

DSBs nye momsmodel træder i kraft pr. 1. januar 1996. Modellen betyder, at virksomhederne på driftssiden bliver direkte belastet af momsudgifter med det samme, hvor de før blev belastet via intern handel. På FFL 96 er den interne bevilling til købsmoms placeret under koncernledelsen (herunder A/S momskonsekvenserne). Bevillingen vil senere blive fordelt til virksomhederne efter DSBs momsmodel. Dette kan betyde bevillingsændringer mellem hovedkonti, som vil blive optaget på TB 96.

Kapitalindtægter henføres til den hovedkonto, fra hvilken aktivet sælges, selv om balancens investeringsaktiver står i DSB Trafik.

I forbindelse med ordningen om selvstændig likviditet indgår hovedkontiene 01, 02 og 03 i et fælles likviditetsområde.

Samtlige investeringsaktiver og dermed disses forrentning og afskrivning henføres til hovedkontoen for DSB Trafik. DSB vil påbegynde en opdeling af aktivmassen på virksomhedsområder.

Opdelingen på hovedkonti har som konsekvens, at den interne handel mellem DSB bane, DSB rejsebureau og øvrige DSB ændrer status til interne statslige overførsler, hvorved summen af disse hovedkontis omsætningstal overstiger det hidtidige DSB omsætningstal med den nævnte interne handel, jf. også bemærkningerne til afsnit om resultatopgørelser for det samlede DSB.

Andre gennemførte og forestående ændringer herunder intern budgetproces

Som led i udviklingsprocessen om at skabe den størst mulige gennemsigtighed i præsentationen af DSBs finanslovbidrag sker der en yderligere opdeling af DSBs virksomheder på hovedkonti med oprettelsen af en hovedkonto for DSB rejsebureau. Det er planen, at DSB på FFL 1997 vil fremstå med følgende hovedkonti: Koncernledelse og fællesfunktioner, DSB passager, DSB gods, DSB rejsebureau, DSB infrastruktur, udbytter og andet i forbindelse med A/S-omdannelser samt finansiering af fremrykkede anlægsprojekter.

Disse successive ændringer er en nødvendig konsekvens af ønsket om større gennemsigtighed i DSBs økonomi og EU-krav. Med henblik på at kunne bevare overblikket over udviklingen over en årrække vil der i de årlige bevillingslove og i DSBs regnskab blive lagt vægt på at beskrive de løbende ændringer.

Den interne budgetproces i DSB er tilrettelagt således, at der kan skabes den nødvendige sammenhæng mellem de interne budgetter og finansloven.

Udgangspunktet for den interne budgetproces er udsendelse af resultatkrav for de enkelte virksomheder. Kravene skal sikre, at de økonomiske måltal i rammeaftalen holdes. På baggrund af disse resultatkrav udarbejder virksomhederne forretningsplaner for drift og anlægssiden. Forretningsplanerne drøftes først bilateralt mellem koncernledelsen og de enkelte virksomhedsdirektører og derefter drøftes forretningsplanerne samlet på direktionsseminarer.

På baggrund af beslutningerne på direktionsseminarerne udarbejdes i juni måned virksomhedskontrakter mellem den administrerende direktør og virksomhederne.

I FFL 96-bidraget er der i rammeaftaleperioden 1995-98 sammenhæng mellem de interne budgetter og FFL 96 via de tabeller, som viser de interne resultatkrav til virksomhederne og opsparringstabellerne for DSB Trafik/DSB Rejsebureau og DSB Infrastruktur, der viser den forventede udvikling i opsparringen på baggrund af de interne resultatkrav og de fastlagte eksterne bevillinger.

Når de overordnede resultatkrav er fastlagt, skal der efterfølgende udarbejdes interne budgetter i virksomhederne herunder på delvirksomhedsniveau.

Den videre udvikling i DSBs finanslovbidrag koordineres med den i 1992 igangsatte økonomistyringsreform i DSB. Reformen indebærer bl.a. overgang til et nyt økonomistyringsystem, der planlægges ibrugtaget ved årsskiftet 1995-96. I reformarbejdet indgår håndtering af de problemer, der er belyst i rapporter fra "Bernstein-udvalget", og de problemer med regnskabskvalitet, som er påpeget af revisionen.

Opmærksomheden henledes på, at DSBs økonomi - foruden af foranstående - i de kommende år påvirkes i betydeligt omfang af tilkomsten af faste forbindelser over Storebælt og Øre-