

[Glensgård]

lade den virksomhed fyldte containeren, afhente containeren igen og køre den til Københavns hovedbanegård, derefter transportere containeren fra Københavns godsbanegård til Århus godsbanegård, køre containeren fra Århus godsbanegård og ud til virksomhedens afdeling i Århus, som ligger i industri kvarteret Århus Nord, aflevere containeren og hente containeren nogle dage senere. Det vil altså sige, at DSB alt i alt har 4 dobbelttransporter med containeren på lastbilen i hver sin ende af destinationerne. Det vil mindst tage 4 lastbiltimer i alt, og skal vi sætte dem til 150 kr., er det 600 kr. Den pris, DSB har tilbudt på hele transporten af containeren fra Amager til Århus, udgjorde 1.287 kr., det vil altså sige, at DSB får 687 kr. for at transportere 13 t gods i en 20 fods container fra København til Århus. Alene fragten over Halsskov-Knudshoved for en lastbil, der kan bære dette, udgør en 800-900 kr. Det vil altså sige, at DSB udlåner containeren og transporterer den fra København til Århus med underskud. Sådanne forhold gør det naturligvis umuligt for private vognmænd at konkurrere.

Et andet eksempel: DSB vil transportere 2 stk. 20 fods containere fra Herning til København - de laster alt i alt ca. 24 t - for 640 kr. Jeg er godt klar over, at nogle af disse priser udelukkende er afgivet for at udkonkurrere vognmændene, men det er urimeligt, at skatteyderne skal finansiere et sådant konkurrenceforhold.

Ser vi på taksterne for overførslerne på Kattegatruterne i relation til taksterne på Store Bælt og sammenholder hele dette spektrum af tal med godstarifferne hos DSB, er billedet meget tydeligt: konkurrenceforvridding. DSBs takster fastsættes, som ministeren sagde, af finansudvalget efter ansøgning fra DSB, men finansudvalget har altså hidtil ikke haft øjnene åbne, i hvert tilfælde ikke tilstrækkeligt, for de uligheder, der eksisterer. Taksterne på overførslen med Juelsminde-Kalundborg-linjen har reelt været nedadgående i forhold til prisindeksen, og i de sidste år har Juelsminde-Kalundborg-ruten desuden skullet konkurrere som omtalt med DSBs takster, som fastsættes af finansudvalget, men på hvilke DSB giver helt op til 50 pct. rabat. Det skatteyderbetalte tilskud til DSB har altså været direkte medvirkende til beslutningen i rederiet Dansk-Fransk om at

lukke Juelsminde-Kalundborg-ruten. Får vi bragt lighed ind på fragtområdet, vil det ganske givet medføre, at en del gods vil blive transporteret på lastbil i stedet for pr. jernbane, og dermed vil grundlaget for Kattegatruterne være større. Samtidig vil vognmandserhvervet ikke længere skulle lide under en unfair konkurrence.

Men her vil ministeren sikkert sige, at skal der skabes lighed på markedet, så skal taksterne dermed sættes op på godstrafikken på DSB, og det er jeg enig med ministeren i. Og så vil ministeren sikkert sige, at det også vil være rimeligt at sætte taksterne ned på overførslen på Store Bælt, og heri vil jeg egentlig heller ikke være uenig med ministeren, men det vil stadig væk være en fordel at transportere sig over Kattegat på ruterne, som vi i dag kender, på grund af de køre/hviletidsbestemmelser, som ikke mindst DSB har ønsket indført. Mange vognmænd i dag vil ikke være interesserede i, at deres chauffører skal overføres fra den ene landsdel til den anden.

Juelsminde-Kalundborg-ruten, Grenå-Hundested-ruten og Mols-Linien vil også være konkurrencedygtige, selv om taksterne bliver sat ned på Store Bælt, fordi vognmænd fra Midtjylland og Nordjylland og privatbilisterne ikke ønsker at køre de ca. 300 km, som der vil være tale om, hvis man ønsker at køre over Store Bælt.

Ser vi på en enkelt strækning, f. eks. strækningen Esbjerg-København, så er den, når man bliver transporteret over med Kalundborg-Juelsminde-ruten, 200 km kortere, når vi taler om en dobbelttur. 200 km for en vognmand vil svare til en udgift af størrelsesordenen 800-1.000 kr., så selv om taksten bliver sat ned på Store Bælt, vil der alligevel være mulighed for et bedre driftsresultat ved at benytte ruten Juelsminde-Kalundborg.

Ud over de bemærkninger, jeg her har gjort, skal det også nævnes, at det er ulykkeligt, at situationen er gået i hårdknude. Det udvalg, som ministeren omtalte i sit indlæg for et øjeblik siden, bestående af de private færgeruter og DSB, kan ikke løse problemerne. For øvrigt var udvalget jo allerede uformelt nedsat, før ministeren meddelte i pressen, at han havde besluttet, at udvalget skulle nedsættes.