

[Arne Melchior]

om, at posttaksterne træder i kraft med de stigninger, der var ønsket af regeringen, pr. 15. januar, men således at posttaksterne er fastfrosset, altså alle dem, som Finansudvalget skal tage stilling til, for en 2-års periode.

Jeg er i dag citeret i nogle aviser for to ting. Dels at jeg fandt, at det var et lykkeligt kompromis – det mener jeg fortsat det er – dels at jeg skulle have sagt, at det var en historisk begivenhed. Det har jeg aldeles ikke sagt. Jeg sagde faktisk, at det er en posthistorisk begivenhed, og det er dog noget helt andet, når trykket på post altså lægges rigtigt.

Men det er jeg tilfreds med, og jeg kan oplyse, at så vidt jeg husker, har alle partier i Finansudvalget i dag kunnet enes om en påtegning af dette aktstykke netop gående ud på, at posttaksterne hermed er fastlåst for 2 år frem, og det tror jeg både for borgerne i almindelighed og for erhvervslivet er en ganske sund ting.

Samtidig har posten fundet frem til nogle gode nye rabatteringsordninger for taksterne inden for konkurrenceområdet, som gør, at der nu er en rimelig sandsynlighed for, at postvæsenet strammer sig an og bliver af samme kvalitet, som vi for nogle få år siden kendte det.

Må jeg også sige tak, fordi finansministeren er gået i forhandling med os om taksterne på Københavns Lufthavn.

Jeg håber også her, at der vil blive nået et kompromis, som vil medføre, at Københavns Lufthavn stadig væk er »Gateway to Europe«. Vi har ikke spor imod, at Københavns Lufthavn tjener penge, gerne mange penge, men vi har noget imod takstforhøjelser, der stiller lufthavnen konkurrencemæssigt dårligere ved at have den modsatte virkning, og det er altså det, vi skal file færdigt.

Med hensyn til Århus-Kalundborg-færgerne har jeg haft lejlighed til at give CD's melding. Jeg skal derefter gå over til en anden del af DSB's arbejde, og det drejer sig om IC 3-togene.

Jeg vil gerne bede trafikministeren og finansministeren og Folketinget i øvrigt notere sig den melding fra CD, at vi mener, at ethvert tænkeligt forsøg på at bringe IC 3-projektet lykkeligt i land skal gøres, med de konsekvenser af positiv art, det vil have ikke bare for lokalsamfundet, altså Randers og omegn, men for hele samfundet. Hele togdriftens fremtid i Danmark er afhængig af, at dette enormt vigtige jernba-

nefremskridt og teknologiske fremskridt lykkes.

Jeg mener ikke, der er noget odiøst ved genforhandlinger. Det har privatlivet, forretningslivet i den private sektor benyttet sig af i mange tilfælde. Det er ganske rimeligt. I hvert fald må den sag ikke slippe os af hænde, for det drejer sig ikke om de sidste 35 IC 3-togsæt, det kunne være alvorligt nok, men det drejer sig også om et flertal, de første 50 af dem. Hvis denne fabrik ikke får mulighed for at fortsætte, så vil en så vigtig del af den kollektive trafiks fremtid i Danmark kuldsejle, at det ikke kan være hensigtsmæssigt for staten eller for nogen borger i dette land.

Jeg skal nævne den nye skat, der har fundet indpas på finansloven ved, at posten charterafgifter er hævet fra 330 mio. kr. til 600 mio. kr., idet man altså vil gøre rabatterede rutebilletter til charterbilletter og dermed pålægge dem charterafgift.

Da denne øvelse blev igangsat, ved jeg, at det blev sagt, at det skulle være provenuneutral. Men så kom der søreme mad på bordet! Så kom der små 300 mio. kr., som man kunne sige haps til ved, at man efter min mening gennem et forkert notat fra Trafikministeriet har udlagt rabatterede ruterejser som charterrejser. Jeg mener, det er totalt uacceptabelt. Det vil blive til skade for den danske valutastilling.

Nordisk Råd har advaret på det alvorligste mod det. Sagen er indbragt for både IATA og for EF. Jeg skal ikke forudsige, hvordan det ender, men jeg mener, at også her er der kalkuleret med 270 mio. kr., som er yderst svævende, og som jeg håber aldrig vil blive realiseret – eller det begynder de jo at blive 1. januar 1990, når finansloven er vedtaget. Jeg håber faktisk, at der vil opstå et hul i statskassen her. Det må vi så dække på anden vis. Det vil være i disfavør af danske valutaindtægter og danske arbejdspladser, hvis denne nye skat, altså lanceret af skatteafskafferregeringen, går hen og bliver praksis.

Jeg har så et emne, som måske er af mindre landsdækkende betydning, men som dog er væsentligt for os. Det drejer sig om en vejstrækning, kaldet Ny Nibevej, syd for Ålborg.

Jeg er en af de forhenværende trakministre, som har givet klart bindende løfte om, at denne vej skulle laves i slutningen af 1980'erne, i anden halvdel af 1980'erne. Det stod også på pro-