

Enhed  
Admpol

## Høringsudkast

Sagsbehandler  
MB

Koordineret med

Sagsnr.  
2014 - 20733

Doknr.  
180907

Dato  
19-01-2015

## Forslag

til

### Lov om ændring af lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner

(Nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra øer)

#### § 1

I lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner, jf. lovbekendtgørelse nr. 798 af 24. juni 2013 med de ændringer der følger af lov nr. 790 af 28. juni 2013 § 4, lov nr. 895 af 4. juli 2013 § 7, lov nr. 1610 af 26. december 2013 § 8 og lov nr. 720 af 25. juni 2014 § 11, foretages følgende ændringer:

1. Efter § 21 indsættes:

**”§ 21 a.** Økonomi- og indenrigsministeren yder et årligt tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra øer. Tilskuddet ydes til kommuner med mindre øer og til kommuner på øer uden fast forbindelse, der består af én kommune. Økonomi- og indenrigsministeren yder ikke tilskud til de statslige færgeruter til Bornholm og Samsø.

*Stk. 2.* Tilskuddet udgør 20 mio. kr. i 2015 og 35 mio. kr. årligt fra 2016 og frem. Tilskuddet reguleres fra og med tilskudsåret 2016 én gang årligt med den forventede pris- og lønudvikling for den kommunale sektor.

*Stk. 3.* De kommuner, der modtager tilskud i henhold til stk. 1, 1. og 2. pkt., omfatter Kalundborg, Holbæk, Slagelse, Lolland, Assens, Faaborg-Midtfyn, Ærø, Langeland, Svendborg, Haderslev, Aabenraa, Horsens, Hedensted, Struer, Norddjurs, Odder, Skive, Aalborg, Læsø, Samsø, Fanø og Ærø Kommuner, jf. dog stk. 5, 1. pkt., for kommuner med mindre øer.

*Stk. 4.* Tilskuddet efter stk. 1 og 2 fordeles af økonomi- og indenrigsministeren efter en nøgle for godsomsætning, ekskl. vareafgift, på de enkelte færgeruter. Nedsættelsen af de enkelte typer af færgetakster for godstransport kan maksimalt udgøre 80 pct. Økonomi- og indenrigsministeren fastsætter de nærmere regler om fordelingen af tilskuddet og ordningens administration, herunder nærmere regler om, at kommunalbestyrelsen skal udarbejde en redegørelse om, hvorledes tilskuddet i henhold til stk. 1 og 2 er anvendt.

*Stk. 5.* Økonomi- og indenrigsministeren kan fastsætte nærmere regler om, at tilskuddet i henhold til stk. 1 og 2 til kommuner med mindre øer kan gøres betinget af, at



kommunalbestyrelsen på tilfredsstillende måde kan redegøre for, at det tilskud, som kommunen har modtaget som del af det forhøjede tilskud i henhold til § 20, stk. 1, er anvendt i overensstemmelse med intentionerne, jf. lovbemærkningerne til L 582 af 18. juni 2012 om ændring af lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner (Justeringer af udligningsystemet).

## § 2

Loven træder i kraft den 1. juni 2015.

### *Bemærkninger til lovforslaget*

#### *Almindelige bemærkninger*

#### **1. Lovforslagets baggrund og formål**

Lovforslaget udmønter initiativet i aftalen om en vækstpakke fra juni 2014 om lavere færgetakster for godstransport til og fra øerne. Det fremgår bl.a. af aftalen, at der afsættes en årlig ramme på 50 mio. kr. i 2015 og 125 mio. kr. årligt fra 2016 og frem til en permanent nedsættelse af færgetaksterne for erhvervstransport til og fra øerne med henblik på at understøtte erhvervsudviklingen i ø-samfundene.

Bag initiativet står regeringen, Venstre, Det Konservative Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Dansk Folkeparti.

Ordningen vil i sin helhed omfatte færgerne til en række mindre øer samt Læsø, Samsø, Ærø, Fanø og Bornholm. Gruppen af mindre øer omfatter Sejerø, Nekselø, Orø, Agersø, Omø, Askø, Femø, Fejø, Baagø, Avernakø, Lyø, Bjørnø, Birkholm, Strynø, Drejø, Skarø, Hjortø, Aarø, Barsø, Endelave, Hjarnø, Venø, Anholt, Tunø, Fur og Egholm.

Ordningen udmøntes for de statslige ruters vedkommende af Transportministeriet og for de øvrige ruters vedkommende af Økonomi- og Indenrigsministeriet.

Formålet med lovforslaget er således at tilvejebringe hjemmel til, at økonomi- og indenrigsministeren kan yde et tilskud til de omfattede kommuner til nedsættelse af taksterne for godstransport på de færgeruter, der ikke er statslige.

Med lovforslaget etableres der samtidig hjemmel til, at økonomi- og indenrigsministeren kan gøre tilskuddet til kommuner med mindre øer betinget af, at anvendelsen af en tidligere forhøjelse af det generelle tilskud, der ydes i medfør af § 20, stk. 1, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner, er anvendt i overensstemmelse med intentionerne bag forhøjelsen.

Tilskud til lavere takster for godstransport på de statslige færgeruter til Bornholm og Samsø ydes af transportministeren. Tilskud på statslige færgeruter vil blive reguleret gennem kontrakter mellem Transportministeriet og det færageselskab, der besejler de pågældende ruter.

#### **2. Lovforslagets indhold**

Vækstpakkens ramme til reduktion af færgetakster blev afsat til at understøtte erhvervsudviklingen i ø-samfundene og er derfor målrettet godstransport.

På enkelte af de ruter, der omfattes af vækstpakkeinitiativet, dækker billetprisen for godstransport både et beløb for selve færgeoverfarten til færgeoperatøren og en vareafgift til den pågældende havn for håndtering af godset. Færageselskaberne opkræver vareafgiften sammen med billettaksterne og videreformidler vareafgiften til havnen.



Med henblik på en udmøntning af vækstinitiativet har Kammeradvokaten afgivet en udtalelse til Transportministeriet om statsstøtteretlige rammer for reduktion af færgetakster for godstransport.

Det fremgår af Kammeradvokatens udtalelse, at EU's statsstøtteregler ikke sætter præcise grænser for statens mulighed for at reducere færgetakster for godstransport til og fra øer. En sådan reduktion vil som udgangspunkt være omfattet af public service-statsstøttereglerne, som generelt giver medlemsstaterne et meget vidt skøn til at fastsætte det public service-niveau, de anser for passende, og at yde kompensation herfor. Det er imidlertid afgørende, at ordningen kan begrundes i overordnede samfundsmæssige hensyn, og at der ikke reelt er tale om at yde støtte til bestemte virksomheder eller sektorer.

Det er Kammeradvokatens vurdering, at det principielt vil være muligt at kompensere færgerne for en ganske betydelig reduktion af taksterne, men at en ordning, der helt fjerner taksterne, eller som fører til blot en symbolsk betaling for færgetransport, vil kunne ændre ordningens karakter, således at der ikke længere (kun) er tale om en samfundsmæssigt begrundet public service, men (også) regional erhvervsstøtte til virksomheder beliggende på øerne og eventuelt til godstransportørerne.

Ifølge Kammeradvokaten forekommer det rimeligt at antage, at en ordning, der indebærer en reduktion på 80 pct. på taksterne for al godstransport til og fra ikke-brofaste øer, kan være begrundet i almene hensyn om territorial kontinuitet og samhørighed, og dermed er inden for rammerne af medlemsstaternes skøn.

På den baggrund foreslås en generel og ensartet model, hvor der ydes tilskud til at nedsætte færgetaksterne for godstransport med maksimalt 80 pct. Nedsættelsen af færgetaksterne for godstransport vil ske med udgangspunkt i billetstrukturen for den enkelte færgerute.

Med den foreslåede ordning opnås en god og holdbar ordning, der vil betyde markant lavere transportomkostninger for virksomhederne og dermed forbedrede muligheder for lokalsamfundene. Der er samtidigt lagt vægt på at udforme en ordning, der er enkel og let administrerbar.

Der er afsat 50 mio. kr. i 2015 og 125 mio. kr. årligt fra 2016 og frem til udmøntning af vækstinitiativet om nedsættelse af færgetakster.

Med henblik på at beregne et mere præcist skøn over finansieringsbehovet ved udmøntning af ordningen er der indhentet oplysninger om godsomsætningen på de berørte ruter. Finansieringsbehovet er beregnet som 80 pct. af den samlede godsomsætning beregnet som billetindtægter ved fragt af gods ekskl. vareafgifter for de relevante færger i 2013 opreguleret til p15-niveau samt et beløb til takstnedsættelse for små varevogne.

Små varevogne under 3.500 kg registreres ikke i dag som godstransport, men derimod som personbiler. Særligt i forhold til de mindre øer vurderes det, at der sker en del godstransport i mindre kassevogne og lignende. Det vurderes derfor at være velbegrundet, at ordningen også omfatter varevogne, der er indregistreret udelukkende til erhvervskørsel.

Beregningerne på grundlag af 2013-tal viser, at finansieringsbehovet i forhold til en nedsættelse på 80 pct. af færgetaksterne for godstransport samlet set beløber sig til ca. 77 mio. kr. årligt. Med en ikrafttræden den 1. juni 2015 vil finansieringsbehovet i 2015 samlet set være ca. 45 mio. kr.



De statslige ruter til Bornholm og Samsø tegner sig for et samlet beløb på ca. 25 mio. kr. i 2015 og ca. 42 mio. kr. årligt fra 2016 og frem.

På den baggrund er det med lovforslaget foreslået, at der til de berørte kommuner i 2015 ydes et tilskud på 20 mio. kr. og fra og med 2016 et tilskud på 35 mio. kr. årligt.

Der kan herved ydes et tilskud, som kan finansiere en takstnedsættelse for gods-transport på 80 pct.

Fordelingen af tilskuddet mellem kommunerne beregnes ud fra den forholdsmæssige fordeling af godsomsætningen baseret på et gennemsnit over tre år fra 2011 til 2013. Det er hensigten at foretage en evaluering af fordelingsnøglen efter 5 år for at vurdere, hvorvidt der er sket en udvikling på godsområdet, herunder forskydninger mellem kommunerne, som giver anledning til at revidere fordelingsnøglen. Tilskuddet ligger således fast for den enkelte kommune i 5 år.

For de statslige færgeruter ligger tilskuddet ligeledes fast fra år til år som følge af, at færgebetjeningen af disse ruter håndteres ved længerevarende kontrakter (typisk mellem 6 og 10 år).

Hvis der er tale om en privat færgerute til en af de omfattede øer, vil tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport blive formidlet gennem den pågældende kommune. Det er en forudsætning for kommuners anvendelse af tilskud til private færgeruter, at kontrakt om ydelse af tilskuddet finder sted i overensstemmelse med lov om færgefart og statsstøtteregele. Det forudsættes således, at kommunen yder tilskuddet på en gennemsigtig og ikke-diskriminerende måde, og at nedsættelsen for de enkelte typer af færgetakster for gods maksimalt kan udgøre 80 pct. Der er i øjeblikket kun ruterne mellem Fanø og Esbjerg samt Orø og Hammer Bakke (Frederikssund Kommune), som er privat drevet.

Tilskuddet til kommunerne til reduktion af færgetakster for godstransport vil ikke kunne anvendes til andre formål. Beløbet pl-reguleres årligt fra 2016 og frem. Det forudsættes, at kommunen anvender eventuelle overskydende midler til færgeområdet i øvrigt.

Økonomi- og indenrigsministeren yder i dag et generelt tilskud til kommuner med mindre øer i medfør af § 20 i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner. Tilskuddet er fra 2014 forhøjet med 15 mio. kr. som led i aftale mellem regeringen og EL om en justering af udligningsordningen. 2 mio. kr. af den forhøjede pulje anvendes til et fælles færgesekretariat. Formålet med de resterende 13 mio. kr. var at skabe mulighed for finansiering af f.eks. nedsættelse af fragttakster, lavere takster i den turistmæssige ydersæson mv, jf. lovbemærkningerne til L 582 af 18. juni 2012 om ændring af lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner (Justeringer af udligningssystemet). En rundspørge i juni 2014 viste, at der var en betydelig uklarhed om kommunernes anvendelse af det forhøjede tilskud.

Med lovforslaget etableres derfor hjemmel til, at økonomi- og indenrigsministeren kan gøre udbetalingen af tilskud til nedsættelse af færgetakster til kommuner med mindre øer betinget af, at kommunalbestyrelsen udarbejder en tilfredsstillende redegørelse for, at kommunens del af det forhøjede tilskud er anvendt i overensstemmelse med formålet bag forhøjelsen af det generelle tilskud.

Det foreslås, at lovforslaget træder i kraft med virkning fra den 1. juni 2015. Det indebærer, at der i 2015 anvendes 45 mio. kr. til nedsættelse af færgetakster for gods-transport.



### 3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget indebærer udgifter for staten på 20 mio. kr. i tilskud til de omfattede kommuner i 2015 og 35 mio. kr. årligt fra 2016 og frem til nedsættelse af færgetakster for godstransport. Desuden betyder lovforslaget en begrænset administrativ belastning for staten i forbindelse med tilskudsadministration. Der vil ligeledes være en begrænset administrativ belastning i de omfattede kommuner ved udarbejdelse af opfølgingsredegørelser

### 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

Lovforslaget har positive konsekvenser for erhvervslivet gennem lavere transportudgifter for gods til og fra de omfattede øer. Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for erhvervslivet.

### 5. Økonomiske og administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget vil som en afledt effekt betyde lavere udgifter til transport af varer fra fastlandet. Samtidig vil en reduktion af færgetakster for godstransport betyde bedre beskæftigelsesmuligheder i lokale ø-samfund, fordi produktionsomkostninger for varer, der transporteres til fastlandet, reduceres. Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

### 6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

### 7. Forholdet til EU-retten


Lovforslaget indeholder EU-retlige aspekter i forhold til reglerne om statsstøtte.

### 8. Hørte myndigheder og organisationer mv.

KL, Sammenslutningen af Danske Småøer, Småøernes Færgeselskaber, Læsø Kommune, Samsø Kommune, Ærø Kommune, Fanø Kommune og Bornholms Regionskommune, Holbæk Kommune, Kalundborg Kommune, Slagelse Kommune, Lolland Kommune, Assens Kommune Faaborg- Midtfyn Kommune, Svendborg Kommune, Langeland Kommune, Haderslev Kommune Aabenraa Kommune, Horsens Kommune, Struer Kommune, Norddjurs Kommune, Odder Kommune, Hedensted Kommune, Skive Kommune, Aalborg Kommune, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Danmarks Rederiforening, Håndværksrådet, Dansk Transport og Logistik, Danske Speditører og Danmarks Fiskeriforening.

### 9. Sammenfattende skema

	<b>Positive konsekvenser /mindreudgifter</b>	<b>Negative konsekvenser /merudgifter</b>
<b>Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner</b>	Ingen	Udgifter for staten på 20 mio. kr. tilskud til kommuner i 2015 og 35 mio. kr. årligt fra 2016 og frem
<b>Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner</b>	Ingen	Begrænset administrativ belastning for staten i forbindelse med tilskudsadministration. Begrænset administrativ belastning i de omfattede kommuner ved udarbejdelse af opfølgingsredegørelser
<b>Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet</b>	Lavere transportudgifter for gods til og fra øerne og dermed bedre vilkår for erhvervslivet i de lokale ø-samfund	Ingen

 <b>Administrative konsekvenser for erhvervslivet</b>	Ingen	Ingen
<b>Økonomiske konsekvenser for borgerne</b>	Lavere udgifter for borgerne til varekøb. Bedre beskæftigelsesmuligheder i lokale ø-samfund	Ingen
<b>Administrative konsekvenser for borgerne</b>	Ingen	Ingen
<b>Miljømæssige konsekvenser</b>	Ingen	Ingen
<b>Forholdet til EU-retten</b>	Lovforslaget indeholder EU-retlige aspekter i forhold til reglerne om statsstøtte	

### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

#### Til § 1

Om baggrunden for bestemmelsen henvises til de almindelige bemærkninger under afsnit 2.

Med den foreslåede bestemmelse i § 21 a, stk. 1, får økonomi- og indenrigsministeren bemyndigelse til at yde tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport til kommuner med mindre øer samt til kommuner på øer uden fast forbindelse, der består af én kommune.

Tilskud til de statslige færgeruter til Bornholm og Samsø ydes af transportministeren.

Det fastsættes i den foreslåede bestemmelse i § 21 a, stk. 2, at tilskuddet udgør 20 mio. kr. i 2015 og 35 mio. kr. årligt i 2016 og efterfølgende år.

Den foreslåede bestemmelse i § 21 a, stk. 3, fastsætter, at de kommuner, der modtager tilskud i henhold til stk. 1, omfatter Kalundborg, Holbæk, Slagelse, Lolland, Assens, Faaborg-Midtfyn, Ærø, Langeland, Svendborg, Haderslev, Aabenraa, Horsens, Hedensted, Struer, Norddjurs, Odder, Skive, Aalborg, Læsø, Samsø, Fanø og Ærø Kommuner.

Den foreslåede bestemmelse i § 21 a, stk. 4, fastsætter, at tilskuddet fordeles af økonomi- og indenrigsministeren efter en nøgle for godsomsætning, ekskl. vareafgift, på de enkelte ruter.

Tilskuddet fordeles forholdsmæssigt på grundlag af de omfattede kommuners indberetning af oplysninger, herunder fra private operatører, om godsomsætning (billettægter ved fragt af gods) for perioden 2011 – 2013 på de enkelte ruter, ekskl. vareafgift. Godsomsætningen defineres som transport af gods, herunder overfart af erhvervskøretøjer.

Det samlede tilskud som fastlagt i § 21 a, stk. 2, ligger fast. Fordelingsnøglen for tilskuddet beregnes en gang for alle af økonomi- og indenrigsministeren. Fordelingsnøglen vil dog kunne justeres efter 5 år, jf. nedenfor.

Tilskudsprocenten kan ændre sig over tid afhængig af udviklingen i den samlede godsomsætning på de enkelte ruter. Det kan gælde både alle færger set under ét og i forhold til de enkelte kommuner. Der vil derfor blive gennemført en evaluering af fordelingsnøglen efter 5 år.



Fordelingen af tilskuddet til den enkelte kommune som fastsat i medfør af § 21 a, stk. 1, 1. og 2. pkt., ligger således fast i 5 år.

Der vil med hjemmel i den foreslåede § 21 a, stk. 4, blive fastsat nærmere regler om fordelingen af tilskuddet og om ordningens administration. I den forbindelse vil der bl.a. blive fastsat nærmere regler om, at kommunalbestyrelsen skal udarbejde en årlig redegørelse til Økonomi- og Indenrigsministeriet om, hvorledes tilskuddet til nedsættelse af færgetakster med 80 pct. for godstransport er anvendt, herunder dokumentation for ændringer i takster og omsætningstal for de enkelte billettyper.

Udgangspunktet for tilrettelæggelsen af ordningen er, at der skal være tale om en enkel og let administrerbar ordning.

Ordningen har ikke karakter af en refusionsordning. Hvis det på grund af udviklingen i godstransport, fx et fald i godsomsætningen, viser sig, at en kommune ikke kan anvende hele det tilskud, som kommunen har modtaget i medfør af § 21 a, stk. 1, 1. og 2. pkt., forudsættes det, at kommunen anvender overskydende midler til færgeområdet i øvrigt, fx nedsættelse af billetpriser for personbefordring. Kommunen skal i sådanne tilfælde redegøre for anvendelsen af tilskuddet til sådanne formål i den redegørelse, som kommunen skal udarbejde til Økonomi- og Indenrigsministeriet, jf. § 21 a, stk. 4.

Som en administrativ enkel kontrol af midlernes anvendelse er det hensigten, at kommunerne årligt skal indberette oplysninger om taksterne for gods til Økonomi- og Indenrigsministeriet. Ved ordningens indførelse vil kommunerne endvidere skulle vise en beregning af takstnedsættelserne som dokumentation for, at færgetaksterne ekskl. vareafgifter for de enkelte godstyper er nedsat med maksimalt 80 pct. i forhold til gældende takster på det tidspunkt, hvor ordningen træder i kraft.

Udgangspunktet for kommunens prisfastsættelse af færgetakster er, at der skal ske en ligelig procentvis reduktion af færgetakster for de enkelte billettyper.

Tilskud til reduktion af færgetakster vil alene omfatte gods, der transporteres på færger, der er i rutefart til og fra de pågældende øer. Der ydes således ikke tilskud til anden form for transport af gods til de pågældende øer, fx transport med coasters, andre skibstyper eller vandfly.

Reduktionen af færgetakster kan alene ske for køretøjer, der er beregnet til godstransport, samt for løst gods, transport af fisk, bure til gods samt varer på paller. Ordningen omfatter ligeledes varevogne, der er indregistreret udelukkende til erhvervsbrug.

Ordningen indebærer således, at der ikke kan ske en reduktion af færgetakster for fx private personbiler, autocamper, gående passagerer eller cykler, selvom der eventuelt fragtes mindre mængder af varer på denne måde.

Den nærmere afgrænsning af transportformer, der er omfattet af ordningen, vil blive fastsat ved bekendtgørelse.

Den foreslåede bestemmelse i § 21 a, stk. 5, indeholder en bemyndigelse til økonomi- og indenrigsministeren til at fastsætte nærmere regler om, at tilskuddet til kommuner med mindre øer til reduktion af færgetakster kan gøres betinget af, at kommunalbestyrelsen på tilfredsstillende vis kan redegøre for, at forhøjelsen af det generelle tilskud i henhold til § 20, stk. 1, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner anvendt i overensstemmelse med intentionerne. Som led i aftale af 16. maj 2012 mellem regeringen og Enhedslisten om justeringer i udligningssystemet blev enighed om at forøge tilskuddet til kommuner med mindre øer med i alt 15 mio. kr. årligt fra 2014. Heraf blev 2 mio. kr. afsat til etablering af et færgesekretariat. Det blev i forbindelse



med aftalen forudsat, at den resterende forhøjelse på 13 mio. kr. kunne bruges til finansiering af f.eks. gratis godstransport og gratis persontransport i turistydersæsonen.

#### Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft med virkning fra den 1. juni 2015.

Udbetaling af tilskud sker med virkning fra dette tidspunkt.





Gældende formulering	Lovforslaget
	<p style="text-align: center;"><b>§ 1</b></p> <p>I lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner, jf. lovbekendtgørelse nr. 798 af 24. juni 2013 med de ændringer der følger af lov nr. 790 af 28. juni 2013 § 4, lov nr. 895 af 4. juli 2013 § 7, lov nr. 1610 af 26. december 2013 § 8 og lov nr. 720 af 25. juni 2014 § 11, foretages følgende ændringer:</p> <p>1. Efter § 21 indsættes:</p> <p><b>”§ 21 a.</b> Økonomi- og indenrigsministeren yder et årligt tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra øer. Tilskuddet ydes til kommuner med mindre øer og til kommuner på øer uden fast forbindelse, der består af én kommune. Tilskud til de statslige færgeruter til Bornholm og Samsø ydes dog af transportministeren.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Tilskuddet udgør 20 mio. kr. i 2015 og 35 mio. kr. årligt fra 2016 og frem. Tilskuddet reguleres fra og med tilskudsåret 2015 én gang årligt med den forventede pris- og lønudvikling for den kommunale sektor.</p> <p><i>Stk. 3.</i> De kommuner, der modtager tilskud i henhold til stk. 1, omfatter Kalundborg, Holbæk, Slagelse, Lolland, Assens, Faaborg-Midtfyn, Ærø, Langeland, Svendborg, Haderslev, Aabenraa, Horsens, Hedensted, Struer, Norddjurs, Odder, Skive, Aalborg, Læsø, Samsø, Fanø og Ærø Kommuner, jf. dog stk. 5, 1. pkt., for kommuner med mindre øer.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Tilskuddet efter stk. 1 og 2 fordeles af økonomi- og indenrigsministeren efter en nøgle for godsomsætning, ekskl. vareafgift, på de enkelte færgeruter. Økonomi- og indenrigsministeren fastsætter de nærmere regler om fordelingen af tilskuddet og ordningens administration, herunder nærmere regler om, at kommunalbestyrelsen skal udarbejde en redegørelse om, hvorledes tilskuddet i henhold til stk. 1 og 2 er anvendt.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Tilskuddet i henhold til stk. 1 og 2 til kommuner med mindre øer kan gøres betinget af, at det tilskud, som kommunen har modtaget som del af det forhøjede tilskud i henhold til § 20, stk. 1, er</p>



	<p>anvendt i overensstemmelse med intentionerne, jf. lovbemærkningerne til L 582 af 18. juni 2012 om ændring af lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner (Justeringer af udlignings-systemet). Økonomi- og indenrigsministeren kan fastsætte nærmere regler om, at kommunalbestyrelsen skal udarbejde en redegørelse om, hvorledes det forhøjede tilskud i henhold til § 20, stk. 1, er anvendt.</p> <p style="text-align: center;"><b>§ 2</b></p> <p>Loven træder i kraft den 1. juni 2015.</p>
--	---