

### Udskillelse af aktieselskaber.

Som led i udmøntningen af DSB-rammeaftale 1995-98 blev Lov nr. 231 og Lov nr. 232 af 4. april 1995 vedtaget. Lovene vedrører udskillelse af henholdsvis DSB rederi og DSB busser til aktieselskaber. Herved blev sikret en klar adskillelse fra DSBs økonomi og dermed grundlag for konkurrence på lige vilkår med private virksomheder.

Hovedkontiene 11 og 12 er konsekvenser af A/S udskillelsen. Disse konti er helt adskilte fra DSB's hovedkonti 01-10.

### Storebælt.

På finanslovsforslaget er indbudgetteret de med den faste forbindelse over Storebælt forventede forbundne indtægter og omkostninger for DSB. Indtægts- og omkostningsændringerne er beregnet ud fra en forudsat passagermængde på 8 mio. passagerer, når der er fuld effekt af den faste forbindelse og en ibrugtagning pr. 1. juni 1997.

For så vidt angår det indbudgetterede vederlag til A/S Storebælt, er dette reguleret i forhold til de oprindelige forudsætninger. Reguleringen er sket med udgangspunkt i den forsinkede ibrugtagning, en ændret realrenteforudsætning samt den forøgelse af vederlaget, som de øgede anlægsudgifter skønnes at medføre.

Det regulerede vederlag svarer ikke til DSBs betalingsevne. Forskellen er indbudgetteret på en budgetreguleringskonto.

### Nyt økonomisystem.

DSB brugte igennem hele 1995 store ressourcer på at implementere et nyt økonomisystem SAP R/3 benævnt "DØKS". Pr. 1. januar 1996 blev ibrugtaget modulerne for det eksterne og interne regnskab. I løbet af 1996 vil indkøbs-/lagermodulet blive taget successivt i brug i de enkelte virksomheder for så vidt angår ikke-lagervarer. Yderligere funktioner - fx lagerstyring og anlægskartotek - vil blive indført i de kommende år.

Med ibrugtagningen af det nye økonomisystem vil der i 1996 blive udarbejdet regnskaber på grundlag af lukkede bogføringskredse for de enkelte virksomheder.

Samtidig med implementeringen af det nye økonomisystem er der sket en opkvalificering af den regnskabsfaglige organisation både centralt i DSB og i de enkelte virksomheder. Endvidere er udarbejdet nye forretningsgange og regnskabsmanualer mv.

Tilsammen vil dette arbejde danne udgangspunktet for en forbedret regnskabskvalitet i 1996.

### Bevillingsbestemmelser for hele DSB herunder Hovedkontostruktur.

På finansloven for 1995 skete der en opdeling af Statsbanernes samlede hovedkonto i to, een for infrastrukturvirksomheden og een for øvrige DSB, trafikvirksomheden.

Opdelingen gennemførtes dels for at styrke gennemsigtigheden i DSBs bidrag til bevillingslovene, dels som tidligere nævnt for at imødekomme krav i EU-direktiv 91/440 om, at der ikke må ske overførsel af tilskudsmidler mellem infrastrukturvirksomheden og trafikvirksomheden.

Opdelingen skete i første omgang ved, at infrastrukturvirksomheden udskiltes som DSB bane selv om denne virksomhed indeholdt enheder, der beskæftiger sig med opgaver, som ikke ifølge EU-retningslinjerne er infrastruktur. På FL 96 blev områderne DSB- bygning og DSB-data overført fra Infrastrukturvirksomheden til Trafikvirksomheden. Afgrænsningen af areal- og telforvaltningen er gennemført, mens de administrative og økonomiske konsekvenser falder på plads i løbet af 1996. Herudover blev DSB-rejsebureau udskilt på egen hovedkonto.

Budgetvejledningen 1996 stiller krav om, at drift og anlæg udskilles på særskilte hovedkonti.

På FFL 97 oprettes på driftssiden hovedkonti for DSB-passager, DSB-gods, DSB-rejsebureau, DSB-bygning, DSB-data, DSB-koncernledelse inkl. uddannelse samt DSB-bane, sidstnævnte svarer til DSB-infrastruktur. På anlægssiden oprettes en ny hovedkonto 07 som dækker