

[Arentoft]

støtte efter lovforslagets § 4 foreslår i 1984 afsat 700.000 kr. i 1982-priser. Jeg er hverken finansudvalgsmedlem eller finansseksper, men jeg har læst det stykke igennem nogle gange, og man taler om 1982-kroner og 1983-kroner og 1984-kroner og når frem til de mærkeligste tal: 700.000 kr. i 1982-priser er 2,6 mill. kr. i 1983-priser osv. Det må vi også have en forklaring på, ellers er det sat for smart op.

Der bliver altså nok at tage fat på i udvalget, og jeg kan da tilsige fremskridtspartiets aktive støtte i arbejdet, men som jeg sagde ved behandlingen af redegørelsen, mener vi, at der skal stilles midler til rådighed af tipsmidlerne og eventuelt kigges på u-landsbistanden. Så kan vi gøre det her og nu, så behøver vi ikke at diskutere så længe.

Men jeg er meget skuffet over ministerens helt kategoriske afvisning før, han ville end ikke tale om det, men vi har tidligere set, at fremskridtsforslag er blevet betegnet som tåbelige i første omgang og så senere er blevet taget op af denne regering og gennemført, og det kunne da godt være, at man kom til fornuft.

Dræbte (RV):

Blandt den idérigdom, som fremskridtspartiet har givet udtryk for i dag, var også spørgsmålet om privatisering, og jeg forstår, at hr. Arentoft gerne vil privatisere underskuddet på de 30 mill. kr. på den samlede færgedrift til øerne. Det kunne da være en overvejelse værd, hvis vi kunne finde nogle private, der ville overtage det.

Ellers må man konstatere, at lovforslagets formål og virkninger først og fremmest er, at den midlertidige ordning med færgestøtte bliver permanent. Det er, som jeg sagde i debatten om redegørelsen, i sig selv noget væsentligt, for hvis man skal disponere i tilid til, at der eksisterer nogle ordninger, er det vigtigt, at de er fastlagt, at de ikke midlertidigt revideres hvert år.

For det andet går det ud på, at staten overtager en lidt større andel af udgifterne til færgedriften gennem den foreslåede tredeling af underskuddet mellem stat, amter og kommuner. Derimod må man gøre sig klart, at loven i sig selv ikke rummer en egentlig udvidelse af støtten til færgedriften, og en konsekvens kan jo være den, at den sårbarhed,

der har hersket på området teknisk og økonomisk, forlænges uændret. Udgangspunktet for loven er jo, at trafik og driftsresultater fra 1982 skal være grundlag for en støtteordning, som i øvrigt så bliver permanent og alene reguleres efter et pristal, og selv om det måske gik op i året 1982, er det ikke sikkert, at det også gør det i 1984. Hvem skal så betale? Det spørgsmål giver loven for så vidt ikke direkte svar på. Det spørgsmål vil vi derfor gerne have belyst under udvalgsarbejdet. Vi mener ikke, at den sidste million skal spærre for en ordentlig løsning.

fordelingsproblemerne omkring støtten i øvrigt vil vi sige er udmærket belyst, men der mangler belysning af et enkelt problem. Samlet set betaler øboerne – eller de, der bruger færgerne – 16 mill. kr. Men hvor meget det er sammenlignet med den almindelige betaling for offentlig transport, som andre betaler her i landet, giver lovforslaget ikke direkte oplysning om. Dermed kan det jo være – det er i hvert fald noget, som vi gerne vil have undersøgt nærmere under udvalgsarbejdet – at når man alene fordeler underskuddet, kommer man til at overse, at der også er en almindelig drift, som udgør cirka en tredjedel af de samlede bruttoomkostninger. Den tredjedel betales af øboerne, og det rimelige eller urimelige i den betaling siger lovforslaget for så vidt ikke så forfærdelig meget om.

Jeg vil godt gøre en enkelt bemærkning til om øboernes forhold til færgedriften, for i en række tilfælde er der jo tale om offentlige selskaber, i nogle tilfælde direkte om selskaber med bestyrelse og alt muligt andet, og da kunne man måske godt forestille sig, at man som krav fra det offentlige, fra statens side, for at yde disse tilskud fastslog, at der skal være øboere med i alle offentlige færgefarters bestyrelser, sådan at de mere direkte kunne involveres i drøftelserne om prioriteringen, om færgesplaner m.m. Det var måske en mulighed, som man umiddelbart kunne blive enige om at gennemføre i praksis. Jeg skal ikke nægte, at en del af inspirationen til dette forslag er hentet fra diskussionen om færgefarten til Anholt, som netop bærer præg af en meget, meget stor mistillid mellem øboerne på den ene side og færgeselskabet på den anden.

Så mener vi – det sagde jeg allerede i debatten om redegørelsen – at en større fasthed