

På rederiområdet differentieres takstforhøjelserne som i 1990 og 1991, så de bliver forskellig for de forskellige overfarter.

Specielt vedrørende takstudviklingen i hovedstadsområdet, hvor HTs bestyrelse fastlægger taksterne, er i finanslovsforslaget kalkulatorisk forudsat, at takstudviklingen fra 1992 følger takstudviklingen i resten af landet. Det bemærkes, at der i hovedstadsområdet ikke er gennemført takstforhøjelser i 1989 og 1990, hvorved takstudviklingen i området fra 1988 til 1991 har været ca. 8% lavere end takstudviklingen i det øvrige land og end omkostningsudviklingen. I 1991 forhøjedes HTs takster med gennemsnitlig ca. 4%.

DSBs prisandele af billetter til international trafik forhøjes i overensstemmelse med de i finanslovsforslaget forudsatte forhøjelser af DSBs takster for personbefordring.

For gebyrer må forventes noget større ændringer dikteret af kommercielle og kapacitetsmæssige forhold. Dog gennemføres for sociale rabatter (pensionister, handicappede og unge) alene sådanne mindre justeringer, som er nødvendige for at opretholde et overskueligt samlet prissystem.

Ændringer i markeds- og konkurrenceforhold samt virkninger af de i 1991 foretagne takstændringer og større ændringer i belægningsprocenter kan medføre afvigelser fra foranstående.

Den i 1992 realiserede takstpolitik vil fremgå af årets tillægsbevillingslov.

Som anført under oversigten over den forventede udvikling i passagerbefordringen, er indtægterne i øvrigt budgetteret ud fra den forudsætning, at der ikke i perioden fra afgivelsen af finanslovsforslaget til finansåret (som helhed) opstår væsentlige ændringer i prisforholdet mellem jernbane- og anden transport. Såfremt det imidlertid viser sig, at prisen på benzin falder eller blot stiger mindre end prisen på togrejser, må der forventes en kundefvandring med et fald i indtægterne til følge.