

### **Aktivitetsændringer mv.**

I togproduktionen er der nu indsat 53 IC3-togsæt i intercitytrafikken. Dette suppleres i den helt omlagte køreplan med et interregionalt- (IR) og et regionalt-system. De store køreplanændringer har givet anledning til en del kritik og problemer. På den baggrund revurderes udbuddet nu i lyset af bl.a. den faktiske efterspørgsel.

Der henvises til de ajourførte aktivitetskemaer n.f.

### **Tekniske korrektioner**

Alle de bevillingstekniske korrektioner, herunder også diverse dispositionsbegrænsninger, som TB-forslaget giver anledning til, fremgår af nedenstående tabel med den beregnede overførselsadgang.

Det bemærkes, at DSB jfr. den politiske aftale af 16.1.1990 alene er omfattet af dispositionsbegrænsningerne som følge af bortfaldet af revisionsafgiften samt den evt. overførsel af finansforvaltningsopgaver til Hypotekbanken, jfr. Finansministeriets cirk. af 3. september 1991 og cirk. af 27. juni 1991.

### **Budgetafvigelser iht. de særlige regler for statsvirksomheder**

I forhold til forudsætningerne ved udarbejdelsen af finanslovsforslaget for 1991 i foråret 1990, er konkurrencesituationen især for passager- og godsprodukterne ændret i flere henseender. Der er navnlig sket en intensivning af den private færgetrafik mellem Sjælland og Jylland og af regionaltrafikken med busser i Jylland.

Alt i alt opnås dog de forudsatte indtægter.

På omkostningssiden er budgetforudsætningerne ligeledes opfyldt trods betydelige meromkostninger i forbindelse med iværksættelsen af helt ny køreplan.

Ud over ændringerne som følge af anden leveringstakt for bl.a. IC3 sker der en række større og mindre omdisponeringer på anlægssiden.

Økonomien hos DanFragt A/S, hvor DSB ejer 1/3 af aktierne, forløb ikke tilfredsstillende. Ejerne dækkede det opståede tab på for at afværge en likvidation, DSBs andel udgør ca. kr. 850.000, hvilket beløb hermed søges.

Som konsekvens af den beregnede konkurrencemæssige fordel ved den ændrede dieselolieafgift blev DSBs rammer for FL92 nedsat. Da afgiften blev nedsat pr. 1.7.1991, nedsattes DSBs overførselsadgang til 1992 med 17 mill. kr. svarende til det beregnede merprovenu.

Den bevillingstekniske korrektion for havarier mv. er i 1991 usædvanligt stor, fordi der har været usædvanligt mange og kostbare uheld i 1991. Udgiften på næsten 200 mill. kr. forklares primært af M/F Dronning Margrethe IIs havari, som vil koste ca. 150 mill. kr. Resten skyldes en række uheld med færger og tog.