

[Maisted]

Maisted (FD):

»Vil ministeren redegøre for sit syn på DSBs takstpolitik for bilfærgerne på Store Bælt?«

Begrundelse

Spørgeren finder det besynderligt, at ministeren ikke har grebet ind over for DSB, idet der udøves priskrig over for en privat rederivirksomhed, Vognmandsruten, ved at DSB sænker sine priser for lastbiloverførsel med 20 pct., medens taksterne for personbiler er uforandrede. Det er således privatbilisterne, der betaler denne priskrig.

Svar (27/7 84):

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

DSBs bilfærgeoverfart over Store Bælt mellem Halsskov og Knudshoved er langt den største af de bilfærgeruter, der forbinder Øst- og Vestdanmark, og dens betjenings- og takstniveau er derfor af afgørende betydning for forbindelse mellem de to dele af landet.

Det takstniveau, der lægges på Halsskov-Knudshoved-overfarten, har derfor også en betydning, der rækker ud over overfarten selv. På den ene side må taksterne ikke være så høje, at de hindrer mulighederne for udvekslingen af varer og personer mellem de to landsdele og dermed en rimelig udvikling af denne. På den anden side må de heller ikke være så lave, at de umuliggør private færgeruter, der indgår i det overordnede trafiknet, som f.eks. Molslinien mellem Ebeltoft og Sjællands Odde, hvilket også vil hæmme landsdelenes udvikling.

At denne balancegang mellem offentlige serviceforpligtelser og kravene om en markedsrettet handlemåde er vanskelig, er den debat om taksterne på Store Bælt, der jævnligt bryder ud, netop et vidnesbyrd om.

Selv om DSB har samfundsmæssige interesser at tilgodesee på Store Bælt, har DSB ikke monopol på at overføre biler. Som følge heraf må DSB være i sin gode ret til at handle på samme måde, som en privat virksomhed ville handle, når der kommer en konkurrent ind på markedet, således som det er tilfældet med »Vognmandsruten« mellem Korsør og Nyborg.

At DSB har tilpasset sine priser efter »Vognmandsrutens« etablering, finder jeg rimeligt. Havde DSB fastholdt sine priser, ville det have betydet et bortfald af lastbil-kunder og dermed af indtægter, uden at der havde været mulighed for at reducere omkostningerne tilsvarende ved at formindske antallet af afgange, idet dette ville betyde en ringere service, bl.a. over for personbilisterne.

For god ordens skyld vil jeg gøre opmærksom på, at der ikke er tale om, at DSB har nedsat sine takster for lastbiler på Store Bælt med 20 pct. generelt. Takstnedsættelsen er begrænset til de trafiksvage afgange fra Halsskov mandag-fredag kl. 20.00-07.00 og fra Knudshoved kl. 09.00-18.00.

Da »Vognmandsruten« ikke overfører personbiler, er der ikke konkurrencemæssig grundelse for at nedsætte personbiltaksterne. Til gengæld er de heller ikke blevet forhøjet som følge af »Vognmandsrutens« etablering, så denne har på ingen måde haft indvirkning på personbilisternes forhold.

Spm. nr. S 757Til *justitsministeren* (5/7 84) af:**Arentoft (FP):**

»Hvilke initiativer agter ministeren at tage for at finde frem til den eller de ansvarlige i RF-2 sagen?«

Begrundelse

Det findes helt urimeligt, at det offentlige kan trække en sag så meget i langdrag, at forældelsesfristen overtrædes i forbindelse med en sag vedrørende tjenesteforsømmelse.

Sagen er nu forældet, fordi der er gået 2 år, siden den første kommissionsdomstolsrapport fremkom, og det var måske mere rimeligt at regne med 2 år fra fremkomsten af den anden kommissionsdomstolsrapport.

Svar (12/7 84):

Justitsministeren (Ninn-Hansen):

Politidirektøren i København har over for justitsministeriet oplyst, at sagen senest ved skrivelse af 29. juni 1984 af politidirektøren er forelagt statsadvokaten for København. Statsadvokaten for København har den 5. juli 1984 anmodet politidirektøren om at fo-