

niseringen fik DSB stillet 690 mio. kr. (i 1990-pris- og lønniveau) til rådighed "oven i" rammeaftalen mod samtidig at reducere det fremtidige bevillingsbehov svarende til den forventede økonomiske gevinst af moderniseringen, stigende fra 60 mio. kr. i 1992 til 90 mio. kr. årligt.

Med rammeaftalen blev der for årene 1992-93 afsat rådighedsbeløb på hhv 50 og 300 mio. kr. til senere udmøntning m.h.p. forbedring af trafikken i hovedstadsområdet. Efter forslag fra Udvalget om Hovedstadsområdets Trafikinvesteringer, april 1991, er disse i finansloven for 1992 afsat til påbegyndelse af en hurtig fornyelse af S-togene. Til denne fornyelse er endvidere omprioriteret de beløb, som har været planlagt anvendt til etablering af Ringbanen Hellerup-Nørrebro-Ålholm-Sjælør. Projektering af Ringbanen har vist, at der vil være betydelige meromkostninger forbundet med at afvikle Ringbane-trafikken sammen med DanLink-trafikken, hvorfor Ringbane-projektet er forudsat udskudt indtil den faste Øresundsforbindelse kan lede den nuværende DanLink-trafik uden om Ringbanen.

S-togsanskaffelsen kan afhængigt af kontraktforhandlingerne få et noget ændret forløb end bevillingsmæssigt umiddelbart forudsat. Der reguleres herfor via DSBs opsparingsordning.

Ved finanslovsaftalen for 1992 besluttedes i 1992 at videreføre det i efteråret 1991 igangsatte arbejde med elektrificering af strækningen Odense-Padborg. Arbejderne i 1992 besluttedes finansieret ved forbrug af DSB-midler tilvejebragt gennem opsparingsordningen mod en tilsvarende rammeforhøjelse til DSB i 1993. Denne rammeforhøjelse er indeholdt i nærværende finanslovsforslag.

Finanslovsforslaget for 1993-96 tager med nedennævnte korrektioner mv. for forslagsåret, 1993, udgangspunkt i den politiske rammeaftale for perioden 1990-93 og dermed i "Rapport om DBS økonomi". For årene efter 1993 hviler finanslovsforslaget ikke på "Rapport om DBS økonomi", bl.a. som følge af den indtrådte forsinkelse i Storebæltsbyggeriet. I tilfælde af, at der for årene efter 1993 ønskes indgået en ny politisk rammeaftale, forudsættes der som grundlag herfor tilvejebragt det fornødne rapportgrundlag

#### ***Udmøntning af allerede vedtagne EF-retsakter***

Forordning 1893/91/EØF fra juli 1991 om vilkårene for at pålægge jernbaneselskaber ikke-forretningsmæssige forpligtelser trådte i kraft d. 01.07.1992. Forordningen indebærer, at alle hidtidige ikke-forretningsmæssige forpligtelser, som jernbaneselskaber, der driver andet end lokal trafik, er pålagt, bortfalder. Nye ikke-forretningsmæssige forpligtelser kan alene pålægges jernbanerne mod betaling, som fastlægges i en flerårig kontrakt. Hermed sikres, at jernbaneselskaber trods ikke-forretningsmæssige forpligtelser sikres et sundt økonomisk udgangspunkt for at drive kommerciel virksomhed.

Kommissionen har anerkendt den politiske rammeaftale om DSB og dennes detaljering i finanslovens anmærkninger som et flerårigt kontraktforhold i forordningens forstand mellem staten og DSB.

De i rammeaftalen fastlagte og i finanslovene udmøntede nettobevillinger til DSB er således statens betaling til DSB for pålagte ikke-kommercielle trafikopgaver og for udgifter til opretholdelse af ikke-kommercielle dele af infrastruktur og produktionsapparat i øvrigt. Opgaver og betaling herfor er overordnet specificeret i efterfølgende hovedafsnit og forhold vedrørende enkeltprodukter.