

[Bolvig]

deler vi. Hvis ikke det sker, må tinget sikre dette gennem en dagsorden som den foreliggende, men det radikale venstre vil altså lade tvivlen komme i dette tilfælde ministeren til gode og håber, at vi inden længe har fået klarlagt disse problemer, for ellers har vi samme opfattelse som hr. Glensgård, at så er det nødvendigt, at folketinget pålægger et sådant udvalg at undersøge disse forhold.

**Inge Krogh (KrF):**

Da jeg forleden på Nyborg station fik en prisliste over banepakker, var den fra 1975, og den var ikke reguleret siden. Det er til meget stor gene for fragtmændene selvfølgelig, som anførte netop dette, at i det pågældende tidsrum har de et par gange, måske tre, måttet forøge deres priser, selvfølgelig med godkendelse af monopoltilsynet. De synes, det er en urimelig konkurrence, hvilket er ganske indlysende. Nu ved jeg godt, at taksterne bliver reguleret til 1. november, men det forandrer ikke det faktum, at de ikke har været forandret i 2½ år. Men også her er Store Bælt en mærkværdig mur. En pakke, der sendes fra Nyborg til Korsør, koster mere end en pakke, der sendes fra Nyborg til Frederikshavn.

Angående færgeruterne vil det vel være rimeligt, at DSB sejler for, hvad det koster og måske lidt til, men det vil være kunstigt, synes vi, at forhøje taksterne ud over det. I hvert fald når man bor på Fyn, hører man mange beklagelser også fra erhvervslivet over de meget høje takster for at få lastbilerne over. Hvis disse takster over Store Bælt kunstigt forhøjes, går det ud over vores erhvervsliv og samhandelen mellem København-Sjælland og Fyn og det sydlige Jylland og ikke mindst vores sydlige udland.

Det kan heller ikke, som også nævnt af trafikministeren, være færgetaksterne alene, der bevirker, at fragtmændene vil bruge DSB. Det kommer også an på, hvad de må kalkulere med, hvad man sparer i kørsel og i tid ved at tage nogle af de andre ruter over Kattegat. Kristeligt folkeparti er selvfølgelig interesseret i, at disse ruter bevares, og vi er klar over, at Juelsminde-Kalundborg specielt har lidt meget under de konflikter, der har været i sommer.

Angående den dagsorden, der er foreslået af fremskridtspartiet, kan jeg ikke rigtig ud-

tale mig om den, men jeg vil meget gerne vide lidt nøjere om kommissoriet for og sammensætningen af den arbejdsgruppe, der er nedsat af trafikministeren, om det resulterer i en rapport, der går til folketinget, og hvornår.

**Alfred Hansen (DR):**

Retsforbundet er imod monopoler af enhver art. Det gælder såvel et privatkapitalistisk monopol som et statsmonopol. Vi har i dag fået oplyst, at DSB har et underskud på over 1 mia. kr. på årsbasis, og hvis vi sammenholder dette forhold med den kendsgerning, at man på Store Bælt med hensyn til billetter, overførsel af fragt osv. tager et klækkeligt merbeløb end det, der skal til for at dække selve driftsudgifterne, altså et klækkeligt overskud, så kan man vel godt konstatere, at statsbanerne netop på Store Bælt, Halsskov-Knudshoved, Korsør-Nyborg, bruger dette statsmonopol. Jeg tænker her specielt på det forhold, at om sommeren, hvor det er en kendsgerning, at der er flere bilister, der benytter overfarten, siger statsbanerne tilsyneladende straks: det var vel nok fint, nu kan vi godt tillade os at sætte priserne op, for de har jo ikke andre muligheder. Når så færgerne om vinteren ofte må sejle med halv belægning eller måske med kun 20-25 pct. belægning, sætter man priserne ned. Men taget på årsbasis har man altså et stort overskud.

Dette overskud fører man så hen på andre ruter, hvor man dækker en del af underskudet. Det vil altså sige, at man har brugt en monopolstilling og overfører den for store indtægt ved salg af billetter til at udkonkurrere andre private selskaber på andre ruter. Og her kommer man naturligvis til at tænke på den aktuelle sag med Juelsminde-Kalundborg, JKL, kontra Århus-Kalundborg.

Vi mener, at det er en hån mod de private vognmænd og andre private firmaer, og vi konstaterer, at det er menneskeligt nedværdigende at føre en takstpolitik fra DSBs side, hvorefter vognmændene dels over deres skattebillet, dels over motorafgifter betaler DSBs underskud og dermed er med til at besegle deres egen »dødsdom«.

DSB må naturligvis køres efter kostprincippet, og jeg skal derfor spørge trafikministeren, hvordan man inden for DSB beregner