

Folketinget nedstemte den 26. oktober 1977 et forslag fra FP om en uvildig revisorberegning af DSBs takster. Imidlertid er det umiddelbart klart, at godstaksterne langtfra er omkostningsdækkende, og at passagertaksterne er for lave.

Forslaget tager kun højde for en rimelig justering af passagertaksterne.

Loven om samordning i hovedstadsområdet ophæves, og billetindtægten for S-togene tilgår derfor DSB, hvilket beløber sig til kr. 350.000.000

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 reguleringer af personbiloverfarten. Der foretages dog den kraftigste nedsættelse af godsbilstatksterne. Der skal samtidig foretages reguleringer i modsat retning på Aarhus-Kalundborg-overfarten.

Takstundersøgelsen (omtalt ved underkonto 43.01) skal også omfatte rabateringsordningerne for lastbiloverførsler.

DSBs takster for gods- og kreaturtransport er uansvarligt lave. Det er jo vanvittigt, at DSB transporterer 20 tons fra Herning til København til en pris, der ligger langt under, hvad det koster at få de samme 20 tons transporteret over Storebælt. DSBs uansvarlige konkurrenceforvridningspriser giver sig udslag i de mest groteske situationer. F. eks. er der eksempler på, at det er billigere at få et vognladningslæs 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 iøvrigt ikke sikkert, at det fortsat er rimeligt at foretage de mange tomme returkørsler som finder sted ved DSBs godsvogne.

For Banepakkeordningen er det helt åbenlyst, at der bør ske kraftige forhøjelser.

Hver enkelt tjenstegren skal pålignes de faktiske omkostninger, hvorfor der også skal ske en forhøjelse af P & Ts bidrag til DSB for det arbejde, som dagligt udføres med gods- og postvogne. Dette påvirker naturligvis P & Ts regnskab i modsat retning, men herigennem opnås et reelt regnskabsgrundlag. Ændringsforslaget har således ikke nogen indflydelse på finanslovens samlede budgettal.

Det skal iøvrigt i fremtiden tilsikres, at P & T ikke selv foretager investeringer i vognmateriel.

Der sker justeringer med 15 procent på salg og arbejde for fremmede.

Der gennemføres forhøjelser især på færgebefordring for udenlandske jernbanevogne. Desuden søges der gennemført en provisionsforhøjelse.

I øvrigt foretages der en regulering på ca. 10 procent på de øvrige poster.

Lov nr. 270 af 1977 ophæves, og DSB får derfor ikke denne indtægt, hvilket imidlertid ikke medfører en nedgang i DSBs indtjening, hvilket ses på konto 43.01.

Loven om den kollektive trafik udenfor hovedstadsområdet ophæves.

Der er ikke i finansåret budgetteret med nogen indtægt, hvorfor det heller ikke får nogen budgetmæssig virkning.

Lov nr. 270 af 1971 om den kollektive trafik i hovedstadsrådet ophæves.

Lov nr. 270 af 1977 ophæves.

Ingen budgetmæssig virkning.

Lov nr. 114 af 1978 om den kollektive trafik udenfor hovedstadsrådet ophæves.

Ingen budgetmæssige virkninger.

#### Til nr. 1031

Tilskud til jernbanemuseet bortfalder pr. 1.1.80. Det er ikke en skatteyderopgave at drive museet. Tilskuddet til Jerbanerådet, forskellige jernbaneorganisationer og nærføringsudvalget bortfalder pr. 1. januar 1980.

Jernbanerådet ophæves ligeledes pr. 1. januar 1980 ved en ændring i loven om DSB. Rådet er det rene pjat, idet de rådgivende udtalelser ikke har nogen værdi. Det er naturligvis ganske skandaløst, at udvalget i sidste finansår har haft så mange penge, at det har været muligt at udgive en årsberetning, som iøvrigt intet indholdt af værdi.