

Af *Juul Madsen* til ministeren for offentlige arbejder (14. juli 1965):

„Vil ministeren oplyse, hvorledes trafikken på Rødby-Femern overfarten har udviklet sig i forhold til prognoserne, og om trafikstigningen giver mulighed for takstnedsættelse som bebudet af ministeren den 22. maj 1963? Samtidig ønskes en redegørelse for de sidste to finansårs driftsresultater og om takten i anlægsudgifternes afskrivning.“

Da jeg den 22. maj 1963 i folketinget stillede spørgsmål om taksterne på Rødby-Femern overfarten, svarede ministeren (Folketingstidende spalte 5925) bl. a.:

„Som nævnt er bibeholdelsen af taksten af samme størrelse på den nye overfart som på den gamle baseret på en beregnet trafik. Bliver trafikken større end beregnet, er der grundlag for at tage spørgsmålet om lavere takster op.“

Og spalte 5926:

„Må jeg i øvrigt i anledning af sidste del af det ærede medlems spørgsmål sige, at vi fra dansk side er indstillet på, at taksterne skal gå ned, hvis trafikken bliver større og større.“

Det er mit indtryk, at der, siden ministeren gav dette svar, er sket en sådan udvikling i trafikken, at der må være basis for nedsættelse af taksterne, og mit spørgsmål har til hensigt at fremskaffe konkrete oplysninger til vurdering heraf.

Minister for offentlige arbejder *Lindbergs* svar (20. juli 1965):

På grundlag af en bedømmelse af resultaterne af det første år på Fugleflugtslinjen (juni 1963-maj 1964) har danske statsbaner og Tysk Forbundsbane drøftet, hvilken indflydelse de opnåede resultater skulle have på den takstpolitik, der anlægges fremover.

I betragtning af, at benyttelsen af den nye rute på grund af den publicity, der var skabt om den, steg noget hurtigere end forventet, havde man fundet det begrundet at foretage visse takstnedsættelser. Der tænkes her på, at rutens takster straks fra åbningen lå ca. 13 pct. under Gedser-Grossenbrode rutens, samt at der siden er indført billige en dags billetter for rejsende, foretaget nedsættelser af taksterne for gods på lastbiler, indført befordring for halv pris af føreren i

personbiler i månederne september-maj, gennemført nedsættelser i bustaksterne og indført en ændret beregningsmåde for lastbiler, der betød ikke uvæsentlige nedsættelser. Endelig var lokalbefordringer på Rødby-Femern overfarten holdt uden for danske statsbaners takstforhøjelse den 1. maj 1965.

En opgørelse over driftsresultaterne for en isoleret del af to jernbaners område er særdeles vanskelig at foretage, og den vil være behæftet med betydelig usikkerhed, alene fordi det altid vil være en skønssag, hvor stor en del af det øvrige jernbanenet der skal tages med i betragtning. De af tyske og danske baner foretagne opgørelser af første driftsårs resultat viste da også så betydelige uoverensstemmelser, at de ikke kan bruges som virkeligt beregningsgrundlag. En opgørelse for rutens 2. driftsår er ikke foretaget, men det siger sig selv, at de fra 1. januar i år indførte toldmæssige begrænsninger i væsentlig grad vil influere på jernbanernes indtægter på ruten.

Danske statsbaner foretager ikke som Tysk Forbundsbane særlig bogføring af de ekstraordinære afskrivninger på anlæggene til Fugleflugtslinjen. Dette kan bevirke, at resultatet for danske statsbaner bliver gunstigere end for tyske baner, men da tyske baner hævder at have underskud på driften, ville en nedsættelse af den danske takstand kun betyde, at der blev tilført tyske baner endnu større andel, og dette kan man fra dansk side ikke være interesseret i.

Som det fremgår af det ovenfor anførte, har der siden den 22. maj 1963 fundet visse takstnedsættelser sted. Om det vil være muligt i fremtiden at foretage yderligere nedsættelser, vil bero på, hvorledes trafikstigningen udvikler sig, og om det er muligt at opnå enighed med de tyske baners ledelse herom.

Af *Erhard Jakobsen* til indenrigsministeren (15. juli 1965):

„Finder ministeren det ikke rimeligt, at den i lov vedrørende personlig skat til kommunerne § 41 fastsatte strafrente på 1/2 pct. pr. måned bringes i bedre overensstemmelse med gældende udlånsrente?“

Det er for tiden meget svært for kommunerne overhovedet at låne, og når det lykkes, er renten ofte 9 pct. Under disse