

Enhed  
Opgaver og struktur

Sagsbehandler  
MB

Koordineret med

## Udkast

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

(Nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra øer)

Sagsnr.  
2015 - 6327

Doknr.  
276602

Dato  
29-02-2016

### § 1

I lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner, jf. lovbekendtgørelse nr. 798 af 24. juni 2013, som ændret bl.a. ved lov nr. 582 af 4. maj 2015 og senest ved lov nr. 1875 af 29. december 2015, foretages følgende ændring:

1. Efter § 21 a indsættes:

**”§ 21 b.** Social- og indenrigsministeren yder et årligt tilskud til nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. 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. Social- og indenrigsministeren yder ikke tilskud til de statslige færgeruter til Bornholm og Samsø.

*Stk. 2.* Tilskuddet udgør 28,4 mio. kr. i 2016 og 55,6 mio. kr. årligt fra 2017. Tilskuddet reguleres fra tilskudsåret 2017 én gang årligt med den forventede pris- og lønudvikling for den kommunale sektor.

*Stk. 3.* De kommuner, der modtager tilskud efter stk. 1 og 2, 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.* Social- og indenrigsministeren fordeler tilskuddet efter stk. 1 og 2 efter en af social- og indenrigsministeren nærmere fastlagt fordelingsnøgle.

*Stk. 5.* De kommuner, der modtager tilskud efter stk. 1 og 2, skal anvende tilskuddet til takstnedsættelse, jf. stk. 1, inden for perioden 16. marts – 30. november med undtagelse af perioden fra den sidste lørdag i juni måned og 6 uger frem, inkl. lørdag og søndag i umiddelbar forlængelse heraf.

*Stk. 6.* Social- og indenrigsministeren fastsætter nærmere regler om fordelingen af tilskuddet og om ordningens administration, herunder om, at kommunalbestyrelsen skal udarbejde en redegørelse for anvendelsen af tilskuddet efter stk. 1 og 2.

*Stk. 7.* Kommuner, der modtager tilskud efter stk. 1 og 2, kan indgå aftale med social- og indenrigsministeren om, at tilskuddet reduceres i særlige tilfælde.

### § 2

Loven træder i kraft den 1. august 2016.



# Bemærkninger til lovforslaget

## Almindelige bemærkninger

### Indholdsfortegnelse

1. Indledning og baggrund
2. Lovforslagets indhold
  - 2.1. Gældende ret
  - 2.2. Social- og Indenrigsministeriets overvejelser
  - 2.3. Den foreslåede ordning
3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
5. Administrative konsekvenser for borgere
6. Miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
9. Sammenfattende skema

### 1. Indledning og baggrund

Regeringen arbejder målrettet på at skabe vækst og udvikling i hele Danmark. For de små øer og ø-kommunerne spiller færgebetjeningen en afgørende rolle i indsatsen for at udvikle og bevare velfungerende helårssamfund.

Billigere færebilletter for biler, passagerer m.v. til og fra ikke-brofaste øer vil forbedre mulighederne for vækst og udvikling på øerne ved at understøtte turismen og styrke bosætningen.

Lovforslaget tilvejebringer hjemmel til, at social- og indenrigsministeren kan yde et øremærket tilskud til de omfattede kommuner til nedsættelse af taksterne for passagerbefordring på de ruter, der ikke er statslige.

Lovforslaget udmønter initiativet om nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra øer i aftalen fra 9. februar 2016 om Vækst og udvikling i hele Danmark. Det fremgår bl.a. af aftalen, at der afsættes 48 mio. kr. i 2016 og 95 mio. kr. i 2017 og frem med det formål at understøtte væksten i turismen og styrke bosætningen på øerne. Initiativet er særligt målrettet den turistmæssige lavsæson om foråret og efteråret, hvor der er det største potentiale for at øge turismen på øerne.

Bag aftalen om Vækst og udvikling i hele Danmark står regeringen, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti.

Modellen indebærer bl.a., at ordningen er målrettet de perioder, som grænser op til skolernes sommerferie, de såkaldte "skuldæsoner", hvor potentialet for øget turisme er størst.

Initiativet omfatter færgerne til en række mindre øer samt Læsø, Samsø, Ærø, Fanø og Bornholm. Gruppen af mindre øer omfatter Sejerø, Nekselø, 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.

Afgrænsning af de omfattede øer svarer til afgrænsningen i forbindelse med ordningen vedrørende nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra øer, som trådte i kraft pr. 1. juni 2015.



Ordningen udmøntes for de statslige ruters vedkommende af Transport- og Bygningsministeriet og for de øvrige ruters vedkommende af Social- og Indenrigsministeriet.

Tilskud til lavere takster for passagerbefordring på de statslige færgeruter til Bornholm og Samsø ydes af transport- og bygningsministeren. Tilskud til statslige færgeruter vil blive reguleret gennem kontrakter mellem Transport- og Bygningsministeriet og den operatør, der besejler de pågældende ruter.

For de statslige færgeruter indgår Transport- og Bygningsministeriet kontrakter med en operatør, som varetager driften af færgeruten. Kontrakterne indgås ved udbud og gælder typisk en periode på 6 til 10 år. Operatøren modtager et tilskud, som fastsættes i forbindelse med udbuddet, og for dette skal operatøren opfylde samtlige kontraktvilkår. Det gælder også vilkår for billetpriser. Det betyder, at prisreduktionerne skal forhandles med operatøren og dermed ikke nødvendigvis vil kunne øremærkes til bestemte perioder af året for de statslige færgeruter.

Det nye initiativ på passagerområdet bygger oven på ordningen om nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra øer, som trådte i kraft den 1. juni 2015.

## *2. Lovforslagets indhold*

### *2.1. Gældende ret*

Der er i dag ikke hjemmel til at yde øremærkede tilskud til kommuner til nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra øer.

Der er således med lovforslaget tale om nye bestemmelser.

### *2.2 Social- og Indenrigsministeriets overvejelser*

Færgebetjeningen af de små øer er et kommunalt anliggende. Det er således den enkelte kommune, som træffer beslutning om sejlruiter, fartplaner, takster m.v. for den pågældende færgerute.

Det betyder, at færgebetjeningen på de kommunale færgeruter tilrettelægges meget forskelligt. Færgeruterne er således karakteriseret ved at have en meget forskellig prisstruktur og prisniveau, herunder forskellige rabatordninger.

På den baggrund er det Social- og Indenrigsministeriets vurdering, at den konkrete tilrettelæggelse af en ordning med tilskud til nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. mest hensigtsmæssigt kan ske lokalt med udgangspunkt i lokale forhold.

Den nye ordning for nedsættelse af færgetakster for passagerbefordring har derfor form af en generel ramme for den konkrete udmøntning uden en detailregulering af færgetaksterne på de enkelte færgeruter.

Lovforslaget følger således i hovedtræk den model, der er for tilskudsordningen vedrørende nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra øer.

### *2.3. Den foreslåede ordning*

Med henblik på udmøntning af initiativet foreslås en generel ordning, hvor der ydes øremærkede tilskud til at nedsætte færgetaksterne for biler, passagerer m.v. til og fra øer. Der er med lovforslaget lagt vægt på at udforme en ordning, der er enkel og let administrerbar.



Der er afsat 48 mio. kr. i 2016 og 95 mio. kr. i 2017 og frem til udmøntning af initiativet om nedsættelse af færgetakster for passagerbefordring til og fra øer, hvoraf de statslige færgeruter tegner sig for 19,6 mio. kr. i 2016 og 39,4 mio. kr. i 2017 og frem.

Overskydende midler på 48 mio. kr. årligt fra initiativet om nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra øer indgår i finansieringen af det nye initiativ.

Med forslaget tages der et væsentligt skridt i retning af et såkaldt landevejsprincip.

Ved et landevejsprincip forstås, at billetprisen for at sejle med en færge fastsættes således, at den svarer til omkostningen ved at køre en tilsvarende strækning på landevej.

Forslaget er særligt målrettet den turistmæssige lavsæson om foråret og efteråret, de såkaldte skuldersæsoner, hvor der er det største potentiale for at øge turismen på øerne. Forslaget understøtter dermed en udvidelse af turistsæsonen til en større del af året, og med den øgede aktivitet fremmer forslaget samtidig helårsbeboelse på øerne.

Forslaget omfatter ikke skolernes sommerferie og vinterperioden.

Det foreslås, at kommunerne får stor fleksibilitet i tilrettelæggelsen af ordningen. Kommunerne kan selv inden for den fastlagte overordnede tidsramme træffe beslutning om de perioder, hvor færgebilletterne nedsættes. Desuden vil nedsættelsen af færgetakster for passagerbefordring ske med udgangspunkt i billetstrukturen for den enkelte færgerute. Beslutningen, om hvorledes tilskuddet skal fordeles på de forskellige billettyper, træffes således lokalt.

Forslaget vil betyde markante fald i billetpriserne i forårs- og efterårsperioden. Hvor meget billetpriserne vil falde, vil bl.a. afhænge af sejlafstanden, prisstrukturen, den lokalt fastsatte periode for takstnedsættelser og det nuværende prisniveau, herunder nuværende rabatordninger, på de enkelte færgeruter.

Hvis der er tale om en privat færgerute til en af de omfattede øer, vil tilskud til nedsættelse af færgetakster for passagerbefordring blive formidlet gennem den pågældende kommune. Det samme gør sig gældende, hvis en færgerute drives af et andelsselskab. 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. Det er i øjeblikket kun ruterne mellem Fanø og Esbjerg samt mellem Orø og Hammer Bakke (Frederikssund Kommune), som er privat drevet.

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

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

Lovforslaget indebærer udgifter for staten på 28,4 mio. kr. i tilskud til de omfattede kommuner i 2016 og 55,6 mio. kr. årligt fra 2017 til nedsættelse af færgetakster for passagerbefordring til og fra øer. Desuden betyder lovforslaget en begrænset administrativ merbelastning for staten i forbindelse med tilskudsadministration. 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 m.v.

Lovforslaget har ingen økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

#### 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 ikke EU-retlige aspekter.

#### 8. Hørte myndigheder og organisationer

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 29. februar 2016 til den 29. marts 2016 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

KL, Danske Regioner, Sammenslutningen af Danske Småøer, Småøernes Færgeselskaber, Færgesekretariatet, 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, HO-RESTA, Visit Denmark, Friluftsrådet, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Danmarks Rederiforening og Håndværksrådet.

#### 9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser /mindreudgifter	Negative konsekvenser /merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Udgifter for staten på 28,4 mio. kr. tilskud til kommuner i 2016 og 55,6 mio. kr. årligt fra 2017. 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 opfølgningsredegørelser. Ingen administrative konsekvenser for regioner.
Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen



Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	

### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

#### *Til § 1*

##### *Til nr. 1*

Lovforslaget udmønter et initiativ i aftalen fra 9. februar 2016 om Vækst og udvikling i hele Danmark om lavere færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra øer i forårs- og efterårsperioden 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 b, stk. 1, får social- og indenrigsministeren bemyndigelse til at yde tilskud til nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til kommuner med mindre øer samt til kommuner på øer uden fast forbindelse, der består af én kommune.

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

Det fastsættes i den foreslåede bestemmelse i § 21 b, stk. 2, at tilskuddet udgør 28,4 mio. kr. i 2016 og 55,6 mio. kr. årligt fra 2017. Tilskuddet reguleres fra tilskudsåret 2017 én gang årligt på grundlag af den forventede pris- og lønudvikling for den kommunale sektor.

Tilskuddet er udtryk for det beregnede finansieringsbehov for de enkelte færgeruter ved en nedsættelse af færgetakster for passagerbefordring til og fra øer efter et landevejsprincip i forårs- og efterårsperioden.

Den foreslåede bestemmelse i § 21 b, stk. 3, fastsætter, at de kommuner, der modtager tilskud efter stk. 1 og 2, omfatter Kalundborg, Holbæk, Slagelse, Lolland, Assens, Faaborg-Midtfyn, Ærø, 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, og 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 samme afgrænsning er benyttet i forbindelse med ordningen vedrørende nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra øer, som trådte i kraft pr. 1. juni 2015.

Den foreslåede bestemmelse i § 21 b, stk. 4, fastsætter, at tilskuddet fordeles af social- og indenrigsministeren efter en af social- og indenrigsministeren nærmere fastlagt fordelingsnøgle.

Social- og indenrigsministeren fordeler tilskuddet mellem de omfattede færgeruter på grundlag af et beregnet tilskudsbehov for hver enkelt færgerute.



Tilskudsbehovet for de enkelte ruter er beregnet som differencen mellem omsætningen for passagerbefordring i 2013 i skuldersæsonerne og den samlede billetindtægt, der ville være i samme periode, hvis alle billetter blev afregnet efter et landevejsprincip.

De tekniske beregninger tager udgangspunkt i en afgrænsning af skuldersæsonerne, der dækker april, maj, juni, de sidste to tredjedele af august, september, oktober og den første halvdel af november. Afgrænsningen, der ligger til grund for den tekniske beregning af tilskudsbehovet, er ikke nødvendigvis fuldt ud svarende til den faktiske periode, hvor tilskuddet skal anvendes i den enkelte kommune, fordi sommerferien falder lidt forskelligt fra år til år.

Beregningerne omfatter passagerer, biler, busser, campingvogne, motorcykler og knallerter m.v. samt cykler. Passagerer og biler udgør langt de største kategorier.

Udgangspunktet for den tekniske beregning er, at der betales for bil m.v. og hver enkelt passager hver for sig. Det er lagt til grund, at der for hver passager betales 1,28 kr. og for biler 3,66 kr. pr. sejlet kilometer. Der er foretaget særskilte beregninger for alle billetkategorier. Desuden er der indregnet en grundpris på 20,22 kr. pr. passager for en returbillet.

Der er enkelte færgeruter, hvor der på grundlag af den tekniske beregning ikke er et tilskudsbehov, fordi billetpriserne samlet set allerede er lave. Der kan dog alligevel på disse ruter være en række billettyper, hvor billetprisen ligger over den tekniske beregning af en landevejspris. På den baggrund er det indbygget i modellen, at de pågældende ruter alligevel får et tilskud på 20 pct. af omsætningen i 2013 for passagerbefordring i skuldersæsonerne.

Ligeledes kan der være ruter, som på grundlag af den tekniske beregning har et forholdsvis lille tilskudsbehov, fordi billetpriserne samlet set allerede er lave. Det gælder ligeledes for disse ruter, at der kan være en række billettyper, hvor den faktiske billetpris ligger over den teknisk beregnede landevejspris. Det er derfor indbygget i modellen, at de ruter, hvor det teknisk udregnede tilskudsbehov udgør under 20 pct. af omsætningen, får hævet tilskuddet, så det svarer til 20 pct. af rutens omsætning.

Den foreslåede model sikrer således, at alle ruter bliver tilgodeset med den nye ordning,

Beregningerne er foretaget på baggrund af data fra Danmarks Statistik om passagertal og kommunernes indberetninger af omsætningen for 2013 på de forskellige passagertyper. Alle omsætningstal er omregnet til 2016-pl.

Beregningsmodellen betyder, at der på årsbasis fra 2017 anvendes 95 mio. kr. til nedsættelse af færgetakster på de omfattede ruter.

Det samlede finansieringsbehov er fordelt således, at de statslige færgeruter til Bornholm og Samsø i alt tegner sig for et beløb på 19,6 mio. kr. i 2016 og 39,4 mio. kr. årligt fra 2017, mens de øvrige færgeruters andel sammenlagt udgør 28,4 mio. kr. i 2016 og 55,6 mio. kr. årligt fra 2017.

På den baggrund foreslås det med lovforslaget, at der til de kommuner, som er omfattet af lovforslaget, i 2016 ydes et tilskud på 28,4 mio. kr. og fra 2017 et tilskud på 55,6 mio. kr. årligt.

Den foreslåede § 21 b, stk. 5, fastsætter, at de kommuner, der modtager tilskud efter stk. 1 og 2, skal anvende tilskuddet i perioden 16. marts – 30. november, dog med undtagelse af perioden fra den sidste lørdag i juni måned og 6 uger frem, inkl. lørdag og søndag i umiddelbar forlængelse heraf.





Skolernes sommerferie er således ikke omfattet af ordningen. Skolernes sommerferie falder lidt forskelligt fra år til år. Det fremgår af § 14 a i folkeskoleloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1534 af 11. december 2015 af lov om folkeskolen, at skoleåret begynder den 1. august. Elevernes sommerferie begynder den sidste lørdag i juni og varer indtil den af kommunalbestyrelsen bestemte første skoledag efter skoleårets begyndelse.

For at sikre en enkel og ensartet ordning fastlægges den sommerperiode, hvor tilskuddet ikke kan anvendes, fra den sidste lørdag i juni måned og 6 uger frem, inkl. lørdag og søndag i umiddelbar forlængelse heraf. Da den sidste weekend i skolernes sommerferie typisk er en travl rejseweekend, præciseres det, at denne weekend indgår i den periode, hvor der ikke kan ydes tilskud til nedsættelse af færgetakster.

Som eksempel indebærer denne afgrænsning i 2017, at den periode, der er undtaget i sommerferien, løber fra og med lørdag den 24. juni til og med søndag den 6. august.

I 2016 kan kommunerne anvende tilskuddet fra og med mandag den 8. august.

Det vurderes hensigtsmæssigt, at den enkelte kommune får stor fleksibilitet i forbindelse med den lokale tilrettelæggelse af den nye ordning,

I forhold til den periodeafgrænsning af skuldersæsonerne, som ligger til grund for de tekniske beregninger af tilskudsbehovet, gives der mulighed for at nedsætte priser i yderligere to uger i hver sin ende af skuldersæsonerne.

Det er intentionen, at den enkelte kommune selv kan fastlægge de perioder, hvor færgetaksterne nedsættes inden for den periode, der er fastlagt i § 21 b, stk. 5.

Det betyder, at en kommune eksempelvis kan beslutte, om tilskuddet skal anvendes i en kortere eller længere periode i forhold til den periode, som ligger til grund for den tekniske beregning af tilskudsbehovet. Hvis tilskuddet anvendes over en kortere periode, kan nedsættelsen af færgetaksterne i givet fald blive højere. Samtidig kan en kommune beslutte at fordele takstnedsættelsen forholdsmæssigt forskelligt på de enkelte billettyper.

Hvis påsken falder i april måned i et år, kan en kommune eksempelvis beslutte at tage fuld billetpris i påskeperioden mod til gengæld at nedsætte færgebilletterne i den sidste del af marts måned eller den sidste del af november. Eller hvis der eksempelvis afholdes et efterårsmarked på en ø i sidste halvdel af november, kan kommunen beslutte, at færgebilletterne i den forbindelse nedsættes for at tiltrække gæster til øen. En kommune kan som et andet eksempel beslutte at nedsætte takster for cykler forholdsvist mere for at fremme cykelturismen.

Der vil med hjemmel i den foreslåede § 21 b, stk. 6, blive fastsat nærmere regler om fordelingen af tilskuddet og om ordningens administration.

Det samlede tilskud som fastlagt i § 21 b, stk. 1 og 2, ligger fast. Social- og indenrigsministeren vil fastsætte en fordelingsnøgle for tilskuddet.

Det er hensigten at foretage en evaluering af fordelingsnøglen for forholdet mellem de kommunale færgeruter efter 4 år for at vurdere, hvorvidt der er sket en udvikling på passagerområdet, herunder forskydninger mellem ruterne, som giver anledning til at revidere fordelingsnøglen. Tilskuddet til den enkelte kommune ligger således fast i 4 år, og tilskuddet til de statslige ruter berøres ikke af evalueringen.





Evalueringen vil ske samtidigt med evalueringen af fordelingsnøglen for godsordningen, som trådte i kraft med virkning fra juni 2015. Det fremgår af lovbemærkningerne til L 159 om nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra øer, at det er hensigten at evaluere fordelingsnøglen på godsområdet efter 5 år.

Udgangspunktet for den nærmere udmøntning af ordningen er, at den skal være enkel og let administrerbar. Den konkrete tilrettelæggelse af ordningen kan mest hensigtsmæssigt ske i den enkelte kommune med udgangspunkt i lokale forhold.

Det er derfor hensigten, at ordningen skal have form af en generel og ensartet ramme, inden for hvilken den enkelte kommune selv står for den konkrete udformning, herunder fastlæggelse af takststrukturen for den pågældende færgerute. Det betyder, at de forskellige billettyper på en given færgerute ikke nødvendigvis nedsættes med samme procentsats i skuldersæsonerne.

Det er desuden hensigten at fastsætte regler om, at kommunerne årligt skal indberette oplysninger til Social- og Indenrigsministeriet om anvendelse af tilskuddet til nedsættelse af taksterne for passagerbefordring til og fra øer. Ved ordningens indførelse vil kommunerne endvidere skulle vise en beregning af takstnedsættelserne som dokumentation for, at færgetaksterne samlet set for alle billettyper er nedsat med et beløb svarende til tilskuddet i 2016.

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.

Hvis det på grund af udviklingen i passagerbefordring, f.eks. et fald i passageromsætningen, viser sig, at en kommune ikke har anvendt hele det tilskud, som kommunen har modtaget efter § 21 b, stk. 1 og 2, forudsættes det, at kommunen anvender overskydende midler i det efterfølgende kalenderår til nedsættelse af 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 Social- og Indenrigsministeriet.

Såfremt der på et senere tidspunkt måtte blive oprettet en ny færgerute til en af de omfattede øer, vil denne også blive omfattet af ordningen om nedsættelse af færgetakster. Der skal i givet fald tages konkret stilling til, hvorledes dette kan ske.

Ordningen omfatter alene biler og passagerer m.v., 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 biler og passagerer m.v. til de pågældende øer, fx andre skibstyper eller sommerruter.

Den foreslåede bestemmelse i § 21 b, stk. 7, fastsætter, at kommuner, der modtager tilskud efter stk. 1 og 2, kan indgå aftale med social- og indenrigsministeren om, at tilskuddet reduceres i særlige tilfælde.

Der kan være enkeltstående tilfælde, hvor begrænsninger i færgekapaciteten og/eller et ønske om at begrænse biltrafikken på en lille ø kan gøre det vanskeligt at anvende det beregnede tilskud fuldt ud. For at sikre en smidig udformning af ordningen, der kan tage højde for ganske særlige forhold, gives der med den foreslåede bestemmelse i § 21 b, stk. 8, mulighed for, at en kommune efter aftale med social- og indenrigsministeren delvist kan frasisge sig et tilskud.

#### *Til § 2*

Det foreslås, at loven træder i kraft med virkning fra den 1. august 2016.



Det betyder, at initiativet får halvsårvirkning i 2016. 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 ændret bl.a. ved lov nr. 582 af 4. maj 2015 og senest ved lov nr. 1875 af 29. december 2015, foretages følgende ændring:

1. Efter § 21 a indsættes:

**”§ 21 b.** Social- og indenrigsministeren yder et årligt tilskud til nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. 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. Social- og indenrigsministeren yder ikke tilskud til de statslige færgeruter til Bornholm og Samsø.

*Stk. 2.* Tilskuddet udgør 28,4 mio. kr. i 2016 og 55,6 mio. kr. årligt fra 2017. Tilskuddet reguleres fra tilskudsåret 2017 én gang årligt med den forventede pris- og lønudvikling for den kommunale sektor.

*Stk. 3.* De kommuner, der modtager tilskud efter stk. 1 og 2, 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.* Social- og indenrigsministeren fordeler tilskuddet efter stk. 1 og 2 efter en af social- og indenrigsministeren nærmere fastlagt fordelingsnøgle.

*Stk. 5.* De kommuner, der modtager tilskud efter stk. 1 og 2, skal anvende tilskuddet til takstnedsættelse, jf. stk. 1, inden for perioden 16. marts – 30. november med undtagelse af perioden fra den sidste lørdag i juni måned og 6 uger frem, inkl. lørdag og søndag i umiddelbar forlængelse heraf.

*Stk. 6.* Social- og indenrigsministeren fastsætter nærmere regler om fordelingen af tilskuddet og om ordningens



administration, herunder om, at kommunalbestyrelsen skal udarbejde en redegørelse for anvendelsen af tilskuddet efter stk. 1 og 2.

*Stk. 7.* Kommuner, der modtager tilskud efter stk. 1 og 2, kan indgå aftale med social- og indenrigsministeren om, at tilskuddet reduceres i særlige tilfælde.

## **§ 2**

Loven træder i kraft den 1. august 2016.