

[Pia Kjærsgaard]

grundloven, det er der slet ingen tvivl om. Dette her havde været langt mere overskueligt og langt mere demokratisk, fordi det er noget, vi ganske hurtigt kunne få indført, og det synes jeg faktisk at Danmark ville have gavn af, men dér har vi altså en forskellig opfattelse, hr. Glønborg og jeg. Det bøjer jeg mig naturligvis også for, men lad være med at tale om dyb respekt for vælgerne, når man siger, at vi ikke gider rende til pjatafstemninger.

(Kort bemærkning).

**Glønborg (KRF):**

Så skal jeg lige forsøge en sidste gang at forklare fru Pia Kjærsgaard, hvori min respekt for vælgerne består, og hvorfor jeg ikke vil være med til det, jeg kalder pjatafstemninger. Det er, fordi jeg mener, det er vores opgave at formulere de problemer, som man er i stand til at forberede grundigt nok til, at man kan være bekendt at bede vælgerne om at tage stilling til dem ved et ja eller nej. Derfor må vi ikke løbe fra det ansvar. Vælgerne må have nogle holdninger, og de giver sig udslag i de valg, man træffer. Hvis vælgerne synes, at vi lægger for få problemer ud til afstemning, er det i orden, og så må man vælge nogle andre næste gang. Men det er politikernes opgave at formulere denne dagsorden. Det, jeg vender mig imod, er den tanke, at man ved hjælp af en underskriftsindsamling – og så er jeg såmænd ligeglad med, hvor mange man skal samle ind – er i stand til at provokere nogle enkeltmænd frem til folkeafstemning. Jeg synes, det er misbrug af institutionen, som jeg har stor respekt for.

Hermed sluttede forhandlingen.

### *Afstemning*

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

**Anden næstformand (Ivar Hansen):**

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Kommunaludvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

### **5) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 18:**

*Forslag til folketingsbeslutning om større handlefrihed for DSB.*

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.  
(Fremsat 7/11 91).

Forslaget sattes til forhandling.

### *Forhandling*

**Trafikministeren (Ikast):**

Jeg vil gerne anerkende forslagsstillernes interesse for fremme af DSB's udvikling. Forslaget ser fremad og hæver sig over de problemer, som vi jo slås med lige nu. Jeg er enig i, at der også skal være tid til at se fremad.

Forslaget peger også i bemærkningerne på, at vi i EF er i færd med at fastlægge en ny jernbanepolitik. Et nyt direktiv rummer således fra 1993 bl.a. nogle nye muligheder for at drive international jernbanetrafik i Europa. Jeg er helt enig med forslagsstillerne i, at vi sandelig også skal udnytte disse muligheder fra dansk side, og det skal i praksis ske ved, at vi giver DSB de fornødne redskaber at arbejde med.

Det bør dog ikke glemmes, at DSB allerede i kraft af den rammeaftale, vi har, og nettostyringen har ganske mange og store frihedsgrader. DSB er reelt friere stillet end de fleste andre jernbaner i Europa. Selv om de andre på papiret ser ud til at være mere fri, må jeg sige, at jeg føler, DSB er en af dem, der har de frieste muligheder inden for EF.

Ordføreren for forslagsstillerne bør tillige være bekendt med, at arbejdet med at finde frem til nødvendige yderligere redskaber er sat i gang i DSB. Jeg har nemlig lovet Trafikudvalget, at jeg i begyndelsen af 1992 kommer med et oplæg om, hvordan vi skal omsætte det nye EF-direktiv til praksis i Danmark. Det løfte står jeg naturligvis ved. Direktivet behandler bl.a. spørgsmålet om etablering af internationale sammenslutninger mellem jernbanerne til at drive hovedparten af den internationale trafik, men det er kun ét element i en større helhed.

Ønsket om at se på udmøntningen af direktivet som helhed forhindrer mig i at støtte det foreliggende beslutningsforslag.

**[Trafikministeren]**

Endvidere erindrer jeg om, at parterne i den gældende politiske aftale om DSB i aftalen har fastsat, at bl.a. etablering af DSB-selskaber skal behandles efter de sædvanlige bevillingsmæssige regler.

Jeg vil dog gerne understrege, at der ikke i denne afvisning af forslaget skjuler sig en principiel modstand mod større dispositionsfrihed til DSB. Den skal de have. Nu kan vi ikke gå ind for det. Hvis vi ud fra en helhedsvurdering har brug for at nyttiggøre de nye EF-regler, kan vi begynde at tale om det igen.

Skulle der, inden vi når til vejs ende med at omsætte det nye direktiv i praksis, være konkrete, velbegrundede behov for etablering af nye samarbejdskonstruktioner mellem DSB og andre, er regeringen indstillet på ikke at afvise det. Det har vi demonstreret før, bl.a. med det nye fælles selskab ScanLink mellem DSB og det svenske selskab på Helsingør-Helsingborg-overfarten.

Så vidt jeg husker, kørte denne selskabsdannelse hurtigt og anmærkningsfrit igennem både de administrative og de bevilgende instanser. Med konsulentvirksomheden Danrail gik det langsommere, men jeg må da erkende i dag, at Danrail er en realitet. Jeg kan også nævne Combidan, som tager sig af den internationale, kombinerede godstrafik. Kommer der f.eks. et oplæg om samarbejde over Rødby-Puttgarden, vil der ikke være principielle problemer i dette.

Vi skal tænke os godt om med hensyn til nye disponeringsregler. Det må vi drøfte med udgangspunkt i det konkrete oplæg, jeg kommer med om et par måneder, og så må vi overveje, om eventuelle konkrete ændringer skal gennemføres hurtigt eller skal ske i forbindelse med en ny DSB-rammeaftale fra 1994.

**Helge Mortensen (S):**

Det er ganske gode tanker og ideer, der ligger bag SF's forslag, og jeg vil da gerne understrege, at Socialdemokratiet er enig i hensigten og målet, nemlig at skabe et nyt grundlag, hvor DSB i konkurrencesituationer og i forretnings-situationer kan handle friere.

Det var egentlig også baggrunden for, at vi i forbindelse med den nuværende DSB-aftale fra Socialdemokratiets side rejste nøjagtig de samme problemer. Som ministeren netop har været inde på, er der et afsnit i aftalen, der om-

handler lige præcis dette spørgsmål. Det er i og for sig ikke Socialdemokratiets formulering, der står i aftalen, men det er et svar på de ønsker, som Socialdemokratiet havde under forhandlingerne, og det er vi så også tilfredse med, idet jeg er enig i de eksempler, som ministeren henviste til. Jeg er også enig i, at for et enkelt selskabs vedkommende i hvert fald gik dannelsen af selskabet ikke så hurtigt, som vi måske kunne ønske, men der har faktisk i Finansudvalget været en positiv behandling af forslagene, når de har været fremme.

I aftalen hedder det, at når der er ønske om og behov for udskillelse af DSB-aktiviteter i selvstændige statsvirksomheder eller selskaber eller indlemmelse af aktivitetsområder uden for DSB i virksomheder, forelægges det de bevilgende myndigheder på sædvanlig måde. Det er sket, og det vil også kunne ske i fremtiden under aftalen.

Om DSB-aftalen vil jeg gerne sige, at vi synes, det er en god aftale bl.a. af den grund, som jeg har nævnt her, men også fordi DSB-aftalen er med til at fastlægge rammerne både for drift og investeringer for DSB over en årrække. Man kan sige, at et bredt politisk flertal i Folketinget har givet DSB nogle dispositionsmuligheder og en frihed, som de ikke havde før, og mulighed for en langsigtet planlægning.

Jeg mener, at den DSB-aftale, vi har, fortjener, netop fordi perspektivet er så godt, en afløsning, og i den forbindelse synes jeg, at SF her, navnlig i bemærkningerne, har leveret en række argumenter for, hvad det er, man skal være opmærksom på. Men jeg vil også understrege, at indtil da stopper DSB-aftalen ikke DSB's muligheder for at handle, blot skal det ske med en godkendelse, og det vil ikke komme til at bero på manglende vilje fra Socialdemokratiets side.

En anden ting, der peges på i bemærkningerne i forbindelse med DSB, er jo netop, som også ministeren var inde på, spørgsmålet om EF-direktiverne. Vi får en beretning fra ministeren. Indtil nu har der ikke været problemer i forhold til EF og DSB's aktivitetsområder, men er der behov for at korrigere aftalen, så står det også i aftalen, at man på et sådant grundlag kan korrigere de muligheder, der i aftalen er afstukket for DSB. Det vil vi på baggrund af redegørelsen være ganske opmærksom på.

**[Helge Mortensen]**

Jeg må altså sige til dette forslag, at vi synes, at det i sin idé og i sin beskrivelse er ganske udmærket og også er fremsynet. Derfor egner det sig til at indgå i debatten med hensyn til de næste DSB-aftaler, som skal laves af Folketinget i forhold til DSB's muligheder, og da vil vi tage det til indtægt.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Det er rigtigt, at der står noget i den aftale, der er indgået. Jeg læser den nu ikke på helt samme måde, som ministeren eller hr. Helge Mortensen har læst den.

Det, der er problemet, synes jeg, er styringen i dag, og jeg vil godt spørge hr. Helge Mortensen, om Socialdemokratiet mener, at det stadig væk skal være Finansudvalget, der skal styre alle aktiviteter inden for DSB, eller om man er indstillet på at give DSB mere frihed.

(Kort bemærkning).

**Helge Mortensen (S):**

Jeg mener ikke, der kan være tvivl om, hvad der står i aftalen. Der står faktisk, at hvis der er behov for at udskille aktiviteter, så skal det ske på samme måde. Hr. Tommy Dinesen stiller spørgsmålet, om det er tilstrækkeligt. Ja, jeg vil sige, at hvis der havde været et andet flertal på det tidspunkt, hvor man lavede DSB-aftalen, havde den nok fået en anden formulering.

Vilkårene er jo i aftalen, at det er en forudsætning, at det skal godkendes i Finansudvalget. Det næste spørgsmål, der melder sig, er, hvordan det politiske flertal i Finansudvalget så ser ud, når det skal godkendes, og jeg må sige, at det har jeg oplevet som positivt.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Jamen er Socialdemokratiet indstillet på, hvis vi prøver på at se lidt frem, at det skal være Finansudvalget, der er bevillende i fremtiden, hver gang der skal ske noget inden for DSB, eller vil man godt videre til, at DSB selv kan styre?

(Kort bemærkning).

**Helge Mortensen (S):**

Jeg mener, at der allerede i aftalen er givet

DSB videre muligheder, end de havde før aftalen, og derfor er det ikke alt, hvad der dengang skulle i Finansudvalget – nemlig det, der holder sig inden for aftalens øvrige punkter – der behøver at komme i Finansudvalget nu. Men hvis det drejer sig – som hr. Tommy Dinesen også har beskrevet i beslutningsforslaget – om dannelse af selskaber, om udskillelse af aktiviteter, om dannelse af selskaber med andre, f.eks. andre jernbaner i nabolandene eller transportfirmaer, så kræver det, at der kommer et aktstykke i Finansudvalget, og det vil vi så se positivt på.

Det er proceduren indtil 1993. Efter 1993 vil jeg mene – og det har jeg tilkendegivet én gang over for hr. Tommy Dinesen – at vi på det område kunne lette adgangen for DSB, sådan at de selv var beslutningsdygtige på området. Det var faktisk det, jeg sluttede med at sige, at når vi skal forny aftalen i 1993, så synes jeg, at der her ligger en idé til, hvordan den næste aftale skal se ud.

**Karen Højte Jensen (KF):**

Da mit partis ordfører i denne sag, hr. Aagaard, ikke kan være til stede, skal jeg på hans vegne fremføre følgende:

SF skal ikke have kritik for fremsættelsen af dette forslag, i hvert fald ikke fra vor side. I Det Konservative Folkeparti er vi nemlig også meget optaget af ikke blot den aktuelle udvikling, men i højeste grad af den fremtidige udvikling, og hvad den giver af muligheder for DSB. Jeg er helt enig i de synspunkter, som ministeren lige har redegjort for, og skal kun tilføje, at fra konservativ side vil vi altid være åbne for drøftelser af konkrete ideer og forslag, som kan styrke DSB's konkurrencesituation især på persontransportområdet og de aktiviteter, der knytter sig hertil.

Foreløbig vil vi afvente det oplæg, som ministeren har bebudet, og med baggrund i dette og ikke i det foreliggende beslutningsforslag erklære os rede til at drøfte, hvorledes vi omsætter EF-direktivet til praksis herhjemme, og hermed også DSB's fremtidige udviklingsmuligheder med den tilføjelse, at vi fortsat ønsker eventuelle nye DSB-selskaber behandlet i overensstemmelse med indholdet i den nugældende politiske aftale om DSB.

Med disse bemærkninger skal jeg på Det Konservative Folkepartis vegne afvise dette forslag.

**Helge Sander (V):**

For nogen tid siden kunne jeg i en morgenradioavis høre, at hr. Tommy Dinesen og hr. Helge Sander var enige om, at der skulle ske ændringer i DSB. Det var der mange der undrede sig over; det gjorde jeg ikke dengang, for da forstod jeg hr. Tommy Dinesen ganske anderledes, end jeg gør i dag, hvor jeg har haft mulighed for at læse det beslutningsforslag, vi nu har til behandling.

Jeg må nok tilstå, at vi taler om frihed på to forskellige måder, når jeg nu ser, at man taler om, at DSB skal kunne disponere friere. SF taler altså om, at DSB som helhed, som vi kender det i dag, skulle have større frihed til at operere på en lang række felter, som også er beskrevet i beslutningsforslaget.

Jeg må tilstå, at de tanker, vi gør os i så henseende i Venstre, nu nok går i en lidt anden retning, som normalt også tiltaler SF, nemlig at man skal prøve at decentralisere beslutningsprocessen og forretningsvirksomheden.

Det, som vi mener kunne være en god løsning for DSB, var, at man i stedet for delte firmaet op i nogle forskellige selskaber, og her er det selvfølgelig meget nærliggende at tage de foretagender, vi kender i nær tilknytning til DSB i dag, såsom kioskerne, restauranterne og reklamebureauet. Vi føler ikke, det er en selvfølge, at disse opgaver skal løses af selskaber, der er knyttet til DSB på den måde, som tilfældet er i dag. Vi så hellere, at det var ad den vej, vi skabte frihed, at det var ad den vej, vi gav DSB nogle bedre operationsmuligheder. Når vi ser det ud fra det forslag, som SF her har fremsat, er det klart, at vi lever op til de aftaler, der ligger på bordet, men jeg synes nok, at tolkningen er lidt fri.

Jeg har også bemærket, at hr. Helge Mortensen allerede nu er godt på vej til 1994, hvor han imødeser, at der vil blive en lettere adgang til, at DSB kan operere, ja næsten mere frit, end et privat selskab kan i dag. Det må jeg sige, det er ikke de tanker, vi gør os, men vi erkender selvfølgelig, at set i sammenhæng med den udvikling, der sker på jernbaneområdet i EF, er der selvfølgelig nogle områder, hvor der er en fordel ved, at både vort skinnelageme og DSB kan udnytte et samarbejde, som også trafikministeren var inde på.

Jeg kan ikke lade være med at hæfte mig ved SF's bemærkninger til forslaget, hvor man ta-

ler om den beskedne gæld, som er i DSB. Når jeg trækker det frem, så er det, fordi det er en selvfølge, at det er sådan, når DSB er et stats-selskab, for vi har altså tradition for, at på de områder, hvor tingene finansieres over finansloven, betaler vi her og nu og ikke som i det private erhvervsliv.

Det, der er fejlen ved bemærkningerne, er, at hr. Tommy Dinesen så kobler lånefinansieringen på. De to ting kan man jo ikke koble. Hvis vi skal ind på lånefinansiering, må vi bevæge os i retning af det, som jeg forsøgte at beskrive: at dele foretagendet op og i hvert fald operere på andre finansielle vilkår.

Altså er vi enige om, at DSB skal kunne disponere friere, men vi forestiller os, at det er de forskellige enheder i DSB, som skulle kunne disponere friere.

Derfor må jeg sige, at som forslaget foreligger i form af B 18, kan Venstre ikke give sin tilslutning.

(Kort bemærkning).

**Helge Mortensen (S):**

Jeg bemærkede jo også i sin tid, at der tilsyneladende ifølge pressen var en stor overensstemmelse imellem SF's og Venstres synspunkter på DSB's friere stilling. Derfor vil jeg først takke hr. Helge Sander for at ridse forskellen op.

Dernæst vil jeg svare på den påstand, som hr. Helge Sander fremsatte om, at mit tilsagn her næsten stiller DSB friere end de private selskaber. Det var vel en polemisk bemærkning. Det, jeg mener, er – og det tvivler jeg på at hr. Helge Sander er enig i – at DSB og i øvrigt andre offentlige selskaber, som er i stand til at konkurrere, som er i stand til at levere den samme vare, den samme service, skal have lov til at konkurrere med private selskaber. Fornyelsen i den offentlige sektor ligger lige præcis i den udfordring, som de offentlige selskaber så får. Det er ikke helt det samme som at lægge de begrænsninger, som tydeligt snurrer rundt i hr. Helge Sanders bagehoved, når det gælder offentlige virksomheder.

(Kort bemærkning).

**Helge Sander (V):**

Hr. Helge Mortensen begår én lille fejl, og det er, at han betragter det som en selvfølge, at

[Helge Sander]

alt, hvad DSB og eventuelle selskabers samarbejdspartnere kunne finde på, absolut bliver en succes. Det benægter jeg absolut ikke kunne blive tilfældet, men hvis det er således, at det ikke bliver en succes, har vi problemet. Det er baggrunden for vores reaktion på det, hr. Helge Mortensen siger i dag, og som vi i disse tider møder gang på gang, når vi taler om risiko i forbindelse med offentlige midler.

(Kort bemærkning).

**Helge Mortensen (S):**

Nu begår hr. Helge Sander jo den fundamentale fejl at udelukke, at private selskaber får offentlige midler. Det er der mange private virksomheder der på en eller anden måde gør – både inden for landbrug og inden for industri osv.

Men jeg vil da gerne sige, at det, jeg har sagt i dag, ikke skal tages som udtryk for, at man skal subsidiere på konkurrenceområder, altså støtte i konkurrence med de private virksomheder. Vi kan godt give tilskud til DSB for opgaver, vi giver DSB, f.eks. med at transportere personer fra ét sted til et andet i de ydmyge områder. Det gør vi jo i dag. Dette tilskud kan vi regnskabsmæssigt adskille fra DSB's konkurrencesituation – det kan man faktisk allerede i dag, hvor DSB jo har divisioneret sine enkelte aktiviteter – og skelne det ene fra det andet: Hvor er det, at samfundet giver tilskud, og hvor er DSB i stand til at konkurrere?

(Kort bemærkning).

**Helge Sander (V):**

Jeg er meget glad for det sidste indlæg fra hr. Helge Mortensen, for jeg synes, det bevæger sig meget i retning af det, som i og for sig var mit hovedbudskab i afvisningen af SF's forslag, nemlig at vi skal have tingene skilt ad. Jeg ved godt, at det ikke var det, hr. Helge Mortensen sagde; men hvis vi skal opfylde det, hr. Helge Mortensen sagde, bliver vi nødt til at skille tingene ad i forskellige enheder, for så får vi ikke de problemer med de vandtætte skotter.

Jeg vil gerne have lov til at sige, at jeg er enig i, at vi må subsidiere nogle områder, hvor det er helt nødvendigt, hvis DSB skal fungere efter hensigten, men jeg er netop bange for de områder, hvor vi helst ikke skal konkurrere med

skattekroner, og det sagde hr. Helge Mortensen også. Jeg synes bare ikke, vi altid har lige gode eksempler på, at det overholdes. Jeg vil gerne nævne nogle af de allerseneste, som hr. Helge Mortensen kender fuldt ud lige så godt som jeg. Det er Tele Danmark, det er postgiroen, bare for at nævne to. Derfor holder den argumentation ikke ret langt.

Det er ikke det, dette forslag handler om, det erkender jeg, men lad os ved lejlighed vende tilbage til en diskussion om at adskille disse forhold fuldstændigt, for så er vi ude over at diskutere, om der er vandtætte skotter imellem.

(Kort bemærkning).

**Helge Mortensen (S):**

Jeg vil gerne bede hr. Helge Sander om at uddybe, hvor Tele Danmark subsidierer, altså bruger penge fra et koncessionsområde til et konkurrenceområde i konkurrence med de private virksomheder. Jeg spørger, hr. Helge Sander: Hvor i Tele Danmark går der penge ind på et aktivitetsområde, som tilhører de koncessionsbelagte områder?

**Anden næstformand (Ivar Hansen):**

Hr. Helge Sander for en kort bemærkning. Derefter skal vi nok nærme os ordførerrækken.

(Kort bemærkning).

**Helge Sander (V):**

Jeg nævnte to eksempler: jeg nævnte Tele Danmark, og jeg nævnte postgiroen. Lad mig nævne inden for hvert område bare et enkelt eksempel.

Inden for Tele Danmark har vi jo diskussionen med hensyn til hybridnettet. Det er heller ikke hr. Helge Mortensen ubekendt, at den del af hybridnettet, som hører under det fælles regnskab, er blevet flyttet, således at større dele i dag bliver betalt af telefonabonnenterne. Det er let at påvise.

Med hensyn til postgiroen har jeg jo nævnt en række eksempler, men det seneste, der har været fremme, og som vi alle kender, er jo, at man vel nok må kalde det konkurrenceforvridning, når der er visse biler inden for den sektor, som kører på andre afgiftsvilkår, end der bydes det private erhvervsliv.

(Kort bemærkning).

**Helge Mortensen (S):**

Vedrørende postgiroen vil jeg gerne sige, at det spørgsmål jo blev afklaret på det tidspunkt, hvor det blev rejst, og jeg husker, at der i fjernsynet efterfølgende blev givet post- og telegrafvesenet ret i, at de befandt sig på lovlig grund.

Det, der er interessant, er påstanden om, at Tele Danmark subsidierer hybridnettet i den liberale del, dvs. ude i fordelingsnettet. Det er hr. Helge Sanders påstand. Jeg har hørt den før, og jeg tror ikke, der er gået 3 uger, siden jeg stillede et spørgsmål og har fået et svar fra kommunikationsministeren, der afviser det, som hr. Helge Sander her påstår.

**Ernst B. Schmidt (FP):**

Jeg vil indlede med at komme på sporet, for jeg synes nok, at debatten på det sidste nærmest var afsporet, når man tænker på, at den skulle dreje sig om DSB, men der kom både tele og post og alt muligt andet ind i den.

Jeg skal ikke gøre nogen lang historie ud af, hvad Fremskridtspartiet mener om dette beslutningsforslag. Enhver kan jo kræve handlefrihed, og hvem vil ikke gerne have det, men det skal være frihed under ansvar, og det med ansvaret har jo også ofte noget med økonomi at gøre. Det er da meget rigtigt, at man kan sige, at man gerne vil have, at DSB skal have større frihed til at indgå forretningsmæssige eller selskabslignende konstruktioner efter samme principper som den transportsektor, de skal kunne konkurrere med i fremtiden om passagerer og gods – for slet ikke at nævne den enorme konkurrence fra privatbiler og lastbiler, som de allerede kæmper imod.

Men så kommer SF og siger, at det ikke er SF's opfattelse, at DSB skal være selvfinansierende ved låneoptagelse til dækning af underskud på driften. Altså: Vi kan gå ind for fri konkurrence, men hvis det giver underskud, så er det andre, der skal betale. Jo, godmorgen! Fremskridtspartiet ønsker fri konkurrence, vi ønsker at privatisere helt igennem.

Jeg tror rent personligt også, at fremtiden på mange områder ligger i konkurrencedygtig jernbanedrift i fri konkurrence, den dag hvor jernbanerne kan levere noget, som andre ikke kan. Jeg tænker her på højhastighedstog både til gods og personer. Men at man ligger og nørkler rundt rundt omkring og giver tilskud

til det, når man har andre transportformer, der er mere konkurrencedygtige, må være forvirrende.

Jeg kan oplyse, at vi ikke vil støtte forslaget.

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Også jeg vil gerne sige tak til SF for, at de har fremsat beslutningsforslaget og dermed skaber baggrund for en debat om de vilkår, der i dag gælder for et hjørne af trafikpolitikken. Også andre har givet udtryk for den opfattelse, at det er godt. Jeg kan undre mig lidt over, at man så i slutningen af sine indlæg slutter med at afvise forslaget.

Jeg vil gerne tage trafikministeren på ordet, når han siger, at han i begyndelsen af 1992 vil fremlægge en redegørelse, som følger op på de ting, der sker i EF i øjeblikket i relation til jernbanetransporten. Det er nok den rigtige sammenhæng, men SF's forslag har trods alt et indhold, der gør det interessant og gør det umuligt at komme uden om, når vi skal diskutere – gerne på baggrund af ministerens redegørelse – hvad der skal være den fremtidige politik på området.

Imidlertid omhandler det kun et delområde, og det, Danmark har brug for, er en ny transportpolitik, hverken mere eller mindre. Danmark har brug for at erkende, at vi er år bagud for, hvad der foregår omkring os. I de nordiske lande er man langt længere fremme med overvejelser om, hvorledes man tilrettelægger en ny transportpolitik, der tager de nødvendige hensyn til, at man dels skal præstere mere transport, dels skal gøre det på en måde, der sparer energi, og dels skal gøre det på en måde, som øger trafikikkerheden og nedsætter belastningen af miljøet. Den samlede danske transportpolitik mangler vi, der er end ikke tegnet konturer af den endnu. Det er ikke en bebrejdelse til SF, som har villet opprioritere et andet felt her og bringe det frem i fokus; det er godt, men det, der er brug for, er en ny dansk transportpolitik.

Som basis for en sådan ny dansk transportpolitik må vi i Danmark have rådet bod på det, som er grundmiseren, nemlig at der ikke er en basis for debat. Der er ingen basis for de nye overvejelser, vi har ingen forskning, vi har ikke et debatunderlag, som stiller os over for de nye muligheder og opgaver på transportområdet. Vi debatterer i dag et nyt broprojekt, i morgen en landevejsstrækning mellem et par landsdele

**[Bilgrav-Nielsen]**

eller lokalt i et område, dagen efter kan vi diskutere nogle organisatoriske forhold og den fjerde dag færgetrafik. Hvor har vi den samlede debat? Hvor har vi grundlaget for den samlede debat? Det er ikke skabt. Vi må forlange, at regeringen lægger op til en sådan.

Jeg er ked af, at ministeren ikke i dag har fundet anledning til at bekræfte, at han inden dette års udgang, som han har forpligtet sig selv og regeringen til og givet Folketinget løfter om, kommer med en redegørelse for, hvorledes regeringen vil følge den transporthandlingsplan, man har fremlagt, op. Den er i sit grundskema god, men der er jo intet sket. Der er brug for nytænkning her.

Vi går gerne ind i en drøftelse af en frigørelse af DSB. Ja, jeg vil sige, der er også brug for at diskutere, om ikke vi skulle løfte hele godsiden i DSB ud i et aktieselskab, gerne i begyndelsen med staten som hovedaktionær, sådan at vi får bragt godstransportinteresserne ind i et fællesskab og får krigen afløst af fredeligt samarbejde om, hvorledes man mest rationelt, mindst miljøbelastende og mindst energiforbrugende udøver den godstransport, der er brug for.

Se, det er faktisk tanker, som man gør sig i EF, men de har ikke til dato fundet vej til den danske transportpolitik. Sådan noget har man ikke til dato været i stand til at producere i det danske trafikministerium. Vi mener, Danmark har brug for at få nedsat et uafhængigt transportråd som basis for den debat, og på grundlag af de ting, som derfra kan lægges frem, må vi beslutte en ny dansk transportpolitik, som hænger ordentligt sammen med det, der foregår i EF.

Det har noget at gøre med, at vi ikke kan blive ved med at acceptere, at der både på person- og godsområdet i dag kun er udnyttelse for 40 pct.s vedkommende af det materiel, der kører rundt på vejene. Det gælder også lastvognstransporterne. Vi kan ikke blive ved med at acceptere, at der er et ressourceforbrug i forhold til den transport, som er helt ude af proportioner med det transportarbejde, der bliver udført. Vi kan ikke acceptere, at man kun diskuterer anlæg af kilometervis af nye motorveje. Jeg forstår, at Jylland nærmest skal klistres til med nye motorveje, det har man jo lovet rundt omkring i valgkredsene; især hr. Helge Sander har haft et stærkt bud på, hvad der skal ske. Vi må nu bede om en sammenhæng, og i den

sammenhæng synes jeg SF's forslag er et virkelig nyttigt element.

**Inger Stilling Pedersen (KRF):**

Det kunne selvfølgelig være meget interessant at tage en transportdrøftelse i dag, men hvis vi virkelig skal til at diskutere transport, bør vi også have et oplæg at diskutere det ud fra.

Men dette lovforslag drejer sig altså om DSB, og det drejer sig om nogle rettigheder. Kristeligt Folkeparti kan ikke tilslutte sig forslaget, men vi vil da gerne være med til at drøfte det, for man kan jo godt diskutere tingene, selv om man ikke ved en førstebehandling kan sige, at dette forslag vil vi stemme for.

Vi har jo en aftale nogle partier imellem om DSB, og den betragter vi som meget vigtig, og vi står inde for den. Vi synes også, det er godt, at ministeren lægger op til en debat om forholdene i EF og DSB i Danmark, men jeg vil ikke i dag kaste mig ud i en større debat om transport, for selv om mange af de ting, hr. Bilgrav-Nielsen var inde på, er meget væsentlige at debattere, mener jeg ikke, at de hører hjemme i debatten i dag.

Men vi vil se positivt på forslaget forstået på den måde, at vi gerne vil se, hvad der ligger i det, og få nogle ting belyst, uden at vi kan tilslutte os forslaget.

**Tommy Dinesen (SF):**

Lad mig starte med at sige tak til ordførerne, og jeg er sådan set lidt forbavset i hvert fald over de borgerlige ordførere, for hvor er liberalismen henne? Hvor er dette med, at man skal konkurrere? Altså jeg opfatter det sådan, at der er nogle, der godt må konkurrere, og nogle, der ikke må.

Ministerens tale var meget pæn, og jeg føler, at der ligesom lå i den, at man godt vil være med til at se på nogle af disse ting, når den nye rammeaftale skal laves, men ikke før. Jeg opfattede det positivt, men må nok sige, og det er selvfølgelig også nogle meldinger, der kom ud af debatten, at man skal se fremad og mod nye muligheder. Jeg får sådan et mærkeligt forhold til EF – sådan en ambivalent holdning, som vi siger som matroser – nemlig at en gang imellem kommer der noget godt dernedefra; og noget af det, der er betydelig bedre end det, vi laver i Danmark, er bl.a. nogle af deres trafik. Det står helt klart, at der altså nu skal væ-

[Tommy Dinesen]

re nogle vandtætte skotter til godsdivisionen, som hr. Bilgrav-Nielsen var inde på. Det ligger i forslaget, at det er op til DSB, om man ville lave det. Dette forslag er netop blevet fremsat, fordi jeg i Radioavisen sammen med hr. Helge Sander sagde noget om disse ting, og det forpligter selvfølgelig.

Jeg kan da se masser af decentralisme i det, og jeg kan da også godt se konkurrencen. Hvorfor skal DSB ikke have lov til at have konkurrencen?

Selvfølgelig er der nogle områder, hvor de ikke kan konkurrere, fordi de udfører en samfundsmæssig opgave, og det skal de også, det er derfor, at de får 1,1 mia. kr. om året netop til persondelen inden for DSB, der da er meget vigtig.

Så kommer alle de andre ting. Det har forbavset mig meget, at finansministeren siger nej til, at DSB kan låne penge i Skibskreditfonden. Hvorfor kan de ikke få lov til det, når deres konkurrenter kan? Selv udenlandske konkurrenter kan, og som der vistnok står i forslaget, er der 4 mia. kr. Hvorfor skal DSB ikke have lov til det nu, hvor der virkelig sker noget i Østersøen, hvor DSB virkelig har nogle muligheder for at lave noget på dette område? Jamen det er da åbenlyst!

Hvorfor er der indtil nu ikke sket noget med hensyn til Difko på Kattagatruerne? Man har allerede i loven om Storebæltsbyggeriet skrevet, at der skal være et samarbejde deroppe, men der er stadig væk ikke sket noget. Der er noget med nogle fremtidige katamaranskibe og sådan noget, men ellers er der da ikke noget samarbejde, og det er i hvert fald spild, synes vi i SF.

Det er det samme som med A. P. Møller. Det kan måske forbavse nogle, men A. P. Møller er et af de største firmaer på godssektoren, der findes i hele verden. De har over 100.000 containere og en fantastisk knowhow, og når nu EF om nogle år siger, at skinnerne er fri, så alle kan leje sig ind, så er det da vigtigt, at DSB har prøvet sammen med vognmændene og sammen med A. P. Møller at gå ind, ligesom de gør f.eks. i Amerika, hvor de kører fra coast til coast med deres egne lokomotiver osv., og det vil være en fordel, at det er DSB, altså staten, som skal forhandle f.eks. med Deutsche Bundesbahn, for de er anerkendt mange steder.

Jeg opfattede hr. Helge Mortensen på den måde, at hr. Helge Mortensen er enig i, at der skal ske noget a la det, som forslaget her beskriver. Jeg er så til gengæld ikke så begejstret for den rammeaftale, der ligger. Jeg mener, at de 1.700 mennesker, der er blevet fyret inden for DSB, ærlig talt gør det meget svært at elske DSB for øjeblikket. Det er sådan, at togene lige pludselig stopper på skinnerne og ikke vil videre.

Der er sket noget i DSB, og dette kunne måske være medvirkende til, at DSB kom mere op på dupperne, for hvis man skal have en ordentlig kollektiv trafik, skal den være up to date, ellers kan man se, hvordan det er gået i England; dér har de kørt både den private og den kollektive trafik helt ned.

Hr. Helge Sander var inde på, at det er nye selskaber og andre muligheder. Vi har været oppe og se på de nye hurtigtog i Oslo og kørte med dem til Stockholm, og vi ved, at DSB godt vil lave noget med Norge og Sverige, altså at de tre statsbaner går sammen for at lave nogle hurtigtog til f.eks. Hamburg. Det er da noget af det, der i allerhøjeste grad er behov for, og det er ikke min opfattelse, at man skal vente. Jeg tror, at vi skal være hurtigt ude, hvis DSB skal have mulighed for at gøre sig i fremtiden.

Hr. Ernst B. Schmidt kunne heller ikke forstå det her og synes, at det med konkurrencen er noget værre noget.

Så skal der være fuld frihed under ansvar. Jamen hvis man på dette område kun vil have den helt store konkurrence, kan man da godt gøre det. Som jeg sagde før, har man gjort det i England, hvor det hele rent ud sagt er kørt af sporet. Der er nemlig en meget dårlig kollektiv trafik i England, og så er der så mange biler på vejene, at man heller ikke kan komme frem dér. Derfor var jeg meget glad for de ting, som hr. Bilgrav-Nielsen sagde, og som vi altid har været enige om på trafikområdet. Jeg er meget enig i, at der bør laves et forslag om trafikforskningsråd her i landet. DSB er selvfølgelig en del af hele trafikken, men det, der altså virkelig er behov for, er en landstrafikplan, således at vi er fri for det, vi ser for øjeblikket, nemlig at borgmestrene i de forskellige amtskommuner efterhånden har fundet ud af, at jo flere amtsborgmestre eller borgmestre, de kan komme med i Trafikudvalget, desto mere berettigede er de til at få en masse veje.



[Tommy Dinesen]

Jeg synes, det er fantastisk at kunne konstatere, at de fleste borgmestre i dette land absolut tror, at det er motorveje, der giver vækst til deres områder. Desværre er der ikke nogen af dem, der har sagt, at de godt ville have, at der blev elektrificeret, eller at de fik dobbeltspor eller nogle bedre jernbaner. Når man siger det til dem i udvalget, siger de, at det vil de også godt have, men det andet, altså den kollektive trafik, burde i hvert fald for dem, der ligger til venstre for midten, være det, de bad udvalget om at gøre noget ved.

Jeg opfatter den debat, som jeg sådan set naturligtvis har været glad for, som et fingerpeg om, at når rammeaftalen skal laves om, og når der kommer nogle planer fra ministeren, vil i hvert fald et flertal i Folketinget sørge for, at der inden ret længe kommer til at ske nogle andre ting i DSB.

**Trafikministeren (Ikast):**

Jeg skal ikke forlænge debatten, men jeg vil alligevel tillade mig at sige om aftalen i EF af 20. juni og hele oplægget til international jernbanetrafik, at det var Danmark, Tyskland, Holland og Belgien, der fandt sammen og tog den meget lange debat og fortsatte med at få den sat sammen til den første reelle jernbaneaftale af international karakter, der er lavet. Derfor er jeg glad for, at den fik den modtagelse i Folketinget, som den fik, da folketingsmedlemmerne først fik den læst. Jeg beklager, at hele forhandlingen foregik på fransk, og da der var tolkningsproblemer i EF på grund af strejke, gik der nogen tid, og jeg er ked af, at man måtte vente i godt 2½ måned, inden man kunne se, hvad det egentlig var, vi havde aftalt, men jeg er glad for, at den nu er kommet på dansk og har fået den modtagelse, den har fået.

(Kort bemærkning).

**Helge Sander (V):**

Hr. Tommy Dinesen nævnte, at han ikke rigtig kunne forstå, at nogle måtte konkurrere og andre ikke måtte. Alle må gerne konkurrere, men problemet og også forskellen i udlægning af teksten, når vi kommer lidt dybere ned i den i forhold til det, vi tidligere begge to er blevet citeret for, er, at vi bliver betænkelige, når offentlige midler tager del i konkurrencen. Som jeg spurgte hr. Helge Mortensen om tidligere i

debatten: Hvor skal pengene hentes i det øjeblik, hvor det går dårligt? Det er rigtigt, at vi her opererer med store tal, 1,2 mia. kr., og formålet med disse penge er klart nok, men det er ikke sikkert, at den ramme holder, hvis man begynder at investere til højre og venstre og det ikke går helt, som man håbede på det tidspunkt, man foretog investeringerne.

Om EF og trafik: Vi støtter alt det, som kan føres frem med jernbane, for det føler vi der er et stort behov for, men vi må bare fastslå som en kendsgerning, at mindre end 10 pct. klares med jernbanen, og uanset hvor mange krumspring vi end gør, får vi aldrig personbefordringen og godstransporten op på de høje procenttal, som hr. Tommy Dinesen og jeg også meget gerne vil, hvis der er lige vilkår for bane og vej.

Men det ændrer ikke ved, at jeg synes, at vi i så stor udstrækning som muligt skal forsøge at fremme jernbanen, også elektrificeringen og dobbeltspor, og hvad ved jeg, men hr. Tommy Dinesen må bare ikke undre sig over, at det, man hører om i øjeblikket, er vejene, for det første fordi det p.t. er aktuelt, og for det andet fordi de områder, der har problemet med transporten, også godt ved, at 1/10 af trafikken går ad vejen og kun 1/10 på bane.

For at stoppe de korte bemærkninger gik jeg ikke op igen før, men til hr. Helge Mortensen må jeg sige, at jeg fastholder de ting, jeg nævnte både med hensyn til hybridnettet og til postbilerne. Jeg siger ikke, der direkte er sket noget, der er forkert i henhold til loven og teksten i de forskellige retningslinjer, man har at drive disse ting efter, jeg siger bare, at det er konkurrenceforvridende, og det vil jeg fastholde.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Jamen jeg har da ikke noget imod at rose ministeren for de ting, der er lavet på disse områder. Jeg synes, ministeren skal høre efter, når han for en gangs skyld bliver rost. Jeg var ved at rose ministeren, og det synes jeg næsten at ministeren skulle have lov til at overvære. Når der er et stort flertal i Folketinget for, at der skal elektrificeres osv. til Hamburg, synes vi naturligvis, det er udmærket, at trafikministeren har gjort en god indsats; ingen tvivl om det.

[Tommy Dinesen]

Hr. Helge Sander var inde på, at der er noget, der skal subsidieres. Jeg tror, persontrafikken skal subsidieres, men det er rigtigt, som hr. Bilgrav-Nielsen sagde, at hvis man tager godstrafikken ud og lader den køre af sig selv, kunne man se, om den kan konkurrere med lastbilerne. Vi synes, at det er helt forkert, at man investerer i alle de lovede veje, som man gør i hele Jylland, frem for at gå den anden vej, og det er også derfor, vi er imod de faste forbindelsers vejdele, men vi må konstatere, at det er dem, der nyder fremme lige for øjeblikket. Det er de modsatte meldinger, der er.

Da hr. J. K. Hansen og jeg deltog i et møde for et års tid eller to siden i Bruxelles, kunne vi se, at EF-politikerne – og det forbavsede mig, når man går i den lille andegård i Danmark – mange gange var betydelig mere på dupperne, vidste, hvad der var galt, og havde en helt anden form for trafikpolitik, og det har de selvfølgelig på baggrund af nogle dårligere erfaringer. Men de var i hvert fald meget mere fremme, end vi var, næsten uanset hvilke politiske partier de kom fra.

At der kun er 10 pct. af godset, der kommer på skinner, hænger også sammen med, at man giver vejene og lastbilerne nogle fantastiske fordele ved at gøre vejene større og bredere og subsidiere lastbiltrafikken med billig dieselolie osv.

(Kort bemærkning).

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Jeg havde håbet, at ministeren ville svare på mit spørgsmål om, hvornår ministeren agtede at leve op til den forpligtelse, han har pålagt sig selv og stillet Folketinget i udsigt, nemlig at han inden udgangen af dette år ville give en redegørelse for, hvor langt regeringen er nået med opfølgningen af sin transporthandlingsplan. Jeg håber at få et svar, for transporthandlingsplanen er i et helt andet mål et bredt oplæg til en fremtidig dansk transportpolitik, som tager hensyn til energiforbruget, til miljø, til ordentlig betjening af alle landsdele i Danmark og til en overføring af trafik fra de miljøbelastende trafikformer til mindre miljøbelastende trafikformer, en overføring af trafik, som hr. Helge Sander taler smukt om, men ikke gør noget ved.

Man kan ikke klare problemet med den kollektive trafik ved beklagende at henvise til, at

den kun udgør 10 pct. Hvilke forslag er der om at få den til at udgøre mere end 10 pct.? Er hr. Helge Sander enig i de udspil, der er kommet fra EF-Kommissionen, især i den rapport, som EF-Kommissionen har bestilt hos en række eksperter, bl.a. hr. Nils Wilhjelm, hvoraf det klart fremgår, at tiden nu er inde til, at privatbilismen, det være sig såvel persontransport som godstransport, må til at betale den pris, som privatbilismen koster de enkelte samfund, dvs. betale for, hvad det koster at bygge infrastrukturen op, og hvad det koster, at man tillader sig den flothed at køre rundt med kun 40 pct. udnyttet tonnage? Det er situationen i dag. Det kan ikke fortsætte, siger man i EF. I Danmark taler vi stadig stort set kun om at bygge flere motorveje, dvs. vi negligerer EF's henstillinger. Det må hr. Helge Sander forholde sig konkret til.

(Kort bemærkning).

**Helge Sander (V):**

Uden på nogen måde at være hylker eller andet tror jeg roligt, jeg kan sige, at jeg er en af de mest positive DSB-folk fra Venstre. Det håber jeg også kommer til udtryk, når netop vi, der er tilbage i salen på dette tidspunkt, gang på gang mødes i DSB's jernbaneråd. Men det ændrer ikke ved, at jeg har et nøgternt forhold til den kendsgerning, at 10 af vores trafik foregår på vejene, 1/10 på bane, og det er ikke noget, vi kan ændre med et snuptag eller foretage den store ændring af ved at skyde nogle milliarder ind i det her og nu, hvis det er det, hr. Bilgrav-Nielsen vil have mig til at sige, for sandheden er, at i dag får Vejdirektoratet og vejene mindre end 1 mia. kr. og DSB 1,2 mia. kr.

Så kan man sige, at der er en masse ting i amter og kommuner, frynser osv., men vi har fire forskellige afgiftsformer inden for bilismen, der bidrager med næsten 20 mia. kr. til statskassen, så det regnestykke, som hr. Bilgrav-Nielsen forsøgte at lave her fra talerstolen for et øjeblik siden, er ganske skævt.

I forbindelse med EF synes jeg ministeren på glimrende vis i sit svar til hr. Tommy Dinesen redegjorde for, at regeringen var positiv, og at vi deltager i de debatter og forhandlinger, der er, fordi vi af de miljømæssige grunde, som hr. Bilgrav-Nielsen har i bagehovedet, gerne ser, at der overflyttes en del af trafikken til jernbanen, men vi kan bare ikke begynde at

[Helge Sander]

gøre os nogle helt urealistiske forestillinger om, hvordan vi kommer videre, og jeg minder lige om de milliarder af kroner, jeg nævnte, for de skal med i billedet.

(Kort bemærkning).

**Helge Mortensen (S):**

I forhold til de overordnede toner, der har været fremme om, at man kan flytte alt gods over på jernbanen, mener jeg nu, at hr. Helge Sander har fat i den mere rigtige ende. Det siges, som om alt vejbyggeri er færdigt, så der nu kun er jernbanen. Det er ikke muligt at lave en rationel transport overalt i dette land med jernbaner. Transportstrukturen vil skifte, sådan at lastbilerne vil komme til at køre kortere og kortere og formentlig vil komme til at køre til jernbanen med godset, og det forudsætter nu, at der er nogle veje at køre på. Så jeg synes, at billedet af transportområdet ser mere nuanceret ud, end at man bare kan sige jernbaner og ingen veje.

(Kort bemærkning).

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Hr. Helge Mortensen må have søgt meget efter det synspunkt og det standpunkt, hvis det skulle have været indeholdt i mit indlæg. Jeg forsøgte at sige, at der ligger et udspil fra EF, som i korte træk siger, at det ikke går, hvis vi bliver ved med at favorisere vejtrafikken og lufttrafikken; det er nødvendigt, at vi kraftigt og radikalt lægger om til fordel for kollektiv trafik og søtransport. Er Socialdemokratiet og Venstre uenig i det hovedsynspunkt?

Jeg ved godt, at der også i årene fremover vil komme vækst i biltrafikken, men skal den imødekommes ved, at vi bare bygger motorveje? Vil man være med til den omlægning af trafikken, som EF anbefaler? Eller vil Danmark med partier i spidsen, som ellers mener, at de er de mest pro EF – Venstre især – vende sig imod det udspil, som her er kommet, og som man nægter at sætte på dagsordenen i Danmark? Hr. Helge Mortensens indlæg fortalte os faktisk også, at Socialdemokratiet ikke ønsker at få en reel debat om det.

Hr. Helge Mortensen ved godt, at der er ingen, der forestiller sig at overflytte al trafik fra vej til jernbane. Det er noget underlødigt sludder, hr. Helge Mortensen fører frem i debatten, når han ved, at det, vi kæmper imod i øjeblik-

ket trafikalt, er, at vejene bliver ved med at få fyldt på. Det kan være, Socialdemokratiet har indtaget dette superborgerlige standpunkt til fordel for bilismen, men det skulle da undre mig.

**Anden næstformand (Ivar Hansen):**

Hr. Bilgrav-Nielsen efterlyste på et tidspunkt en transporthandlingsplan, men jeg må gøre opmærksom på, at det er et forslag til folketingsbeslutning om større frihed for DSB, vi diskuterer i denne omgang.

(Kort bemærkning).

**Helge Mortensen (S):**

Jeg er ikke uenig i dette hr. Bilgrav-Nielsens overordnede synspunkt, som hr. Bilgrav-Nielsen ganske rigtigt siger han henter fra EF, men debatten havde fra hr. Bilgrav-Nielsens side alene karakter af en modstand imod veje, der blev suppleret af hr. Tommy Dinesen, og da fandt jeg anledning til at sige, at man i hvert fald må se overordnet på det.

Jeg er enig i, at vi i fremtiden skal foretage en langt stærkere investering i den kollektive trafik, end vi har gjort tidligere, og at det skal dæmpe investeringerne på vejsiden, men det er ikke ensbetydende med, at man repræsenterer et synspunkt, hvor man overklistrer Jylland med asfalt.

(Kort bemærkning).

**Helge Sander (V):**

EF ønsker i højere grad at omlægge trafikken til bane og ad søvejen. Det ønske kan Venstre udmærket tilslutte sig, hvis det er et tilbud, men det er altså ikke nok, at hverken EF, regeringen eller Det Radikale Venstre blot indsætter dobbelt så mange tog til person- og godstrafik og dobbelt så mange færges og alt muligt andet. Hvis diskussionen derfor skal drejes over i den retning, som jeg selvfølgelig godt ved nødvendigvis er lidt simplificeret i en sådan debat og på dette tidspunkt af dagen, skal vi til at se på, hvor stor udnyttelsesgraden af den offentlige transport, vi allerede har i dag, er på de områder, som hr. Bilgrav-Nielsen nævnte.

Det er ikke helt så enkelt, for det er klart, at hvis vi havde et tilbud, der omfattede alle former, ville vi meget gerne være med til at befordre en øget transport ad de kanaler, som hr.

[Hølge Sander]

Bilgrav-Nielsen først og fremmest af hensyn til miljøet ønsker.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

**Anden næstformand (Ivar Hansen):**

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

### Meddelelser fra formanden:

**Anden næstformand (Ivar Hansen):**

Der er ikke mere på dagsordenen.

Skatteministeren (Fogh Rasmussen) har meddelt mig, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om ophævelse af lov om arbejdsmarkedsbidrag og om ændring af merværdiafgiftsloven (momsloven). (Tillægsmoms på 3 pct.).*

(Lovforslag nr. L 123).

*Forslag til lov om ændring af lov om lønsumsavgift for virksomheder inden for den finansielle sektor.*

(Lovforslag nr. L 124).

*Forslag til lov om godtgørelse vedrørende erhvervsvirksomheders udgifter til administration af skatter og afgifter.*

(Lovforslag nr. L 125).

### Skriftlig fremsættelse af forslag:

**Skatteministeren (Fogh Rasmussen):**

Jeg skal herved tillade mig at fremsætte:

*Forslag til lov om ophævelse af lov om arbejdsmarkedsbidrag og om ændring af merværdiafgiftsloven (momsloven). (Tillægsmoms på 3 pct.).*

(Lovforslag nr. L 123).

*Forslag til lov om ændring af lov om lønsumsavgift for virksomheder inden for den finansielle sektor.*

(Lovforslag nr. L 124).

*Forslag til lov om godtgørelse vedrørende erhvervsvirksomheders udgifter til administration af skatter og afgifter.*

(Lovforslag nr. L 125).

Forslagene vil samlet virke samfundsøkonomisk neutralt. Forslagene ændrer hverken skattetrykket eller forbrugerpriserne.

Ved lovforslagene foreslås de forskellige dele af arbejdsmarkedsbidraget afløst af en tillægsmoms på 3 pct., en ændring af lønsumsafgiftslovens afgiftsområde og en godtgørelsesordning for selvstændiges administration af skatter og afgifter.

Arbejdsmarkedsbidraget var en del af omlægningen af arbejdsgiverafgifterne omkring årsskiftet 1987-88. Ved omlægningen blev arbejdsgiverne aflastet for en række afgifter og udgifter, der afhang af beskæftigelsen. Samlet blev arbejdsgivernes lønomkostninger reduceret med 5 pct. Denne konkurrenceevneforbedring var en afgørende forudsætning for lønsnigen af Danmarks økonomiske balanceproblemer.

Til delvis finansiering af de ophævede afgifter og udgifter blev der indført et arbejdsmarkedsbidrag. Det nye arbejdsmarkedsbidrag udgjorde 2,5 pct. af virksomhedernes momsgrundlag eller et lignende grundlag. Det nye bidrag havde på de væsentligste punkter samme økonomiske virkninger som en moms. Arbejdsmarkedsbidraget nødvendiggjorde, at virksomhederne omkalkulerede deres priser eksklusive moms, hvorved virksomhederne samtidig ville tage hensyn til de modgående prisvirkninger af ophævelsen af arbejdsgiverafgifterne. Der blev således opnået bedre tidsmæssig overensstemmelse mellem de prisforhøjende virkninger af arbejdsmarkedsbidraget og de prissænkende virkninger af faldet i lønomkostningerne, der erfaringsmæssigt slår igennem i priserne med en vis forsinkelse.

De forhold, der talte imod at finansiere omlægningen ved en momsforhøjelse i 1988, gør sig ikke længere gældende. Virksomhederne har nu erfaret, at arbejdsmarkedsbidraget i praksis har de samme økonomiske virkninger som en moms. Arbejdsmarkedsbidraget vil derfor nu kunne afløses af en tillægsmoms uden konsekvenser for forbrugerpriserne.