

# En tonnagefond

I brobygningernes årti (1930'erne) foregik finansieringen af de enkelte broer typisk via en eller anden bestemt og klausuleret indtægt på de enkelte års finanslove. Det var en noget usikker finansieringsmodel – og en model, der byggede på, at fremtidens skatteindtægter skulle betale for allerede udført infrastruktur. Regering og Rigsdag kunne slet ikke forestille sig, at antallet af skattebetalende borgere eventuelt kunne blive mindre.

Den kendteste finansiering af en sådan art er nok finansieringen af Storstrømsbroen. I 1933 valgte Rigsdagen at forhøje benzinprisen (afgiften) med 1 øre pr. liter (indtil broen var betalt ... lød det i aftalen). Den ene øre er aldrig blevet fjernet igen, så principielt betaler de danske skatteydere stadig til Storstrømsbroen. I forbindelse med etableringen af Femern-forbindelsen skal broen rives ned (og erstattes af en ny) ... så bliver det spændende at se, om benzinprisen bliver sat ned med 1 øre. Finansieringen via benzinprisen var imidlertid ikke tilstrækkelig, og den engelske stålkonstruktør Dorman, Long & Co. finansierede de resterende udgifter.

I 1960'erne fandt økonomerne og politikerne ud af, at alt for mange af statens (det offentliges) udgifter skulle betales af fremtidige skatteindtægter (der var bl.a. tale om nogle af de ekstremt tunge pensionsudgifter til den i 1956 indførte folkepension samt tjenestemændenes livsvarige pensioner). Hertil kom f.eks. udgifterne til mange nye motorveje, en ny Lillebæltsbro samt en Limfjordstunnel etc. Det var ikke holdbart i længden, og politikerne begyndte at arbejde ud fra, at der skulle opspares i fonde. Den største af dem alle var naturligvis ATP (der var tænkt at skulle sikre den enkelte borger en halv folkepension).

Der var også mange tanker fremme om, hvordan man kunne afgiftsbelægge kørslen på motorvejene og ikke mindst på broer og tunneler. Politikerne var imidlertid ikke »modne« endnu til at indføre sådanne betalinger og/eller brugerbetalinger – eller måske sad skrækken fra 1930'ernes brugerbetaling på Limfjordsbroen stadig i politikerne.

I dag findes et væld af finansieringsmodeller, og nu er der brugerbetaling på de store broer/tunneler. I det seneste par årtier er fundering blevet almindeligt, og senest har vi set etableringen af »Togfonden« på 28,5 mia.kr. Lidt pudsig, »Togfonden« skal opbygges af forhøjede olieafgifter fra Nordsøen. Det får helt automatisk tankerne hen på finansieringen af Storstrømsbroen i begyndelsen af 1930'erne ... »Togfonden« betyder hurtigere tog mellem landsdelene ved bygning af nye jernbanestrækninger (udretning af banelinjer), bygning af nye togbroer og elektrificering af alle hovedstrækninger.

Meget tyder imidlertid på, at »Togfonden« er underfinansieret med helt op til 17 mia.kr. Hvem skal så betale den underfinansiering? Næppe andre end skatteyderne. Her kommer de bornholmske skatteydere også til at betale, og hvad får de så for de op til 45,5 mia.kr.? Ingenting – absolut ingen ting – tværtimod !

Her er det derimod planlagt at tage den direkte togforbindelse til København fra os. Og forslag om bedre og mere miljørigtig tonnage til den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm mødes næsten altid med ordene: »Det er der ikke penge til«.

Med det cirkus, der har været – og som stadig har forestillinger i den efterhånden lidt snavsede savsmuld – om, hvordan man dog skal skaffe nogle hundrede millioner kroner til den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm, bør man se på muligheden for at oprette en »Tonnagefond« (som vi tidligere har foreslået, jf. blandt andet debatindlægget på vores hjemmeside: »Ikke det letteste valg, men ...« fra primo september 2013).

Fonden skal sikre, at pengene er der, når der skal indkøbes ny tonnage. I disse år ændres der ufatteligt meget på passager- og fragtskibene. De bliver – ligesom togene – mere og mere komfortable og behagelige at lade sig transportere med ... og så bliver de mere og mere miljørigtige.

Den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm skal naturligvis foregå med skibe, der har den rette beskaffenhed til sejlads i Østersøen – skibene skal kunne sejle på LNG og være bygget således, at de om få år kan sejle på vind-, bølge- og/eller solenergi. Fra 2017 vil en ny Ærøfærge sejle på EL, der er hentet ud af vindmøllerne på Ærø.

Pengene til en »Tonnagefond« skal naturligvis komme fra tilsvarende og samfundstilhørende indtægtskilde, som »Togfonden«.

En sådan »Tonnagefond« skal løbende tilføres midler, der skabes for og af alle i hele Danmark ... præcis som det er hensigten med »Togfonden«. Her glemte regeringen (med statsminister Helle Thorning Schmidt i spidsen) og folketinget blot, at Bornholm stadig hører til Danmark.

Bornholms Passagerforening

20. juli 2015

Bjørn Carlsen