

Driftsresultat fordelt på virksomheder mio. kr.	1995
<b>DSB trafik</b>	
Driftstilskud til trafik .....	1.200,1
Driftsresultat	
Passager .....	-696,7
Gods .....	-446,1
Rejsebureau .....	4,2
Koncernledelsen mv. ....	-145,4
Trafik ekskl. driftstilskud.....	-1.284,0
Resultat .....	-83,9
<b>DSB infrastruktur</b>	
Driftstilskud .....	1.006,5
Driftsresultat .....	-1.040,3
Bane .....	-1.088,1
Bygning .....	50,0
Data .....	-2,2
Resultat .....	-33,8
DSB i alt resultat .....	-117,7

DSB trafik fik et underskud på 84 mio. kr. i 1995 mod et overskud på 33 mio. kr. i 1994, hvilket blandt andet skal ses i lyset af et fald i driftstilskuddet.

Problemer med stykgodsterminalen i Taulov og distributionen i øvrigt bidrog til, at DSB gods' samlede resultat, ekskl. driftstilskud, blev forværret med 55 mio. kr. fra 1994 til 1995. Usikkerheden om DanLinks fremtid bidrog også til de økonomiske problemer, således at DSB gods' resultat blev ca. 100 mio. kr. dårligere end budgetteret. På denne baggrund besluttede bestyrelsen med vedtagelsen af en ny strategiplan i december 1995, at der skulle ske en markant forbedring af økonomien i DSB gods.

DSB passagers resultat, ekskl. driftstilskud, viser en forværring på ca. 20 mio. kr. hvilket blandt andet skyldes nye periodiseringsprincipper, der belaster regnskabet i 1995. Hertil kommer øgede omkostninger til IC3 hovedeftersyn på 65 mio. kr. i 1995.

DSB infrastruktur fik et underskud på 34 mio. kr. i 1995 mod et overskud på 42 mio. kr. i 1994. Dette dækker dog over ekstraordinære hensættelser til skat af lejeindtægter fra DSB bygning på ca. 15 mio. kr. samt aktivitetsudvidelser vedrørende ATC-udbygning og ekstra sporarbejder på ca. 50 mio. kr.

### EU-forhold

Forordning 1893/91/EØF om vilkårene for at pålægge jernbaneselskaber ikke-forretningsmæssige forpligtelser trådte i kraft den 1. juli 1992. Forordningen indebærer, at alle hidtidige ikke-forretningsmæssige forpligtelser bortfalder for jernbaneselskaber, der driver andet end lokal trafik. Nye ikke-forretningsmæssige forpligtelser kan alene pålægges jernbanerne mod betaling, som fastlægges i en flerårig kontrakt.

Direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner trådte i kraft den 1. januar 1993. Direktivet sigter mod en effektivisering af jernbanetrafikken ved at etablere konkurrence om den internationale jernbanetrafik, dvs. jernbanetrafikken mellem medlemsstaterne.

Virkemidlerne er dels muliggørelse af etablering af nye jernbaneselskaber, dels en begrænset liberalisering af adgangen for forskellige selskaber til jernbanenettet. Den fri netadgang gælder i international kombineret godstrafik (container- og vekselladtransport) ethvert nationalt EU-