

Ændringer i præsentation af DSBs budget

DSBs bidrag til finanslovsforslaget er omredigeret og udvidet i forhold til tidligere. Ændringerne er første trin i en proces, hvis mål er en opdeling af DSBs samlede hovedkonto i hovedkonti for de enkelte delvirksomheder samt præsentation af mere omfattende aktivitetsoplysninger om de enkelte delvirksomheder.

På det nuværende trin i udviklingsprocessen er DSB-kapitlet opdelt i 2 hovedafsnit. Første hovedafsnit omhandler de bevillingsmæssige forhold for DSB som helhed. Andet hovedafsnit indeholder oplysninger om DSBs delvirksomheder. Hermed afspejles DSBs nye organisation fra 1. januar 1994. Desuden opnås en øget gennemsækelighed af DSBs økonomi, produktion og afsætning ved præsentation af oplysninger om DSBs delvirksomheder.

Den videre udvikling i DSBs finanslovsbidrag koordineres med den i 1992 igangsatte økonomistyringsreform i DSB. Reformen indebærer bl.a. overgang til et nyt økonomistyringssystem, der planlægges ibrugtaget ved årsskiftet 1995-96. I reformarbejdet indgår håndtering af de problemer, der er belyst i rapporter fra "Bernstein-udvalget", og de regnskabskvalitetsproblemer, som er påpeget af revisionen.

Som led i udviklingsprocessen af DSBs finanslovsbidrag vil der ved ændringsforslag til FFL 95 ske en udskillelse af DSB bane på en selvstændig hovedkonto. Desuden forventes en yderligere styrkelse af præsentationen af DSBs virksomhedsoversigter på ændringsforslaget.

I finanslovsforslaget for 1996 forventes alle DSBs virksomhedsområder at have selvstændige hovedkonti.

Formelle rammer for DSBs virksomhed.

Den første statsbanevirksomhed oprettedes i 1867 ved statens overtagelse af de jysk-fynske jernbaner. I 1890 blev virksomheden landsdækkende ved overtagelse af de sjællandske jernbaner. Siden har DSB udviklet sig til en mere generel transportvirksomhed med jernbanetransport som hovedaktivitet.

DSB fik ved ændring af Lov om styrelse af statsbanerne (Lov nr. 917 af 8. december 1993) ændret status fra generaldirektorat til statsvirksomhed under Trafikministeriet.

Ud over Lov om styrelse af statsbanerne udgøres virksomhedens lovgrundlag af Lov om DSB.

Rammerne for DSBs virksomhed i budgetperioden er herudover navnlig fastsat i

- politisk rammeaftale om DSBs anlægsaktiviteter
- de årlige bevillingslove
- Direktiv 91/440/EØF om udvikling af fællesskabets jernbaner
- Forordning 1893/91/EØF om vilkårene for at pålægge jernbaneselskaber ikke-kommercielle forpligtelser
- anlægslove for anlæg, som DSB bliver bruger eller medbruger af (den faste Storebæltsforbindelse, den faste Øresundsforbindelse med tilhørende forbindelser til det hidtidige jernbanelenet og udbygningen af banestrækningen Vojens-Tinglev til dobbeltspor) samt elektrificeringen
- Lov om hovedstadsområdet's kollektive persontrafik (senest ændret ved L 505 af 30. juni 1993).

Rammeaftale

Anlægsaktiviteter er forudsat i overensstemmelse med politisk aftale om DSBs investeringsbudget 1993-96. Aftalen blev indgået mellem regeringen, Venstre og Konservative i forbindelse med behandling af Akt 142 24/2 1993 om anskaffelse af 23 el-regionaltog.

Det forventes, at der indgås en samlet politisk rammeaftale for DSB for perioden 1995-2000.

En kommende rammeaftale forudsættes udmøntet i en kontraktstyring om DSBs virksomhed. Kontraktstyringen skal opfylde kravene i EU-direktiv 91/440 og EU-forordning 1893/91.