

[Trafikministeren]

gennemgang af den etablerede afmærkning og udføre eventuelle forbedringer, der gør det tydeligere for trafikanterne, hvad det er for en vejtype, der køres på.

I et kommende samråd med Folketingets Udvalg om Offentlige Arbejder vil jeg nærmere redegøre for disse spørgsmål.

Spm. nr. S 205

Til trafikministeren (12/11 87) af:

Svend Andersen (S):

»Vil ministeren fjerne den særlige rabatordning, Bornholmstrafikken yder til de største vognmandskunder, og i stedet anvende et tilsvarende provenu til nedsættelse af godstaksterne?«

Begrundelse

Igennem en årrække har Bornholmstrafikken ydet rabat til de største vognmænd. Denne ordning har virket stærkt monopoldannende og udgjorde i 1986 over 5 mio. kr.

For at imødegå oprettelse af en konkurrerende transportrute indførte Bornholmstrafikken en yderligere rabat på ca. 3,5 mio. kr.

Disse samlede rabatter på ca. 8,5 mio. kr. tilflyder alle de største vognmandskunder uden sikkerhed for, at en tilsvarende nedsættelse af taksterne for den enkelte kunde finder sted.

Svar (20/11 87):

Trafikministeren (Nør Christensen):

I begrundelsen for spørgsmålet anføres, at de rabatter, Bornholmstrafikken yder til lastbil-/trailergodstransporten, skulle virke monopoldannende.

Det kan Bornholmstrafikken ikke finde dokumentation for, og det må fastslås, at den struktur, hvorunder godstransporten til og fra Bornholm udføres af et mindre antal vognmandsvirksomheder, har eksisteret over en lang årrække. Det synes mere at være disse

virksomheders evne til at tilpasse sig de ændrede behov for godstransport og -distribution, der har betinget deres udvikling, end det er Bornholmstrafikkens rabatpolitik.

Af den »yderligere rabat«, der anføres i begrundelsen for spørgsmålet, er det kun cirka halvdelen, der er mængdebaseret. Resten er således tilgængelig for alle vognmandskunder.

Rabatgivning på lastbil-/trailergodstransport er en nødvendig forudsætning for fastholdelse af trafikunderlaget. Bornholmstrafikken må som andre virksomheder på forretningsmæssig vis forsvare sin position på markedet.

Jeg finder derfor ingen anledning til at ændre i Bornholmstrafikkens nuværende rabatpolitik eller takststruktur.

Spm. nr. S 206

Til trafikministeren (12/11 87) af:

Svend Andersen (S):

»Hvad er den egentlige begrundelse for fortsat at kræve takstforhøjelser på Bornholmstrafikkens område?«

Begrundelse

Statsvirksomheden Bornholmstrafikken blev oprettet med det formål at drive trafik med passagerer, post og gods til og fra Bornholm og ikke for med årlige overskud at bidrage til dækning af statens øvrige udgifter.

Regnskabet for 1986 viser et overskud på 21,5 mio. kr. I loven om Bornholmstrafikken er det fastlagt, at staten årligt skal yde en fragttøtte til gavn for det bornholmske erhvervsliv. Dette beløb udgjorde i 1986 7,619 mio. kr. Med det nævnte overskud tilbagebetales denne fragttøtte således tre gange.

Svar (23/11 87):

Trafikministeren (Nør Christensen):

I årene siden 1982 har resultaterne af den primære drift på Bornholmstrafikken, dvs. før forrentning og afskrivning, været som følger:

	1982	1983	1984	1985	1986
Driftsresultat (1.000 kr.)					
inkl. fragttøtte	+ 9.510	813	10.967	9.925	21.539
Fragttøtte	5.229	6.223	7.056	7.960	7.619

I perioden fra overtagelsen i 1973 til og med driftsåret 1986 har det samlede driftsresultat inkl. fragttøtte været 30.871.000 kr., og fragt-

tøtten har udgjort 57.556.000 kr.

Statens samlede tilskud til Bornholmstrafikken har i samme periode udgjort 463.803.000