

Bemærkninger til lovforslaget.

I. Almindelige bemærkninger.

1. Efter at der mellem repræsentanter for Bornholms amtsråd og Bornholms erhvervsråd på den ene side og repræsentanter fra regeringens erhvervsudvalg på den anden side havde været ført drøftelser om forskellige muligheder for at fremme erhvervsudviklingen på Bornholm, nedsatte ministeren for offentlige arbejder i marts 1972 på foranledning af regeringens erhvervsudvalg en arbejdsgruppe bestående af repræsentanter for landbrugsministeriet, økonomi- og budgetministeriet, ministeriet for offentlige arbejders departement og DSB samt af Bornholms amtskommunes erhvervschef.

Arbejdsgruppen fik til opgave at foretage en undersøgelse af det bornholmske erhvervslivs fragtproblemer med henblik på en vurdering af, hvorvidt transportomkostningerne forringer det bornholmske erhvervslivs konkurrenceevne sammenlignet med landets øvrige erhvervsliv, samt til i bekræftende fald at fremkomme med forslag til former for statsstøtte, hvorved ligestilling med de øvrige landsdele kunne ske.

Arbejdsgruppen afgav i maj 1972 en foreløbig rapport, i hvilken man gav udtryk for, at man, med den tid der var stillet til rådighed, ikke havde haft mulighed for at beregne det bornholmske erhvervslivs merudgifter til fragt sammenlignet med landets erhvervsliv i øvrigt, idet en sådan beregning bl. a. ville forudsætte en meget tidskrævende og omfattende undersøgelse af trafikstrømmene ikke alene mellem Bornholm og den øvrige del af landet, men også mellem regioner i den øvrige del af landet. Opstillingen af en række regneeksempler indicerede imidlertid, at det bornholmske erhvervsliv havde større fragttudgifter end den øvrige del af landet.

Eventuel støtte til nedbringelse af fragttudgifterne kunne ske enten ved direkte støtte til erhvervslivet eller ved støtte til transportselskaberne.

Man fandt ikke umiddelbart en direkte støtte til erhvervslivet velegnet, da en sådan kunne frygtes at resultere i utilsigtede forskydninger i erhvervsstrukturen. Støtte til erhvervslivet kunne også, medmindre man havde fuld indsigt og kontrol med takstdannelsen i transportleddet, kapitaliseres i stedet for at komme erhvervslivet til gode.

En støtte til transportleddet måtte koncentreret i en støtte til nedbringelse af taksterne for overførsel i liniefart, d.v.s. for overførsel med A/S Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866 (herefter kaldet 66-selskabet). Chartermarkedet er for stort og

heterogent til, at en støtte hertil fandtes administrativ gennemførlig. I øvrigt fandt man, at støtten fortrinsvis burde ydes til transporter fra øen, idet man kunne konstatere, at uanset det højere fragtniveau gav dette sig ikke udslag i højere priser på varer og tjenester på Bornholm. Fragtstøtte til transporter til øen kunne befrygtes at komme de leverende firmaer til gode frem for de bornholmske forbrugere.

Efter et møde den 26. maj 1972 mellem repræsentanter for regeringens erhvervsudvalg og repræsentanter for Bornholms amtsråd og Bornholms erhvervsråd blev det meddelt arbejdsgruppen, at man skulle „fremkomme med forslag til en ny transportstruktur for søtrafik til og fra Bornholm med særlig henblik på overvejelse af, hvorvidt staten helt skal overtage eller delvis indgå i søtransporten til og fra Bornholm“.

Arbejdsgruppen har i sin rapport i august 1972 anført de mulige modeller for en ny transportstruktur. Arbejdsgruppen har taget som udgangspunkt, at det måtte være en ordning, der sikrede fuld indsigt og kontrol med, at en statsstøtte ville medføre fragtnedsættelse.

Arbejdsgruppen har arbejdet med følgende modeller:

1. Etablering af en fragtrute i konkurrence med 66-selskabet.
2. Driftsstøtte til 66-selskabet modsvaret af en indsigt i dette.
3. Statslig deltagelse i 66-selskabet.
4. Statslig overtagelse af 66-selskabet.

Ad 1: Etableringen af en ren fragtrute har man ment at måtte forkaste ud fra den betragtning, at det bornholmske trafikunderlag ikke er af en sådan størrelse, at der er basis for en opdeling af passager- og godstrafikken.

Ad 2: 66-selskabet har ikke anset det for ønskeligt at modtage driftsstøtte modsvaret af en statslig indsigt og kontrol med takstdannelsen.

Ad 3 og 4: Arbejdsgruppen måtte derfor gå ind for, at nedsættelse af fragtraterne gennem driftsstøtte til linietrafikken skete gennem statslig deltagelse i eller overtagelse af 66-selskabet.

2. På baggrund af arbejdsgruppens rapport blev det på møder i regeringen og regeringens økonomiudvalg besluttet, at ministeren for offentlige arbejder skulle optage forhandlinger med 66-selskabet med henblik på delvis eller hel overtagelse af selskabets aktier eller aktiver.