

bringes i en normal situation i løbet af de kommende tre budgetår.

En gennemgribende ny takstmæssig struktur medfører uomtvisteligt, at DSB mister en del forretninger. Skal f. eks. bane-pakker, stykgods og vognladningsgods betales til kostpris, vil det medføre, at mange private fragtruter kan tilbyde tilsvarende ydelser langt billigere, hvorfor der forventes et kraftigt fald i DSB's aktiviteter på godsområdet. Dette medfører én mandskabsreduktion. Reduktioner i mandskabet tilrettelægges på en sådan måde, at det tilstræbes, at afviklingen sker gennem normal afgang i mandskabsstyrken. Hvor dette ikke er muligt, oppebærer tjenestemænd ikke ret til ventepenge eller særpension, men det tilstræbes at tilbyde disse arbejdere arbejde indenfor DSB eller andre statsinstitutioner.

DSB's samlede distrikter nedskæres. F. eks. afvikles de af DSB overtagne bybusselskaber. DSB skal i løbet af en kortere årrække afvikle stort set samtlige busruter, og det tilstræbes desuden, at DSB afvikler egentlige fragtruter. På investeringsområdet vil en sådan forretningspolitik medføre betydelige anlægsaktivitetsnedsættelser i forhold til budgettet. DSB's anlægsaktiviteter på godsområdet har de sidste otte år været af en betydelig størrelse, og f. eks. er hele containiseringsprogrammet gennemført uden noget egentligt forretningsøkonomisk sigte. Godstransportresultaterne er i sig selv også et klart bevis for, at investeringerne ikke har affødt noget positivt driftsresultat.

På lidt længere sigt vil det være forretningsmæssigt klogest, at DSB drives som et selvstændigt kommercielt selskab – altså ud fra rent forretningsmæssige principper. Imidlertid vil det være nødvendigt i finansåret 1983, at folketinget fører en nøje budgetmæssig kontrol med virksomheden, hvorfor DSB-loven (styrelsen af statskassen) må ændres, således at den frie budgetmæssige dispositionsret, som for nærværende er gældende, ophæves. I finansåret skal det således ikke være DSB tilladt at overflytte beløb mellem forskellige konti – udover hvad der er tilladt, jfr. budgetvejledningen 1979.

Generaldirektørens populariserede sekretariat nedlægges, og der indføres i en overgangsperiode en direktion bestående af tre personer, der får samme ansvar, som er gældende for et aktieselskab (hvor direktionen er ansvarlig). Direktionen sammensættes af: A) en repræsentant udpeget af de statsautoriserede revisorer. B) en advokat udpeget af Advokatrådet. C) en repræsentant udpeget af Industrirådet, Landbrugsrådet, 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.

Indtægter driftsbudget **5.200.000.000**

For at landets samlede transportkapacitet (last og passagerer) kan benyttes bedst muligt, må DSB's takster omkostningskalkuleres efter de samme principper, som må følges i de private