

I denne fordelingsnøgle anvendes sejltiden som et udtryk for afstanden til fastlandet, idet det i højere grad er sejltiden end den fysiske afstand, der er afgørende for, hvor isoleret øen er.

De sejltider, der anvendes i fordelingsnøglen, er for Læsø Kommune 90 minutter, svarende til den aktuelle sejltid på ruten Læsø-Frederikshavn.

For Samsø Kommune anvendes den aktuelle sejltid på ruten Hou-Samsø på 75 minutter. Det er denne rute, der anses som den væsentligste rute til Samsø, og sejltiden på ruten Kalundborg-Samsø indgår derfor ikke i fordelingsnøglen.

For kommunerne på Ærø er sejltiden opgjort som et gennemsnit for de tre ruter til øen. Den beregnede sejltid bliver hermed 65 minutter.

Det må anses for hensigtsmæssigt, at det fremover er disse sejltider, der indgår i fordelingsnøglen. Formålet med at fastlåse sejltiderne i fordelingsnøglen på det nuværende niveau er, at kommunerne dermed ikke risikerer at få reduceret deres tilskud som følge af en eventuel senere indsættelse af en hurtigere færge.

3.4. Ændring af lov om trafikstøtte til de mindre øer

Lovforslaget tilsigter primært at sikre, at amtskommuners og kommuners betaling efter lov om trafikstøtte til de mindre øer sker i overensstemmelse med bestemmelserne i det forslag til lov om færgefart, herunder bestemmelserne om udbud, som trafikministeren har fremsat for Folketinget samtidig med fremsættelsen af dette lovforslag.

Finansiering af forøgelsen af § 22 tilskuddet

Overførsel af Trafikministeriets tilskud til færgedriften til Læsø	0,8 mio. kr.
Overført fra tilskuddet til vanskeligt stillede kommuner	2,0 mio. kr.
Overført fra bloktilskuddet	4,0 mio. kr.
I alt	6,8 mio. kr.

Virkingen for de fire kommuner af forøgelsen af tilskuddet i henhold til § 22 og den ændrede fordeling af tilskuddet er illustreret i nedenstående tabel, hvor der tages udgangspunkt i det faktiske tilskud for 1999

Lovændringen indebærer, at staten fremover yder tilskud til de af loven omfattede amtskommuner og kommuner i stedet for som i dag til driften af de enkelte færgeruter. Det er dog ikke hensigten hermed at ændre på størrelsen af de statslige tilskud, og amtskommunernes henholdsvis kommunernes udgifter vedrørende trafikstøtteloven skal fortsat være af mindst samme størrelse som statens tilskud.

Ændringen af § 4, stk. 1, skal sikre, at der ikke kan ydes tilskud til betaling af lån optaget til investering i færger, som ikke (længere) ejes af en kommune og/eller en amtskommune. Bestemmelsen er ikke til hinder for, at der ydes tilskud til betaling af lån til en færge, som ejes af en kommune og/eller en amtskommune, og som kommunen henholdsvis amtskommunen stiller til rådighed for et færgeselskab, der driver færgeruten på grundlag af en aftale med vedkommende myndighed, jf. § 2, stk. 2, i det samtidig hermed fremsatte forslag til lov om færgefart.

Der vil dog i henhold til lovforslagets § 2 fortsat ydes tilskud til betaling af lån, som kommuner og amtskommuner før lovens ikrafttræden har optaget til investeringer i færger og færgelejer i henhold til § 4, stk. 1, uanset om den pågældende færge ejes af kommunen og/eller amtskommunen.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser

Lovforslaget har ingen økonomiske konsekvenser for staten.

Forøgelsen af tilskuddet i henhold til § 22 forudsættes finansieret på følgende måde:

og et beregnet tilskud for 1999, hvor det samlede tilskud forøges med 6,8 mio. kr. og den foreslåede fordelingsnøgle anvendes.