

ført uden noget egentligt forretningsøkonomisk sigte. Godstransportresultaterne er i sig selv også et klart bevis for, at investeringerne ikke har affødt noget positivt driftsresultat.

På lidt længere sigt vil det være forretningsmæssigt klogest, at DSB drives som et selvstændigt kommercielt selskab – altså ud fra rent forretningsmæssige principper.

Imidlertid vil det være nødvendigt i finansåret 1982, at Folketinget fører en nøje budgetmæssig kontrol med virksomheden, hvorfor DSB-loven (styrelsen af statskassen) må ændres, således at den frie budgetmæssige dispositionsret, som for nærværende er gældende, ophæves. I finansåret skal det således ikke være DSB tilladt at overflytte beløb mellem forskellige konti – udover hvad der er tilladt, jfr. budgetvejledningen 1979.

Generaldirektørens populariserede sekretariat nedlægges, og der indføres i en overgangsperiode en direktion bestående af tre personer, der får samme ansvar som er gældende for et aktieselskab (hvor direktionen er ansvarlig). Direktionen sammensættes af:

- A) en repræsentant udpeget af de statsautoriserede revisorer.
- B) en advokat udpeget af Advokatrådet.
- C) en repræsentant udpeget af Industrirådet, Landbrugsrådet, Håndværksrådet og Foreningen af Danske Vognmænd i forening.

Ingen af disse må være medlem af Folketinget.

Loven om samdriften i hovedstadsområdet ophæves.

Loven om den kollektive trafik udenfor hovedstadsområdet ophæves.

Til nr. 1039

For at landets samlede transportkapacitet (last & passagerer) kan udnyttes bedst muligt, må DSB's takster omkostningskalkuleres efter de samme principper, som må følges i de private konkurrerende virksomheder, såsom vognmandsforretninger, rederier, osv.

Folketinget nedstemte den 26. oktober 1979 et forslag fra Fremskridtspartiet om en uvildig revisorberegning af DSB's takster. Imidlertid er det umiddelbart klart, at godstaksterne langt fra er omkostningsdækkende, og at passagertaksterne er for lave. I foråret 1982 gennemføres der derfor takstreguleringer på alle områder.

Det er uomtvisteligt, at DSB har stort overskud på Storebæltsrederivirksomheden. Der foretages en gennemgribende takstregulering, hvorved priserne for overførsel af lastbiler på Storebælt sættes kraftigt ned, samtidig med at der sker en vis regulering af personbiltaksterne. Der foretages dog den kraftigste nedsættelse på godsbiltaksterne. Der skal samtidig foretages reguleringer i modsat retning på Århus-Kalundborg overfarten, idet taksterne her er alt for lave.

Takstundersøgelsen, som skal igangsættes med et uvildigt revisorkollegie, skal også omfatte rabateringsordningerne for lastbiloverførsler.

Der foretages reguleringer på DSB's takster for gods- og kreaturtransport, som er uansvarligt lave. Det er jo vanvittigt, at DSB transporterer 20 t gods fra Herning til København til en pris, der ligger langt under, hvad det koster at få de samme 20 t transporteret over Storebælt. DSB's uansvarlige, konkurrenceforvridende priser giver sig udslag i de mest groteske situationer.

Der er eksempler på, at det er billigere at få et vognlæs træ fra Sverige til Randers end at få det samme læs til Slagelse – DSB foretager altså en transport fra Slagelse til Randers uden fortjeneste. I et moderne samfund er det i øvrigt ikke sikkert, at det fortsat er rimeligt at foretage de mange tomme returkørsler, som finder sted med DSB's godsvogne.

For banepakkeordningen er det helt åbenlyst, at der bør ske kraftige forhøjelser – herved overflyttes formentlig en del af pakkebesørgelsen til de private vognmænd.

Hver enkelt tjenestegren skal pålignes de faktiske omkostninger, hvorfor der også skal ske en forhøjelse af P & T's bidrag til DSB for det arbejde, som daglig udføres med gods- og postvogne. Det påvirker naturligvis P & T's regnskab i modsat retning, men herigennem opnås reelt regnskabsgrundlag. Ændringsforslag har således ikke nogen indflydelse på finanslovens samlede budgettal.