

Den forventede udvikling i de enkelte produkters tilskud (positivt eller negativt) fremgår af de årlige bevillingslove.

Spm. nr. S 916

Til trafikministeren (10/2 95) af:

Jens Løgstrup Madsen (V):

»Hvad er den økonomiske baggrund for størrelsen af kompensationen på 690 mio. kr. i 1995 stigende til 800 mio. kr. i 1998 til DSB i rammeaftalen af den 21. november 1994 for afståelse af DSB Rederi og DSB Busser til aktieselskaber?«

Begrundelse

I rammeaftalen for DSB 1995-1998, som blev indgået den 21. november 1994, blev det aftalt, at DSB Rederi og DSB Busser skal omdannes til aktieselskaber.

Som led i aftalen om omdannelse af DSB Rederi og DSB Busser er det aftalt, at DSB skal have en kompensation for tabet af de to divisioner.

Denne kompensation er på 690 mio. kr. i 1995 stigende til 800 mio. kr. i 1998.

Hvis man ser på det direkte tab, som DSB får ved afståelse af de to divisioner, er den direkte kompensation langt højere, end der er belæg for rent økonomisk, eftersom DSB ville få en kompensation på 251 mio. kr. i 1995, hvis det forudsættes, at produktregnskabet bliver af samme størrelse for DSB Rederi og DSB Busser i 1995, som det var i 1993.

Da en stor del af DSB's fællesudgifter på 2.688 mio. kr. må formodes at hidrøre fra driften af DSB Rederi og DSB Busser, er overkompensationen til DSB for afståelse af de to divisioner langt højere end den direkte på 251 mio. kr.

Svar (22/2 95)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Som anført i besvarelsen af spørgsmål nr. S 915 indeholder finansloven for 1995 oplysninger om den budgetterede udvikling i det økonomiske resultat 1994-98 for DSB Rederi og DSB Busser.

Som ligeledes anført i besvarelse af spørgsmål nr. S 916 er budgetteringen sket i DSB's nye

organisation uden det store fællesprodukt, der før 1994 udgjorde en væsentlig del af DSB's økonomi.

Det er driftsbudgettet i finansloven for 1995, der danner udgangspunkt for rammeaftalens opgørelse af DSB's kompensation for udskillelsen af DSB Rederi og DSB Busser i selvstændige aktieselskaber.

For 1995 er budgetteret med positive driftsresultater i DSB Rederi (665 mio. kr.) og DSB Busser (28 mio. kr.). Heraf følger en kompensation i 1995 på (afrundet) 690 mio. kr. Kompensationens udviklingen 1995 til 1998 følger budgetterne i finansloven.

Budgetudviklingen på rederiets område er baseret på en generel markedsvækst på godt 3 pct. årlig. På Storebæltsoverfarten brydes den generelle væksttendens medio 1997, hvor jernbanetraffikkens konkurrencekraft øges af den faste jernbaneforbindelses åbning. Efter markedets tilpasning hertil forudsættes igen en generel markedsvækst på godt 3 pct. årlig, indtil bilbroen åbner.

På busområdet er i finanslovens budget forudsat et stabilt resultat på det budgetterede 1994-niveau.

I tal er driftsudviklingen i finansloven for 1995 følgende:

Driftsresultatudvikling 1995-98, 1995-FL

Mio. kr.	1995	1996	1997	1998
DSB Rederi	665	737	657	779
DSB Busser	28	27	27	28
I alt	693	764	684	807

Rammeaftalens opgørelse af kompensationen for A/S-omdannelserne er som nævnt baseret på de på finanslovsforslagets 1995 budgetterede driftsresultater for de to virksomheder. I rammeaftalen er anført, at de konkrete kompensationer vil fremgå af kommende lovforslag. Disse lovforslag om henholdsvis DSB Rederi A/S (L 143) og DSB Busser A/S (L 144) er for tiden under behandling i Folketinget.

Af de almindelige bemærkninger til lovforslagene fremgår, at kompensationen til DSB (når der ses bort fra engangsprovenuet af omdannelserne) er følgende: