

[Formanden]

Ole Bernt Henriksen: spm. nr. 397  
Bernhard Baunsgaard: spm. nr. 401

**Spm. nr. 233**Til *energiministeren* (12/2 82) af:

Collet (KF):

»Hvilke konsekvenser får fjernvarmeværkerens beslutning om i stigende omfang at anvende kul for naturgasprojektets rentabilitet?«

**Begrundelse**

Ifølge oplysninger i Berlingske Tidende den 12. februar viser en netop offentliggjort undersøgelse fra Danske Fjernvarmeværkers Forening, at værkerne i stigende omfang er ved at omstille sig fra olie- til kulfyring. Dette indebærer, at de forudsigelser vedrørende anvendelse af naturgas i fjernvarmeværkerne, som tidligere er fremkommet, ikke slår til. Da hele naturgasprojektets rentabilitet bl. a. beror på anvendelsen af naturgas til fjernvarmeværkerne, tyder disse oplysninger på, at rentabiliteten yderligere forringes.

*Besvarelse* (9/3 82):**Energiministeren** (Poul Nielson):

Et af hovedmålene med naturgasprojektet er at opnå den størst mulige oliefortrængning gennem anvendelse af naturgas. Omstilling af fjernvarmeværker til kulfyring medfører derfor, at de pågældende værker generelt falder bort som naturgaskunder.

Naturgasprojektets samfundsøkonomiske rentabilitet vil være bestemt af værdien af det brændsel, der fortrænges ved indførelse af naturgas, sammenholdt med de investeringer, der knytter sig til forsyningen. Betydningen af anvendelse af kul i fjernvarmeværkerne for naturgasprojektets rentabilitet afhænger derfor af de alternative afsætningsmuligheder for naturgassen.

Gasforsyning af tidligere fueloliefyrede fjernvarmeværker er ikke afgørende for naturgasprojektets samfundsøkonomiske rentabilitet, men har betydning for projektet på grund af muligheden for belastningsudjævning via udkobling på de koldeste dage.

Gennemføres en udvidelse af naturgasprojektets geografiske udstrækning til bl. a. Midt- og Nordjylland, vil projektets sam-

fundsøkonomiske rentabilitet blive forbedret, idet markedet af gasolie kunder udvides, og samtidig vil mulighederne øges for at løse belastningsproblemerne gennem inddragelse af afbrydelige kunder.

**Spm. nr. 294**Til *ministeren for offentlige arbejder* (17/2 82) af:

Maisted (FP):

»Kan ministeren bekræfte, at DSB påfører danske vognmænd unfair konkurrence på Århus-Kalundborg-ruten og Storebæltsfærgerne, f. eks. ved at hæve priserne på Storebæltsfærgerne for lastvogne med 10 pct., samtidig med at statsbanernes repræsentanter rejser rundt til vognmændenes kunder og tilbyder »dumpingrabatter« på op til 20 pct.?«

**Begrundelse**

Formanden for Danske Langtursvognmænd har i skrivelse til folketinget, justitsministeren og pressen gjort opmærksom på denne unfair konkurrence.

*Besvarelse* (11/3 82):**Ministeren for offentlige arbejder** (J. K. Hansen):

Fra 1. oktober 1981 blev taksterne for overførsel af lastbiler på Store Bælt og Kalundborg-Århus-overfarterne forhøjet med 15 pct. Fra samme dato blev taksterne for jernbanetransporter forhøjet, nemlig for stykgods (dellast) med 20 pct. og for vognladningsgods (hellast) med 15 pct.

Ifølge aftale med Landsforeningen Danske Vognmænd (LDV) yder DSB en mængderabat til lastbilkunder på såvel Storebælts- som Kalundborg-Århus-overfarten. Rabatten er varierende efter den enkelte kundes årlige omsætning og forudsætter, at der med hver kunde træffes en speciel transportaftale. Disse rabatmuligheder står åbne for alle kunder på de nævnte overfarter.

For jernbanetransporter tilbyder DSB ligeledes nedsættelser i de normale priser. Dette sker også efter almindelige forretningsmæssige principper og under hensyntagen til den enkelte kundes omsætning.