

og for at fastholde de arbejdspladser, der måtte være, eller som kan tiltrækkes til øerne.

Men det er vigtigt at forstå, at når man taler om færgebetjening af de mindre danske øer, omhandler det ikke en ensartet størrelse, for de færgetyper, der betjener de mindre øer, er på grund af geografien både indbyrdes og rute-mæssigt meget forskellige. De behov, man har i det ene øsamfund, behøver derfor ikke nødvendigvis at være de samme for et andet øsamfund.

Af de før omtalte 59 færger er under halvdele af de færger, der betjener de mindre danske øer, dvs. 24 færger, omfattet af ø-støtteleven.

For denne gruppe af færger har der i nogle tilfælde været behov for overvejelser om ny- eller ombygninger i forbindelse med forældelse eller kapacitetsproblemer eller som følge af nye sikkerhedskrav, særlig de internationale lækstabilitetskrav.

Inden for de seneste 3-4 år er der sket en omfattende fornyelse og ombygning inden for den gruppe af færger, der besejler de mindre øer. Siden 1993 er der med støtte bygget otte nye færger, og seks færger er ombygget og forbedret. På nuværende tidspunkt skønnes der kun at være én færge, for hvilken der ikke er taget stilling til, hvorvidt den skal ombygges eller udskiftes; det drejer sig om færgen til Sejerø.

Hvis man ser på finansieringsbehovet for øfærgerne, består den billigste løsning i de fleste tilfælde i udstrakt brug af ombygning, hvilket f.eks. er tilstrækkeligt til at opfylde de nye lækstabilitetskrav. Hvor det har drejet sig om en færge, hvis kapacitet samtidig ikke længere opfyldte øboernes behov, eller hvor man har skønnet, at ombygningen ville være for omkostningskrævende på grund af færgens alder, har man i en del tilfælde valgt den dyrere løsning, nemlig at investere i en helt ny færge.

Beslutninger om, hvilke behov der skal opfyldes, og dermed, hvilke løsninger og finansieringsmuligheder man vælger i færgebetjeningen, er det selvsagt op til rederne – det vil ofte sige kommunerne og amterne – at træffe.

Jeg vil kort skitsere de hidtidige finansieringsordninger, som kommuner og amter har kunnet trække på i forbindelse med færgeudskiftninger og ombygninger af eksisterende færger.

Ifølge de eksisterende støtteordninger til ny- og ombygning af skibe på danske værfter kan der ydes op til 9 pct. rentestøtte til nye færger, der kontraheres, indtil OECD-aftalen om afskaffelse af al direkte statsstøtte til skibsbyg-

ning forhåbentlig træder i kraft. Men her kender de søfartspolitiske ordførere i al fald situationen: Vi venter stadig væk på USA's ratifikation af denne aftale.

Der kan også stilles garanti til lån til ny- og ombygning af skibe fra Garantifonden for Skibsbygning, der administreres af Erhvervsfremme Styrelsen.

Der kan endvidere søges om finansiering via strukturfondsmidlerne i EU's regionalfond til medfinansiering af infrastrukturer, herunder færger.

Under den generelle erhvervsfremmeordning kan der endvidere ydes medfinansiering til udviklingskontrakter. Det kræver dog naturligvis, at der er tale om et konkret udviklingsprojekt.

På Indenrigsministeriets område har der hidtil også været ydet særtilskud til enkelte udvalgte kommuner. Der er ifølge lov om kommunal udligning ydet tilskud til vanskeligt stillede kommuner og kommuner, hvor befolkningsstrukturen har givet særlige problemer. De 24 færgeruter til de mindre danske øer, der er omfattet af ø-støtteleven under Miljø- og Energinministeriet, har mulighed for støtte via denne lov.

De krav, der oprindeligt har været stillet, for at en ø kan modtage tilskud til færgedrift og færgeinvestering efter ø-støtteleven, er, at øen skal have et meget lille befolkningsgrundlag og samtidig ikke have status som en selvstændig kommune.

Ved tildeling af statslig støtte via ø-støtteleven forudsættes det som udgangspunkt, at amter og kommuner yder mindst samme tilskud som staten. Det vil sige, at man har benyttet det såkaldte tredelingsprincip. Tredelingsprincippet betyder ikke, at staten pålægges at bidrage med en tredjedel af alle færgeinvesteringer, men at der inden for de eksisterende bevillingsmæssige rammer kan ydes op til en tredjedel i statslig støtte til ny- og ombygninger af de amtslige og kommunale færger. Der har dog været mulighed for at yde en tredjedel statslig støtte til syv af de førnævnte færgenybygninger.

Det aktuelt øgede finansieringsbehov i forbindelse med ombygning eller udskiftning af færgerne har i 1996 givet anledning til flere initiativer fra statslig side. Ved en ordning under Indenrigsministeriet har man med virkning fra 1996 indført automatisk låneadgang til kommunale og amtslige færgeinvesteringer. Hermed er