

[Socialministeren]

en forholdsvis stor beskæring af pensionistens ekstraindkomst.

Betydningen af dette sammenstødsproblem mellem de forskellige aftrapningsregler for de sociale ydelser og skattereglerne må man dog være varsom med at overvurdere. Dette skyldes, at det for pensionister med ekstraindkomster langt fra vil være den typiske udvikling, at disse indkomster stiger.

Det kan ikke afvises, at det for en del pensionister vil være en økonomisk fordel, at der kunne tjenes en væsentlig højere arbejdsindtægt uden konsekvens for det udbetalte pensionsbeløb. For flertallet af pensionister med mellemste invalidepension synes det reelle problem imidlertid at være, at de af helbredsmæssige grunde ikke føler sig i stand til at udnytte den teoretiske erhvervsevne. I betænkning nr. 898 om førtidspension har udvalget til revision af førtidspensionslovgivningen da også peget på, at det efter udvalgets opfattelse ikke er rimeligt at lade erhvervsevnebegrebet have en så afgørende betydning for størrelsen af pensionsydelse, som tilfældet er i dag, når pensionisterne tilsyneladende kun i begrænset omfang er i stand til at udnytte den resterhvervsevne, som de antages at have.

Betænkningen om førtidspension og de forslag, der deri opstilles, om et forenklet førtidspensionssystem indgår i regeringens overvejelser om udformningen af fremtidens pensionssystem.

Spm. nr. 544

Til *ministeren for offentlige arbejder* (2/2 81) af:

Arentoft (FP):

»Hvad agter ministeren at foretage for at forhindre, at skatteborgerne skal dække et millionunderskud på DSB-ruten Tuborg havn-Malmø?«

Begrundelse

Det fremgår af en leder i Børsen den 29. januar d.å., at DSB er ved at løbe ud i en eklatant fiasko i forbindelse med sejladsen i den sydlige del af Øresund. Millioner af kroner postes i ruten Tuborg havn-Malmø, som svigtes totalt af passagerer, bilister samt lastbiler.

Passagerer vil til Københavns centrum og ikke til Tuborg, og bilisterne foretrækker Dragør-Limhamn eller de nordlige overfarter.

DSB og deres svenske partnere har i løbet af en kort årrække sejlet den blomstrende sundtrafik mellem Malmø og København i sænk med fejlpositioner, dårlig markedsføring og tårnhøje billetpriser, og København er gået glip af i millionvis af kroner fra svenske indkøbsrejsende og turister. Spørgeren mener, at trafikministeren må kigge nærmere på dette punkt, før DSB helt har spillet fallit.

Besvarelse (16/2 81):

Ministeren for offentlige arbejder (Risgaard Knudsen):

Igennem de senere år har trafikken på det sydlige Øresund været faldende, hvilket i løbet af 70'erne har medført, at ni rederier har måttet opgive at drive trafik på denne del af Sundet. Der er således ikke tale om, at DSB og deres svenske partnere har sejlet en trafik i sænk, men derimod om, at de har været de eneste, der i de seneste års nedgangstider for den omhandlede trafik har været i stand til at fortsætte trafikken.

For at konsolidere de tilbageværende rederier uden alt for store ændringer i trafikudbuddet blev der den 20. november 1980 indgået en overenskomst mellem A/S Dampskibsselskabet Øresund (DSB) og AB Scandinavian Ferry Lines (AB Svelast og AB Svea) om sejlads på det sydlige Øresund.

Denne overenskomst omfatter alle de nuværende tre ruter på det sydlige Øresund.

Ruten Tuborg havn-Malmø er åbnet den 20. november 1980, og den trafikale udvikling på denne rute siden da har ikke levet op til de forventninger, de svenske samarbejdspartnere og DSB havde.

Det har været klart hele tiden, at såfremt der skete ændringer i forudsætningerne, herunder de økonomiske resultater af trafikken, måtte der foretages yderligere tilpasninger.

En af ideerne i samarbejdet var, at det ville være hensigtsmæssigt, at eventuelle tilpasninger fandt sted i et sådant dansk-svensk samarbejde, idet der herved var bedre mulighed for, at stabile og levedygtige ruter blev opretholdt.

Som følge af udviklingen har samarbejdspartnerne derfor også allerede nu igangsat