

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

råder, og at DSB nu er på vej til at forlade det hidtidige forpagtningsprincip for kioskdirft.

Denne opfattelse er ikke korrekt.

Kioskvirksomheden på DSBs områder er som tidligere udforpagtet; den eneste forskel er, at to tidligere hovedforpagtere i 1974 blev afløst af én.

Kioskvirksomheden omfatter i dag 177 kiosker, hvoraf 132 drives af underforpagtere og 45 af bestyrere, som er ansat hos hovedforpagteren. Forskellen på underforpagterkiosker og bestyrerkiosker er egentlig kun, at underforpagterne får en vis avance af omsætningen, hvorimod bestyrerne får en fast løn.

Det er hovedforpagterens opfattelse, at en bestyrer på fast løn især for de store kioskers vedkommende for ham er en bedre løsning end underforpagtersystemet. Hvorvidt dette er rigtigt, kan hverken DSB eller jeg bedømme. Hovedforpagteren er en privat erhvervsdrivende, og ligesom andre erhvervsdrivende må han inden for visse grænser selv bestemme, hvad der er bedst for hans virksomhed.

Hr. Hagen Hagensen spørger mig endvidere, om jeg vil drage omsorg for, at den planlagte ombygning af kioskerne til små butikker ikke vil betyde konkurrence for selvstændige mindre handlende. Jeg kan ikke rigtig se, hvordan jeg skulle gøre det, og jeg kan heller ikke rigtig se, om det er rimeligt.

Kioskerne på DSBs områder er ganske vist etableret med det primære formål at betjene det rejsende publikum, men man kan jo ikke godt restringere dem til kun at betjene dette, der er jo også et stort antal andre mennesker, der af den ene eller den anden grund har et ærinde på stationen, ikke mindst i weekenderne. Stationskioskerne har i lang tid været forretnings- og konkurrencemæssigt lidende på grund af mangel på modernisering og er derved stagneret eller gået ned i omsætning. Også en stationskiosk må kæmpe for at overleve, og jeg finder det derfor ganske naturligt, at man, når der nu endelig skal foretages helt nødvendige moderniseringer, også sørger for, at dette gøres på en måde, som er i overensstemmelse med publikums, omgivelsernes og konkurrencens krav. Det er på den måde, andre kiosker arbejder, og det må også være på den måde, DSBs hovedforpagter, hans underforpagtere og bestyrere må kunne arbejde.

Lad mig til sidst sige, at der ikke fra DSBs eller fra statens side finder nogen subventione-

ring sted af kioskdirften. Der investeres ganske vist med DSB som husvært over finansloven i de nødvendige forbedringer og vedligeholdelser af lokaler og nagelfast inventar, men for dette kræves en afgift til dækning af huseje, afskrivning og forrentning. Kan omsætningen og driftsresultatet ikke dække denne afgift, vil kiosken normalt blive nedlagt.

Det er de faktiske realiteter og de vilkår, som hovedforpagteren og hans mange ansatte må arbejde under, og det er næppe anderledes for deres kolleger og konkurrenter på kiosksområdet andre steder. Jeg finder det derfor særdeles berettiget, at også disse mennesker får lejlighed til fri erhvervsudøvelse på sunde forretningsmæssige vilkår.

**Hagen Hagensen (KF):**

Jeg vil gerne begynde med at sige tak til ministeren for en meget klar tilkendegivelse af, hvorledes forholdene er omkring DSBs kiosker. Det er altså ikke DSBs kiosker, de er udforpagtet, som ministeren nævnte det, og således, at en del af dem drives af underforpagtere og nogle af bestyrere. Jeg er så klar over, at DSB ikke har andet og mere med dette at gøre, end at man lejer ud på visse vilkår butiksarealer, måske rettere kioskarealer, som man kan drive denne virksomhed fra.

Men det er jo netop det, der er problemet, at der efter min opfattelse alene skal kunne drives kioskvirksomhed, hvis primære formål givet er at betjene de rejsende og for den sags skyld også andre, der kommer på jernbanestationer og lignende steder. Ifølge udtalelser i pressen af direktør Herp fra DSB-kioskerne vil man nu have disse ombygget til små butikker, således at man derigennem kan få dem til at give bedre driftsresultater, fordi man har mærket konkurrence fra benzinstationer, bager og andre. Her er det, jeg kommer ind med spørgsmålet om, hvorvidt DSB ikke vil sørge for, at man ikke konkurrerer med det almindelige næringsliv, når der er tale om det, som jeg synes er naturligt her: et serviceorgan for dem, der har deres gang på jernbanestationer, hvad enten de skal rejse eller bare kommer der. Man må være ganske klar over, at der gennem muligheden for at have åbent på andre tider, end næringslivet i øvrigt kan have det, bliver tale om en fordel i forhold til andre.

Så vil jeg da også gerne spørge: når man taler om, at der skal finde ombygninger sted, så kioskerne kan blive til disse små butikker, er