

Belastningen af DSB's budget som følge af nyordningen i 1990 er på 574 mio. kr. heraf 287 på anlæg og 287 i forringelse af driftsresultatet svarende til S-banetraffikkens driftsunderskud. Merbelastningen af DSB's budget modsvarer af en tilsvarende reduktion af Indenrigsministeriets udbetaling af tilskud til hovedstadsrådet, således at staten som helhed ikke belastes økonomisk.

Spørgsmål 2:

»Af Anm. II s. 50 fremgår, at de planlagte takstforhøjelser skal differentieres kraftigere end hidtil mellem hovedprodukter og mellem delprodukter inden for det enkelte hovedprodukt, således at mere forretningsmæssige takster fremkommer. Hvilke overvejelser har ministeren med hensyn til, hvorledes differentiering skal foretages?«

Svar:

I finanslovsforslaget for 1990 er om DSB's trafikindtægter fra passagerer i tog på færger, biltrafik med færger samt godstrafik forudsat, at de i 1990 overstiger det for 1989 budgetgettede niveau med 112 mio. kr. eller 3 % som følge af takstændringer.

Stigningen på 3 % svarer til den forventede inflation. Der er således ikke forudsat real stigning i trafikindtægterne som følge af takstændringer.

Når bortses fra Fanø- og Samsø-overfarterne samt enkelte andre mindre områder, foregår DSBs trafik i stadig skarpere konkurrence med andre transportører.

Konkurrencesituationen er på næsten alle områder skærpet i 1989 og tegner fra et DSB-synspunkt ikke lysere i 1990. Denne markedssituation gør det ikke muligt af opnå 3 %'s indtægtsfremgang gennem en ensartet takstforhøjelse for alle produkter og strækninger uanset valg af forhøjelsesprocent. Derfor må der fastsættes forskellige forhøjelsesprocenter for forskellige produkter afhængigt af markedsf forholdene.

Markedsforholdene varierer imidlertid på en række områder også en hel del fra landsdel til landsdel og i løbet af året. Derfor er det usikkert, om det er muligt for et helt år at fastlægge takster, som gør det muligt at opnå en indtægtsudvikling, der følger udviklingen i omkostningerne.

Derfor overvejes for tiden, hvordan der kan udformes takstbestemmelser, der på én gang sikrer, at indtægtsudviklingen kan følge omkostningsudviklingen, at taksterne i nødvendigt omfang løbende kan tilpasses markedsf forholdene, så indtjeningen sikres, og at der alligevel er fornøden politisk styring af DSB's takstudvikling.

Jeg regner med i løbet af et par uger at afslutte overvejelserne, således at der gives Finansudvalget rimelig tid til at behandle spørgsmålet om fastlæggelse af nye takstbestemmelser for DSB's passager- og bilfærgetrafik til ikrafttræden til nytår.

For jernbanegodstrafikken er forholdene enklere, idet en beskeden og kun lidt differentieret takstforhøjelse giver maksimal provenufremgang. Som i tidligere år ønskes godstakstforhøjelse også i år pr. 1. november.

Spørgsmål 3:

»Der ønskes en redegørelse til belysning af spørgsmålet om, til hvilket niveau taksterne skulle hæves for at dække samtlige udgifter ved jernbane-, bus- og færgetrafikken – gerne belyst ved eksempler fra udvalgte trafikstrækninger og med angivelse af de nugældende billetpriser.«

Svar:

For DBSs busdrift er det for ca. 99 procent af kørslen ikke DSB, der fastsætter taksterne, men de regionale trafikselskaber. DSB kører som entreprenør for disse efter kontrakt og får derved dækket både drifts- og anlægsudgifter.

For DSB's bilfærgedrift dækker det nugældende takstniveau også drifts- og anlægsudgifterne. I henhold til DSB's regnskab for 1988 dækker togtraffikkens indtægter halvdelen af drifts- og anlægsudgifterne til togtrafik incl fællesomkostninger for alle DSB-produkter.

Ud fra en rent aritmetisk betragtning skulle gennemsnitsprisen således hæves med ca. 100 procent for at skabe balance mellem udgifter og indtægter. I praksis kan det dog slet ikke lade sig gøre at øge indtjeningen så meget ved takstforhøjelser, at DSB's jernbanedrift ville kunne give over-