

[K. J. Mortensen.]

have spurgt ministeren, og vil ministeren ikke fremover sige, at der må være en ret til det?

**Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann):** Jeg er helt enig med hr. K. J. Mortensen i, at disse kompetenceafgrænsninger mellem trafikministeren og hans statsvirksomheder ikke altid kan være fastlagt. Hver gang der dukker nye eksempler op, som kræver en nærmere definition, må man overveje spørgsmålet, og denne annonce og annonceformen osv. er måske nok noget af det, der ikke kunne være forudset ved lovens tilblivelse og ved den tidligere praksis omkring trafikministeren og DSB, og som altså kan give anledning til de overvejelser, hr. K. J. Mortensen er inde på, om man til stadighed skal overveje, hvorledes kompetencefordelingen skal være imellem en minister og et departement, som samtidig er generaldirektorat, men dog med en væsentlig mere selvstændig stilling end det, vi i øvrigt kender fra departementerne.

**Arne Christiansen:** Jeg finder, at den annonce, der debatteres, giver anledning til én bemærkning til og også til et spørgsmål til til ministeren.

Jeg lagde mærke til, at ministeren sagde, at det ikke drejede sig om reklame, men om information; men en forudsætning for at informere må være, at informationen er korrekt. Man taler f.eks. om kalorier i denne annonce, hvor man skal tale om kilokalorier, og man sætter kommaerne forkert i de tal, der er i annoncen. Jeg vil henstille til ministeren, at han lader DSBs teknikere og reklamefolk konsultere hinanden, inden man kaster sig ud i noget sligt i fremtiden.

Dernæst vil jeg sige, at det principielle i denne altså ellers noget uvederhæftige annonce er efter min opfattelse det mere langsigtede spørgsmål, om vi har en hensigtsmæssig fordeling af trafikken på de forskellige trafikmidler, f.eks. ud fra energimæssige eller forureningsmæssige synspunkter. Annoncen postulerer, at der ud fra de energimæssige synspunkter aktuelt og generelt er en samfundsmæssig interesse i, at en større del af trafikbehovet dækkes med togdrift. Samtidig er annoncen udtryk for, at der ikke er overensstemmelse mellem samfun-

dets interesse og den enkelte borgers valg af trafikmiddel.

Jeg vil derfor stille det spørgsmål til ministeren: hvad anser ministeren for de væsentligste årsager til denne uoverensstemmelse med hensyn til valg af trafikmiddel mellem det samfundsmæssigt ønskelige og den enkelte borgers aktuelle valg?

**Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann):** Nu er hr. Arne Christiansen jo fra sine øvrige virksomheder meget bekendt med, at man opererer med to former for reklame, både i teori og i praksis, det, man kalder manipulerende reklame eller manipulativ reklame for at gøre det meget fint, og det, man kalder informativ reklame, og jeg kategoriserer nærmest den annonce, vi diskuterer her, som informativ reklame. Jeg skal i øvrigt ikke begive mig ind på, hvorledes man ellers kunne opdele andre former for reklame herhjemme.

Det næste spørgsmål, hr. Arne Christiansen var inde på, er jo at opfordre til en trafikpolitisk debat i et onsdagsspørgsmål ved at rejse spørgsmålet om, hvilke kriterier der egentlig bør lægges til grund fra samfundsmagtens side for en arbejdsfordeling mellem de forskellige transportformer. Det er et spørgsmål, som vel rækker meget, meget vidt, men skal jeg besvare det kort, vil jeg sige, at når den kollektive trafikandel ikke er så stor, som det efter mit skøn var samfundsmæssigt ønskeligt, skyldes det først og fremmest den manglende frekvens, en manglende komfort og ofte en manglende udbygning. En række af disse ting kan føres tilbage til bevillingsmæssige årsager, som vi vel nok bør diskutere ved andre lejligheder.

**Brøndlund Nielsen:** Nu nævnte ministeren i sit forrige svar, at der måske på grund af energiproblemerne kunne blive tale om indskrænkninger i indenrigsflvningen. Det frister mig til at stille ministeren et supplerende spørgsmål.

Når man endnu i formiddags er fløjet over Atlanten i et SAS-jumbojetfly, der var  $\frac{1}{3}$ , ja, måske  $\frac{1}{4}$  fyldt, frister det mig til at spørge ministeren, om ikke det var rimeligt først at indskrænke på det område, hvor der jo er tale om et enormt energiforbrug. Kunne man dog ikke få et internationalt samarbejde om en rationalisering af denne