

[Ministeren for forureningsbekæmpelse.]

DSBs program. Jeg tror derfor ikke, at man umiddelbart fremmer den kollektive trafik eller forureningsbekæmpelsen ved at holde DSBs priser ude af trit med den almindelige prisudvikling i samfundet. De løn- og prisstigninger, der ligger bag DSBs omkostningsstigninger, rammer jo også andre transportmidler, herunder den individuelle trafik, så intet taler for, at DSBs relative konkurrencestilling bliver forringet.

Det er min opfattelse, at DSBs prisniveau må fastsættes ud fra nøgtern vurdering dels af omkostningerne i DSB, dels af omkostningsniveauet i samfundet som helhed, og det er ikke min opfattelse, at dette synspunkt på nogen måde i sig selv modarbejder forureningsbekæmpelsen.

Vivike: Jeg takker ministeren for svaret, selv om jeg givetvis ikke er tilfreds med det. Ministeren var i tvivl om, hvorvidt spørgsmålet var rettet til ministeren for forureningsbekæmpelse eller til trafikministeren. Det var rettet til den første, fordi det afgørende for mig var at bekæmpe forureningen, hvilket jeg mener vi ikke gør ved at få flere og flere biler. Jeg stillede spørgsmålet til ministeren for forureningsbekæmpelse, fordi jeg regnede med, at han havde et godt forhold til trafikministeren, så de kunne snakke med hinanden og sagen kunne blive ordnet. Men ministerens svar tyder jo på, at de to ikke har så godt et forhold til hinanden, og så må vi jo se, hvad vi ellers kan gøre ved den sag i fremtiden.

Ministeren for forureningsbekæmpelse (Kampmann): Jeg kan ikke helt følge hr. Vivike i, at forholdet skulle være kommunikationsløst. Hovedpunktet i mit indlæg var, at der egentlig ikke efter de talrige undersøgelser, der har været foretaget både herhjemme og i udlandet, synes at være en klar sammenhæng mellem takstniveauet på den ene side og afvandringen fra DSB på den anden side. Vi kan jo gå så langt som til at nævne eksempler på folk, der har absolut frikort til DSB, men som alligevel bruger individuelle transportmidler. Omvendt kender vi eksempler på, at taksterne i DSB gennem årene er blevet sat i vejret, uden

at det har medført nogen tilsvarende afvandring.

Kort og godt er efterspørgslen relativt uelastisk, og det viser sig ofte, at når man sætter prisen op med de her nævnte procenter, ja, så vokser omsætningen faktisk også med de procenter, fordi der ikke finder nogen væsentlig afvandring sted. Det er andre faktorer — jeg var inde på det: hyppigheden, dækningsgraden, komforten og servicen — der er nok så afgørende. Derfor er der i og for sig ikke nogen grund til at udtrykke, at det kan virke svækkende på forureningsbekæmpelsen, at man sætter taksten i vejret. Det var kun rigtigt under den forudsætning, at et flertal af dem, der i dag lader sig transportere med kollektive trafikmidler, herefter skulle gå over til individuelle trafikmidler, og der er intet i den tidligere udvikling, der tyder på, at det er rigtigt.

Hermed sluttede spørgsmålet, og spørgetiden var dermed til ende.

Formanden: Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 8. september, kl. 10 med følgende dagsorden:

1) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om Danmarks tiltrædelse af De europæiske Fællesskaber.

2) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om folkeafstemning vedrørende forslag til lov om Danmarks tiltrædelse af De europæiske Fællesskaber.

3) *Anden (sidste) behandling af:*

Forslag til folketingsbeslutning om ændring af forretningsorden for folketinget.

Mødet hævet kl. 14.22.