

[Holmberg.]

dighed betales af borgerne selv, så betydningen af, om vi skattefinansierer eller lånefinansierer, har været en del overdrevet. Men når det er sagt, vil jeg tilføje, at det nok er helt sikkert, at det trods alt er en forudsætning for planernes realisation, at de nødvendige investeringer både til lufthavnen og til en Store-Bæltsbro skaffes ad andre veje end gennem skattefinansiering. Og når det først ligger i faste rammer, hvem der skal bygge og hvornår, så er det nok også sandsynligt, at der kan lånes penge ad kanaler, ad hvilke de ellers ikke har kunnet tilføres det danske samfund. Jeg mener, det vil være rigtigt til de større projekter at få lån i udlandet; jeg mener, det er ret sikkert, at vi på den måde kan få penge på bedre vilkår end ellers; at den danske stat så sikkert kommer ind i billedet som garant gør jo i og for sig ingenting.

Jeg mener altså, at vi ret hurtigt skal tage bestemmelse om en lufthavn på Saltholm, og jeg finder også, at en Store-Bæltsbro skal have høj prioritet på de store anlægsprogrammer. Men i den forbindelse — det er lige kort blevet strejft i dag — vil jeg alligevel gøre nogle enkelte bemærkninger om, hvorvidt den bro, som vi altså forventer kommer, skal være afgiftsfri eller der skal betales broafgift. Jeg regner egentlig med lånoptagelse i udlandet, og de, der skal låne os penge, får jo sikkerhed for betalingen på anden måde, så jeg tænker nok, det er ret ligegyldigt for dem. Men i Danmark er der egentlig tradition for, at vi ikke skal betale for benyttelsen af en bro bortset fra den enøre, som i sin tid blev betalt for kørsel over Lille-Bæltsbroen. Der er for mig overhovedet ingen tvivl om, at hvis vi vælger at gøre broen afgiftsfri, opnår vi de største samfundsmæssige fordele; disse fordele er af Store-Bæltsudvalget opgjort til meget store beløb: ca. 4 milliarder kr. over en 20-årig periode. Så har jeg endvidere set, at det fra højt sted er blevet udtalt, at hvis broen blev afgiftsfri, ville det betyde en dybtgående forvridning af trafikstrukturen på den måde, at så ville DSB glide ud af billedet. Det tror jeg ikke på, men jeg mener i øvrigt heller ikke, at vi skal lade bropenge indgå i drøftelserne for banebeskyttelsens skyld. Men kommer der alligevel en broafgift — og det har jeg indtryk af at der

er overvejende stemning for — så mener jeg, at det skal være til takster, der ligger langt under de nuværende færgetakster; endvidere skulle det også være en selvfølge, at en eventuel broafgift blev ens for baner og biler.

Der er argumenter for og imod, og dem skal vi jo drøfte, men at der er store statsfinansielle hensyn at tage ved så store investeringer, ved jo alle, og at der er store erhvervsøkonomiske hensyn er også sikkert, men der er også det nationale hensyn: hvilken indflydelse skal Hamburg fremover have. Spørgsmålet om en afgiftsfri bro eller en bro med afgift og i så fald afgiftens størrelse vil jeg tro spiller en meget stor rolle her.

Jeg har altså ikke hermed taget stilling til dette spørgsmål, men jeg mener, det er rimeligt, at det bliver drøftet, når vi har de større ting til behandling. Jeg mener ikke, folketinget kan klare frisag ved at sige, at vi ønsker at bygge broen, uden at vi også drøfter afgiftspolitikken, for det er jo en væsentlig ting i diskussionen.

Så var ministeren i sin redegørelse inde på, hvordan man skulle gøre Danmarks største vognmandsforretning, DSB, mere rentabel, og det er jeg helt overbevist om har været de skiftende trafikministres hovedpine. Der er i og for sig ingen, der indtil nu rigtig har kunnet klare det, og jeg ønsker den nuværende minister alt muligt held dertil.

Ministeren nævnte containertransportsystemet, og at Danmark skal følge med på dette område, og heri er jeg ganske enig med ministeren. Vi ved, at det koster penge i alt fald i første omgang, og jeg vil spørge ministeren, om det er meningen, der skal ekstra bevillinger hertil, eller DSB skal tage det over sin løbende konto på samme måde som anden rationalisering. Jeg mener altså, det er rigtigt, at det bliver forsøgt, men jeg vil alligevel gøre opmærksom på, at hovedparten af containertransporten faktisk i øjeblikket er bil-skib-transporter, og her er fordelen ganske åbenbar med hensyn til tid og arbejdsløn. Men at der er mange transporter herhjemme, der ikke egner sig til containere, ved jo enhver; jeg kan nævne jord, grus, sten- og bygningsmaterialer, kreaturer og fragtmændsgods. Det er ikke for at sige, at vi ikke skal forsøge det — jeg