

[Trafikministeren]

- Indenlandsk og internationalt stykgods.
- Indenlandsk og internationalt vognladningsgods.
- Indenlandsk og internationalt kombigods.

Prissætningen for produkterne varierer meget, men hovedreglen er, at der mindre og mindre anvendes faste tariffer og mere og mere arbejdes med individuelle, konkrete transportaftaler. Priserne i disse skal beregnes på en sådan måde, at transportopgaven giver et positivt dækningsbidrag, jf. nedenfor.

Priser og pristilbud på de internationale produkter fastsættes i fællesskab af de involverede baner, således at der kan afgives en samlet pris. Indtægten fordeles med hensyntagen til de enkelte baners udstrækning.

Priser og pristilbud på indenlandske transportopgaver fastsættes af DSB's salgsorganisation efter beregning af omkostninger samt skyldig hensyntagen til konkurrencesituationen.

For en del transportopgavers vedkommende er en eller flere privatbaner inddraget i prisfastsættelsen.

Stykgodsproduktet, der er i direkte konkurrence med fragtmænd, vognmænd og andre distributionsformer, er påvirket af, at de største omkostninger hidrører fra distribution og indsamling på lastbiler (DSB's egne eller private (DSB-vognmænd)) samt fra terminalbehandling.

Selve togproduktionen – herunder færgeoverførsel – spiller omkostningsmæssigt en mindre rolle.

Ved udregning af pristilbud på stykgodsområdet indgår alle direkte omkostninger til distribution, terminalbehandling, ekspedition, togproduktion og færgeoverførsel. Herudover indgår afskrivning og forrentning af fornødne investeringer, f.eks. i paller og håndteringsudstyr. Endvidere indgår omkostninger til bygninger og salgsaktiviteter. Endelig indgår et tillæg for generelle omkostninger samt en fortjeneste. Det er ikke muligt at angive disse tillæg i procenter, da de varierer efter konkurrencesituationen.

Alle stykgodsaftaler skal udvise et positivt dækningsbidrag. Der foretages derfor også efterkalkulationer. Stykgodsproduktets økonomiske resultat er i de senere år markant forbedret, jf. redegørelsen for DSB's 4-årige rammeaftale.

Vognladningsprodukterne er mere påvirket af omkostninger fra togsystemet, fortrinsvis rangeromkostningerne. Disse omkostninger er hovedsagelig faste omkostninger. Ved hjælp af nøgletal indgår disse i omkostningsberegningerne ligesom omkostningerne til de særlige godsbaner og godsterminaler.

Kombiprodukternes priser fastsættes efter forhandling med kombiselskaberne, i Danmark Kombi Dan A.m.b.A. Prisfastsættelsen er påvirket af den hårde konkurrencesituation i forhold til den almindelige landevejstrafik. Derfor er det økonomiske bidrag fra disse produkter stærkt begrænset.

Spm. nr. S 122

Til *sundhedsministeren* (1/11 91) af:

Køpke Christensen (FP):

»Vil ministeren oplyse, hvor meget dokumentation der skal til, før der kan gives tilskud til EDTA-behandlinger?«

Begrundelse

Ifølge spørgerens overbevisning er der store menneskelige såvel som økonomiske fordele ved at bruge EDTA-behandlinger i stedet for at foretage bypassoperationer eller amputationer, idet det forekommer, at EDTA-behandlinger er en både simpel og billig behandlingsform i forhold til eksisterende og hidtil brugte behandlingsformer.

Ifølge beregninger foretaget af Vejle Amt koster en amputation af et ben staten 400.000 kr. det første år. En bypassoperation koster det offentlige ca. 150.000 kr. Disse tal bør ifølge spørgeren stilles op over for udgifterne til en EDTA-behandling, der koster mellem 20.000 og 30.000 kr.

Svar (11/11 91):

Sundhedsministeren (Ester Larsen):

Sundhedsstyrelsen har over for mig oplyst, at EDTA-behandling i mange år i et ikke nærmere kendt omfang har været anvendt i en række lande, men der er til trods herfor ikke fremkommet dokumentation for, at behandlingen er virkningsfuld mod bestemte lidelser. For så vidt angår spørgsmålet om, hvordan man kan dokumentere en given behandlingsforms virkning, kan jeg til orientering oplyse,