

## Til nr. 1034

Når virksomhedernes økonomiske situation lettes, vil der blive indbetalt meget mere på afgiftsrestancer m.v.

## Til nr. 1035

Den i ændringsforslag til § 1.1.03.44.01 forudsætte forhøjelse af toldprovenuet skal for størstedelens vedkommende videregives til EF i henhold til EF's regler.

## Til nr. 1036

Da EF tilsteder opkrævningsgebyr på 10 pct. af mertolden til EF på 120.000.000 kr., vil dette umiddelbart gavne den danske statskasse med 12 mill. kr.

## Til nr. 1037

Den umoralske holdning, den socialdemokratiske regering har taget til hele finanslovsproblematikken ved at indsætte en budgetreguleringskonto på 2 milliarder kroner, for så vidt angår afgifterne, fjernes. Det fremgår af Fremskridtspartiets øvrige ændringsforslag til § 1, hvor der efter Fremskridtspartiets opfattelse bør ske ændringer. Den budgetregulering, som den socialdemokratiske regering har tænkt sig gennemført ved indførelse af nye punktafgifter, er Fremskridtspartiet inderligt imod.

## Til nr. 1038

Driftsunderskuddet er iflg. finansloven budgetteret til kr. 1.565.600.000, hvilket svarer til ca. 30 pct. af de samlede driftsudgifter. Dette beløb skal i realiteten forhøjes med  $\frac{1}{2}$ - $\frac{3}{4}$  mia kr., idet DSB i regnskabet anvender helt urimelige og urealistiske forrentninger og afskrivninger. Nettoresultatet er udtryk for en uansvarlig og langtfra normal forretningsmæssig drift.

Allerede i finansåret 1982 vil det ved en gennemgribende rationalisering og ændrede driftsformer m.v. være muligt at bringe indtægter og udgifter i balance, når der bortses fra forrentnings- og kapitalindskuddet.

Det er vigtigt i et moderne samfund, at der ikke tilstræbes en konkurrencesituation, der forvrides med skatteyderpenge. Når DSB skal opfattes som en normal forretning og der dermed skal fremkomme en normal markedsforrentning af den kapital, der er bundet i DSB skal regnskaberne forbedres med mere end  $1\frac{1}{2}$  mia kr.. Det er imidlertid ikke muligt at nå en sådan nulpunktsituation på et enkelt finansår, når der skal tages hensyn til ikke at slå noget værdifuldt samfundsmæssigt i stykker. Ændringer af forrentningssituationen må derfor bringes i en normal situation i løbet af de kommende tre budgetår.

I overensstemmelse med ovennævnte principper nedskæres driftsudgifterne kun med 585.000.000 kr., svarende til en nedsættelse af de samlede driftsudgifter med 11,17 pct.

En gennemgribende ny takstmæssig struktur medfører uomtvisteligt, at DSB mister en del forretninger. Skal f.eks. banepakker, stykgods og vognladningsgods betales til kostpris vil det medføre, at mange private fragtruter kan tilbyde tilsvarende ydelser langt billigere, hvorfor der forventes et kraftigt fald i DSB's aktiviteter på godsområdet. Dette medfører en mandskabsreduktion. Reduktioner i mandskabet tilrettelægges på en sådan måde, at det tilstræbes, at afviklingen sker igennem normal afgang i mandskabsstyrken. Hvor dette ikke er muligt, opbevarer tjenestemænd ikke ret til ventepenge eller særpension, men det tilstræbes at tilbyde disse arbejdere arbejde indenfor DSB eller andre statsinstitutioner.

DSB's samlede distrikter nedskæres. F.eks. afvikles de af DSB overtagne bybusselskaber. DSB skal i løbet af en kortere årrække afvikle stort set samtlige busruter, og det tilstræbes desuden, at DSB afvikler egentlige fragtruter.

På investeringsområdet vil en sådan forretningspolitik medføre betydelige anlægsaktivitetsnedsættelser i forhold til budgettet. DSB's anlægsaktiviteter på godsområdet har de sidste otte år været af en betydelig størrelse, og f. eks. er hele containiseringsprogrammet gennem-