

Under forhandlingerne lagde P&T vægt på at få et mere differentieret system, der bedre er tilpasset DSBs omkostninger for de enkelte produkter.

Dette synspunkt accepterede DSB, idet det samtidig blev fastslået, at prisfastsættelsen under alle omstændigheder skulle give fuld omkostningsdækning.

Betalingsprincipperne i den nye og nugældende overenskomst er splittet op for de forskellige produkter. Første del af betalingen er et administrativt beløb, der skal dække DSBs omkostninger ved tilrettelæggelse og administration af postvæsenets transporter med DSB.

For den befording, der foregår i de særlige postvogne, som DSB har anskaffet alene til brug for P&T, er betalingen delt op i tre elementer.

1. Et årligt beløb til dækning af forrentning og afskrivning af den kapital, DSB har investeret i postvognene.

Begrundelsen herfor er, at DSB alene har investeret i postvogne af hensyn til P&T, og med den specialindretning vognene har, kan de kun anvendes af postvæsenet. Det årlige beløb sikrer DSB fuld afskrivning af den investerede kapital.

2. Et årligt beløb til dækning af vedligeholdelsesomkostningerne for postvognene.

3. En kilometerbetaling for kørsel med postvognene. Betalingen pr. km, der i forhold til den tidligere aftale er væsentlig lavere, betales for alle kørte kilometre, uanset om postvognen er læsset eller tom.

For pakkebefordringen, der foregår i almindelige godsvogne, ligestilles P&T med andre store kunder, der benytter DSBs godsvogsmateriel.

Priserne for disse godsvogne er for hver relation fastsat på grundlag af DSBs normale priser i den pågældende relation.

I de relationer, hvor P&T bruger ældre knap så efterspurgte godsvogne, ydes der herudover en mindre rabat.

For alle småtransporter som f.eks. befording af enkelte postsække, der udveksles af DSB-personale, eller for brevkassetømning, betaler P&T en ydelse, der er afstemt efter

omkostningerne for disse ekstraarbejder.

Set under ét giver taksterne DSB en indtægt, der modsvarer DSBs faktiske udgifter.

Spørgsmål 3:

»Udføres der hos P&T i dag postbefordring pr. bil, som det for staten ville kunne betale sig at lade udføre hos DSB, hvis taksterne for DSBs befording kun skulle dække DSBs omkostninger ved befordringen?«

Svar:

En omlægning af postbefordringen fra befording med bil hos P&T til befording med bane vil ikke være mere fordelagtig end den nuværende befording. Som nævnt i svaret på spørgsmål 2 er der ikke grundlag for en nedsættelse af DSBs takster for postbefordring.

Spørgsmål 4:

»I beretningen pkt. 32 oplyses, at der er opnået en besparelse på 1,1 mill. kr. ved nedlæggelse af et bureau. Det ønskes oplyst, om den angivne besparelse er baseret på en befordingstakst hos DSB, der netop dækker DSBs omkostninger.«

Svar:

Den opnåede besparelse på 1,1 mill. kr. ved nedlæggelse af et af bureauerne på strækningen København-Ålborg er sammensat således:

Overførsel af sorteringsopgaver fra bureauet til faste postkontorer: 165.000 kr.

Omlægning af bureautransport til biltransport og anden togtransport: 984.000 kr.

Som hovedregel forelægges P&Ts planer og beregninger for DSB, inden der træffes beslutning om gennemførelse af transportomlægninger, hvilket også er sket forud for den foreliggende omlægning.

Ved omlægningen blev det muligt for DSB at reducere køreplanen med det pågældende dagtog fra København til Ålborg, hvorved DSBs tab af fragtindtægter blev kompenseret af besparelser.