

umuligt at afsætte DSBs produkter til normalprisen. Der er således ikke tale om, at DSB i de sidste 3 år ville have opnået et merprovenu, hvis man ikke havde benyttet takstnedsættelsesadgangen. Tværtimod benytter DSB netop rabatter for at opnå en resultatforbedring.

Konkurrencen findes såvel inden for passager- og godsbeholdningen som ved befording af person- og lastbiler på færgeoverfarter.

DSB benytter rabatgivning til inden for *passagerområdet* dels at opnå en mere ligelig fordeling af passagererne over døgnet/ugen, dels at opnå en bedre kapacitetsudnyttelse af svagt belagte togafgange.

Rabatgivningen i forbindelse med passagerbefordring har indtil for få år siden næsten udelukkende været baseret på hensynet til den bedst mulige kapacitetsudnyttelse. De senere års mere selektive rabatgivning omfatter følgende konkurrencetiltag:

En-dags-returbilletter, som er indført lokalt på strækningerne:

- Frederikshavn-Århus
- Holstebro-Struer
- Kværndrup-Svendborg

og endvidere for rejser *fra* Odense eller fra stationer på Lolland-Falster *til* hovedstadsområdet.

»Rød billet«, er en ordinær returbillet, men som er belagt med visse begrænsninger for så vidt angår valg af tog ved afrejse fra provinsen. Billetten udstedes *fra* stationer på strækningen Frederikshavn-Århus *til* hovedstadsområdet.

Vedr. omfanget af rabatydelser inden for *godsområdet* skal bemærkes:

For vognladningstrafikken rabatterer DSB ca. 80 pct. af totalmængden, for stykgodstrafik ca. 30 pct.

For vognladningsgods i indenlandsk trafik udgør den gennemsnitlige rabatydelelse ca. 33 pct. af bruttofragten, for stykgods ca. 7 pct.

I trafik *til/fra* Danmark er den gennemsnitlige rabatydelelse noget lavere, medens den i transittrafikken er noget højere.

Tilsvarende ydes for overførsel af lastbiler på DSB overfarterne rabatter i konkurrence med andre overfarter.

Gennemsnitsrabatterne varierer for de enkelte overfarter, men er af størrelsesordenen

- 10 pct. for Store Bælt,
- 20 pct. for Kalundborg-Århus,
- 30 pct. for Rødby-Puttgarden, og
- 30 pct. for Helsingør-Helsingborg overfarten.

Der ydes og har i de seneste 3 år været ydet takstnedsættelser på alle DSB-strækninger og på alle overfarter, der er udsat for konkurrence.

Baggrunden for nedsættelsen af prisen for visse afgang mellem Århus H og København er den konkurrence, DSB har mødt netop i denne relation fra den nyoprettede fjernbusrute.

Når DSBs billetter kun kan købes i Århus er årsagen den, at DSB væsentligt møder konkurrencen i retningen fra Århus til København.

Normalt vil jeg finde det rimeligt, at der gælder den samme pris i begge retninger. I dette specielle tilfælde, hvor konkurrencen er særlig mærkbar på rejser fra Århus, taler hensynet til DSBs resultatdannelse for at differentiere priserne.

Spørgsmål 7:

Hvordan sikrer DSB sig løbende, at de ved de enkelte finanslovsforslag fastlagte resultatkrav opfyldes?

Svar:

Når resultatkravet til DSB er fastlagt med vedtagelsen i december måned af den årlige finanslov for det kommende år, har DSB i princippet to muligheder for at søge resultatkravet opnået:

- søge indtægterne fastholdt, evt. forøget, hvis omkostningerne stiger