

### **Drift og anlæg**

DSB er blevet kritiseret for ikke at have en klar sondring mellem drift og anlæg, bl.a. i betænkning 1263 (Bernsteinbetænkningen) og i DSBs interne revisionsprotokollater. Desuden fremgår det nu af den politiske aftale om DSB, at DSB overgår til at være en selvstændig offentlig virksomhed, ligesom der under DSB skal oprettes DSB S-tog A /S og DSB IC A/S.

For at styrke økonomistyringen, imødegå den rejste kritik og leve op til intentionerne i den politiske aftale, er det derfor nødvendigt at få fastlagt DSBs principper på området. DSB har på denne baggrund udarbejdet et nyt regelsæt for sondringen drift/anlæg for det kommende operatør DSB og for Banestyrelsen.

De bevillingsmæssige konsekvenser er ikke endeligt opgjort, men der er for DSB behov for at flytte betydelige beløb fra anlæg til drift allerede i 1997. De bevillingsmæssige konsekvenser vil blive forelagt Finansudvalget i løbet af 1997.

### **14-punktsplanen**

DSBs bestyrelse har inden udskillelsen af Banestyrelsen iværksat en 14 punkts plan med ekstraordinære tiltag til forbedring af økonomien med 550 mio. kr. inden for rammeaftaleperioden.

Af tiltag, der har virkning på *kort sigt*, kan nævnes ansættelsesstop gældende indtil den 1. januar 1998 og indkøbsstop, som er gældende indtil videre.

Derudover er der igangsat projekter til revurdering af hele DSBs indkøbsorganisation, bl.a. med henblik på en generelt forbedret udnyttelse af rammeaftaler og optimering af indkøbspolitikken, fx ved indkøb af el.

Af tiltag, der forventes at have virkning på *længere sigt*, kan nævnes jobbørsen, en generel gennemgang af samtlige administrative enheder med henblik på en administrativ forenkling samt tiltag, der skal sikre mere fleksibel anvendelse af arbejdskraft og produktionskapacitet.

DSBs og Banestyrelsens økonomi skal forbedres med endnu ca. 350 mio. kr. for at opnå balance i 1998. Dette forudsættes at ske via kapitalindtægter i DSB fra salg af ejendomme og arealer mv. samt eventuelt ved driftsbesparelser i DSB og eventuelt i Banestyrelsen. Eventuelle korrektioner som følge af ovenstående optages på TB 97.

### **Opsamlingsaktstykke i 1997 vedrørende justering af de bevillingsmæssige konsekvenser af etableringen af Banestyrelsen**

Trafikministeriet vil i 1997 ved aktstykke søge hjemmel til at justere de bevillingsmæssige konsekvenser af udskillelsen af Banestyrelsen. Aktstykket vil bl.a. omhandle momsforhold og bevillingsmæssige konsekvenser af fordelingen af aktiver mellem Banestyrelsen og DSB. Eventuelle yderligere justeringer vil blive indarbejdet på efterfølgende bevillingslove.

### **De grønne afgifter**

Der blev pr. 1. januar 1996 indført ændret refusion af energi-, CO<sub>2</sub>- og vandafgifter, samt indført en ny svovlafgift på olie, kul og andre svovlholdige energiprodukter. Svovlafgiften udgør en del af beløbet, som leverandøren fakturerer til virksomheden, hvilket dermed også belastar DSBs økonomi.

DSB har fradrag for energiafgifter i samme omfang, som DSB har fradragsret for købsmomsen. Efter udskillelsen af DSB REDERI A/S og DSB busser a/s er afløftningsprocenten endvidere ændret fra 50 % til 43 %, hvilket samlet set medfører en belastning for DSB i 1996 og fremover.

For 1996, 1997 og 1998 har DSB en samlet merbelastning på henholdsvis 40 mio. kr., 40 mio. kr. og 47 mio. kr., som bevillingsmæssigt er indarbejdet. Kompensationen for belastning både vedrørende 1996 og 1997 er indbudgetteret på finansloven for 1997. For 1999 og 2000, jf. bemærkninger til konto 28.62.06.79., er der ikke indarbejdet en bevillingsmæssig kompensation.