

[Grete Schødt]

relt at fjerne elementer af hjemmehjælpen ifølge det nævnte cirkulære, og det ønskes oplyst, hvilke initiativer ministeren agter at tage i denne anledning.

Svar (22/1 91):

Socialministeren (Else Winther Andersen):

Indledningsvis kan jeg oplyse, at kommunerne efter bistanndslovens § 50 er forpligtet til at have en hjemmehjælpsordning. Det er den enkelte kommune, der tilrettelægger sin hjemmehjælpsordning.

Efter bistanndslovens § 53 ydes varig hjemmehjælp som bistand til husligt arbejde og personlige fornødenheder. De elementer, der indgår i den varige hjemmehjælp, er uddybet i punkt 11 i Socialministeriets cirkulære af 30. oktober 1980 om praktisk bistand i hjemmet efter bistanndsloven. Kommunerne er forpligtet til at kunne yde de nævnte former for hjælp, men det er den enkelte kommune, der vurderer behovet for den konkrete bistand.

Som også nævnt i mit svar af 8. januar 1991 på spørgsmål nr. S 18 stillet af Lis Noer Holmberg (CD) kan jeg som socialminister ikke ændre en kommunal afgørelse om tildeling af hjemmehjælp.

Spm. nr. S 76

Til **trafikministeren** (16/1 91) af:

Hjortnæs (S):

»Kan ministeren bekræfte, at DSB's fragtpriiser ikke er konkurrencedygtige, og at de er fastsat under hensyntagen til Storebæltsforbindelsens rentabilitet?«

Begrundelse

Skibsreder Per Henriksen har til bladet Transport nr. 1 af 14. januar 1991 oplyst, at Mercandias fragtpriiser ligger klart i bunden, og det antydes, at DSB's priser ikke er konkurrencedygtige, og at de alene er fastsat under hensyntagen til Storebæltsforbindelsens rentabilitet.

Svar (24/1 91):

Trafikministeren (Ikast):

DSB's fragtpriiser for færgeoverførsel af lastbiler er fastsat på normal driftsøkonomisk ba-

sis, og fragtpriiserne forhøjes i takt med DSB's omkostningsudvikling.

Den 1. januar 1985 var DSB's pris for lastbiloverførsel på Storebælt (Halsskov-Knudshoved) 79,00 kr. pr. t bruttovægt inkl. moms. Den 1. juli 1989 var denne pris steget til 91,00 kr. pr. t svarende til en stigning på 15,2 pct.

I samme periode steg DSB's omkostningsniveau med 19,1 pct.

Den 1. juli 1989 ændredes tarifieringsgrundlaget for lastbiloverførsel på DSB's overfarter fra lastbilens bruttovægt til lastbilens længde. Det nye prisniveau på Storebælt blev fastlagt til gennemsnitlig 85,75 kr. pr. m inkl. moms. Denne pris udgjorde ultimo december 1990 89,65 kr. svarende til en stigning på 4,6 pct.

I samme periode steg DSB's omkostningsniveau med 5,7 pct.

Jeg kan følgelig afkræfte, at DSB's fragtpriiser og udviklingen heri over tid skulle have nogen sammenhæng med beslutningen om faste forbindelser over Storebælt eller disses rentabilitet.

Påstanden om, at DSB's fragtpriiser ikke skulle være konkurrencedygtige, kan rettelig kun besvares af kunderne, da prisen kun er en af flere parametre i valget af færgeoverfart. Foruden priser indgår også køre- og sejltider, afgangsfrekvens, kapacitet m.v. i kundernes valg af overfart. Til belysning af prisforholdene kan imidlertid oplyses følgende:

Dagens prisniveau (listepriiser) i kr. pr. m inkl. moms:

DSB, Halsskov-Knudshoved	93,25 kr.
DSB, Kalundborg-Århus	122,00 kr.
Mercandia, Kattegat Broen	122,00 kr.

I forhold til listepriiserne ydes der på overfarterne varierende aftalerabatter afhængig af overførte mængder, overførselstidspunkt m.v. Hertil kommer for Kattegat Broens vedkommende »introduktionsrabatter« af en ikke ubetydelig størrelsesorden.

Den skarpe konkurrence rederierne imellem såvel på Storebælt som på Kattegat levner i øvrigt ingen plads til en prispolitik dikteret af andre hensyn end de strengt driftsøkonomiske.

Spm. nr. S 78

Til **boligministeren** (17/1 91) af:

Kirsten Jacobsen (FP):