

Det stærkt forbedrede driftsresultat skyldes langt overvejende en styrkelse af indtægterne. Disse er under eet gået frem med 6 % sammenlignet med 1993. Hos DSB passager er priserne kun steget i HT-området, hvilket øgede indtægterne med 13 mio. kr. Rederiet har haft en markant fremgang på lastbil- og personbiloverførslerne, hvilket har slået positivt igennem på trafikindtægterne. Ligeledes har DSB gods forøget indtægterne pænt på grund af en stigende omsætning. Endelig har DSB oppebåret lavere renteindtægter end i 1993, hvilket skyldes, at DSBs konti i Nationalbanken i 1994 blev forrentet med diskontoen mod tidligere den daglige penge-markedsrente.

På udgiftssiden har lønudgifterne været holdt i ro i løbende priser, svarende til et reelt fald på 2 %. Personalestyrken er reduceret med 353 fuldtidsansatte, svarende til 1,75 %. Henset til reduktion i personalestyrken har der været tale om en produktivitetfremgang.

DSB har reduceret sine udgifter til driftslagre med 67 mio. kr. Dette er gennemført dels ved lagerreduktion, dels gennem lavere indkøbspriser på bl.a. olie.

Med samlede bruttoinvesteringer på knap 2,5 mia. kr. i 1994 lå DSB 456 mio. kr. under 1993 niveauet. Det mest markante fald ligger på udgifterne til det rullende materiel. Det skyldes især, at de forventede overtagelser af nyt elektrisk regionaltogets materiel ikke fandt sted, og at kontrakten på levering af nye rangerlokomotiver blev ophævet.

Endelig har opprioriteringen af foranstaltninger til forbedring af regulariteten udskudt mere kapitaltunge investeringer, som dog forventes gennemført de kommende år.

Det lykkedes i 1994 DSB at opnå kapitalindtægter på 219 mio. kr. mod de i bevillingen forudsatte 67 mio. kr., hvorved den negative opsparingssaldo blev reduceret til 248 mio. kr.

### **Bevillingsbestemmelser mv.**

På nærværende forslag til Finanslov 1996 oprettes to nye hovedkonti, een for DSB rejsebu-reau (28.61.03) og een for forhold vedrørende aktiviteter udskilt i aktieselskaber (personaleud-lån, kontraktsejlads, udbytter mv.) (28.61.08).

En øget opdeling af DSBs forslag til finanslov 1996 på hovedkonti, sker således ud fra ønsket om at styrke gennemsigtigheden i forslaget, og ikke ud fra overvejelser af bevillingsmæssig karakter.

Oplysninger i bidraget er af orienterende art og angiver de foreløbige overvejelser under budgettets udarbejdelse. Oplysningerne er ikke bindende med hensyn til anvendelse af de anførte beløb. DSB har efterfølgende adgang til mellem hovedkontiene 28.61.01. og 28.61.03. at omdisponere bevillinger inden for det samlede budget. Endvidere er der indenfor alle hovedkonti adgang til at omdisponere mellem løn og øvrige driftsudgifter og mellem drifts- og anlægsudgifter. Alle omdisponeringer sker i overensstemmelse med rammeaftalen og fastsatte EU-regler.

Der er ikke overførselsadgang mellem konto 28.61.08. og det øvrige aktivitetsområde under 28.61. Der er fri overførselsadgang af stillinger, herunder lønramme 37 og højere, mellem hovedkonti 28.61.01., 28.61.02. og 28.61.03., dog også for hovedkonto 28.61.08. ved tilbagegang.

Allerede på finansloven for 1995 skete der en opdeling af Statsbanernes samlede hovedkon- to i to, een for infrastrukturvirksomheden og een for øvrige DSB, trafikvirksomheden.

Opdelingen gennemførtes dels for at styrke gennemsigtigheden i DSBs bidrag til bevillings-lovene, dels med henblik på dokumentation af krav i EU-direktiv 91/440 om, at der ikke må ske overførsel af tilskudsmidler mellem infrastrukturvirksomheden og trafikvirksomheden.

Opdelingen skete i første omgang ved, at infrastrukturvirksomheden udskiltes som DSB ba- ne, selv om denne virksomhed indeholder enheder, der beskæftiger sig med opgaver, som ikke ifølge EU-retningslinjerne er infrastruktur. Der vil på de årlige bevillingslove løbende ske en ju- stering af grænsedragningen mellem de to hovedkontoområder. På FFL 1996 er områderne DSB Bygning, DSB Data og Teleforvaltning overført fra Infrastrukturvirksomheden til Trafikvirk- somheden.

Hovedkontoopdelingen er fortsat på enkelte områder ufuldstændig, hvilket bl.a. skyldes, at en række ressourcekrævende ændringer i DSBs nuværende økonomisystems sidste funktionsår er fundet uhensigtsmæssige at gennemføre med FL 1996.