til grund for forslaget om udmøntningen af initiativet.

#### 2.3. Indhold

Der foreslås en generel og ensartet model, hvor der ydes tilskud til at nedsætte færgetaksterne for godstransport med maksimalt 80 pct., ekskl. vareafgift opkrævet af havnene. Nedsættelsen af færgetaksterne for godstransport vil ske med udgangspunkt i billetstrukturen for den enkelte færgerute.

Med den foreslåede ordning opnås en god og holdbar ordning, der vil betyde markant lavere transportomkostninger

for gods og dermed forbedrede muligheder for lokalsamfundene. Der er samtidigt lagt vægt på at udforme en ordning, der er enkel og let administrerbar.

Der er afsat 50 mio. kr. i 2015 og 125 mio. kr. årligt fra 2016 til udmøntning af vækstinitiativet om nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra øer.

Med henblik på at beregne et mere præcist skøn over finansieringsbehovet ved udmøntning af ordningen er der indhentet oplysninger om godsomsætningen på de berørte ruter. Finansieringsbehovet er beregnet som 80 pct. af den samlede godsomsætning beregnet som billetindtægter ved fragt af gods, ekskl. vareafgift opkrævet af havnene, for de relevante færger i 2013 opreguleret til 2015 pris- og lønniveau samt med et beløb til takstnedsættelse for mindre varevogne og lignende.

Mindre varevogne og lignende under 3.500 kg registreres ikke i dag som godstransport, men derimod som personbiler. Særligt i forhold til de mindre øer vurderes det, at der sker en del godstransport i mindre varevogne og lignende. Det vurderes derfor at være velbegrundet, at ordningen også omfatter mindre varevogne og lignende under 3.500 kg, der er registreret udelukkende til erhvervsmæssig kørsel.

Beregningerne på grundlag af 2013-tal viser, at finansieringsbehovet i forhold til en nedsættelse på 80 pct. af færgetaksterne for godstransport, ekskl. vareafgift opkrævet af havnene, samlet set beløber sig til ca. 77 mio. kr. årligt. Med en ikrafttræden den 1. juni 2015 vil finansieringsbehovet i 2015 samlet set være ca. 45 mio. kr.

Det samlede finansieringsbehov er fordelt således, at de statslige ruter til Bornholm og Samsø i alt tegner sig for et beløb på ca. 25 mio. kr. i 2015 og ca. 42 mio. kr. årligt fra 2016, mens de øvrige ruters andel sammenlagt udgør ca. 20 mio. kr. i 2015 og ca. 35 mio. kr. årligt fra 2016.

På den baggrund foreslås det med lovforslaget, at der til de kommuner, som er omfattet af lovforslaget, i 2015 ydes et tilskud på 20 mio. kr. og fra 2016 et tilskud på 35 mio. kr. årligt. Tilskuddet reguleres fra tilskudsåret 2016 én gang årligt med den forventede pris- og lønudvikling i den kommunale sektor.

Der kan herved ydes et tilskud, som kan finansiere en takstnedsættelse for godstransport på maksimalt 80 pct. af de takster, der er gældende pr. 1. januar 2015, ekskl. vareafgift opkrævet af havnene.

Vareafgifter er ikke omfattet af reduktionen af færgetaksterne. På enkelte af de ruter, der omfattes af vækstpakkeinitiativet, dækker billetprisen for godstransport både et beløb for selve færgeoverfarten til færgeselskabet og en vareafgift til den pågældende havn for håndtering af godset. Færgeselskabet opkræver vareafgiften sammen med billettaksterne og videreformidler vareafgiften til havnen.

Der vil blive fastsat regler om, at fordelingen af tilskuddet mellem kommunerne beregnes ud fra den forholdsmæssige fordeling af godsomsætningen baseret på et gennemsnit over tre år fra 2011 til 2013. Det er hensigten at foretage en evaluering af fordelingsnøglen efter 5 år for at vurdere, hvorvidt der er sket en udvikling på godsområdet, herunder forskyd-

ninger mellem ruterne, som giver anledning til at revidere fordelingsnøglen. Tilskuddet ligger således fast for den enkelte kommune i 5 år.

Hvis der er tale om en privat færgerute til en af de omfattede øer, vil tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport blive formidlet gennem den pågældende kommune. Det samme gør sig gældende, hvis en færgerute drives af et privat andelselskab. Det er en forudsætning for kommuners anvendelse af tilskud til private færgeruter, at kontrakt om ydelse af tilskuddet indgås i overensstemmelse med lov om færgefart og statsstøtteregler. Det forudsættes således, at kommunen yder tilskuddet på en gennemsigtig og ikke-diskriminerende måde, og at nedsættelsen for de enkelte typer af færgetakster for gods maksimalt kan udgøre 80 pct. af de takster, der er gældende pr. 1. januar 2015, ekskl. vareafgift opkrævet af havnene. Der er i øjeblikket kun ruterne mellem Fanø og Esbjerg samt mellem Orø og Hammer Bakke, som er drevet af en privat operatør.

Tilskuddet til kommunerne til reduktion af færgetakster for godstransport vil ikke kunne anvendes til andre formål. Det forudsættes, at kommunerne anvender eventuelle overskydende midler i det efterfølgende kalenderår til nedsættelse af øvrige færgetakster eller andre serviceforbedringer på færgesområdet.

Økonomi- og indenrigsministeren yder i dag et generelt tilskud til kommuner med mindre øer i medfør af § 20 i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner. Tilskuddet er fra 2014 forhøjet med 15 mio. kr. som led i en aftale mellem regeringen og Enhedslisten om en justering af udligningsordningen. 2 mio. kr. af den forhøjede pulje anvendes til et fælles færgesekretariat. Formålet med de resterende 13 mio. kr. var at skabe mulighed for finansiering af initiativer på færgesområdet, jf. lovbemærkningerne til lovforslag nr. L 191, FT 2011-12, vedtaget som lov nr. 582 af 18. juni 2012 om ændring af lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner (Justeringer af udligningsssystemet). Økonomi- og Indenrigsministeriet gennemførte i juni 2014 en rundspørge i de kommuner, som modtager § 20-tilskud, om, hvad de ekstra midler skulle anvendes til i 2014. Rundspørgen viste, at de ekstra midler på det tidspunkt kun i begrænset omfang var udmøntet i initiativer i forhold til intentionerne om udvikling af færgedriften.

Med lovforslaget etableres derfor hjemmel til, at økonomi- og indenrigsministeren kan gøre udbetalingen af tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport til kommuner med mindre øer betinget af, at kommunalbestyrelsen udarbejder en tilfredsstillende redegørelse for, at kommunens del af det forhøjede tilskud er anvendt i overensstemmelse med formålet bag forhøjelsen af det generelle tilskud.

### **3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige**

Lovforslaget indebærer udgifter for staten på 20 mio. kr. i tilskud til de omfattede kommuner i 2015 og 35 mio. kr. årligt fra 2016 til nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra øer. Desuden betyder lovforslaget en begrænset administrativ merbelastning for staten i forbindelse med til-

skudsadministration. Der er ingen økonomiske konsekvenser for de omfattede kommuner, men der vil være en begrænset administrativ merbelastning ved ordningen, herunder i forbindelse med udarbejdelse af opfølgingsredegørelser. Der er ingen økonomiske og administrative konsekvenser for regionerne.

#### 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

Lovforslaget har positive konsekvenser for erhvervslivet gennem lavere transportudgifter for gods til og fra de omfattede øer. Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for erhvervslivet.

#### 5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

#### 6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

#### 7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder EU-retlige aspekter i forhold til reglerne om statsstøtte. Der er indhentet en udtalelse fra

Kammeradvokaten, som finder det rimeligt at antage, at en ordning, der indebærer en reduktion på 80 pct. af taksterne for al godstransport til og fra ikke-brofaste øer, kan være begrundet i almene hensyn om territorial kontinuitet og samhørighed, og dermed inden for rammerne af medlemslandenes skøn.

#### 8. Hørte myndigheder og organisationer mv.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 19. januar 2015 til den 16. februar 2015 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

KL, Sammenslutningen af Danske Småøer, Småøernes Færgeselskaber, Læsø Kommune, Samsø Kommune, Ærø Kommune, Fanø Kommune, Bornholms Regionskommune, Holbæk Kommune, Kalundborg Kommune, Slagelse Kommune, Lolland Kommune, Assens Kommune, Faaborg-Midtfyn Kommune, Svendborg Kommune, Langeland Kommune, Haderslev Kommune, Aabenraa Kommune, Horsens Kommune, Struer Kommune, Norddjurs Kommune, Odder Kommune, Hedensted Kommune, Skive Kommune, Aalborg Kommune, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Danmarks Rederiforening, Håndværksrådet, Dansk Transport og Logistik, Danske Speditører og Danmarks Fiskeriforening.

#### 9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Udgifter for staten på 20 mio. kr. tilskud til kommuner i 2015 og 35 mio. kr. årligt fra 2016. Ingen økonomiske konsekvenser for kommuner. Ingen økonomiske konsekvenser for regioner.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Begrænset administrativ merbelastning for staten i forbindelse med tilskudsadministration. Begrænset administrativ merbelastning i de omfattede kommuner, herunder i forbindelse med udarbejdelse af opfølgingsredegørelser. Ingen administrative konsekvenser for regioner.
Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet	Lavere transportudgifter for gods til og fra øerne og dermed bedre vilkår for erhvervslivet i de lokale ø-samfund.	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder EU-retlige aspekter i forhold til reglerne om statsstøtte. En vurdering fra Kammeradvokaten ligger til grund for den foreslåede udmøntning af initiativet.	

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

#### *Til § 1*

Lovforslaget udmønter et initiativ i vækstpakken fra juni 2014 om lavere færgetakster for godstransport til og fra øer,

for så vidt angår de færgeruter, der ikke er statslige. Der er ikke hjemmel i gældende ret til at yde et sådant tilskud.

Med den foreslåede bestemmelse i § 21 a, stk. 1, får økonomi- og indenrigsministeren bemyndigelse til at yde tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport til kommuner med mindre øer samt til kommuner på øer uden fast forbindelse, der består af én kommune.

Økonomi- og indenrigsministeren yder ikke tilskud til de statslige færgeruter til Bornholm og Samsø.

Det fastsættes i den foreslåede bestemmelse i § 21 a, stk. 2, at tilskuddet udgør 20 mio. kr. i 2015 og 35 mio. kr. årligt fra 2016. Tilskuddet reguleres fra tilskudsåret 2016 én gang årligt på grundlag af den forventede pris- og lønudvikling for den kommunale sektor.

Tilskuddet er udtryk for finansieringsbehovet ved en nedsættelse af færgetaksterne for godstransport med 80 pct. og er beregnet på grundlag af indberetninger om godsomsætningen på de enkelte færgeruter, ekskl. vareafgift opkrævet af havnene.

Den foreslåede bestemmelse i § 21 a, stk. 3, fastsætter, at de kommuner, der modtager tilskud i henhold til stk. 1, omfatter Kalundborg, Holbæk, Slagelse, Lolland, Assens, Faaborg-Midtfyn, Langeland, Svendborg, Haderslev, Aabenraa, Horsens, Hedensted, Struer, Norddjurs, Odder, Skive, Aalborg, Læsø, Samsø, Fanø og Ærø Kommuner. Der er tale om de samme kommuner, som modtager tilskud efter § 20 og § 21 i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner, dog med undtagelse af Esbjerg Kommune, der ikke er omfattet af lovforslaget, da der ikke er en færgeforbindelse til Mandø, med undtagelse af Bornholms Regionskommune, der har en statslig færgerute, samt med undtagelse af Fanø Kommune, som er omfattet af lovforslaget, men ikke modtager et § 21-tilskud.

Den foreslåede bestemmelse i § 21 a, stk. 4, fastsætter, at tilskuddet fordeles af økonomi- og indenrigsministeren efter en nøgle for godsomsætning på de enkelte ruter, ekskl. vareafgift opkrævet af havnene.

Tilskuddet fordeles forholdsmæssigt på grundlag af de omfattede kommuners indberetning af oplysninger, herunder fra private operatører, om godsomsætning (billetindtægter ved fragt af gods) for perioden 2011–2013 på de enkelte ruter, ekskl. vareafgift opkrævet af havnene. Godsomsætningen defineres som transport af gods, herunder overfart af erhvervskøretøjer.

Den konkrete kompensation skal ske inden for rammerne af det public service-statsstøtteregelsæt, der finder anvendelse for den enkelte rute, herunder under hensyntagen til overholdelse af EU-retlige udbudsregler i relevante tilfælde. Der indgås en aftale i den enkelte kommune samt med private færgeselskaber om kompensationen, hvor de anvendte regler skal beskrives nærmere og være forenelige med statsstøttere reglerne for ydelse af kompensation til udførelse af pålagte tjenesteydelser af generel økonomisk interesse og kravene for det indre marked.

Det samlede tilskud som fastlagt i § 21 a, stk. 2, ligger fast. Fordelingsnøglen for tilskuddet beregnes en gang for

alle af økonomi- og indenrigsministeren. Fordelingsnøglen vil dog kunne justeres efter 5 år.

Tilskudsprocenten kan ændre sig over tid afhængigt af udviklingen i den samlede godsomsætning på de enkelte ruter. Det kan gælde både alle færger set under ét og i forhold til de enkelte kommuner. Tilskudsprocenten må dog ikke overstige 80 pct., ekskl. vareafgift opkrævet af havnene. Der vil derfor blive gennemført en evaluering af fordelingsnøglen efter 5 år.

Fordelingen af tilskuddet til den enkelte kommune som fastsat i medfør af § 21 a, stk. 2, ligger således fast i 5 år.

Der vil med hjemmel i den foreslåede § 21 a, stk. 5, blive fastsat nærmere regler om fordelingen af tilskuddet og om ordningens administration. I den forbindelse vil der bl.a. blive fastsat regler om, at kommunalbestyrelsen skal udarbejde en årlig redegørelse til Økonomi- og Indenrigsministeriet om, hvorledes tilskuddet til nedsættelse af færgetakster med maksimalt 80 pct. for godstransport, ekskl. vareafgift opkrævet af havnene, er anvendt, herunder dokumentation for ændringer i takster og omsætningstal for de enkelte billettyper. Det er en forudsætning for udbetaling af tilskud, at kommunalbestyrelsen udarbejder en tilfredsstillende redegørelse for anvendelsen af tilskuddet i det regnskabsår, der ligger forud for det år, hvor tilskuddet udmeldes.

Udgangspunktet for tilrettelæggelsen af ordningen er, at der skal være tale om en enkel og let administrerbar ordning.

Ordningen har ikke karakter af en refusionsordning. Hvis det på grund af udviklingen i godstransport, fx et fald i godsomsætningen, viser sig, at en kommune ikke kan anvende hele det tilskud, som kommunen har modtaget i medfør af § 21 a, stk. 1, forudsættes det, at kommunen anvender overskydende midler i det efterfølgende kalenderår til nedsættelse af øvrige færgetakster eller andre serviceforbedringer på færgeområdet. Kommunen skal i sådanne tilfælde redegøre for anvendelsen af tilskuddet til sådanne formål i den redegørelse, som kommunen skal udarbejde til Økonomi- og Indenrigsministeriet, jf. § 21 a, stk. 5.

Ved ordningens indførelse vil kommunerne skulle vise en beregning af takstnedsættelserne som dokumentation for, at færgetaksterne for de enkelte godstyper er nedsat med maksimalt 80 pct. i forhold til gældende takster pr. 1. januar 2015, ekskl. vareafgift opkrævet af havnene.

Udgangspunktet for prisfastsættelse af færgetakster er, at der skal ske en ligelig procentvis reduktion af færgetakster for de enkelte billettyper og rabatordninger pr. 1. januar 2015.

Tilskud til reduktion af færgetakster vil gælde alle typer gods, uanset om det er virksomheder eller private, der skal have transporteret gods.

Ordningen omfatter alene gods, der transporteres på færger, som er i rutefart til og fra de pågældende øer. Der ydes således ikke tilskud til anden form for transport af gods til de pågældende øer, fx transport med coaster, andre skibstyper eller sommerruter.

Den nærmere afgrænsning af transportformer, der er omfattet af ordningen, vil blive fastsat ved bekendtgørelse.

Reduktionen af færgetakster vil gælde for køretøjer, der er beregnet til godstransport, samt for løst gods, transport af fisk, bure til gods samt varer på paller. Trailerhåndtering vil ligeledes blive omfattet af ordningen.

Ordningen vil desuden omfatte mindre varevogne og lignende under 3.500 kg, der er registreret udelukkende til erhvervsmæssig kørsel.

Ud fra hensynet til at etablere en enkel og let administrativ ordning vil køretøjer mv. beregnet til godstransport også være omfattet af reducerede færgetakster, selvom der på en overfart ikke fragtes gods i de pågældende køretøjer. Der lægges således ikke op til krav om løbende, systematisk kontrol af det enkelte køretøj mv. Returkørsel uden gods vil således være omfattet af den reducerede færgetakst. Tilskuddet til de enkelte færgeruter er beregnet ud fra tal for godsomsætningen, hvor der ikke er skelnet mellem, om køretøjer mv. beregnet til godstransport faktisk medbringer gods eller ej.

Ordningen vil indebære, at der ikke kan ske en reduktion af færgetakster for fx private personbiler, busser til persontransport, autocampere, gående passagerer eller cykler, selvom der eventuelt fragtes mindre mængder af gods på denne måde.

Den foreslåede bestemmelse i § 21 a, stk. 6, indeholder en bemyndigelse til økonomi- og indenrigsministeren til at fastsætte regler om, at tilskuddet til kommuner med mindre øer til reduktion af færgetakster for godstransport kan gøres betinget af, at kommunalbestyrelsen på tilfredsstillende vis kan

redegøre for, at forhøjelsen af det generelle tilskud i henhold til § 20, stk. 1, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner er anvendt i overensstemmelse med intentionerne, som det fremgår af aftalen af 16. maj 2012 mellem regeringen og Enhedslisten om justeringer i udligningssystemet. Der vil i den forbindelse blive fastsat regler om, at en redegørelse skal baseres på anvendelsen af de ekstra midler i det regnskabsår, der ligger forud for det år, hvor tilskuddet udmeldes. Dette kan første gang ske med fastsættelse af tilskuddet for 2017.

Ved aftalen om justeringer i udligningssystemet blev der opnået enighed om at forøge tilskuddet til kommuner med mindre øer med i alt 15 mio. kr. årligt fra 2014. Aftalen blev udmøntet ved lov nr. 582 af 18. juni 2012 om ændring af lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner (Justeringer af udligningssystemet). Vedrørende anvendelsen af disse midler fremgår det af lovbemærkninger til denne lov, at forhøjelsen kan bruges til finansiering af initiativer på færgeområdet.

Om baggrunden for bestemmelserne henvises til de almindelige bemærkninger under afsnit 2.

#### *Til § 2*

Det foreslås, at loven træder i kraft med virkning fra den 1. juni 2015. Det indebærer, at der i 2015 anvendes 45 mio. kr. til nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra øer.

Udbetaling af tilskud vil ske med virkning fra ikrafttrædelsestidspunktet.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende ret

*Gældende formulering**Lovforslaget***§ 1**

I lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner, jf. lovbekendtgørelse nr. 798 af 24. juni 2013, som senest ændret ved § 30 i lov nr. 174 af 24. februar 2015, foretages følgende ændring:

**1.** Efter § 21 indsættes:

»§ 21 a. Økonomi- og indenrigsministeren yder et årligt tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra øer. Tilskuddet ydes til kommuner med mindre øer og til kommuner på øer uden fast forbindelse, der består af én kommune. Private færger kan modtage tilskud gennem en kommune. Økonomi- og indenrigsministeren yder ikke tilskud til de statslige færgeruter til Bornholm og Samsø.

*Stk. 2.* Tilskuddet udgør 20 mio. kr. i 2015 og 35 mio. kr. årligt fra 2016. Tilskuddet reguleres fra tilskudsåret 2016 én gang årligt med den forventede pris- og lønudvikling for den kommunale sektor.

*Stk. 3.* De kommuner, der modtager tilskud i henhold til stk. 1, omfatter Kalundborg, Holbæk, Slagelse, Lolland, Assens, Faaborg-Midtfyn, Langeland, Svendborg, Haderslev, Aabenraa, Horsens, Hedensted, Struer, Norddjurs, Odder, Skive, Aalborg, Læsø, Samsø, Fanø og Ærø Kommuner.

*Stk. 4.* Økonomi- og indenrigsministeren fordeler tilskuddet efter stk. 1 og 2 efter en nøgle for godsomsætning, ekskl. vareafgift opkrævet af havnene, på de enkelte færgeruter. Nedsættelsen af færgetakster for godstransport kan maksimalt udgøre 80 pct. af færgetaksten pr. 1. januar 2015, ekskl. vareafgift opkrævet af havnene.

*Stk. 5.* Økonomi- og indenrigsministeren fastsætter nærmere regler om fordelingen af tilskuddet og om ordningens administration, herunder om, at kommunalbestyrelsen skal udarbejde en redegørelse vedrørende anvendelsen af tilskuddet efter stk. 1 og 2.

*Stk. 6.* Økonomi- og indenrigsministeren kan fastsætte regler om, at tilskuddet i henhold til stk.1 og 2 til kommuner med mindre øer kan gøres betinget af, at kommunalbestyrelsen på tilfredsstillende måde kan redegøre for anvendelsen af det tilskud, som kommunen har modtaget som del af det forhøjede tilskud i henhold til § 20, stk. 1.«

## § 2

Loven træder i kraft den 1. juni 2015.