

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 bevillingsfølgelsen 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.