

### *Ændring i præsentationen af DSBs budget*

DSB besluttede i efteråret 1992 at gå over til en ny organisation i 1993. DSB er fortsat én samlet statsvirksomhed.

Følgelig er gennemgangen af DSBs overordnede organisation ændret. Der kun i begrænset omfang givet talmæssige oplysninger fordelt på den nye organisation. Dette skyldes, at der for mange delområder endnu ikke foreligger tilstrækkeligt pålidelige tal.

### *Forudsætninger i form af love mv.*

Ved lov overtog staten i 1867 de jysk-fynske jernbaner og i 1880 ligeledes de sjællandske jernbaner. Hermed skabtes grundlaget for en landsomfattende statsbanevirksomhed, der gradvis har udviklet sig til den nuværende statslige transportvirksomhed DSB.

Rammerne for DSBs virksomhed er især fastsat i

- lov om DSB (lovbekendtgørelse nr. 352 af 29.05.1990)
- lov om styrelsen af statsbanerne (lov nr. 89 af 01.04.1969)
- politisk aftale om DSBs økonomi 1990-93 (rammeaftale af 16.01.1990)
- de årlige bevillingslove
- anlægslove vedrørende DSB-anlæg
- forordning om vilkårene for at pålægge jernbaneselskaber ikke-kommercielle forpligtelser (1893/91/EØF)
- direktiv om udvikling af Fællesskabets jernbaner (91/440/EØF).
- Lov nr. L 505 af 30.06.93 til lov om ændring af lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik (inddrivelse af restancer ved lønindholdelse).
- Lov 218 af 28. april 1993 om udbygning af banestrækningen mellem Vamdrup og Padborg.

Budgettet tager udgangspunkt i, at det inden for de ovennævnte rammer er DSBs overordnede opgave at styrke den kollektive befordring. Dette indebærer, at DSBs virksomhed metodemæssigt skal opfylde de krav, der må stilles til en forretningsmæssig og økonomisk veldrevet virksomhed på et konkurrencepræget marked. Resultatmæssigt skal DSBs virksomhed leve op til finanslovens nettotal, der er fastsat under hensyn til såvel metodekravet som de i ovennævnte rammer fastlagte samfundsmæssige krav.

Ved udgangen af rammeaftale I, 1990-93, mangler DSB at afslutte nogle af de i aftalen forudsatte projekter, som hænger sammen med færdiggørelsen af den faste jernbaneforbindelse over Storebælt, ligesom nogle forudsatte togleverancer endnu ikke er afsluttet. Investeringsmidler til disse formål er opsparet af de i rammeaftaleårene givne bevillinger. Endvidere har det meget trykkede ejendomsmarked med faldende priser bevirket, at DSB endnu ikke har fået solgt ejendomme for det beløb, som forudsat i rammeaftalen for 1990-93. Dette har påvirket opsparingen i modsat retning.

Den samlede status for forløbet af rammeaftale I vil blive givet på TB 93 og endelig opgjort i Finansministeriets og DSBs årlige redegørelse herfor, herunder kompensation for tabene på Århus-Kalundborg ruten i 1991 og 1992, jfr. folketingsbeslutning nr. 6 af 5. november 1992. Der vil blive søgt særskilt hjemmel hertil.

Med en afklaring af forudsætningerne for afslutningen af rammeaftale I samt den politiske tilslutning til at færdiggøre elektrificeringen Odense-Padborg, dobbeltspor Vojens-Tinglev,