

[Holmberg.]

ikke kan bruges hjemme i Danmark. Det vidste vi i og for sig også godt, men nu fik vi en bekræftelse på det. Når jeg har trukket det frem i debatten, er det i og for sig, fordi vi jo mange gange fra forskelligt hold hører, at en af grundene til, at DSB kører med underskud — jeg skal ikke komme ind på det i sidste omgang her — er, at de har så mange forpligtelser, som de private ikke har, og det er også rigtigt.

Det ligger ligesom i luften, at de private vognmænd ingenting betaler. Hvis ministeren tænker på en højere afgift, så vil jeg altså være betænkelig af mange forskellige årsager, men vil sige i forbindelse med, hvad lastbilerne egentlig betaler i afgift, at de, der måske tror, at de omtrent kører gratis på vejene, tager helt fejl. En større lastbil med anhænger betaler 13.000 kr. årligt, og kører den på udlandet, betaler den 16.000 kr. årligt for en enkelt bil. Om det så passer til vejsliddet, ja, hvem kan vel egentlig bedømme det? Men de, der tror, de kører gratis, tager i alle tilfælde fejl. Til dem, der i øvrigt tror, at vi måske kan ændre en hel del på konkurrenceforholdet mellem bane og biler ved en stor forøgelse af de afgifter her — vi kan næsten sige op til 100 pct. — der tror, at det særlig ville have indvirkning på konkurrenceforholdene, vil jeg sige, at det tror jeg ikke; det vil nærmest bare betyde højere omkostninger.

Så bare én ting mere til sidst, det har ikke været med i billedet, men det er i alle tilfælde ting, som vi sikkert vil stille spørgsmål om i udvalget, det vil jeg da i alle tilfælde. Mens vi har siddet her under debatten, har jeg fået et stykke papir — jeg angiver naturligvis kilden: FDM-kommentar til den trafikpolitiske debat. Her står naturligvis en hel del, men de gør opmærksom på, at kollektiv trafik er meget dyr, og fortsætter:

„I dag er det i realiteten dobbelt så dyrt at transportere samme person én kilometer kollektivt, som det er privat, når man tager hensyn til Danmarks Statistiks oplysninger om fyldningsgrad og udgifter for de forskellige transportmidler.“

Det er ikke for på nogen måde at gyde malurt i bageret i forbindelse med, at vi alle sammen er indstillet på det rigtige i den kollektive trafik, men skriver en organisation af den størrelse her, så er det i alle tilfælde

naturligt at spørge om rigtigheden i beregningerne.

Glensgård (FP):

Nu sagde ministeren, at han gerne ville svare hr. Svend Erik Sørensen på det med indenrigsflyvningen. Jeg skal selvfølgelig ikke tage hr. Svend Erik Sørensens spørgsmål op, men jeg rejste det samme spørgsmål. Jeg vil gerne citere fra ministerens mundtlige redegørelse:

„Med hensyn til indenrigsflyvningen tror jeg, vi kan fastslå, at der ikke er noget behov for oprettelse af flere indenrigsruter her i landet. Man kan tværtimod rejse det spørgsmål, om vi ikke har for mange.“

Deri ligger i hvert tilfælde helt klart for mig, at ministeren har en eller anden idé om, at der sikkert er for mange. Ministeren fortsætter senere:

„... er der for mig ingen tvivl om, at grundlaget for visse indenrigsruter senest til den tid falder helt bort.“

Så må det dog være rimeligt at bede ministeren nævne, hvad det er for nogle ruter, han taler om, eller hvad det er for nogle, han har i tankerne, og ikke blot skyde spørgsmålet hen med, at vi nok alle er enige om, at den flyveplads, som ligger lige på den anden side af Storebæltsbroen, forsvinder, hvis broen kommer.

Jeg var også glad for, at ministeren tog om ikke et stort forbehold, så dog et vist forbehold. Ministeren sagde: jeg håber, at HT bliver en økonomisk succes. Jeg er lige ved at tro, at vi godt kunne støtte ministeren, hvis det var således, at han kunne sikre os det. Men jeg er klar over, at det kan ministeren ikke, og det er sådan set deri, problemet ligger. Det er helt klart, at i den DSB-planredegørelse, vi har fået, og som ministerens trafikredegørelse bygger på, er der forskellige ting, som jeg i hvert tilfælde mener det vil være forkert at opbygge en trafikpolitik på. Jeg vil godt citere DSBs redegørelse, Plan 90, side 8:

„Det eksisterende beskatningssystem for lastbiler er set med internationale øjne lavt. Endvidere mangler det en struktur, der svarer til de tunge lastbilers meget betydelige slid på vejene. Der har derfor været en tilskyndelse til at anvende større vogne end samfundsmæssigt ønskeligt.“

Dette er dog en påstand, som vi nok må