

Der ønskes en nærmere specifikation over reinvesteringsforløbet i personvognsmateriel, og om hvordan det står i forhold til tidligere års investeringer på dette område og til DSBs behov for anskaffelse af nyt personvognsmateriel (herunder også nye MR-tog) for de kommende år.

Svar:

I perioden 1980–82 har DSB investeret følgende i personvognsmateriel:

Mill. kr.	1980	1981	1982
	144	264	397

På finansloven for 1983 er der afsat 206 mill. kr. i januar 1982-prisniveau, svarende til 229 mill. kr. i januar 1983-prisniveau.

På finanslovsforslaget for 1984 er der indmeldt følgende beløb.

Mill. kr. i 1.1.1983 priser	1984	1985	1986	1987
FL 1983 .....	65	106	194	280

De 65 mill. kr. i 1984 vil blive anvendt til indkøb af regionaltrafikmateriel, MRD-togsæt, hvorved en del af det nedslidte personvognsmateriel fra perioden 1955–64 vil kunne udrangeres.

I 1984-budgettet er der ikke afsat midler til reinvestering i fjerntrafikmateriel.

Behovet for fjerntrafikmateriel må indtil videre søges opfyldt ved reovering af ældre materiel.

Spørgsmål 6:

I henhold til DSB-loven har DSB mulighed for at nedsætte taksterne på visse ruter til halvdelen af normalpris. I hvilket omfang og ud fra hvilke synspunkter anvender DSB denne mulighed for takstnedsættelser?

På hvilke strækninger har takstnedsættelser af denne art været gennemført inden for de sidste 3 år?

Hvad ville DSB have opnået i merprovenu i samme 3 års periode, hvis man ikke havde benyttet takstnedsættelsesadgangen?

Hvad er specielt baggrunden for, at man har gennemført nedsættelse for visse afgang på ruten Århus H til København, og hvorfor kan billetter til disse billige afgang kun købes på Århus H?

Finder ministeren det rimeligt, at man på samme strækning opkræver 2 forskellige takster afhængig af, i hvilken retning rejsen foregår?

Svar:

Hjemmelen for DSBs adgang til at nedsætte taksterne til halvdelen af normalprisen findes i lov 245/1977 om DSB, § 42, stk. 2, der er sålydende: »Ministeren for offentlige arbejder kan bemyndige DSB til at nedsætte de efter stk. 1 fastsatte takster med indtil 50 pct. i tilfælde, hvor hensynet til driftens økonomi gør det ønskeligt«.

Det kan tilføjes, at ministeren for offentlige arbejder har givet DSB denne bemyndigelse i bekendtgørelse nr. 360 af 28. juni 1977.

Som det fremgår af § 42, stk. 2, kan taksterne kun nedsættes, hvor hensynet til driftens økonomi gør det ønskeligt. En bestemmelse af tilsvarende indhold findes i anmærkninger II til finanslovens § 2.01. Statsbanerne, hvori det hedder, at DSB – inden for de hensyn, DSB af samfundsmæssige grunde skal tilgodese – skal opfylde de krav, der må stilles til en forretningsmæssigt og økonomisk veldrevet virksomhed.

I henhold til de to nævnte bestemmelser benytter DSB adgangen til at indføre rabatterede priser i de tilfælde, hvor konkurrencen fra andre transportforetagender gør det vanskeligt/