

se om udlodning af udbytte til ejeren, idet det lægges til grund, at virksomheden følger de almindelige regler i aktieselskabsloven. Det er i budgettet beregningsteknisk forudsat, at der ikke inden for 10-årsbudgettets horisont udtages udbytte til staten.

Med henblik på at reducere opsparingen i DSB i den sidste del af 10-årsperioden og reducere tilskudsbehovet til virksomheden i rammeaftaleperioden 1999-2002 er der forudsat betaling af et stiftertilgodehavende på 2,4 mia. kr. til staten som ejer. Beløbet forfalder til betaling med 600 mio. kr. plus renter i hvert af rammeaftaleårene og aflaster derved nettotilskudsbehovet.

Herudover foretages der en hensættelse på 1,0 mia. kr. til dækning af DSB Gods' underskud i perioden 1999-2002. Denne hensættelse erstatter det omstrukturings- og investeringstilskud, som ellers var forudsat afholdt af staten (jf. forslag til lov om jernbanevirksomhed m.v., alm.bem., pkt. 2.d), og bidrager dermed også til at aflaste nettotilskudsbehovet.

Med disse korrektioner aflastes tilskudsbehovet i den første del af 10-årsperioden. Det udgør herefter 2,3 mia. kr. i 1999 voksende til 4,0 mia. kr. i 2005 og igen faldende til 3,6 mia. kr. i 2008.

Det bemærkes, at det i budgettet beregningsteknisk er antaget, at DSB ikke taber kontrakter om trafik udført som offentlig service i løbet af 10-årsperioden. Sker dette, taber DSB en del af statstilskuddet, som overføres til den eller de vindende operatører. Til gengæld bortfalder også en række omkostninger. Tab af kontrakter må dog antages at ville påføre virksomheden et øget omstillingsbehov og dermed øge trækket på de hensættelser, der er foretaget i åbningsbalancen til personaleomkostninger i forbindelse hermed, jf. nedenfor.

DSB påbegynder sin virksomhed på basis af en foreløbig åbningsbalance pr. 1. januar 1999. I balancen indgår en række skønsmæssige værdier, som først vil blive endelig opgjort, når en række igangværende aktivvurderinger er tilendebragt, og når regnskabet for DSB for 1998 er afsluttet som led i færdiggørelsen af statsregnskabet for dette år i løbet af marts 1999. En endelig og revideret åbningsbalance vil derfor først foreligge i løbet af 1. halvår 1999.

DSB overtager samtlige aktiver og passiver i statsvirksomheden DSB. Den foreløbige åbningsbalance for DSB viser en balance på 13,2 mia. kr. og en egenkapital på 5,3 mia. kr., hvoraf egenkapitalen for DSB S-tog A/S udgør 1,0 mia. kr. I den foreløbige åbningsbalance foretages hensættelser på 4,0 mia. kr., heraf 0,1 mia. kr. i DSB S-tog A/S. Af hensættelserne på 3,9

mia. kr. i DSB vedrører som nævnt 1,0 mia. kr. dækning af underskud i DSB Gods i perioden frem til og med 2002. Endvidere udgør 0,9 mia. kr. udgifter til jobbørs samt rådighedsløn og pension m.v. til overtalige tjenestemænd i forbindelse med de effektiviseringer, som vil være fornødne i de kommende år inden for såvel gods- som passagerområdet. Endelig afsættes 0,4 mia. kr. til dækning af de merpensionsforpligtelser, DSB Gods vil have i forhold til andre godsoperatører, fordi DSB Gods' arbejdsstyrke i stor udstrækning består af tjenestemænd. De øvrige hensættelser er af teknisk art.

DSBs lånebehov til større investeringer i nyt materiel, stationer m.v. på passagerområdet forudsættes dækket af lån med statsgaranti. Lånebehovet til formål, som ikke vil være dækket af statsgaranti, skønnes på intet tidspunkt at overstige 2,2 mia. kr., ekskl. en driftskredit på 1,0 mia. kr. DSB-koncernens soliditet ligger i alle år over 30 pct. og budgetteres imod slutningen af perioden at have en opadgående tendens.

Som nævnt er der tale om et foreløbigt 10-årsbudget og en foreløbig åbningsbalance. Det kan nævnes, at grundscenariet uden nye materielinvesteringsbeslutninger i rammeaftaleperioden 1999-2002 og uden udvidelser i afsætning og produktion indebærer et væsentligt tab af markedsandel for jernbanen med de nuværende forventninger til væksten i det samlede transportarbejde i perioden.

Et revideret tiårsbudget og en dertil svarende åbningsbalance vil senere i 1998 blive udarbejdet som led i rammeaftalen for perioden 1999-2002.

I den forbindelse må tilskuddet til indkøb af passagertrafik udført som offentlig service og spørgsmålet om eventuelle nye materielinvesteringer fastlægges.

Flere internationale studier har fastslået, at der er miljøfordele forbundet ved transport af gods på jernbane fremfor på vej. Miljøfordelene kommer specielt til udtryk ved transport af tunge lavværdivarer over lange afstande.

I forslag til lov om jernbanevirksomhed m.v. er foreslået et begrænset miljø- og regionaltilskud, der blot tilbagefører godssektorens infrastrukturafgifter, og det samlede afgifts- og tilskudssystem giver derfor ikke godssektoren en egentlig nettofordel. Det anføres i bemærkningerne til forslag til lov om jernbanevirksomhed m.v., § 11, at en styrkelse af godstrafikken på jernbane kan ske gennem en forhøjelse af tilskuddet, men at dette kræver yderligere midler.

I forbindelse med udformningen af rammeaftalen vil muligheden for at forhøje miljø- og regionaltilskuddet til godstrafikken blive drøftet.