

Indenrigs- og Sundhedsministeriet

Dato: 24. maj 2006
Kontor: Kommunaløkonomisk kt.
J.nr.: 2006-2400-39
Sagsbeh.: BS
Fil-navn: spm 19 ad L 194

**Besvarelse af spørgsmål nr. 19 (ad L 194), som Folke-
tingets Kommunaludvalg har stillet til indenrigs- og
sundhedsministeren den 8. maj 2006**

Spørgsmål nr. 19:

"Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 2. maj 2006 fra Sammen-
slutningen af Danske Småøer, jf. L 194 – bilag 19."

Svar på spørgsmål nr. 19:

Sammenslutningen af Danske Småøer foreslår i henvendelsen af 2. maj 2006 vedrørende § 20 om tilskuddet til kommuner med mindre øer i lovforslag nr. L 194, at den hidtidige ydelsesstøtte til investering i nye færger opretholdes, eller man finder en anden løsning, der mere præcist rammer der, hvor behovet er. Endvidere foreslås, at støtten fra staten til ungdomsud-
dannelsen på 0,4 mio. kr. som hidtil ydes til unge fra 12 øer. Endelig fore-
slås, at formuleringen i den foreslåede § 20, stk. 4, som giver hjemmel for
kommunerne til at yde uddannelsesstøtte til unge, strammes op.

Jeg skal hertil bemærke:

Med § 20 i lovforslag nr. L 194 foreslås, at statens og amtskommunernes
nuværende trafikstøtte samt statens uddannelsesstøtte for unge på mindre
øer omlægges til et generelt tilskud.

I den nuværende trafikstøtteordning yder staten dels driftsstøtte og dels
ydelsesstøtte til lån, som kommune eller amtskommune optager med hen-
blik på investering i færger eller færgelejer.

Både driftsstøtte og ydelsesstøtte ydes efter den såkaldte tredjedelsregel.
Statens støtte er således betinget af, at en kommune eller amtskommune
hver for sig yder en støtte, der mindst svarer til statens støtte. Den statslige
driftsstøtte kan ikke overskride et nærmere fastlagt maksimumsbeløb. Ord-
ningen er derfor en refusionsordning (med loft), hvor kommune og amts-
kommune kun får statsstøtte, hvis de selv afholder udgifter af samme om-
fang.

Trafikstøtteleven indeholder herudover en bestemmelse (§ 5), som skal
sikre kommuner mod en for stor belastning i forbindelse med færgeinveste-
ringer. Staten yder et årligt tilskud til de kommuner, hvor kommunens årlige
udgifter til ydelse på lån til finansiering af færger mv. overstiger 0,05 pct. af
kommunens beskatningsgrundlag (korrigeret for virkningen af skatteudlig-
ningen). Overstiger de årlige låneydelser for disse kommuner 0,05 pct. af

kommunens beskatningsgrundlag, vil kommunen få et tilskud svarende til 75 pct. af den del, som overstiger 0,05 pct.

Det nye generelle tilskud foreslås fordelt efter en nøgle for udgiftsbehovet for kommuner med mindre øer.

Det er hensigten at fordele det nye generelle tilskud med udgangspunkt i overvejelserne i rapporten fra udvalget vedr. omlægning af færgerstøtte til generelle tilskud fra juni 2004, som blev aftalt nedsat i kommuneaftalen for 2004.

Det er således hensigten, at det nuværende driftstilskud vedrørende færger fra staten og amtskommuner samt uddannelsesstøtte vedrørende unge på i alt 42,1 mio. kr. fordeles efter den tidligere driftsstøtte fra staten og amterne for årene 1998-2002. Investeringsstilskuddet på i alt 19,1 mio. kr. foreslås fordelt med 30 procent til et grundbeløb efter folketal (100.000 kr. til øer under 50 indbyggere, 200.000 kr. til øer med mellem 50 og 200 indbyggere og 300.000 kr. til øer med over 200 indbyggere), 30 procent forholdsmæssigt efter folketal, 35 procent forholdsmæssigt efter sejlafstand i km og 5 procent efter øernes areal.

For at imødegå større forskydningerne ved omlægningen af færgerstøtten er det endvidere i en overgangsperiode hensigten at yde et særligt overgangstilskud finansieret af investeringsstøtten. Det forventes, at 2,5 mio. kr. udtages fra omlægningen af investeringsstøtten og herefter fordeles med 2 mio. kr. til den nye Kalundborg Kommune og 0,5 mio. kr. til Norddjurs Kommune, der er de kommuner, der har de største tab på omlægningen målt i forhold til beskatningsgrundlaget.

Jeg skal endvidere bemærke, at omlægningen af støtten skal ses på baggrund af, at der med kommunalreformen sikres større og mere bæredygtige kommuner. Endvidere er de byrdefordelingsmæssige konsekvenser medtaget som en del af de samlede byrdefordelingskonsekvenser ved kommunalreformen.

Herudover kan nævnes, at der med overgangen til et generelt tilskud sikres større konkurrenceneutralitet i forhold til den nuværende ordning, hvor der alene ydes investeringsstøtte til kommunalt ejede færger. Endelig kan nævnes, at den nuværende ordning ikke er tidssvarende, idet driftsstøtten baserer sig på en fordelingsnøgle, som stammer tilbage fra 1984.

Alt i alt kan jeg ikke imødekomme forslaget fra Sammenslutningen af Danske Småøer om at videreføre den nuværende ordning for ydelsesstøtte til investering i nye færger samt den nuværende ordning for uddannelsesstøtte for unge, der fraflytter øer.

Med hensyn til den foreslåede af § 20, stk. 4, giver den hjemmel til kommunerne til fortsat at yde støtte til unge, der er under uddannelse efter folkeskolen fraflytter øer.