

og kommuner – bortset fra Grenå kommune – og næsten alle øer var repræsenteret på seminarerne. Der var et stort politisk islæt.

Planstyrelsen har i en speciel redegørelse til miljøministeren refereret de hovedsynspunkter, der fremkom på seminarerne.

Østøttelovens centrale ordning er *trafikstøtteordningen*, der bevirker, at staten i hvert finansår kan yde 10 mill. kr. (pristalsreguleret) i driftsstøtte til i alt 24 færgeruter samt til vedligeholdelse af vejforbindelsen til Mandø.

Trafikstøtteordningen hviler på hovedprincipperne fra den midlertidige støtteordning fra 1975, der ophørte med udgangen af 1983. På nogle punkter er lovens ordning dog forskellig fra den midlertidige:

- Statens maksimale tilskudsramme er blevet væsentligt forhøjet.
- Ordningen i loven er en ren driftsstøtteordning.
- Der er mulighed for supplerende udbetaling af ikke anvendte statsstøttemidler.
- Udgifterne til vedligeholdelse af vejforbindelsen til Mandø er omfattet af loven.
- Fur er omfattet af lovens støtteordning.

Om administrationen af trafikstøtteordningen henvises i øvrigt til ovennævnte skrivelse af 30. maj 1984 fra Planstyrelsen samt til Planstyrelsens ovennævnte publikationer.

Udgangspunktet for beregningen af det statslige tilskud til de enkelte færgeruter er en fordelingsnøgle, der er fastlagt i § 4 i bekendtgørelse nr. 205 af 8. maj 1984. For vedligeholdelsen af vejforbindelsen til Mandø og færgeruten til Fur gælder dog særlige regler i bekendtgørelsens § 2 og § 3.

Fordelingsnøglen er et foreløbigt grundlag for fordelingen og samtidig en sikkerhed for, at de enkelte ruter får den forholdsmæssige andel af den samlede statslige støtte, som den på forhånd fastlagte afvejning af nøglens objektive kriterier er udtryk for.

Det statslige tilskud til de enkelte færgeselskaber udbetales af Planstyrelsen til de respektive amtsråd. Tilskuddet udbetales ved to acontoudbetalinger på grundlag af foreløbige regnskaber for året forud samt budgetter og trafikprogrammer for ansøgningsåret. Det endelige statslige tilskud fastsættes på grundlag af de endelige regnskaber. I denne forbindelse foretages en supplerende fordeling af støtten ruterne imellem med baggrund i det faktiske driftsunderskud sammenholdt med det »fordelingsnøglebeløb«, som de pågældende ruter er berettiget til at modtage. Herved skulle kunne sikres den bedst mulige udnyttelse af statens til-

skud efter de på forhånd fastlagte objektive kriterier i »fordelingsnøglen«.

Staten kunne i 1984 (med regulering) efter loven maksimalt yde 10,8 mill. kr. i trafikstøtte. I 1985 og 1986 var de tilsvarende beløb 11,3 mill. kr. og 11,7 mill. kr.

Da de pågældende amtskommuner og kommuner efter lovens § 3 skal yde mindst samme beløb som staten i trafikstøtte (tredjedelsprincippet), var amtskommuner og kommuner i 1984 efter loven forpligtet til at yde 21,6 mill. kr. tilsammen. De tilsvarende tal for 1985 og 1986 er 22,6 mill. kr. og 23,4 mill. kr.

Rent faktisk yder amtskommunerne og kommunerne imidlertid en større støtte, end der er pligt til efter loven. I 1984 har amtskommuner og kommuner således tilsammen bidraget med yderligere 1,3 mill. kr. for at dække det større faktiske underskud på de støtteberettigede driftsudgifter. Hvis staten skulle have deltaget i dækningen af hele det faktiske driftsunderskud, skulle der i 1984 – i overensstemmelse med trediedelsprincippet – have været ydet godt 300.000 kr. mere af staten, end der faktisk blev ydet. Der manglede således i 1984 ca. 300.000 kr. i statsligt tilskud for fuldstændigt at opfylde lovens trediedelsprincip.

Herudover bidrager amtskommuner og kommuner i et ikke nærmere kendt omfang med yderligere økonomisk støtte til færgedriften i øvrigt.

For 1985 og 1986 foreligger endnu ikke endelige regnskaber.

Østøttelovens grundlæggende hensigt om en ligelig tredeling af udgifterne til færgestøtten mellem stat, amt og kommune er således slået igennem i rimelig grad, idet det faktiske driftsunderskud for alle ruter tilsammen i 1984 kun er 1,3 mill. kr. højere end lovens samlede tilskudsbeløb på 32,4 mill. kr. (10,8 mill. kr. fra henholdsvis stat, amter og kommuner).

Det fremgår af lovens § 3, stk. 3, at amtskommunernes og kommunernes tilskud til trafiksstøtten fordeles mellem færgeruterne indenfor pågældende amtskommune på samme måde som statens tilskud, medmindre amtskommunen og kommunerne er enige om en anden fordeling. 2 amtskommuner, nemlig Fyns amtskommune og Vestsjællands amtskommune, har benyttet denne mulighed.

Østøtteloven giver kun mulighed for støtte til driften af færgerne, herunder til renteudgifter. Der er derimod ikke mulighed for at yde støtte til færgeselskabernes henlæggelser og afskrivninger.

Som opfølgning af Folketingets vedtagelse i 1983 af østøtteloven har en arbejdsgruppe under Planstyrelsens permanente øembedsmandsudvalg i