

- C.) en repræsentant udpeget af Industrirådet/Landbrugsrådet og Håndværksrådet og Foreningen af Danske Vognmænd i forening.
Ingen af disse må være medlem af Folketinget.
Loven om samdriften i hovedstadsområdet ophæves.
Loven om den kollektive trafik udenfor hovedstadsområdet ophæves.

Til nr. 1038

For at landets samlede transportkapacitet (last & passagerer) kan udnyttes bedst muligt, må DSB's takster omkostningskalkuleres efter de samme principper, som må følges i de private konkurrerende virksomheder, såsom vognmandsforretninger, rederier, osv.

Folketinget nedstemte den 26. oktober 1979 et forslag fra Fremskridtspartiet om en uvildig revisorberegning af DSB's takster. Imidlertid er det umiddelbart klart, at godstaksterne langt fra er omkostningsdækkende, og at passagertaksterne er for lave. I foråret 1981 gennemføres der derfor takstreguleringer på alle områder.

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 en vis regulering af personbiltaksterne. Der foretages dog den kraftigste nedsættelse på godsbiltaksterne. Der skal samtidig foretages reguleringer i modsat retning på Århus-Kalundborg overfarten, idet taksterne her er alt for lave.

Takstundersøgelsen, som skal igangsættes med et uvildigt revisorkollegie, skal også omfatte rabateringsordningerne for lastbiloverførsler.

Der foretages reguleringer på DSB's takster for gods- og kreaturtransport, som er uansvarligt lave. Det er jo vanvittigt, at DSB transporterer 20 t gods fra Herning til København til en pris, der ligger langt under, hvad det koster at få de samme 20 t transporteret over Storebælt. DSB's uansvarlige, konkurrenceforvridende priser giver sig udslag i de mest groteske situationer. Der er eksempler på, at det er billigere at få et vognlæs 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 i øvrigt ikke sikkert, at det fortsat er rimeligt at foretage de mange tomme returkørsler, som finder sted med DSB's godsvogne.

For banepakkeordningen er det helt åbenlyst, at der bør ske kraftige forhøjelser – herved overflyttes formentlig en del af pakkebesørgelsen til de private vognmænd.

Hver enkelt tjenestegren skal pålignes de faktiske omkostninger, hvorfor der også skal ske en forhøjelse af P & T's bidrag til DSB for det arbejde, som daglig udføres med gods- og postvogne. Det påvirker naturligvis P & T's regnskab i modsat retning, men herigennem opnås et reelt regnskabsgrundlag. Ændringsforslag har således ikke nogen indflydelse på finanslovens samlede budgettal.

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

Der foretages forhøjelser især på færgebefordring af udenlandske jernbanevogne. Desuden søges der gennemført en provisionsforhøjelse for transport af udenlandske jernbanevogne.

Lov nr. 270 af 1977 ophæves, og DSB får derfor ikke den indtægt fra HR, hvilket imidlertid ikke medfører nogen nedgang i DSB's samlede indtjening, idet DSB da vil få billetindtægten.

Lov nr. 114 af 1979 om den kollektive trafik udenfor hovedstadsområdet ophæves. De resterende tjenesteboliger søges afhændet hurtigst muligt, indtil salgstilbuddet forhøjes tjenestebolighuslejerne med 75 pct. Der gennemføres forhøjelser for udleje af areal eller boliger. Desuden gennemføres der forhøjelser på kontoen for reklameindtægter, og de kiosker og restaurationer der for nærværende drives af DSB bortforpagtes inden 15. januar 1981.

Der foretages en forhøjelse af kontoen for salg af brugt materiel, idet der rundt omkring i landet henstår meget materiel, som for længst burde være afhændet. Det samme gælder for en del af de materialer, som ligger på DSB's oplagspladser og værksteder rundt omkring i landet.