

Af *Steen Folke* (VS) til handelsministeren (7/1 76):

„Ministeren bedes redegøre for, hvilke muligheder lovgivningen giver brugere af kollektiv trafik for — gennem klager til monopoltilsynet — at hindre takststigninger.“

(Spm. nr. 219).

Begrundelse.

Ved skrivelse af 17. september 1975 har undertegnede stillet spørgsmål til handelsministeren vedrørende takststigningerne på Århus Sporveje i august 1975. Da dette spørgsmål, så vidt jeg har kunnet konstatere, ikke er kommet ministeren i hænde, stilles nu ovenstående udvidede spørgsmål, hvor især følgende bedes oplyst:

- hvilke muligheder monopoltilsynet har for at skride ind mod takststigninger på kommunalt ejede buslinjer;
- i hvor mange tilfælde siden 1970 monopoltilsynet har forhindret takststigninger på kommunalt ejede buslinjer;
- om monopoltilsynet har mulighed for at gribe ind, såfremt det kan sandsynliggøres, at takststigninger medfører faldende passagertal og dermed faldende indtægter, som kan „nødvendiggøre“ nye takststigninger;
- hvilke undersøgelser monopoltilsynet har foretaget før godkendelsen af Århus Sporvejes takststigninger, som vedtaget af Århus Byråd den 6. august 1975, godkendt af monopoltilsynet den 11. august 1975 og stadfæstet af monopoltilsynet 9. september 1975 og af monopolankenævnet den 17. november 1975 efter klage fra VS.

VS er konsekvent modstander af enhver takststigning på kollektiv trafik. Der er en meget stor del af befolkningen, som ikke har og aldrig får lejlighed til at bruge individuelle motorkøretøjer i større omfang. Det er typisk børn, gamle, handicappede og økonomisk dårligt stillede. Og dette til trods for, at en asocial trafikpolitik er med til at tvinge flere og flere til at benytte den individuelle trafik.

Takststigninger på kollektiv trafik har 2 væsentlige virkninger: 1) De gør det mere fordelagtigt at benytte individuelle transportformer. 2) De vælter større udgifter ned over de i forvejen dårligt stillede.

Dette er VS modstander af. En af vore partiforeninger i Århus-området har forsøgt at føre en klage gennem monopoltilsynet til monopol-ankenævnet og har her konstateret, at det er forbundet med store vanskeligheder — ja, sandsynligvis helt umuligt — at benytte monopoltilsynet til at forhindre takststigningerne. Det er endvidere konstateret, at monopoltilsynet og monopolankenævnet kun vurderer ansøgninger om godkendelse i henhold til avancementlovens paragraf 4, stk. 2 og 3, men ikke vurderer, hvilke virkninger en takststigning får på den kommende takstpolitik.

Vi finder derfor, at ministeren må redegøre for, hvilke muligheder brugerne af den kollektive trafik egentlig har for at hindre den asociale takstpolitik. Hvis ministeren da mener, den skal forhindres. Vores konklusion er, at kan takststigningerne ikke forhindres ved hjælp af monopoltilsyn m. v., må de forhindres på anden måde. Forhindres skal de.

Handelsminister *Erling Jensens* svar (15/1 76):

Den kollektive trafik er normalt enten offentligt drevet eller offentligt koncessioneret virksomhed. Dette har betydning for monopoltilsynets mulighed for at gribe ind over for prisdannelsen på området.

Monopolloven omfatter private erhvervsvirksomheder o. lign. og dermed ikke offentlig og offentligt koncessioneret virksomhed, jfr. § 2.

I pris- og avanceloven, lov nr. 59 af 15. februar 1974 om priser og avancer, er det i § 6, stk. 5, fastsat, at bestemmelserne ikke omfatter „priser, takster og honorarer, der fastsættes eller godkendes af staten eller af en kommune“. Dog kan monopoltilsynet pålægge virksomheder (herunder også de offentlige virksomheder) at indberette prisforhøjelser til tilsynet, og et sådant pålæg har monopoltilsynet givet for Københavns kommune, samtlige primære kommuner og samtlige amtskommuner med hensyn til takstforhøjelser, som de pågældende myndigheder fastsætter eller godkender for offentlig trafikvirksomhed.

Avancementloven, lov nr. 49 af 11. marts 1975 om avancement og prisdæmpende aftaler, finder derimod også anvendelse på of-