

[Svend Erik Hovmand]

gelsestidspunktet, totalt set var dyrere for samfundet for hver personkilometer, end den individuelle trafik er det, og at brugerprisen for de to trafikformer var helt skæv til den individuelle trafiks ugunst. Kører man kollektivt, betaler man som forbruger kun godt 1/3 af kostprisen, hvorimod man som bilist betaler godt 1/3 mere end kostprisen, når alle bilafgifterne er regnet med, og når man sætter kostprisen lig med de samfundsøkonomiske omkostninger.

Nu må man selvfølgelig tage den slags undersøgelser med alt muligt forbehold, og det gør vi selvsagt også, men vi vil ikke lukke øjnene for, at man pålægger privatbilismen meget store byrder til skade for den del af befolkningen – og det er jo klart majoriteten i befolkningen – som er afhængig af den individuelle biltransport, og dette endda uden at staten har en stigende fortjeneste herved. Lad mig nævne et par konkrete tal.

I 1979 var det samlede offentlige provenu således 11,5 mia kr. af de afgifter, som pålægges bilisterne, mens det året efter, altså i 1980, var faldet 10 pct. til ca. 10 mia kr. Vi har her i ladet Europarekord i bilafgifter med en afgiftssats på importerede biler på over 67 pct., mere end dobbelt så højt som det land, der ligger os nærmest. Samtidig har vi i meget lang tid efter starten af HT oplevet, at brugerne af den kollektive trafik har fået langt størstedelen af deres billetpris dækket ind via de offentlige kasser. Selv efter de seneste forhøjelser er det sådan, at brugerne ikke engang betaler halvdelen, men snarere kun omkring 1/3 af den reelle kostpris.

Sammenfattende må man derfor sige, at afgifterne på privatbilismen nu er blevet så høje, at den ikke kan bære mere. Det er til skade både for dem, der bruger bilerne, og for den befolkning, ikke mindst i de tyndt befolkede dele af landet, som er helt afhængig af den, til skade for staten og statens indtægter og også til skade for den beskæftigelse, som bilbranchen bidrager til.

Sammenfattende må man om den kollektive trafik sige, at den først nu er ved at nærme sig et mere realistisk niveau med hensyn til brugerpris.

Det er på den baggrund, vi fra venstres side vurderer dette forslag. Vi er altså ikke afvisende for at gå ind i en positiv diskussion om forslaget, men føler til gengæld et

stærkt behov for at blive gjort nærmere bekendt med, hvad det er, man konkret forestiller sig fra forslagsstillernes side.

Grove (KF):

Som det allerede er nævnt, er det kun et par måneder siden, vi behandlede en forespørgsel til ministeren om kollektiv trafik, og da der ikke er sket de store ting på dette område siden da, kan vi næsten sige, at det er unødvendigt at starte en diskussion igen nu.

Men jeg har forstået dette forslag som en blankocheck, de radikale vil udstede til regeringen: de må forhandle med amtsrådene, og de må lave de lovforslag, de har lyst til, så er de i hvert fald sikre på de radikales tilslutning.

Jeg vil allerede sige nu, at vi ikke har så meget tillid til regeringen, at vi vil udstede nogen som helst blankocheck. Vi vil altid diskutere kollektiv trafik, men udstede en blankocheck til regeringen vil vi ikke.

Det er vel egentlig også et spørgsmål, hvor hårdt man ensidigt skal satse på den kollektive trafik. Det er vel et spørgsmål, om det er billigere for samfundet at satse udelukkende på kollektiv trafik fremfor individuel trafik. Igennem en hårdhændet beskatning af den private bilisme har regeringen fremkaldt et øget pres på den kollektive trafik – vi ved ikke, om dette pres er reelt eller det blot er et øget pres – og dette øgede pres viser sig vel også i nogle af de tal, der har været fremme i den senere tid. Jeg vil også sætte spørgsmålstegn ved, om beregningerne er totalt rigtige, eller om det grundlag, de er regnet ud på, er fuldstændig korrekt, men som det er nævnt her, viser det i hvert fald noget om, at det ikke udelukkende er billigst for samfundet at satse på kollektiv trafik. Derfor synes jeg egentlig, det var rimeligt, at man lavede nogle flere undersøgelser i denne retning, altså at man virkelig prøvede at se, hvad der er bedst og billigst for samfundet.

Ministeren nævnede heroppefra, at i hvert fald han syntes, man tog rimeligt hensyn til de tyndt befolkede områder. Det må være, fordi ministeren aldrig har prøvet at bevæge sig med kollektiv trafik i de tyndt befolkede områder. For så ville han i hvert fald opdage, at det er meget besværligt. Det kan godt være, det er lidt billigere, men det er meget besværligt.