

**Svar:**

Hvis benzinprisen havde fulgt den almindelige udvikling i forbrugerpriserne, ville den have været over 30 pct. højere, end den faktisk er. Benzinen ville så have kostet næsten 2 kr. mere pr. liter, end den faktisk gør for tiden.

Baggrunden herfor er dels en afgiftsnedsættelse på 1 kr. pr. liter, og dels at benzinprisen i øvrigt ikke har været udsat for nævneværdige reguleringer, når man betragter de sidste 5 år under ét. Benzinprisen har næsten ikke været udsat for inflation.

Det betyder, at benzinprisen for tiden ligger godt 10 pct. under niveauet for 5 år siden.

Prisen for togrejser er i samme periode steget med godt 20 pct. i overensstemmelse med de intentioner, der har været fastlagt i de årlige finanslove og i den politiske rammeaftale om DSB.

Den meget forskellige prisudvikling på benzin og togrejser påvirker naturligvis DSB's konkurrenceevne og dermed det økonomiske resultat.

Størrelsen af denne påvirkning kan ikke fastslås helt nøjagtigt, da også andre forhold spiller en rolle for DSB's konkurrenceevne og befolkningens valg af transportmiddel.

Da benzinafgiften nedsattes med 1 kr. (i to omgange i 1990), vurderede DSB, at den isolerede effekt heraf for DSB ville blive en indtægtsnedgang i persontrafikken på 4-5 pct. svarende til en trafiknedgang af samme størrelse.

På dette grundlag vurderer DSB, at passagertrafikken i dag havde været ca. 8 pct. større, hvis udviklingen i benzinpris og togbilletpris havde været ens i de sidste 5 år.

For god ordens skyld bemærkes, at ovenstående forhold ikke påvirkes mærkbart, hvis man ændrer sammenligningsperioden fra 5 til f.eks. 4 eller 6 år.

Mit svar vedlægges i 70 eksemplarer.

Med venlig hilsen

KAJ IKAST

Til Finansudvalget