

samt af, at DSB i overensstemmelse med den politiske rammeaftale 1990-93 finansierer det ekstraordinære tab på Kalundborg-Århus-overfarten før 1993 ved et træk på opsparingsordningen på ca. 300 mio. kr. I henhold til DSB-Rammeaftale 1995-98 af november 1994 tilføres DSB i 1996 dette beløb.

Forløbet af saldoen for anlægsopsparing præges af, at en række investeringer, hvortil bevilning er givet før 1994, først udføres nu, fordi de er knyttet til den forsinkede faste jernbaneforbindelse over Storebælt, eller fordi leverance af S-tog først har kunnet aftales efter bevillingsgivning. Disse udskudte investeringer finansieres af de i tidligere år opsparede anlægsmidler.

I 1999 er i de interne budgetter indlagt DSB Infrastrukturs øgede Storebæltbetaling og en ikke specificeret udmøntning af DSB Trafiks budgetregulering i 1999 på i alt 778 mio. kr. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne om Storebælt i det indledende afsnit og bemærkningerne til budgetreguleringen under hovedkonto 28.61.01.

28.61.01. Statsbanerne DSB-Trafik (tekstanm. 21, 23, 24, 25, 71, 72, 73, 74 og 82) (Statsvirksomhed)

Hovedkontoen omfatter de to trafikvirksomheder Passager og Gods, samt den fælles ledelse for hele DSB, dvs. den administrerende direktør, økonomiafdelingen og koncernstaben. Til sidstnævnte er organisatorisk knyttet en række interne servicevirksomheder, hvis ydelser betales af virksomheder og stab gennem den etablerede ordning for intern handel. Disse servicevirksomheder er knyttet sammen i forretningsdrift.

Bevillingsbestemmelser

DSB er forpligtet til at overholde det anførte nettotal for DSB-Trafik, idet indtægter og udgifter kan forøges eller reduceres med bibeholdelse af nettotallet.

I bevillingssåret disponerer trafikvirksomheden over nettotallet plus eventuelle træk på udsvingsordningen.

Der er som led i justering af grænsedragningen mellem DSBs hovedkonti besluttet at overføre tjenesterne DSB Bygning og DSB Data (inkl. Teleforvaltning) fra infrastrukturvirksomheden til trafikvirksomheden. Overførslen er indarbejdet på dette forslag til finanslov.

Over- eller underskud i forhold til nettotallet kan umiddelbart og uden særskilt forelæggelse overføres til følgende finansår inden for begrænsningerne i den fælles udsvingsordning for hovedkontiene 28.61.01. DSB Trafik og 28.61.03. DSB Rejsebureau.

Rådighedsbevillinger kan inden for nettotallet med tilhørende udsvingsordning reguleres med indtil 50 %.

På TB foretages umiddelbart teknisk korrektion for udgifter, der afholdes i medfør af reglerne om statens selvforsikring, idet der dog for de enkelte forsikringshændelser er knyttet en selvrisko på 3,5 mio. kr.

DSB oppebærer eventuelle EU-tilskud til trafikprojekter.

Hovedkontoen er omfattet af ordningen om selvstændig likviditet, jf. Budgetvejledning 1995, pkt. 21.32.3. Ordningen er fælles for hovedkontiene 28.61.01., 28.61.02. og 28.61.03. I 1996 er ordningens konsekvenser for hele DSB anført under denne hovedkonto.

DSB er registreret som een samlet virksomhed i henhold til momsloven. Der foregår en forenet produktion af visse ydelser, som omsættes såvel i den momsfri persontrafiksektor som i de momsbelagte sektorer, Momsændringer, der skyldes ændring i produktionens sammensætning på momsfri hhv. momsbelagte ydelser og som er neutrale for den samlede statskasse, kan optages på TB som teknisk korrektion. På dette finanslovsforslag er optaget de forventede momskonsekvenser ved udskillelsen af DSB Rederi og DSB Busser til aktieselskaber. I 1996 er alle momsforhold vedrørende drift for hele DSB anført på denne hovedkonto. Belastningen p.g.a. moms fordeles gennem intern handel på de enkelte virksomheder.

I forhold til statsregnskabet anvender DSB ikke lagre, idet lagervarer udgiftsføres ved køb. Som led i den igangværende økonomistyringsreform indgår planer om ændring af dette forhold.