

de salg er sket til lavere priser end oprindelig forudsat. Resultatet heraf er, at DSBs opsparingsaldo ultimo 1993 var belastet af en salgsmanko på 400 mio. kr. Det er forudsat, at denne salgsmanko udlignes over årene 1994-98.

Afviklingstempo for salgsmanko:

	Salg i året	Saldo ultimo året
1994		-248,7
1995	75,0	-173,7
1996	75,0	-98,7
1997	50,0	-48,7
1998	50,0	1,3
1999	50,0	51,3

Der henvises i øvrigt til opsparringsoversigten under 28.61.

79. Budgetregulering

Budgetreguleringskontoen under trafikkontoen er på i alt 95 mio. kr. i 1998 og 778 mio. kr. i 1999. I 1999 bestående af 123 mio. kr. i nyt budgetforbedringskrav, 190 mio. kr. som en følge af vejbroeffekt og 465 mio. kr. i merbetaling til A/S Storebælt. Der henvises til bemærkningerne om Storebælt under 28.61.

81. Jobtræningsforløb (uden refusion)

Kontoen anvendes til aflønning af 390 periode-2-ledige pr. år.

Overhead til selve lønudgiften er skønsmæssigt 2,4 mio. kr. årligt og afholdes på konto 10. Driftsbudget, egentlig drift.

Oversigt over de enkelte virksomheder

DSBs nye organisation indebærer mulighed for at foretage en næsten 100 % fordeling af DSBs indtægter og omkostninger på de enkelte trafikprodukter. Fordelingen sker ved indførelse af intern handel i DSB, hvorefter de enkelte virksomheder køber ydelser hos andre virksomheder til kostpris.

Visse omkostninger (navnlig afgifter) må indtil videre nøgletalsfordeles på virksomheder og produkter. Enkelte afgifter konteres fortsat centralt i DSB.

Trods dette repræsenterer de i det følgende opstillede oversigter et langt klarere billede af økonomien i de enkelte hovedprodukter end de oversigtlige regnskabsanalyser, DSB tidligere har udarbejdet.

Der er sket en yderligere styrkelse af præsentationen af DSBs virksomhedsoversigter på dette finanslovsforslag gennem en udvidelse af oplysninger om produktion, afsætning, økonomi og dermed nøgletal for virksomheder og hovedprodukter.

Det bemærkes, at det økonomiske billede af produkterne, som nu tegnes, på sigt er for gunstigt, idet der fortsat opereres med visse mindre fællesomkostninger, som i en senere fase vil kunne produktfordeles. Desuden forudsættes produkterne senere belastet med en afgift for anvendelse af infrastrukturen, herunder specielt de faste forbindelser.

For god ordens skyld skal anføres, at justeringer af DSBs organisation og ændringer i økonomistyringsprincipper vil kunne påvirke det billede, der tegnes i det følgende.

Det er virksomhedernes bevillingsøkonomi, der beskrives i det følgende. Denne økonomibeskrivelse, der følger statsregnskabet's regelsæt, kan af bl.a. definitions-mæssige grunde ikke uden videre sammenlignes med et virksomhedsregnskab opstillet efter årsregnskabsloven.

Regnskabsdata og dermed økonomiske nøgletal for de nye virksomhedsområder for årene før 1994 foreligger i sagens natur ikke.

Det skal bemærkes, at der endnu ikke er fuld overensstemmelse mellem de interne resultatkrav, sådan som de fremgår af tidligere tabeller og de opstillede virksomhedsoversigter. Bag-