

Diverse udgifter vedrørende drift stiger således fra 835,99 mill. kr. i 1980 til 1.187,39 mill. kr. i 1981 eller i alt 351,40 mill. kr.

Budgettallet for 1980 er imidlertid opgjort i faste 01.01.1979-priser mens finanslovforslagstallet for 1981 er opgjort i faste 01.01.1980-priser.

Den gennemsnitlige prisopregning (inflation) fra 01.01.1979 til 01.01.1980 for de produkter som indgår på konto 39., herunder bl. a. olieprodukter, er opgjort til 32,16 pct. svarende til ca. 270 mill. kr.

De reelle aktivitetsudvidelser beløber sig således til ca. 80 mill. kr. Disse omfatter bl. a. aflastnings-tog i fjerntrafikken, indsættelse af prototypelyntog og sovevognsløb til Frederikshavn, indsættelse af en færge til overførsel af farligt gods på Storebælt samt en udvidelse af rutebilkørselen for amtskommunerne.

Endvidere er der i de 80 mill. kr. inkluderet de meromkostninger til uddannelse af nye medarbejdere som skyldes det stærkt forøgede rekrutteringsbehov som følge af dels aldersbetinget afgang, dels efterlønsordning, ferieforlængelse og arbejdsmiljølovens 11 timers regel.

### *Spørgsmål 3:*

Under konto 43.02. regnes med indtægter ved befordring af motorkøretøjer m.v. på overfarterne.

Harmonerer skønnet over de forventede merindtægter med de seneste oplysninger om den mindskede biltrafik?

Er skønnet bygget på forventninger om et stigende antal overførsler eller regnes der med merprovenu som følge af takstforhøjelser?

### *Svar:*

I forslag til finanslov for 1981 er skønnet over indtægterne på konto 43.02. opgjort til 499,2 mill. kr., en stigning på 28,1 mill. kr. i forhold til regnskabstallet for 1979.

I det foretagne skøn er medregnet et forventet merprovenu som følge af takstforhøjelserne pr. 1. oktober 1980.

Skønnet er endvidere foretaget på grundlag af de prognoser over udviklingen i antallet af overførte biler, som var gældende på tidspunktet for fremlæggelsen af forslaget til finanslov og som fremgår af anmærkninger II til forslaget (s. 44-45). Disse prognoser anslår en beskedent stigning i antallet af overførsler på ca. 3 pct. i forhold til 1979.

Det fald i overførselstallet som har kunnet konstateres specielt i april kvartal 1980 er således ikke medregnet i skønnet for konto 43.02.

Ved fremlæggelsen af ændringsforslag til forslag til finanslov, oktober 1980, vil skønnet blive korrigeret i overensstemmelse med den stedfundne udvikling. Formentlig bliver der tale om en nedgang i antal overførsler på ca. 3 pct. svarende til mindreindtægt på ca. 15 mill. kr.

### *Spørgsmål 4:*

Der udbedes nærmere forklaringer vedrørende de under konto 43.09. og 43.10. opførte beløb. Hvad er forklaringen på, at DSB skal have betaling for kapitalomkostninger, hvilket ikke hidtil er sket ved DSBs engagement i rutebildrift?

### *Svar:*

DSB kan indgå entreprenøraftaler med kommunerne om rutebilkørsel, hvorefter kommunerne bestemmer køreplanen og betaler DSB for at udføre kørslen.

Entreprenøraftalen med den enkelte kommune baseres på den standardentreprenøraftale, som Amtsrådsforeningen, Landsforeningen Danmarks Bilruter og DSB udarbejdede i 1979. Private rutebilejere kører således på de samme betalingsmæssige betingelser som DSB. Kommunernes betaling giver entreprenørerne omkostningsdækning for kørslen, da det økonomiske ansvar for kørslen er kommunernes, jfr. lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, lov nr. 114 af 29. marts 1978.