

Bruttokontraktstilskuddet er budgetteret til 3.436 mio. kr. i 1999 stigende til 3.711 mio. kr. i 2002. Efter korrektion for udgifter, der indgår som indtægter på andre dele af statsbudgettet (primært baneafgifter til Banestyrelsen) og stiftertilgodehavende fra selskabet (jf. § 28.61.02.), udgør nettokontraktstilskuddet 2.312 mio. kr. i 1999 stigende til 2.797 mio. kr. Som det fremgår af ovenstående tabel, kan stigningen i kontraktstilskuddet henføres til udgiftsvirkningen af de allerede besluttede investeringer i nye S-tog og Øresundstog.

Ved beregningen af kontraktindtægterne i perioden 1999-2002 er der i det foreløbige resultatbudget for DSB og DSB S-tog A/S fastsat en årlig produktivitetstigning på 2 % for passagerområdet og uændret passagerantal, bortset fra effekt af faste forbindelser og nye S-tog. Derudover forudsættes taksterne at følge inflationen. Inflationen er forudsat til 2 % og lånerenten til 6 %. Endvidere er der forudsat en egenkapitalforrentning på 6 % p.a., svarende til 550 mio. kr. før skat.

Taksterne for biler mv. på Storebælt er ændret i forhold til forudsætningerne i den såkaldte Storebæltsrapport fra 1996. I 10-års budgettet er indregnet en helårseffekt på 50 mio. kr. som følge af dette forhold. Spørgsmålet om indvirkningen på DSB's budget af åbningen af den faste bilforbindelse over Storebælt tages op i forbindelse med de politiske drøftelser i efteråret 1998 i lyset af de til den tid indhøstede erfaringer med trafikudviklingen på Storebælt.

Der er i den foreløbige åbningsbalance for DSB og S-tog A/S gjort en række antagelser om kapitalforholdene. Det er forudsat, at staten, der ved dannelsen af DSB som selvstændig offentlig virksomhed indskyder statsvirksomheden DSB's aktiver i selskabet, opnår et stiftertilgodehavende på 2,4 mia. kr. Stiftertilgodehavendet forfalder til betaling med 600 mio. kr. plus renter ved udgangen af 1999 og hvert af de følgende 3 år.

Derudover er der til dækning af underskuddet i godsdivisionen i perioden 1999-2002 hensat 1,0 mia. kr. Hensættelsen erstatter et omstrukturings- og investeringstilskud, som ellers skulle være afholdt af staten.

Endvidere er der hensat 0,4 mia. kr. til dækning af merudgiften til pensionsopsparing til tjenestemænd i godsdivisionen, og der er hensat 0,9 mia. kr. til udgifter til jobbørs, rådighedsløn og pensioner i forbindelse med omstruktureringer, rationalisering og eventuelle tab af udbudt trafik.

Det udarbejdede budget er et grundbudget i den forstand, at der på passagerområdet ikke forudsættes nye materielinvesteringer i perioden 1999-2002 ud over de allerede besluttede investeringer (S-tog, Øresundstog og EG-lokomotiver) for i alt ca. 10 mia. kr. samt udskiftning af resterende rødt materiel for i alt ca. 4,2 mia. kr. i 2005. Øvrige investeringer er fastsat til gennemsnittet for 1997 og 1998, som er ca. 700 mio. kr. Fremtidige materielinvesteringer vil blive taget op i forbindelse med de politiske drøftelser i efteråret 1998.

Der er samtidig regnet med en stort set konstant togkilometer- og passagerkilometerproduktion svarende til fortsat fald i jernbanens markedsandel i perioden. Det er forudsat, at eventuelle krav til øget produktion og deraf følgende materielinvesteringer indarbejdes i budgettet på baggrund af de politiske forhandlinger i efteråret 1998.

I det grundbudget, der er udarbejdet af DSB til brug for DSB-lovforslaget, indgår ud over det ovenfor anførte kontraktstilskud et årligt miljø- og regionaløkonomisk tilskud til godstrafik budgetteret til 75 mio. kr. årligt. I budgetteringen af kontraktstilskuddet i grundbudgettet er der regnet ud fra, at DSB ikke taber kontrakter på offentlig service trafik i forbindelse med udbud i løbet af budgetperioden.