

[Bernt Henriksen]

avancer og omkostninger – de sidste f. eks. begrundet i en virksomheds monopolstilling – er for høje, og dette må vel siges at gælde for de områder, hvor DSB arbejder.

Noget andet er så, hvordan man regner på tingene, hvordan man afskriver, kalkulerer og betragter statens tilskud til DSB. Herom vil jeg gerne helt principielt sige, at hvis vi skal operere med rimelighedsbegrebet i den sædvanlige forstand, må DSB afskrive og kalkulere, som en privat virksomhed ville gøre det, for ellers kan vi ikke få et realistisk billede af, hvad den rimelige pris på f. eks. Store Bælt er. Vi kommer da ind i disse abstrakte diskussioner, hvor udokumenteret påstand står mod udokumenteret påstand, men hvor jeg måske nok undrer mig over, at DSB, når det drejer sig om transporten mellem Jylland og Sjælland, virkelig skulle være så meget mere effektive end privatrederierne, som priserne giver udtryk for. Er der omkostningsmæssige realiteter bag Århus-Kalundborg-rutens stærke stilling? Hvis der ikke er det, skal vi se på både priser og omkostninger.

Jeg vil i øvrigt gerne henvise til de ideer, der ligger i den før citerede lov om monopoler og konkurrencebegrænsninger. Meningen var – og herom var der enighed i udvalget – at hvis man ikke med sikkerhed eller nogenlunde sikkerhed kan fordele omkostningerne på de forskellige varer i en virksomhed, skal dette naturligvis ikke af virksomheden kunne udnyttes som ly for urimelig prisberegning for nogle eller mange af de pågældende varer.

Derfor er det rigtige sagt ved, at en sådan vanskelighed ved omkostningsfordelingen ikke skal udelukke tilsynet – og tilsynet er jo her det høje folketing – fra at skønne over prisberegningen på hver enkelt vare. Det er det skøn, som vi, hvis vi skal følge de bærende principper i dansk prislovgivning, nu skal udøve over for DSB. Men hvis folketinget vil være konsekvent, må det ikke fravige det udgangspunkt, der er, nemlig at DSBs forskellige priser hver for sig skal være rimelige, sådan som dette begreb er defineret i den lov, som alle andre, private danske virksomheder er nødt til at følge. For er DSBs priser rimelige, så er der ikke mere at tale om, og ses de at være rimelige, vil heller ikke DSBs konkurrenter tale mere om denne sag.

Vi er opmærksomme på, at en virksomhed, som principielt giver overskud, ikke generelt eller overalt kan have rimelige priser, men statens tilskud til dem må ikke bruges til konkurrenceforvriddning. Og den kendsgerning, at DSB giver underskud, betyder ikke, at DSB omvendt ikke nogle steder kan operere med for høje avancer, som efter omstændighederne kan være en overtrædelse af den lovgivning, som alle andre monopolliggende foretagender i Danmark er underkastet.

Endelig skal vi tilse, at DSBs priser ikke er for høje, fordi omkostningerne er det. Over for princippet i vor prislovgivning må der ikke være forskel på kong Salomon og Jørgen hattemager.

Det konservative folkeparti så gerne, at udfaldet af denne debat blev enighed om to ting: For det første, at DSBs priser skal følge de regler, som blev fastslået i og i forbindelse med vedtagelse af lov om monopoler og konkurrencebegrænsninger med særligt henblik på definitionen af, hvornår priser er rimelige i forhold til avancer og omkostninger. For det andet, at DSB som alle andre virksomheder i DSBs stilling får pålæg om at fremlægge delregnskaber, således at tilsynet – og tilsynet er dette høje ting – i lovens, dansk prislovgivnings, dansk prisfastsættelsespraksis' ånd får mulighed for at skønne, hvornår og om DSBs forskellige priser hver for sig og med hensyntagen til DSBs særlige driftsforhold er rimelige.

Jeg er ked af fremskridtspartiets dagsordensforslag. Jeg kan ikke lide, at et parti, der taler om papirnusseri, vil bidrage til papirnusseri og urimelige omkostninger ved, at vi nu skal til at have nedsat et udvalg, der skal undersøge alle disse ting, når det, det virkelig drejer sig om, er at få fastslået nogle generelle principper for DSBs drift. Vi vil derfor stemme imod fremskridtspartiets dagsordensforslag.

På den anden side vil jeg bede om trafikministerens tilsagn om, at vi i et samråd i det trafikpolitiske udvalg kunne drøfte, om vi dog ikke endelig kunne få nogle klare retningslinjer for fastsættelsen af takster og priser hos DSB. Jeg tror, det var rimeligt, at vi i fremtiden slap for disse abstrakte diskussioner, der fremkaldes af tilfældige omstændigheder, havde jeg nær sagt, og kunne få en fast praksis, en, hvis jeg må bruge et frem-