

terne vil stimulere til en overflytning af transporten fra kollektiv transport til privatbiler, ligesom det må forventes, at bilen i større omfang vil blive brugt i forbindelse med transporten mellem bolig og arbejde i de områder, hvor den individuelle trafik konkurrerer med den kollektive trafik.

Virkningerne for DSB

I rapport om DSB's økonomi, juni 1989, fremgår, at »en nedsættelse af benzinafgiften med 1,25 kr. pr. liter vil betyde en konkurrenceforringelse for DSB's persontrafik og vurderes at ville give DSB en indtægtsnedgang på 75 mio. kr. årligt«.

Fra 1990 er S-togtrafikken og regionalrejser inden for hovedstadsområdet tilbageført til DSB.

Nedenfor er konsekvenserne på hovedområderne inden for DSB's persontrafik i 1990 – opgjort efter samme grundprincipper som i rapporten om DSB's økonomi – nærmere gennemgået.

a. Fjerntrafik

Uden nedsættelsen af benzinafgifterne forventede DSB en indtægt på 689 mio. kr. og ca. 7,3 mio. rejser på fjerntrafikken. Nedsættelsen af afgifterne vil i østvesttrafikken betyde, at bilrejserne bliver ca. 4 pct. billigere, idet priserne for færgeoverfarten ikke ændres. På denne baggrund skønnes det, at afgiftsreduktionen vil medføre et tab på ca. 0,3 mio. rejser med et deraf følgende indtægtstab på ca. 25 mio. kr. årligt.

b. Nærtrafikken uden for hovedstadsområdet

Uden nedsættelsen af benzinafgifterne forventede DSB en indtægt på 479 mio. kr. og ca. 23,2 mio. rejser i nærtrafikken uden for hovedstadsområdet. Det skønnes, at afgiftsreduktionen vil medføre et tab på 1,5 mio. rejser med et deraf følgende indtægtstab på ca. 30 mio. kr. årligt.

c. Hovedstadsområdet

Uden nedsættelsen af benzinafgifterne forventede DSB en indtægt på 650 mio. kr. og ca. 108 mio. rejser (inkl. S-tog og § 4 baner) i hovedstadsområdet. Det skønnes, at afgiftsreduktionen vil medføre et tab på 6,8 mio. rejser med et deraf følgende indtægtstab på ca. 41 mio. kr. årligt.

d. DSB's færgeoverfarter

Overførslerne af biler på færgeoverfarterne skønnes på baggrund af udviklingen i fjerntrafikken at stige med godt 50.000. Ud fra et optimistisk skøn vil DSB få ca. 25.000 ekstra overførsler pr. år eller en merindtægt på op til 6 mio. kr. årligt.

Den samlede konsekvens for DSB skønnes på denne baggrund at blive et provenutab på omkring 90 mio. kr. årligt og et samlet tab på omkring 8,6 mio. rejser årligt. Der er ikke i overstående beregninger taget højde for eventuelle effekter af forhøjelsen af vægtafgiften.

For at bevare en uændret konkurrenceevne skulle DSB's takster ud fra et groft skøn nedsættes med samme procentsats som nedsættelsen af benzinprisen, det vil sige med 14 pct.

Virkning for HT

Under »Virkningerne for DSB« er der nærmere redegjort for virkningerne af afgiftsreduktionen for DSB's persontrafik i hovedstadsområdet.

Benzinafgiftsreduktionerne forventes fortrinsvis at få indflydelse på de relativt lange bolig-arbejdsstedsrejser i hovedstadsregionen. Disse rejser er typisk banerejser. Disse rejser foretages i stort omfang på »HT-netkort«. Der er ca. 20.000 faste abonnenter, der benytter disse kort.

Af banerejserne i hovedstadsregionen er ca. 50 pct. kombinerede rejser, der foretages med såvel bane som bus. I den udstrækning afgiftsreduktionen medfører bortfald af passagerer på de lokale banerejser, vil der således også blive tale om bortfald af passagerer i den del af bustrafikken, der knytter an til banerne.

Halvdelen af DSB's indtægtstab, ca. 20 mio. kr., skønnes at knytte sig til de kombinerede bane-/busrejser. Af de kombinerede rejser skal ca. 42 pct. af indtægten tilgå busselskabet (HT). Tabet vil ud fra et groft skøn kunne anslås til knap 10 mio. kr. årligt.

Hertil kommer et forventet tab på de relativt lange busrejser. Det er ikke muligt at foretage en beregning af dette tab, men det kan ud fra et groft skøn anslås til ca. 10 mio. kr. årligt.

Det samlede tab for busvirksomheden (HT) kan på denne baggrund skønnes til at være på 15–20 mio. kr. årligt, idet der heri ikke er medregnet et muligt tab i de korte busrejser, der kan