

[Glensgård]

DSBs takstpolitik og ikke kun koncentrerede sig om banepakker fra Nyborg station til Frederikshavn eller København.

Arentoft (FP):

Jeg vil gerne først takke ministeren for tilsagnet om at få nogle oversigter over rabatordningerne forelagt i trafikudvalget. Det var faktisk også det, jeg bad om, for jeg regnede ikke med, at ministeren havde dem her i ærmet. Jeg er da enig med ministeren i, at de fleste store firmaer har rabatordninger. Der er bare den forskel, at når et firma giver rabat, så er det, fordi det kan passes ind og det kan give overskud osv., det kan give flere kunder. Der er ingen private firmaer, der, hvis de på grund af rabatordninger får underskud, kan gå til finansudvalget og til folketinget og få bevilget penge til at dække deres underskud. Det er den store forskel på DSB og private vognmænd og rederier.

Ministeren oplyste, at DSBs færger hviler i sig selv. Og det er da en god oplysning. Til gengæld sagde ministeren, at der ikke er specielle regnskaber for de enkelte færgeruter. Det gælder, som ministeren sagde, f. eks. Kalundborg-Århus. Så kunne jeg godt tænke mig at spørge lidt spidsfindigt: hvorledes kunne DSB så her forrige år med så stor sikkerhed oplyse, at underskuddet på sejladsen på Samsøruten var på 8 mill. kr.? Hvordan kan man finde ud af det?

Maisted (FP):

Når ministeren ikke ønsker at svare på det spørgsmål, jeg stillede ved at citere formanden for Københavns Fragtmandshal, så vil jeg prøve på en anden måde. Er det korrekt, når formanden for Københavns Fragtmandshal siger, at DSB køber stadig flere og flere lastvogne og i stor udstrækning er begyndt at køre direkte på landevejen, uden at der først er sket en transport pr. godsvogn, og uden at der siden vil ske en transport pr. godsvogn? Mange spørger, om denne udvidelse af DSBs aktiviteter er i overensstemmelse med loven om godstransport. Jeg håber, ministeren ønsker at svare.

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):

Må jeg lige korrigere lidt af det, hr. Glensgård sagde. DSB har ikke nedsat denne ar-

bejdsgruppe. Man kan måske have fået det indtryk, så jeg bebrejder ikke hr. Glensgård, at han udtrykker det sådan, men jeg synes, jeg vil gøre meget klart, at det er tre ligeberettigede parter, der her forretningsmæssigt har fundet sammen og fundet ud af at sætte sig hen og undersøge tingene. Ud af det er så kommet en arbejdsgruppe. Man kan ikke sige, at den ene har taget et initiativ. Jeg ved ikke engang, hvordan det oprindeligt startede, men det er ikke DSB, der forestår det eller som sådan har nedsat arbejdsgruppen.

Jeg vil sige til hr. Arentoft, at det er muligt, man under det fælles regnskab, man har for færgedriften som sådan, Store Bælt, Kalundborg-Århus osv., har specifikationer, der kan gøre f. eks., at man kan pege på, at hvis vi sejler uden at skulle ind til Samsø, ja, så kan vi spare det og det beløb. Det synes jeg egentlig ikke er så ejendommeligt.

Jeg vil bare sige til hr. Maisted, når det drejer sig om, hvorvidt DSB køber lastvogne: ja, det gør DSB, DSB fornyr sit materiel, ligesom andre virksomheder fornyr materiellet. Men når det drejer sig om, at man piratagtigt, som det ligesom lå i spørgsmålet, farer ud ad landevejen med lastvogne, så synes jeg bare, jeg vil henvise til, at vi altså har vejtransportrådet, hvori der er politiske repræsentanter, og her behandler man alt det, der hedder godstransport på landeveje, herunder også DSBs andel.

(Kort bemærkning).

Maisted (FP).

Det, ministeren prøver på at tale uden om, er da ellers meget klart. Der bliver sagt, at DSB køber flere og flere lastvogne, der kører direkte på landevejen, uden at der først er sket en transport pr. godsvogn, og uden at der siden vil ske en transport pr. godsvogn. Og så bliver der spurgt af formanden for Københavns Fragtmandshal og mange andre, om denne udvidelse af DSBs aktiviteter er i overensstemmelse med loven om godstransporten. Det må jo være meget enkelt at svare på.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning