

Kontoen stiger kraftig i 1990-93 primært p.g.a. indkøb i forbindelse med opgaver som underentreprenør i forbindelse med averteringen af jernbanetunnelen under Storebælt.

#### *16. Leje, vedligeholdelse og skatter*

Lejeindtægten falder i takt med salget af udlejede arealer og bygninger.

#### *17. Afskrivninger*

Omfatter alene afskrivning på debitorer.

#### *19. Diverse driftsudgifter.*

Fradrag vedrørende lønudgifter til anlægsvirksomhed udgør 232 mio. kr, svarende til 950 årsværk eller 5,2% af de samlede omkostninger på konto 11.

Kontoen indeholder endvidere den anslåede udgift til fribefordring af personale m.fl., ca. 15,5 mio. kr.

DSB kan i overensstemmelse med Finansministeriets cirkulære af 1. marts 1991 dække en del af lønudgifterne samt vedlagsfrit stille en række faciliteter til rådighed for de af personaleorganisationerne eller andre drevne kantiner.

#### *ad indtægter*

DSBs indtægter i form af takster og gebyrer ved uændret trafik skal i henhold til den flerårige politiske aftale om DSB ændres i takt med udviklingen i de gennemsnitlige enhedsomkostninger ved DSBs produktion.

Da sidstnævnte i 1992 forventes at ligge godt 3% over 1991-niveauet, skal DSBs indtægter i 1992 øges med denne procent.

Imidlertid medfører takststigninger altid en vis trafikafvandring, der varierer fra produkt til produkt og afhænger af konkurrencesituationen og dennes udvikling.

Det betyder, at der med udgangspunkt i den i foråret 1991 gældende konkurrencesituation skal gennemføres takstforhøjelse fra 1991 til 1992 på 5-6%, hvis der anvendes en ensartet forhøjelse på alle produkter. Ved at differentiere takstforhøjelsen og rabatsatser kan den ønskede indtægtseffekt dog opnås ved en lavere gennemsnitlig takstforhøjelse.

I henhold til Lov om DSB, som ændret ved lov nr. 169 af 14.3.1990, kan DSB uden særlig forelæggelse for bevillingsmyndighederne disponere den detaljerede udmøntning af denne gennemsnitlige takstforhøjelse på produkter og ydelser - for passagertrafikens vedkommende dog kun udenfor hovedstadsområdet.

De i forslaget indregnede takststigninger ligger lidt lavere for gods og højere for passager og biloverfarter. Takstforhøjelsen sker bl.a. under hensyntagen til muligheden for at opnå højere markedsandele, specielt på fjerntrafikken.

For godsbefordring forventer DSB ud fra den i foråret 1991 gældende markedssituation at forhøje normalpriser og reducere rabatter, resulterende i en samlet gennemsnitlig takstforhøjelse på ca. 2%.

På passagerområdet indgår i overvejelserne muligheden for en yderligere prisdifferentiering efter rejsetidspunkt.