

grupper.....	1/10
- Øens samlede indbyggertal.....	1/10

»Grundnøglen« for fordelingen af det statslige støttebeløb er herefter følgende:

Færgerute til	Fordelingsnøgle
Birkholm.....	22
Lyø/Avernakø.....	65
Bjørnø.....	14
Strynø.....	38
Bågå.....	25
Drejø/Skarø.....	63
Hjortø.....	35
Egholm.....	16
Venø.....	17
Askø.....	24
Fejø.....	73
Femø.....	68
Barsø.....	13
Årø.....	25
Endelave.....	72
Hjarnø.....	16
Agersø.....	35
Omø.....	49
Orø.....	73
Sejerø.....	86
Nekselø.....	15
Tunø.....	40
Anholt.....	116
Fur.....	Udenfor fordelingsnøgle

1000

Det forudsættes i overensstemmelse med indstillingen fra embedsmandsudvalget i »5. notat«, at der ved administrationen af det statslige støttebeløb løbende kan foretages tekniske justeringer af nøglen, såfremt der måtte ske ændringer i datagrundlaget.

Efter § 1, stk. 3, kan miljøministeren fastsætte de nærmere vilkår for tilskud til færgedriften.

Eksempelvis agter miljøministeren at stille krav om indsendelse af færgeruternes regnskaber for året forud samt de for ansøgningsåret udarbejdede budgetter, forinden tilskud kan ydes til færgedriften. Endvidere agter miljøministeren at fastsætte betingelser om tilbagebetaling af tilskuddet eller en del heraf, hvis dette ikke anvendes i overensstemmelse med lovforslagets bestemmelser.

Af hensyn til den bedst mulige udnyttelse af det statslige tilskud agter miljøministeren, dels at fastsætte en tidsfrist for indsendelse af ansøgninger

om tilskud, og dels at stille krav om udarbejdelse af halvårsregnskaber.

På grundlag af erfaringerne fra den statslige administration af den midlertidige trafikstøtte og i overensstemmelse med embedsmandsudvalgets indstilling, vil det blive amtskommunerne og kommunerne, der står i direkte forbindelse med færge-selskaberne. Disse myndigheder har kendskab til de specielle forhold, der måtte gøre sig gældende for den enkelte rute.

Det er en forudsætning for udbetaling af den statslige andel af trafikstøtten, at amtskommunerne sammen med kommunerne og øboerne i fortsættelse af den hidtidige ordning opstiller et program for trafikbetjening, takster og serviceniveau, og mere langsigtet opstiller et målsætningsprogram for trafikbetjeningen af hver enkelt ø eller gruppe af øer med hensyn til takstpolitik og serviceniveau.

Amtskommunerne må her lægge speciel vægt på deres indsigt i ruternes økonomi.

Visse amtskommuner har i forbindelse med den nuværende ordning anført, at det har været et specielt problem, at udbetalingen af det statslige støttebeløb for et år først har fundet sted meget sent på året. Fremover agtes denne administrative praksis ændret, således at statens udbetaling finder sted umiddelbart efter modtagelsen af de godkendte regnskaber for året forud og de for ansøgningsåret udarbejdede budgetter.

## Til § 2

I 1975 fastsatte finansudvalget på grundlag af et skøn over færgeruternes samlede driftsudgifter inkl. afskrivninger og henlæggelser størrelsen af det samlede offentlige tilskud til den midlertidige støtteordning til 12 mill. kr. årligt, svarende til 4 mill. kr. til hver af de offentlige myndigheder, jfr. bemærkningerne til § 3. Der blev således ved fastsættelsen ikke taget hensyn til ruternes driftsindtægter.

Med et støttebeløb af denne størrelse forventedes det derfor, at der ved hjælp af driftsindtægterne m.v. i et vist omfang kunne ske henlæggelser med henblik på anskaffelse af nye færger. Det har imidlertid vist sig, at støtten ikke har haft denne effekt, idet den alene har fungeret som en driftsstøtte, og fem af de seks nye færger, der er anskaffet i perioden 1975-1982 er finansieret af amtskommunerne og kommunerne. Den sidste - Anholtfærgen - er finansieret af staten over et særskilt aktstykke i 1980. (AKT nr. 192 af 16. januar 1980).