

[Ministeren for offentlige arbejder.]

led i spillets regler; men jeg mener ikke, det er hensigtsmæssigt at pålægge DSB at foretage en vis udligning på baggrund heraf.

Nathalie Lind: Jeg takker ministeren for redegørelsen, men jeg beklager det svar, der bliver givet.

Ministeren siger, at DSB har delt skæbne med en række andre virksomheder, som har lidt tab ved konflikten. Ja, det er rigtigt, jeg står her med 2 udklip, ét fra Politiken i dag, ét fra bladet Vestkysten. Pressen har været i den situation, at de ikke har kunnet betjene deres kunder, men de har ikke forlangt betaling for de ting, de ikke har ydet. Politiken skriver her, at det økonomiske mellemværende, som opstår med abonnenterne på grund af konflikten, selvfølgelig vil blive afregnet, se venligst nærmere i en annonce på side 2, og Vestkysten skriver, at som enhver anden hæderlig forretning godtgør Vestkysten abonnenterne de penge, de har betalt for varen i det tidsrum, de ikke har modtaget den.

De erhvervsdrivende har betalt DSB for udbringning af varer under strejken, og så kan man vurdere, om DSB har kunnet udnytte vognmændene og på den måde ikke selv har fået nogen fortjeneste, men i hvert fald har der været et tab for erhvervslivet, og jeg beklager, at ministeren hylder det princip, at når borgerne kommer til det offentlige og beder om en rimelig behandling, er det en afvisning, man møder. Jeg synes, ministeren skulle have taget samme holdning som dagspressen, der sandelig også har haft betydelige tab.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Jeg synes, jeg vil have lejlighed til at nævne, at der ud over den begrundelse, jeg har nævnt, også kan anføres en administrativ begrundelse, for hvis DSB administrativt skulle opgøre besværet, lig med merudgifterne, kontra eventuelle merindtægter fordelt på de enkelte kunder og på det enkelte gods pr. kunde, så er vi vist uden videre klar over, at det drejer sig om ganske betydelige administrative merudgifter, fordi der skal anvendes en række fordelingsnøgler, som det kan være vanskeligt at anvende i praksis. Det vil altså betyde, at vi får yderligere udgiftkrævende foranstalt-

ninger oven på konflikten for DSB ud over dem, man i forvejen har haft.

Nathalie Lind: Jeg kan kun gentage, at jeg må beklage, at ministeren ikke mener, man kunne have fundet en eller anden gennemsnitsregel. Jeg har et eksempel fra en mellemstor virksomhed; det siger, at det drejer sig om, at man skulle bruge en budcentral med 30-40 kr. om dagen i ekstraudgifter, som man altså her får et direkte tab på.

Jeg vil gerne give ministeren en skrivelse af 30. august 1972 fra Skobranchens Fællesråd, hvor man forsøgte at lave en eller anden slags gennemsnitsberegning på DSBs takster. Hvis ministeren ville overveje den, var det måske muligt, det viste sig, at de administrative vanskeligheder ikke var så store, som ministeren i øjeblikket forudser.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Arne Christiansen* til ministeren for offentlige arbejder:

„Vil ministeren af hensyn til flysikkerheden nedsætte almenflyvningens afgifter for anvendelse af navigationshjælpemidler mellem lufthavnene til niveau, der står i rimeligt forhold til flyveudgifterne i øvrigt?“

(Spm. nr. 197).

Skriftlig begrundelse.

Efter at der fra 1. april i år er indført en afgift på 80 kr. pr. instrumentflyvning, er almenflyvningen, dvs. først og fremmest erhvervsdrivende, som anvender eget fly ved flyvning inden for landets grænser, blevet belastet med en udgiftsforøgelse, der kan komme op på 40-50 pct. Der sker der ved dels en forskelsbehandling af almenflyvningen i forhold til den kollektive trafik, idet taksten er dimensioneret efter trafikflyvningens kontrolsystem og ikke almenflyvningens, dels en begrænsning af instrumentflyvningsmulighederne som følge af takstpolitikken. Dette sidste kan føre til hasarderede pilotdispositioner.

Arne Christiansen: Til min skriftlige motivering skal jeg kun føje dette, at jeg med mit spørgsmål til ministeren ikke nødvendigvis tilstræber en fritagelse for afgifter for den voksende skare af piloter og heriblandt