

Hvordan skal vi så få fjernet disse bompenge? Staten skal efter vores opfattelse bidrage med et øtilskud til de kommuner, som har en forpligtelse til at opretholde færgetrafikken til de 27 små øer. Øtilskuddet skal dække gratis færgekort til de fastboende øboer. Det har vi rejst som et spørgsmål, og vi har fået et svar, som er optrykt i bilag 8 i 1994, og dér hedder det, at der allerede i dag er to øer, som har en sådan ordning, dvs. gratis rejser for øens beboere, og det er Anholt og Orø. Så nævner man, at Anholt er atypisk, fordi det er en lang sejlads og ingen pendling, og så regner man sig på baggrund af opgørelserne for Orø frem til, at af den andel af indtægterne, som færgetrafikken har til de 27 små øer, udgøres 14 pct. af indtægter fra fastboendes rejser, og det vil sige, at det er inklusive de rabatordninger og lignende, de allerede har i dag på mange af øerne, hvor den gennemsnitlige rabatordning er på 50 pct.

På den baggrund regner man sig forsigtigt frem til et overslag, et sjus, hvis man skulle dække det ind. Det ville formentlig betyde et provenutab på ca. 4,5 mio. kr. årligt, og det er jo ikke mange penge for at fjerne bompengene for dem, der i dag bebor de 27 små øer. Vi synes, det er en urimelighed, at man fastholder bompenge på øerne.

Vi mener også, det er urimeligt at lægge bompenge på gods, og derfor synes vi egentlig også, at det burde være sådan, at det gods, som produceres på øerne, og måske de hjælpemidler, der er nødvendige for den produktion, også blev friholdt for bompenge, for vi synes også, det er vigtigt, at man får etableret en produktion på øerne. Vi så gerne nogle små forarbejdningsvirksomheder f.eks. af landbrugsvarer, og at mejerier og slagterier genåbenede på nogle af øerne. Det var der rent faktisk også basis for, hvis man begyndte at give dem lige vilkår med landdistrikterne, som i forvejen har utrolig vanskelige forhold.

Det, det drejer sig om, er altså det yderste led i den decentrale vækst, som vi er tilhængere af.

Vi mener, at sådan et øtilskud også kunne gøre, at beboerne, i den udstrækning de stadig væk vil ofre noget på transport, som en ekstra kvalitet kunne få råd til sejlads uden for de faste tider. Vi mener egentlig også, at øtilskuddet også burde betyde, at der blev basis for flere afgang. Endelig synes vi, det var rimeligt, hvis færgerne overnattede på de små øer. Den pakke ville efter min opfattelse være svaret på forespørgslen, nemlig hvordan man skal sikre en ordentlig trafik for beboerne på øerne.

Indtil nu har jeg kun talt om driften, men det er jo rigtigt, at der også skal være noget at sejle i, og det, der sådan set har rejst debatten, har været kriserne omkring finansieringen af ombygning og nybygning af færgerne, især for at opfylde de nye sikkerhedskrav til dem.

Dér er det vores opfattelse, at det bør betragtes på samme måde som en landevej; det vil sige, at det er amt og kommune, der finansierer det. Dog mener vi, at der her er særlige forhold, der gør sig gældende, sådan at det enten bør finansieres med et statsgaranteret lån, et statslån til fast lav rente eller efter tredjedelsprincippet, som er skitseret i dagsordensforslaget. Det kommer sådan set ud på ét.

Den egentlige årsag til, at vi støtter dagsordensforslaget, er, at nu bliver det, selv om det ikke står lodret i dagsordensforslaget, i hvert fald svært at komme uden om, at fremover er det tredjedelsprincippet, der gælder, når man skal have finansieret ombygninger og nybygninger af færgerne.

Vi mener dog, at det skal knyttes til den betingelse, at det er et offentligt nonprofitselskab, der får støtten. Vi ønsker ikke en privatisering af færgerne; tværtimod ønsker vi, at det offentlige skal overtage de private selskaber, som ikke kan opfylde deres forpligtelser, som f.eks. er at forny og lovliggøre færgerne. Det bør være det offentlige, der overtager det i stedet for at støtte den private erhvervsvirksomhed.

Endelig kommer det sidste, som nok er en vigtig ting for os, og det er ikke at lave en særlig lov, som godt nok måske lige løser problemerne for Sejerø og nogle kriseramte færger. Hvis der laves en generel ordning, hvilket vi støtter, f.eks. tredjedelsfinansiering, der gælder for al færgetrafik til de små øer, bør den også gælde de kommuner, der har foretaget de nødvendige investeringer for at opfylde de nye krav og for at få moderniseret deres færger. Hvorfor skulle det være sådan som i f.eks. Horsens Kommune, hvor man har finansieret en færge til 42 mio. kr., men samtidig har ladet skolerne forfalde? Det er klart, at pengene skal komme et sted fra, men hvorfor skal de kommuner, som har satset på at få deres færger på plads, men har ladet det gå ud over andre ting i kommunen som f.eks. i Horsens, hvor kommuneskolerne trænger til et gevaldigt løft, have en ekstra hjælpende hånd?

Derfor mener jeg, det er rimeligt, at tredjedelsordningen også kommer til at gælde bagud. Alt i alt har Horsens i dag fået 3,2 mio. kr. i støtte og lovning, så vidt jeg kan forstå på erhvervs-