

Budgetteringsforudsætninger

Driftsomkostningerne er til og med 1996 fremskrevet under forudsætning af ca. 2 1/2 % rationalisering årligt og en svagt voksende produktion og afsætning samt et produktionsapparat, der på infrastrukturområdet er svagt voksende.

Trafikindtægterne er fremskrevet under forudsætning af uændrede takster 1993-1996. Herefter forudsættes takststigninger stort set svarende til omkostningsudviklingen - dog således at der i 1997 er forudsat en engangsregulering af taksterne for passagertrafik modsvarende den konkurrencemæssige fordel over for biltrafikken, som DSB opnår i kraft af benzinafgiftsforhøjelsen i 1995 ifølge seneste skattereform. Der forudsættes ikke takstforhøjelser svarende til øvrige benzinafgiftsforhøjelser ifølge skattereformen. I stedet er indbudgetteret en mængdestigning som følge af den øgede konkurrenceevne over for biltrafikken. Fra 1997 er forudsat iværksat en kraftig forøgelse af anvendelsen af prisdifferentiering med henblik på opnåelse af en resultatforbedring på mindst 125 mio. kr.

For øvrige indtægter påregnes enhedsudvikling svarende til den almindelige omkostningsudvikling i hele budgetperioden. Passagertaksterne for trafikken i HT-området forudsættes at vokse svarende til omkostningsudviklingen. Taksterne i HT-området fastsættes af HT's bestyrelse.

Budgettet indeholder ikke indtægter af ejendoms- og arealsalg. Det skyldes, at opsparingen primo 1994 er belastet af et efterslæb ved ejendomssalg på ca. 400 mio. kr. Dette efterslæb er forudsat indhentet i budgetperioden ved opnåelse af ikke-budgetterede salgsindtægter fra ejendomssalg.

Åbningstidspunktet for jernbanedelen af den faste Storebæltsforbindelse ligger endnu ikke med sikkerhed fast. Som forudsætning om åbningstidspunkt i den økonomiske planlægning, der danner baggrund for finanslovsforslaget, valgte DSB i slutningen af 1993 årsskiftet 1996-97. Dette kalkulatoriske åbningstidspunkt er følgelig også gældende for finanslovsforslaget. Såfremt det endelige faktiske åbningstidspunkt ikke kan fastsættes i tilstrækkelig tid forud, kan det blive nødvendigt i en periode at køre efter en midlertidig køreplan, indtil en køreplanreform omfattende alle trafiksselskaber kan gennemføres. Et sådant forløb vil reducere DSB's dækningsbidrag i åbningsåret.

De væsentligste effekter af jernbaneforbindelsen er:

- lukning af færgeoverfarten Korsør-Nyborg
- kundetilgang, som p.t. er under detaljvurdering på basis af A/S Storebælts prognoser fra foråret 1994
- forøgelse af togudbuddet med henblik på tilfredsstillelse af den øgede efterspørgsel
- betaling af afgift for benyttelse af den faste forbindelse.

Afgiften, som ifølge oplysninger fra A/S Storebælt udgør 1.085 mio. kr. årligt, skal ifølge folketingets dagsorden D 32 af 25. februar 1992 revurderes, jf. bemærkninger til underkonto 30 og 79.

Virkningerne for DSB af åbningen af vejbroforbindelse over Storebælt er endnu ikke nærmere vurderet og indgår derfor ikke i finanslovsforslaget.

De produktspecifikke forudsætninger vedrørende produktion, afsætning, priser og servicemålsætning fremgår af det efterfølgende virksomhedsafsnit.

For delvirksomhederne Rederi, Busser og Rejsebureau er der kalkulatorisk sket en fremskrivning af nuværende niveauer. For rederiet indebærer denne hovedforudsætning, at der derved ses bort fra visse ny- og reinvesteringer af færger/salg af færger i de sidste BO-år. Baggrunden for den valgte fremskrivning er en mulig udskillelse af virksomhederne på aktieselskabsform og planerne om i den forbindelse at fastlægge finansielle forudsætninger for virksomhedernes ny- og reinvesteringer.

Som foran anført forventes det, at der indgås en længerelevende politisk rammeaftale om DSB.