

De indgåede transportaftaler dækker som hovedregel alle relationer mellem DSBs stationer, og rabatprocenten er stort set den samme uanset geografiske forhold.

Jeg ønsker i øvrigt her specielt at fremhæve bemærkningen i pkt. 173 i rigsrevisionens beretning til statsrevisorerne om DSBs godsbefordring:

»Efter rigsrevisionens opfattelse vil forbedringer på godssektorens indtægtsside ud over styrket markedsføring af godsproduktionen kunne opnås ved udnyttelse af eksisterende muligheder for rabatdifferentiering samt takst- og produktdifferentiering, bl.a. ved indgåelse af fragtaftaler. Det burde i denne forbindelse overvejes, hvorvidt det er kommercielt hensigtsmæssigt at opretholde den bestående maksimalgrænse på 50 pct. for fragtrabatter. En sådan ændring af betingelserne for differentiering ville formentlig kunne forbedre markedsføringen og muliggøre erhvervelse af returfragt, hvorved den ret betydelige kørsel med tomme returvogne, der finder sted, kunne reduceres.«

Hvad angår lastbiler på overfarter, kan nævnes, at den gennemsnitlige rabat udgør ca. 17 pct., varierende mellem ca. 12 pct. på Store Bælt og ca. 26 pct. på de store udlandsoverfarter til Puttgarden og Helsingborg.

På passagerområdet ydes der kun i ringe omfang rabat på samme måde som for gods og lastbiler ved særlige aftaler med store kunder. Derimod er der indført en række billetformer, som kan købes af alle, og som giver en nedsættelse i de almindelige zonepriser.

Eksempelvis kan nævnes gruppebilletter, hvor den typiske rabat er 20 pct. for grupper indtil 7 personer. Rabatten stiger til 50 pct. for helt store grupper.

Endvidere 1-dagsbilletter og Rød billet i bestemte stationsforbindelser og i bestemte tog. Her er rabatten, der er indført for at udnytte ellers tomme pladser, på ca. 30 pct.

Nævnes kan også forårsbilletten, der kunne købes i perioden 1. marts-14. april 1984. Forårsbilletten var gyldig til rejser mandag-torsdag samt lørdag. Den kostede for en voksenbillet på 2. klasse 115 kr. for en rejse mellem hovedstadsområdet og Jylland eller omvendt.

Dette betød typisk en rabat på ca. 30 pct., men for de helt lange rejser var rabatten henimod 50 pct.

Endelig skal nævnes 65-billetter, der for personer over 65 år giver adgang til en dobbeltrejse for enkeltbilletpris, hvilket betyder 50 pct. rabat.

Spørgsmål 7:

Hvilke kommentarer har ministeren til den i fotokopi vedlagte artikel i tidsskriftet »Danske Vognmænd« september 1984 nr. 9: »DSBs maskerade«?*)

Svar:

LDV's artikel giver en helt forkert vurdering af såvel baggrunden for som perspektiverne i DSBs projekt for kombinerede transporter i transit via Frederikshavn.

Det er korrekt, at investeringer i størrelsesordenen 45 mill. kr. på forskellig vis har berøring med nævnte projekt, men investeringerne vedrører ikke alene dette projekt.

De i artiklen omtalte sporsænkninger, som er gennemført på banestrækningen mellem Frederikshavn og Kolding, er alle foretaget som en forberedelse af elektrificeringen. At DSB nu drager nytte af den forbedrede lasteprofil til en generel serviceforbedring i den internationale godstrafik på skinner og til etablering af huckepackservice, kan ikke med rimelighed give anledning til betænkkeligheder.

For så vidt angår anskaffelsen af 50 specialvogne til kombinerede transporter af semitrailere, veksellad og containere gælder, at DSB løbende må reinvestere i godsvogne. At man i denne situation har valgt at reinvestere i moderne materiel, som svarer til nutidens transportteknik og til markedets krav, kan kun tale til ros for DSB. Det skal bemærkes, at DSB med henblik på såvel indenlandske som internationale transporter overvejer at anskaffe yderligere bærevogne til veksellad- og containertransporter.

*) Ikke optrykt.