

Beløb kan overføres mellem driftsudgifter og anlægsudgifter. Beløb kan ligeledes overføres inden for og mellem de forskellige konti for anlægsudgifter, idet det forudsættes, at totalbeløb for de enkelte anlægsprojekter, tiltrådt på finanslov eller ved aktstykke, overholdes, og idet rådighedsbevillinger ikke uden tiltrædelse af finansudvalget kan forøges ud over 40 pct. i finansåret. Både konto 31. Byggeri og anlægsproduktion og konto 32. Erhvervelse af anlæg m.v. er med den nye kontoplan generelt set rådighedsbevillinger.

Akkumulerede mindreforbrug i forhold til nettobevillingen i 1991 og tidligere på indtil 700 mill. kr., svarende til ca. 5 % af aktivitetsomfanget (drifts- og anlægsudgifter), kan umiddelbart overføres til følgende år som genbevilling.

Akkumulerede merforbrug i forhold til nettobevillingen i 1991 og tidligere på indtil 400 mill. kr., svarende til ca. 3 %, kan tilsvarende umiddelbart overføres som krav om kompensation i følgende finansår.

Afvigelser i nettotallet, der forventes at overstige ovennævnte udsvingsmargin, forudsættes at give anledning til forelæggelse for finansudvalget af den ændrede situation med forslag om større overførsler end nævnt ovenfor og/eller ændrede dispositioner vedrørende udgifter og indtægter og/eller ændring af nettobevilling i forhold til finansloven plus tillægsbevillingslov.

Ved Akt 196 12/4 1989 blev en række af de bevillingsmæssige bestemmelser for de netto-styrede statsvirksomheder ændret. Således opgøres nettobevillingen fremover kontant, dvs. at afskrivnings- og forrentningsbeløbene indgår både som en udgifts- og en indtægtspost under den enkelte statsvirksomhed.

DSB er registreret i henhold til loven om merværdiafgift (moms).

Forslaget er udarbejdet med udgangspunkt i de på budgetteringsstidspunktet gældende love, aftaler og overenskomster.

Endvidere henvises til tekstanmærkning nr. 21 vedr. INTERCONTAINER og nr. 23 vedr. EUROFIMA.

Drifts- og anlægsvirksomhed i hovedstadsområdet

Ved L 102 27/4 1989 overtog DSB fra 1990 drift og anlæg af S-togene i Hovedstadsområdet. DSB overtog således også de statslige tilskud til den kollektive trafik i Hovedstadsområdet, som tidligere administreredes af Hovedstadsrådet (HR).

Som udgangspunkt forringedes DSBs kontante driftsresultat således i 1990 (i 1990-PL-niveau) med 287,6 mio. kr. og nettoanlægsudgifterne øgedes med 286,6 mio. kr., idet begge poster tidligere modsvarede af betalinger fra HR. DSBs driftsnetttotal, jfr. nedenfor, forringedes med yderligere 313,0 mio. kr. til forrentning og afskrivning vedr. investeringer i S-tog og faste S-togsanlæg, som i perioden 1978 til og med 1989 ikke indgik i DSBs opgørelse af aktivmasse m.v. I alt forringedes DSBs driftsnetttotal således i 1990 med 600,6 mio. kr.

Også fremover fastsætter bestyrelsen for det regionale trafikelskab, HT, taksterne for området, hvorfor DSBs økonomi bliver afhængig af den regionale takstpolitik.

Indtægterne fra trafik i Hovedstadsområdet beregnes ved fordeling af de samlede bus- og togindtægter i området ud fra transportarbejdet mv. for busser og tog. Der er ved beregningen anvendt et af DSB skønnet takstniveau for bevillingsåret. Det faktiske takstniveau fastsættes senere af HT's bestyrelse.