

**Folketingets Udvalg for Landdistrikter og Øer**

Slotsholmsgade 10  
1216 København K  
Telefon 72 28 24 00  
oim@oim.dk

**Sagsnr.**  
2018 - 2976

**Doknr.**  
540926

**Dato**  
26-06-2018

Folketingets Udvalg for Landdistrikter og Øer har d. 13. juni 2018 stillet følgende spørgsmål nr. 125 (alm. del) til økonomi- og indenrigsministeren, som hermed besvares. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

**Spørgsmål nr. 125:**

”Hvad vil de økonomiske konsekvenser være for staten, hvis man erstatter det nuværende årlige tilskud til kommuner med mindre øer, jf. § 20 i lov om kommunale udligning og generelle tilskud til kommuner, med den tidligere gældende færgestøtteordning, dog således at staten skal bære 2/3 af udgifterne og kommunen 1/3?”

**Svar:**

Før kommunalreformen blev færgedriften varetaget af kommuner og amter i fællesskab. Den statslige støtte var en refusionsordning, hvor kommuner og amter kun fik støtte, hvis de hver især afholdt udgifter af mindst samme størrelse som det statslige tilskud. Den statslige støtte kunne imidlertid ikke overskride et nærmere fastlagt maksimumbeløb.

Den statslige støtte bestod af en driftsstøtteordning og en ydelsesstøtteordning. Driftsstøtteordningen blev fordelt efter en nøgle baseret på objektive kriterier som sejlængde, antal hektar landbrugsjord, antal personer i erhvervsaktive aldersgrupper og øens samlede indbyggertal. Ydelsesstøtten blev givet til kommuner og amtskommuner, der havde optaget lån til investeringer i færger og færgelejer. En forudsætning for at modtage både driftsstøtten og ydelsesstøtten var, at kommuner og amtskommuner hver især bidrog med et beløb af mindst samme størrelse.

Det maksimale statslige tilskud blev udbetalt som et foreløbigt tilskud i budgetåret. Året efter budgetåret skulle kommuner og amtskommuner indsende årsregnskaber, der skulle dokumentere, at forudsætningerne for modtagelsen af støtten var opfyldt. Den samlede statslige færgestøtteordning udgjorde i 2004 25,2 mio. kr.

I forbindelse med kommunalreformen blev færgestøtteordningen omlagt fra en refusionsordning til et generelt tilskud til kommuner med mindre øer. Beregningen af det generelle tilskud tog udgangspunkt i færgestøtteordningen (både de hidtidige statslige og amtslige tilskud) samt den tidligere statslige uddannelsesstøtte til unge på mindre øer, samt den andel af den tidligere særtilskudspulje, der blev ydet til vanskeligt stillede kommuner begrundet i deres særlige ø-udgifter. Tilskuddet blev i 2014 forhøjet med 15 mio. kr. som led i en aftale mellem den daværende regering (Socialdemokratiet, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti) og Enhedslisten om en justering af den kommunale udligningsordning.



Det nuværende generelle tilskud efter § 20 i lov om kommunal udligning og generelle tilskud udgør i 2018 113,8 mio. kr.

Baggrunden for at omlægge færgestøtteordningen fra en refusionsordning til et generelt tilskud var, at der med kommunalreformen var etableret større og mere bæredygtige kommuner, der kunne sikre en effektiv færgedrift. Derudover var der et ønske om at minimere detailadministrationen af kommunerne, eftersom den daværende refusionsordning forudsatte tilsyn af kommunernes udgifter til færgebetjeningen.

Tilskuddet er sammensat efter følgende kriterier: De gennemsnitlige kommunale netodriftsudgifter vedrørende færgedriften til de mindre øer i 2007-2012, befolkningstallet på de mindre øer, sejlafstand og øernes areal.

Såfremt det nuværende generelle tilskud skulle ændres til en refusionsordning i stil med den tidligere gældende færgestøtteordning, skal det holdes for øje, at § 20 tilskuddet ikke alene er begrundet i udgifterne til færgeområdet. Som det er fremgået foran, er tilskuddet tilvejebragt ved en sammenlægning af flere forskellige tilskud. Samlet er § 20 tilskuddet således et generelt tilskud til de ekstra udgifter, der er forbundet med at opretholde den kommunale service på øerne, men herunder selvfølgelig særligt udgifterne til færgeområdet.

Ved en evt. omlægning til den tidligere færgestøtteordning vil der derfor skulle beregnes en andel af det nuværende § 20 tilskud, som så skulle overføres til en særskilt færgestøtteordning. I tråd med den tidligere ordning kan der indlægges et loft på den statslige støtte til hver enkelt kommune.

Med et sådant loft vil en omlægning af tilskuddet således ikke i sig selv medføre økonomiske konsekvenser for staten. Der vil dog være en række administrative omkostninger forbundet med at skulle kontrollere kommunernes regnskaber.

Med venlig hilsen

**Simon Emil Ammitzbøll-Bille**