

[Udenrigsministeren.]

finansiel mulighed for at yde Sydvietnam et lån nr. 2 af størrelsesordenen 40-50 mill. kr. inden for den forventede låneramme for 1975-76.

Under 1974-forhandlingerne i Hanoi understregede de nordvietnamesiske myndigheder, at Nordvietnam fortsat er særdeles interesseret i at modtage et udviklingslån med gyldighed fra 1. april 1975 til finansiering af udstyr og maskiner til en ny cementfabrik. På grund af de kraftige prisstigninger, som også gør sig gældende for den maskin- og udstyrsandel, der skal indkøbes i Danmark til den omhandlede cementfabrik, henstilledes det fra nordvietnamesisk side indtrængende, at det i udsigt stillede lån forhøjes med 15 mill. kr., således at det blev bragt op på 150 mill. kr.

De bevilgende myndigheder har ikke taget endelig stilling til dette lån, og der foreligger således ikke nogen bindende forpligtelse. Der er dermed heller ikke noget i vejen for, at et eventuelt lånetilsagn til Nordvietnam kan indpasses således, at der bliver balance mellem bistanden til Nordvietnam og Sydvietnam.

Finansudvalget er orienteret om de for finansårene 1973-74—1975-76 fastlagte bistandsprogrammer gennem notater vedlagt henholdsvis aktstykke nr. 517 af 25. juni 1973 og aktstykke nr. 413 af 12. august 1974.

Generelt vil jeg i øvrigt gerne fremhæve, at det selvsagt er en forudsætning for fortsat anvendelse af danske bistandsmidler inden for hele det vietnamesiske område, at tilstandene i området er af en sådan karakter, at der er praktisk mulighed for på forsvarelig måde at gennemføre og kontrollere den genopbygningsindsats, som vi har fundet det ønskeligt at støtte.

For så vidt angår hjælpen til det område, der kontrolleres af PRG, blev denne i finansåret 1973-74 ydet gennem Dansk Røde Kors og vil i finansårene 1974-75 og 1975-76 blive kanaliseret gennem FNs flygtningehøjkommissær.

Danmark ønsker fremdeles, at konflikten i Vietnam vil finde en løsning på fredelig vis gennem forhandlinger. Senest har de nordiske udenrigsministre på deres møde i Reykjavik den 29.-30. august 1974 appelleret til parterne om nøje at overholde Paris-afta-

lerne og derved muliggøre den politiske løsning, som disse aftaler forudsætter. Ministrene gentog ved samme lejlighed deres ønske om aktiv international indsats til fordel for Indokinas genopbygning og bekræftede de nordiske landes ønske om efter evne at deltage i en sådan indsats.

Af *Glensgård* (FP) til ministeren for offentlige arbejder (28. august 1974):

„Finder ministeren indførelsen af en rabatordning specielt på Hurtigruten Århus-Kalundborg, der vil forrykke konkurrencen til fordel for en statsdrevet færgelinie, acceptabel?“

(Spm. nr. 392).

Begrundelse.

I Jyllands-Posten for den 25. august 1974 fremgår det, at DSB vil indføre en særrabat på mindst 20 pct. for personbiler i tidsrummet fra mandag til torsdag. Dette vil sandsynligvis ikke føre flere trafikanter til overfarterne, men måske skabe problemer for de privatdrevne færgefarter og forringe service-niveauet f. eks. ved, at der nedskæres i færgeafgifter, eller endnu værre ved oplægning af færger, og dermed skabe en forværret beskæftigelsessituation. Det må undre, at det kun er på denne ene færgeforbindelse, at denne særrabat indføres, og ikke generelt på alle DSBs overfarter, men grunden er måske den enkle, at det kun er på denne strækning, DSB har konkurrence i private færge-selskaber.

Ministerens for offentlige arbejder *Dams-gaards* svar (10. september 1974):

Takstforhøjelsen pr. 1. oktober 1974 betyder, at prisen for overførsel af 1 personbil under 4,25 m længde med fører og 1 passager på Hurtigruten Kalundborg-Århus vil stige fra 87,20 kr. til 100,00 kr. for enkelt-tur, hvilket svarer til 14,67 pct.

En sammenligning viser, at DSB-overfartens pris herefter bliver højere end de priser, som gælder for overførsel med færger tilhørende de øvrige rederier på Kattegat. Forholdet illustreres i nedenstående skema, som viser priserne for enkelttur for 1 personbil under 4,25 m længde med fører og 1 passager: