

[Støhr Johansen.]

stået det rigtigt, ment, at disse anlæg skulle finansieres gennem udenlandske lån, og at staten skulle stå som bygherre, ligesom den skulle eje og administrere disse store trafikale anlæg. Det må betragtes som en selvfølge, at det ikke vil være muligt at gennemføre disse arbejder uden udenlandsk lånoptagning, men derfor behøver det ikke at være staten, der bygger og finansierer dem. Jeg lægger ikke skjul på, at jeg gerne havde set, men det lykkedes ikke, at man ved principbeslutningen om Saltholm havde fastslået, at lufthavnen skulle bygges og finansieres af private kræfter, f. eks. de store luftfartsselskaber. Det betød ikke, at kommuner og stat ikke også kunne være med, men det skulle være en selvstændig økonomisk enhed, der kunne optage lån, og hvis overskud, når en rimelig forrentning var taget i betragtning, gik til den udbygning og udvidelse af lufthavnen, som man jo ved vil komme på grund af den stadig stigende trafik.

På samme måde er jeg endnu mere overbevist om, at en Storebæltsforbindelse lettest vil kunne gennemføres, såfremt man lader et privat selskab bygge og finansiere broen. Der er jo allerede dannet et sådant selskab, og jeg er ikke i tvivl om, at det vil være i stand til at løse opgaven på mindst en lige så god måde som staten. Trafikministeren udtrykker her nogen ængstelse for, at kontrollen i det private selskab ikke skulle kunne gennemføres effektivt nok, og at den, hvis den kunne gennemføres, ville kræve en meget stor administration. Jeg tvivler meget på denne argumentation, idet man så måtte sige, at alt, hvad private virksomheder har med at gøre, vil være behæftet med disse svagheder, som et statsligt byggeri ikke ville have. Denne argumentation må jeg absolut afvise. Jeg tror endda ud fra mit kendskab til produktionsforhold, at et privat ledet selskab, både hvad effektivitet, kontrol og styring angår, er væsentlig bedre egnet end statsadministrerede virksomheder, som har en mere omstændelig beslutningsproces, så også af den grund vil jeg foretrække en privatfinansieret Storebæltsforbindelse.

Et meget væsentligt problem, som mit parti har beskæftiget sig med, er spørgsmålet om taksterne. Selvfølgelig er der mange,

der kunne ønske, at der ingen afgifter skulle erlægges, når man skulle benytte f. eks. en Storebæltsbro. Man henviser til, at man har så store motor- og benzinafgifter her i landet, og derfor skal staten betale uden afgifter. Det er et synspunkt, som særlig stærkt kommer frem fra Foreningen af Danske Motorejere. Selv om det kan lyde meget tiltrækkende, vil jeg dog ikke tro, at vi med den økonomiske situation, vi befinder os i, kan undgå en afgift. Jeg er derfor helt enig med trafikministeren, når han siger, at disse anlæg skal afgiftsbelægges, men spørgsmålet er naturligvis, hvor store disse afgifter skal være. Ministeren har benyttet det udtryk, at der her kan skabes et betydeligt nyt indtægtsgrundlag uden for de traditionelle skatter og afgifter, og denne bemærkning gør mig noget betænkelig, idet jeg ikke mener, at persontrafikken, for slet ikke at tale om erhvervstrafikken, skal belastes med takster, der ligger ud over en rimelig forrentning og afskrivning, som vel må finde sted over 20-25 år, hvortil kommer den naturlige udgift til vedligeholdelse og personale. At man herudover skulle indføre en indirekte beskatning af trafikken, som ikke mindst for automobiltrafikkens vedkommende vil virke meget hårdt, kan jeg ikke tilslutte mig, og jeg vil meget kraftigt advare imod dette og ville egentlig gerne fra ministeren have et svar på dette spørgsmål.

Hvis man fastsætter taksterne efter den formel, jeg her har nævnt, vil jeg tro, at den „toldmur“, som en sønderjysk erhvervsmand har kaldt de nuværende færgetakster, vil forsvinde. Jeg forstod på hr. Horn, at han kunne ikke lide dette udtryk. Om man skulle kalde det noget andet, ville man vel ikke kalde det for et jerntæppe, men man kan måske kalde det for et taksttæppe, som eksisterer mellem landsdelene. Lidt om snakken er der nu. Jeg har derfor med glæde set, at det af nogle af de berøgnere, ministeren har fremsendt til trafikudvalget med nogle prognoser for benyttelsesafgifterne, fremgår, at de nødvendige afgifter for en enkelttur med en personbil med én passager vil blive så lave som omkring 8 kr. 21 øre i 1975 ved at benytte en kombineret vej- og jernbanebro. Dertil kommer naturligvis trafikantens udgifter til benzin ved kørsel over den faste vejforbindelse, som var beregnet for 7 kr. 20 øre for personbiler og 11 kr. for