

Kontanttilskud til det samlede DSB

Statens kontanttilskud i mio. kr.	R 1993	B 1994	F 1995	BO 1 1996	BO 2 1997	BO 3 1998
Driftsindtægter	6426,8	6265,0	7017,6	7129,0	7222,1	7216,5
Driftsudgifter	7952,6	7583,6	8279,4	8540,8	7783,9	7328,3
Kontant driftstilskud.....	1525,8	1318,6	1261,8	1411,8	561,8	111,8
Vederlag til A/S Storebælt.....					640,0	740,0
Budgetregulering					-240,0	10,0
Kontant driftstilskud.....	1525,8	1318,6	1261,8	1411,8	961,8	861,8
Anlægsudgifter	2954,6	2512,5	2236,7	2420,7	2568,7	2468,7
Kapitalindtægter	116,0	67,3	68,7	68,7	68,7	68,7
Kontant anlægstilskud.....	2838,6	2445,2	2168,0	2352,0	2500,0	2400,0
Kontant tilskud til DSB ekskl. periode-2-ledige	4364,4	3763,8	3429,7	3763,7	3461,7	3261,7
Jobtræningsforløb (uden refusion)		37,5	38,3	38,3	38,3	38,3
DSB i alt.....	4364,4	3801,3	3468,0	3802,0	3500,0	3300,0

Der er for alle år regnet med nuværende pensionsberegning for tjenestemænd på 15 % af tjenestemændenes lønsum.

Statens tilskud til drift og anlæg (netto) fordelt på hovedkonti

Mio. kr. 1995 PL-niveau 1994 dog i årets PL-niveau	B 1994	F 1995	BO 1 1996	BO 2 1997	BO 3 1998
Driftstilskud:					
DSB-Trafik	374,5	287,9	470,9	-557,4	-841,1
DSB-Infrastruktur	981,7	1012,2	979,2	1557,4	1741,2
Driftstilskud i alt	1356,1	1300,0	1450,0	1000,0	900,0
Anlægstilskud, netto:					
DSB-Trafik	1284,8	998,2	1052,4	1457,5	1715,5
DSB-Infrastruktur	1160,4	1169,8	1299,6	1042,5	684,5
Anlægstilskud i alt	2445,2	2168,0	2352,0	2500,0	2400,0
Totalt tilskud:					
DSB-Trafik	1659,3	1286,1	1523,3	900,1	874,5
DSB-Infrastruktur	2142,1	2182,0	2278,8	2600,0	2425,7
Tilskud i alt	3801,3	3468,0	3802,0	3500,0	3300,0

De generelle forbedringer i driftsresultatet forudsættes opnået ved en kombination af mindretægter, rationaliseringer, effekten af de grønne afgifter m.m., som DSB kan udnytte som statsvirksomhed. De anvendte forudsætninger er derfor på ingen måde bindende for DSB, men alene udtryk for en mulig kombination af de midler, som DSB har til rådighed for at nå målene.

Statens driftstilskud til DSB reduceres fra 1994 til 1998 med knap ½ mia. kr. Udviklingen opnås først og fremmest ved rationalisering og effektivisering, men også skattereforens grønne afgifter bidrager til udviklingen. Det er forudsat, at DSBs betaling for anvendelse af den faste Storebæltsforbindelse svarer til DSBs fordele herved. Betalingen for den faste forbindelse er konteret på DSB-Infrastruktur. Trafikvirksomhedens betaling til infrastrukturvirksomheden for anvendelse af faste forbindelser og den øvrige infrastruktur er endnu ikke fastlagt og har derfor ikke kunnet indregnes.