

[Glensgård]

holdet er belyst i tabel 63 i publikationen »Vejtransport i tal og tekst«, hvoraf det fremgår, at den samlede lasteevne for bilområdet i 1975-76 var 637.000 t og for banernes vedkommende 246.000 t. Det vil altså sige, at biltransportens andel af godstransportarbejdet er langt bedre udnyttet end DSBs andel.

Vi skal også nødvendigvis se på de omkostninger, som bilandelen er belagt med. Et lastvognstog på 38 t i dag er efterhånden oppe på en afgift til staten på 35.000-40.000 kr. om året. Den samlede motorbeskatning indbragte i 1976-77 8,9 mia kr., svarende til 23,7 pct. af de indirekte skatter. Det kan også til sammenligning nævnes, at de 8,9 mia kr. var det samme, som vi fik ind på afgifterne for tobak, spiritus, vin, øl, chokolade, sukker, mineralvand, parfume, toiletartikler og kaffe og på toldafgifter. Alle disse afgifter totalt giver det samme provenu som motorskatterne alene. Motorbeskatningen udgjorde således næsten $\frac{1}{4}$ af de indirekte skatter.

Fremskridtspartiet vil ikke indføre det cigarkassesystem, som skatte- og afgiftsministeren har lagt op til, og vi vil derfor heller ikke hævde, at motorbeskatningen kun skal dække nøjagtigt det beløb, der bruges til vejområdet. Det udgjorde i øvrigt ca. 3 mia kr. de sidste år, og der er ikke tegn på, at det ændres meget i tiden fremover.

Når jeg har taget de tal med her, er det udelukkende for at belyse, at der er tale om, at vognmandserhvervet altså ikke får nogen særstilling i skattemæssig henseende. Alle disse taloplysninger skal naturligvis ses i sammenhæng med det driftsunderskud, som DSBs regnskaber udviser. Det skatteyderbetalte tilskud til DSBs drift udgør efterhånden mere end 1 mia kr. pr. år og medfører således en konkurrenceforvridning mellem DSB på den ene side og de private vognmænd og de private færgerederier på den anden.

Man skal nemlig huske, at ud over at DSB har den store fordel med det store tilskud, har DSB en lav forrentning af anlægskapitalen og desuden helt urealistisk lave afskrivninger, hvilket statsrevisorerne i øvrigt har påvist i en af deres betænkninger.

DSBs generaldirektør, Povl Hjelt, har ved flere lejligheder udtalt, at der er overkapacitet på Kattegatruterne. Det er så ganske afgjort afhængigt af den takstpolitik, som DSB fører. Men ser vi helt bort fra den kendsgerning, må spørgsmålet naturligvis være: hvis

der er overkapacitet på Kattegatruterne, hvorfor ofrede DSB så flere millioner kroner på at få ændret hurtigruten Århus-Kalundborg med nye personvognshængedæk? Det hænger forhåbentlig ikke sådan sammen, at DSB rent faktisk har ønsket den situation, vi i dag er havnet i. Trafiktallene på Kattegatruterne for årene 1966-76 viser for øvrigt ikke den store afvigelse.

Generaldirektør Povl Hjelt har flere gange udtalt, at prognoserne for biltrafikken ikke holdt stik efter oliekrisen, og at han på denne baggrund finder det ønskeligt, at nogle ruter nedlægges.

Da eksempelvis Juelsminde-Kalundborg-ruten blev etableret, var det naturligvis som ved enhver anden forretningsmæssig investering gjort på baggrund af økonomiske beregninger og de dengang kendte overførselstal og en forventet udvikling. Det, der i dag er problemet, er, at fragtmændene og de private færgerederier skal konkurrere med et foretagende, der får det tidligere omtalte milliardtilskud på godt 1 mia kr. Derfor presses fragttaksterne så langt ned, som tilfældet er i dag, og dermed presses de private vognmænd og de private færgerederier ud i en økonomisk krise.

Debatten om færgerederierne og DSBs færgedrift vil ikke blive fair for den dag, da DSB åbner for en større offentlig indsigt i driftsforholdene.

Hvem kender i dag underskuddet på færgeruten Århus-Kalundborg? Hvis f. eks. ruten giver et underskud på 15-20 mill. kr. om året og derved kan holde taksterne så langt nede, som tilfældet er i dag, har DSB påført de private rederier en konkurrence, som de ikke kan leve med, og som er finansieret af skatteyderne.

Trafikministeren bekræftede under et samråd i folketingets trafikudvalg for et par uger siden for første gang, at DSB transporterer en vognladning gods fra København til Odense til en pris, der ligger under, hvad det ville koste at få den samme mængde gods transporteret over Store Bælt på en lastbil. Det vil altså sige, at ministeren har bekræftet, at DSB kører mere end gratis på strækningen København-Korsør og på strækningen Nyborg-Odense.

Jeg har et frisk eksempel. DSB vil levere en container på 20 fod med en lasteevne på en 12-13 t hos en virksomhed på Amager,