

Derfor mener vi, at det, der ligger i det her med hensyn til DSB, er, at de skal have så gode vilkår som overhovedet muligt. Fremskridtspartiet er af den opfattelse, at DSB i dag har utrolig gode muligheder, og at det er ublu konkurrence over for private lastvogne, vognmænd osv. Sådan som det foregår i dag med statstilskud, er man med til at udkonkurrere lastvognene.

Derfor er der ingen tvivl for os. Vi vil ikke være med til at spytte yderligere penge i DSB. DSB har vist, at de ikke formåede at administrere de økonomiske midler. Det behøver jeg vist ikke skære ud i pap for hr. Tommy Dinesen, det tror jeg alle sammen er klar over efterhånden. Derfor vil vi ikke være med til at underbygge den slendrian yderligere. Så er det sagt.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg er da også en glad bilist, og jeg hører også til dem, der mener, at bilskatterne er for høje i dette land.

Alligevel finder jeg anledning til at anføre, at hr. Køpke Christensen nævner et misvisende tal, når han siger, at bilismen indbringer staten – jeg tror, det var noget i den retning – 30 milliarder om året. Det er et bruttotal og ikke et netttotal. At være med til at skabe bilismen, bilisterne, samfundet i sin helhed bedre vilkår på det her område, opnår man altså ikke ved at vildlede, og det er en klar vildledning at lade som om, at det er så stor en overskudsforretning for staten.

Det er rigtigt, at bilister har en stor brugeroverbetaling, men der er altså også en pris forbundet med bilismen. Jeg er sikker på, at hr. Jan Køpke Christensen er enig med mig, også hvis han ikke tager ordet.

(Kort bemærkning).

Jan Køpke Christensen (FP):

Jeg er da glad for, at hr. Arne Melchior her fra talerstolen giver udtryk for, at han er enig med Fremskridtspartiet i, at vi skal passe på, at privatbilismen ikke får for mange hug, heller ikke med hensyn til afgifterne, og jeg skal da erkende, at når jeg siger op imod 30 mia. kr., så er det ganske rigtigt et bruttobeløb.

Centrum-Demokraterne kom jo netop i sin tid ind i Folketinget bl.a. på grund af det høje afgiftstryk for bilisterne, hvor jeg kan huske, at de var meget, meget utilfredse med, at én bil i Danmark skulle koste som tre – nu er det lige før, den koster som fire – og det, jeg er overor-

dentlig lykkelig for og synes er flot, er, at vi her fra talerstolen klart får tilkendegivet fra Centrum-Demokraterne, at privatbilismen har stået nok for skud, og at man ikke bør videreføre den politik, der er ført over for privatbilisterne. Det synes jeg er flot at have fået konstateret her i dag.

Jette Gottlieb (EL):

Hele styringen af DSB er blevet til et spørgsmål om jernbanens evne til at være selvfinansierende på kommercielle vilkår og om betalingsevnen i forhold til f.eks. Storebæltsforbindelsen i stedet for at være underlagt en samfundsmæssig styring forankret i et ønske om en miljørigtig transport for den brede befolkning.

Jeg vil godt sætte fokus på public service-begrebet, eller vi skulle måske bare kalde det offentlig service, så kan ældre, godt huskende mennesker måske huske, hvad det er for noget.

Jeg har forstået, at der også i regeringskredse faktisk er en positiv holdning til, at jernbanen er et kollektivt trafikmiddel, som samfundet gerne må bidrage til i form af driftsstøtte; det siger man i hvert fald. Men hvor meget af udgiften er det rimeligt at dække?

I EU-landene dækker det offentlige i snit 52 pct. af omkostningerne til jernbanedriften. Jeg kunne godt tænke mig at vide, hvad målsætningen er herhjemme. Mener forligspartierne, at jernbanen i det lange løb skal være helt uden offentlig støtte med de konsekvenser, det har i form af forringet service og nedlæggelse af urentable linjer? Eller mener man som Enhedslisten, at jernbanedrift er en offentlig opgave, hvor udbudet og servicen er afhængig af størrelsen af statsstøtten?

I perioden 1980–1990 lå den offentlige betaling af omkostninger på jernbanedriften mellem 45 pct. og 50 pct., altså tæt på det europæiske gennemsnit, men nu falder den, og trods flere henvendelser til DSB har Enhedslisten ikke kunnet få oplyst, hvor meget den falder, så jeg vil godt benytte lejligheden til at spørge trafikministeren: Hvad er niveauet her i 1996, og hvordan vil det udvikle sig i de kommende år?

Et andet væsentligt aspekt i jernbanedriften er konkurrenceforholdet til privatbilismen og for godsets vedkommende til lastbilerne, og her kommer så takst- og afgiftspolitikken ind som en ganske væsentlig faktor. Det er jo velkendt, at billetpriserne i det kollektive trafiksystem er steget langt mere end omkostningerne ved privatbilisme og lastbiltransport; alene fra 1980 er