

[Formanden]

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

#### 4) *Forespørgsel til ministeren for offentlige arbejder:*

*Forespørgsel af Glensgård (FP):*

»Hvad agter regeringen at foretage omkring DSBs takstpolitik for at undgå den konkurrenceforvridning, der sker over for private færgefarter og på godstransportområdet i øvrigt?«

(Forespørgsel nr. IV. Anmeldt 13/10 77. Fremme af foresp. vedt. 18/10 77).

#### *Forhandling*

**Glensgård (FP):**

Udviklingen af den danske industri har medført et langt mere kompliceret transportforsyningsystem, end det var muligt at forudsige i 1950'erne og 1960'erne. Det manglende samspil mellem DSB på den ene side og de private vognmænd og de private rederier på den anden samt det forhold, at skatteyderne over DSB forvrider konkurrencen med godt 1 mia kr., har medført, at forholdene ikke er let gennemskuelige.

På den baggrund har fremskridtspartiet spurgt ministeren for offentlige arbejder, hvad regeringen agter at foretage sig omkring DSBs takstpolitik for at undgå den konkurrenceforvridning, der sker over for de private færgerederier og på transportområdet i øvrigt. Den debat, folketinget i dag skal beskæftige sig med, er blevet aktualiseret overordentlig meget, fordi rederiet Dansk-Fransk på et bestyrelsesmøde har besluttet at indstille driften af en af datterselskabet Jydsk Færgefarts ruter, nemlig ruten Juelsminde-Kalundborg.

Det er blot ikke den beslutning alene, der er grund til, at fremskridtspartiet har rejst forespørgslen omkring DSBs takstpolitik, det er mindst lige så meget alle de vognmænds likvidationsproblemer, som de senere år har præget erhvervsbilledet. Jeg ser frem til en god debat i dag omkring det problem, vi har rejst, og jeg håber som sagt, at vi kan få en fornuftig debat og en debat, der er åben fra alle sider.

**Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):**

Inden jeg går over til den konkrete besvarelse af hr. Glensgårds forespørgsel, vil jeg gerne fremlægge nogle betragtninger om udviklingen omkring færgeruterne i øst-vesttrafikken.

Situationen ved etableringen og udbygningen af de private færgeruter på Kattegat var præget af voldsom vækst i samfærdslen mellem landsdelene, en vækst, som var begyndt omkring midten af 1950'erne, og som fortsatte i takt med væksten i bilparken i Danmark. Forventningerne om tilgang af biltrafik til de nye og udbyggede ruter blev indfriet, og der blev foretaget nye investeringer i skibe og anlæg.

I begyndelsen af 1970'erne begynder så væksten i overførselsbehovet at aftage. I 1972-73 indtræder der en stagnation, og energiforsyningsproblemerne i slutningen af 1973 medførte betydelige tab i trafikmængden. De private rederier blev herved tvunget til at sanere økonomien gennem nedskæringer i sejlplanerne. Hertil kom, at der til alle ruterne var bestilt store og relativt dyre skibsenheder, som skulle nedbringe driftsomkostningerne pr. overførselsenhed, samtidig med at kapaciteten ville blive øget kraftigt i spidsbelastningsperioderne. Beslutningen om disse investeringer var naturligvis baseret på forventninger om en fortsat vækst i behovet for færgeoverførsel samt måske om en fortsat inflationsbestemt værdistigning på skibsflåden. Begge dele udeblev.

Ser man på overførselstallene for øst-vest-ruterne, må det konstateres, at overførselsmængden først i 1976 er på niveau med tallene fra 1971 og stadig under tallene for 1972 og 1973. Den væsentligste årsag til den situation, som de private Kattegatruter befinder sig i, er altså skuffede forventninger.

Det er, synes jeg, vigtigt at slå dette fast, idet det fra forskellig side er nævnt, at der har været tale om betydelige tab af trafikmængder til andre ruter, bl. a. til DSBs færgeruter. Dette er i hvert fald indtil strejkesituationen uden hold i virkeligheden. Markedsfordelingen, altså den totale trafikmængde fordelt mellem ruterne, har været meget konstant over perioden 1971-1976. De to DSB-ruter har således i 1971 63,1 pct. af personbiltrafikken, i 1973 64,9 pct. og i 1976