

Parterne er enige om, at der indføres et nyt og friere takstfastsættelsessystem, der giver DSB bedre muligheder for løbende at tilpasse sig markedet.

Regeringen fremsætter snarest forslag til ændring af lov om DSB i overensstemmelse hermed.

Såfremt den gennemsnitlige prisstigning ikke overstiger den gennemsnitlige omkostningsstigning i DSB, er parterne enige om, at prisreguleringer kan ske uden forelæggelse for finansudvalget. Inden for denne ramme kan der differentieres på produkter og delprodukter ud fra markedsf forhold. Hvor der er tale om forøgelse af service- og komfortniveau vil der ske tilsvarende prisforhøjelser.

Prisforhøjelser udover den omkostningsbestemte ramme skal fortsat forelægges finansudvalget.

Begrænsningen i de kommercielle rabatter foreslås ophævet.

DSB anfører i FFL forudsætningerne om den forventede generelle omkostningsstigning i DSB samt de forudsætninger, der lægges til grund for det kommende års prisforhøjelser.

Den større frihed til prisfastsættelse ud fra markedsmæssige vurderinger forudsættes at modsvare den manglende forhøjelse af DSBs persontakster 1.1.1990.

DSB kompenseres gennem en forhøjelse af nettorammen med 68 mio kr i 1990 og 92 mio kr årligt i årene 1991-93 for det indtægststab som følger af den vedtagne nedsættelse af benzinafgifterne.

#### 6. Særlige disponeringsforudsætninger for DSB

Det er en forudsætning for opnåelse af det forbedrede driftsresultat, at de større stationer moderniseres og tilpasses til den forventede fordobling af fjerntrafikken.

Specielt for de nye knudepunktsstationer i den fremtidige trafik, nemlig København H, Århus, Ålborg, Odense, Holstebro, Esbjerg, Sønderborg og Vejle, samt de helt nye stationer til betjening af Korsør og Nyborg kræves en kraftigere modernisering og forbedring af parkeringsforhold, som forudsætter, at den økonomiske gevinst ved byggemodning af tilstødende arealer i de nævnte 10 byer indgår som finansieringskilde for moderniseringsarbejder.

Som et led i helhedsløsninger, hvor private skal varetage aktiviteter i og ved stationen, åbnes der mulighed for, at private kan finansiere dele af moderniseringsprojektet. Herved skønnes, at DSB kan opnå fordele svarende til en værdi på ca 150 mio kr på reinvesteringsområdet.

DSB vil med mellemrum udbyde arbejder, som DSB normalt selv udfører, til andre leverandører for at sikre, at produktionen udføres billigst muligt.

DSB kan som led i sædvanlige forretningsmæssige dispositioner indgå leasing-aftaler. For aftaler ud over 5 mio kr kræves dog bevillingsmyndighedernes forudgående tilslutning.

Mindre nye behov, der opstår i perioden kan tilgodeses i rimeligt omfang ved omdisponering inden for de aftalte rammer.

#### 7. Reinvesteringer

Parterne er enige om, at DSBs reinvesteringer forøges med 50 mio kr årligt i årene 1991-93.

#### 8. Økonomiske og personalemæssige rammer for DSB's virksomhed

DSBs bevillingsrammer er ifølge finansloven for 1990 følgende (mio. 90-priser).

	1989 <sup>1)</sup>	1990	1991	1992	1993
Driftstilskud, kontant . . . . .	1.282	1.090	1.030	861	696
Betaling til A/S Storebælt . . . . .	0	0	0	0	438
Driftstilskud incl. betaling til A/S Storebælt . . . . .	1.282	1.090	1.030	861	1.134
Investeringstilskud, netto . . . . .	1.840	1.668	2.159	2.093	1.246
Tilskud i alt	3.122	2.758	3.189	2.954	2.380