

Økonomi- og indenrigsminister Morten Østergaards talepapir

Det talte ord gælder

Anledning: Besvarelse af ULØ alm. del samrådsspørgsmål

O

**Tid og sted: Udvalget for Landdistrikter og Øer, torsdag den
16. april 2015, kl. 12:00**

Samrådsspørgsmål O

Ministeren bedes redegøre for, hvorfor arbejdsgruppen under Økonomi- og Indenrigsministeriet nedsat på baggrund af Folketingets enstemmige vedtagelse (V 59, 2013-14) har undladt at udføre den ene af de opgaver, Folketinget pålagde den, nemlig at "se på mulige finansieringsmodeller" til at gennemføre landevejsprincippet, og agter ministeren at pålægge arbejdsgruppen at færdiggøre arbejdsgruppens arbejde?

[Indledning]

Tak for spørgsmålet om analysen af konkurrencemæssig ligestilling af små øer og ø-kommuner.

Lad mig allerførst slå fast, at regeringen prioriterer vores forskellige ø-samfund meget højt. Det er en del af den danske kultur og identitet, at vi er et land med mange øer. Og øer, hvor der bor og lever mennesker.



Regeringen er derfor enig i, at der er behov for løbende at have fokus på, hvordan vi kan styrke de lokale samfund på øerne, så vi kan sikre en balanceret udvikling i alle dele af Danmark.

Det gælder særligt omkostningerne til færgedrift.

Meget aktuelt skal Folketinget på tirsdag i næste uge (21. april) andenbehandle et lovforslag om op til 80 pct. støtte til *fragttransport*.

Men omkostningerne er også af betydning i forhold til *persontransporten*, og repræsentanter for ø-kommuner og småøer har ofte fremført, at lavere færgetakster vil betyde en væsentlig forbedring af rammevilkårene for økonomien på den enkelte ø, særligt i turisterhvervet.

Det har særligt været fremhævet, at en gennemførelse af det såkaldte landevejsprincip ville medvirke til at skabe bedre konkurrencedygtighed for øerne. Og dermed understøtte øerne som levende lokalsamfund.

Det var baggrunden for, at et enigt Folketing i juni sidste år i forbindelse med en forespørgselsdebat vedtog V 59, der opfordrede regeringen til at nedsætte en arbejdsgruppe, som skulle analysere landevejsprincippet. Af beslutningen fremgik, at arbejdsgruppen skulle forholde sig til forventede udgifter til gennemførelsen af landevejsprincippet, mulige finansieringsmodeller og implementering.

[Arbejdsgruppens løsning af den stillede opgave]

Det kan konstateres, at arbejdsgruppen i relation til det sidste spørgsmål om implementering har noteret, at indførelsen af et



landevejsprincip må antages at indebære, at nye statslige tilskud vil skulle øremærkes til færgedrift. Altså modsat de nuværende tilskud, som er generelle.

Men først og fremmest har arbejdsgruppen gennemført beregninger, der giver et overslag over, hvad landevejsprincippet vil kunne koste. Det har utvivlsomt været et ganske kompliceret spørgsmål, for landevejsprincippet er ikke en helt entydig størrelse. Forstået på den måde, at der kan opstilles forskellige beregningsmodeller for et landevejsprincip.

Analysen viser, at omkostningerne ved at indføre et landevejsprincip fuldt ud kan ligge i en størrelsesorden mellem 181 og 281 mio. kr. afhængigt af den model, der vælges.

Det nævnes i den forbindelse, at analysen ikke omfatter færgeruten til Fanø, da de nødvendige data ikke har været til rådighed.

Der er altså tale om beløb af en ganske betragtelig størrelsesorden.

Det er første gang, vi har et samlet bud på, hvad et landvejsprincip i sin fulde gennemførelse kan koste. Og det er efter min opfattelse ganske flot, at arbejdsgruppen har kunnet nå frem til dette resultat i fuld enighed og med den relativt korte tid, der reelt har været til arbejdet.

Som bekendt blev vi først enige om arbejdsgruppens sammensætning i november, hvorefter arbejdsgruppen straks blev indkaldt til møde og prompte påbegyndte arbejdet. Der var tale om



indhentelse og bearbejdning af data – som var blevet forberedt før arbejdsgruppens nedsættelse.

Der blev holdt fire møder og yderligere i relation til et af møderne gennemført en høring med en række borgmestre. Så man har så sandelig ikke ligget på den lade side.

[Arbejdsgruppens fortolkning af sin opgave vedr. finansiering]

Men det er fuldstændig korrekt, at vi ikke får et bud på, hvor pengene – som altså samlet set er et ganske betydeligt trecifret millionbeløb – kan komme fra. Det har arbejdsgruppen ikke fortolket som sin opgave. Arbejdsgruppen konstaterer således – idet jeg citerer: ”Set i lyset af størrelsesordenen af den beregnede omkostning ved at indføre et landevejsprincip, konstaterer arbejdsgruppen, at en evt. indførelse af et landsvejsprincip kun kan ske, såfremt der politisk prioriteres midler hertil.”

Så kan man spørge – er det en rimelig fortolkning, som arbejdsgruppen – igen i enighed – anlægger? Det mener jeg faktisk, at det er.

Det er jo en realitet, at pengene ikke bare kan stemples op af jorden af en sådan arbejdsgruppe.

Der kan være mange forskellige politiske vurderinger af mulige finansieringskilder. Skal der med omprioriteringer hentes penge fra andre udgiftsområder? Eller andre kommuner? Ingen nævnt - ingen glemt. Skal der skaffes nye indtægter? Eller noget helt tredje?

Jeg har fuld forståelse for, at det ikke har været muligt for arbejdsgruppen at pege på konkret finansiering af de betydelige



beløb, der vil være forbundet med en eventuel indførelse af landevejsprincippet. For det ville kræve, at arbejdsgruppen bevægede sig langt ind i politiske overvejelser.

Og lad mig i den forbindelse lige notere, at vi nåede frem til en fælles forståelse om, at arbejdsgruppen skulle sammensættes af embedsmænd og en række interesse-repræsentanter på området.

Så man kan også stille modspørgsmålet: Forestillede forslagsstillerne sig, at en – primært – embedsmandssammensat arbejdsgruppe uden nærmere retningslinjer og i enighed skulle være i stand til at stampe de finansieringskilder op af jorden, som vi fra Folketinget indtil nu ikke har kunnet eller villet præsentere?

Det synes jeg ikke, man med rimelighed kan forlange.

Finansieringen er og bliver et spørgsmål, som kræver et politisk svar.

Det er derfor min klare opfattelse, at arbejdsgruppen – så langt som det overhovedet er muligt – har løst den opgave, der følger af folketingsvedtagelsen og det fastlagte kommissorium.

[Skal arbejdsgruppen genoptage arbejdet?]

Principielt kunne vi naturligvis nu bede arbejdsgruppen om at genoptage arbejdet og overveje finansieringsmodeller. Men jeg tror, at det ville være vanskeligt – med den sammensætning som arbejdsgruppen har – at give arbejdsgruppen så rimelige vilkår, at den ville kunne bidrage med reelt nye oplysninger.



For det første måtte vi specificere, hvilket beløb der skulle findes. Her har vi så et godt grundlag i arbejdsgruppens rapport, kan det konstateres.

Men for det andet måtte vi give nogle guidelines mht., hvor arbejdsgruppen skulle lede efter pengene. Skulle det være fra andre kommuner som en slags øget udligning? Skulle det være fra andre statslige transportprojekter og i givet fald hvilke? Skulle vi finde på nye skatter eller indtægtskilder?

Uanset hvad, så tror jeg, at det er klart for de fleste, at en sådan øvelse ikke ville give mening. Det er og bliver en politiske afvejning, der skal foretages – og når den først er foretaget, er opgaven sådan set løst. Men det er ikke noget, man kan bede en embedsmandsgruppe om at løse.

[Afsluttende bemærkninger]

Derfor synes jeg, at vi skal glæde os over, at der nu for første gang er foretaget beregninger over omkostningerne ved at indføre landevejsprincippet.

Nu er det op til politisk beslutning, om der skal prioriteres midler til eventuelt indførelse af et landevejsprincip, og hvordan finansieringen i givet fald skal tilvejebringes.

Som jeg tilkendegav i forbindelse med offentliggørelsen af arbejdsgruppens rapport, vil regeringen komme med et udspil, som vi vil drøfte med partierne bag Vækstpakken fra juni 2014.

Der er jo som bekendt 48 mio. kr. til overs fra et initiativ om nedsættelse af færgetaksterne for godstransport. Det giver i hvert fald et afsæt for en forhåbentlig konstruktiv drøftelse.