

I forhold til statsregnskabet anvender DSB ikke lagre, idet lagervarer udgiftsføres ved køb. Som led i den igangværende økonomistyringsreform indgår planer om ændring af dette forhold. Følgende særlige hjemler er uændret videreført fra finanslov (FL) 1994:

- nærbanedrift Århus-Hornslet, jf. Akt 247 15/3 1978
- buskørsel for fælleskommunale trafikselskaber samt anskaffelse af busser hertil
- sejlads og terminalforretninger for ScandLines A/S (Helsingør-Helsingborg-overfarten), jf. Akt 270 19/6 1990
- udgifter og indtægter vedrørende driften af jernbanemuseerne herunder driften af museums-skibet M/F Sjælland
- udgifter til velfærdsforanstaltninger for personalet og dets organisationer (idræftsforeninger o.l.).

Der henvises endvidere til tekstanmærkningerne 21-25 og 70-74 samt 82, der alle er uændret opført fra FL 1994.

De efterfølgende oplysninger er af orienterende art og angiver de foreløbige overvejelser under budgettets udarbejdelse. Oplysningerne er ikke bindende med hensyn til anvendelse af de anførte beløb.

Budgetteringsforudsætninger for trafikdelen

Det forudsættes, at de generelle forbedringer i driftsresultatet opnås ved, at DSBs enkelte virksomheder - som del af en nettostyret statsvirksomhed - anvender en kombination af effektiviseringer, rationaliseringer, naturlig afgang, merindtægter ved de store nyinvesteringer samt takstforhøjelser inden for omkostningsudviklingen og takstdifferentiering. Hertil kommer bedre kapacitetsudnyttelse, serviceforbedringer, bedre regularitet og større tilgængelighed i form af lettere billet- og pladsbestilling m.m.

Trafikindtægter og øvrige indtægter er fremskrevet under forudsætning af uændrede realtakster og realpriser. Taksterne i HT-området fastsættes af HTs bestyrelse.

Åbningstidspunktet for jernbanedelen af den faste Storebæltsforbindelse ligger endnu ikke med sikkerhed fast. Som forudsætning om åbningstidspunkt er årsskiftet 1996-97. Virkningerne for DSB af åbningen af vejbroforbindelsen over Storebælt indgår ikke i finansloven, men indarbejdes i FFL 1996. Såfremt det endelige åbningstidspunkt ikke kan fastsættes i tilstrækkelig tid forud, kan det blive nødvendigt i en periode at køre efter en midlertidig køreplan, indtil en køreplanreform omfattende alle trafikselskaber kan gennemføres. Et sådant forløb vil reducere DSBs dækningsbidrag i åbningsåret.

De væsentligste effekter af jernbaneforbindelsen er:

- lukning af færgeoverfarten Korsør-Nyborg
- kundetilgang, som er vurderet på basis af A/S Storebælts prognoser fra foråret 1994
- forøgelse af togdubbet med henblik på tilfredsstillelse af den øgede efterspørgsel.

Der er ikke indregnet nogen afgift for trafikvirksomhedens anvendelse af hverken fasteforbindelser eller infrastrukturen i øvrigt. Sådanne afgifter fastsættes senere.

De produktspecifikke forudsætninger vedrørende produktion, afsætning, priser og servicemålsætning fremgår af det efterfølgende virksomhedsafsnit. Heri er enkelte trafikalt justeret ved ændringsforslag på baggrund af de seneste prognosevurderinger.

For delvirksomhederne Rederi, Busser og Rejsebureau er der kalkulatorisk sket en fremskrivning af nuværende niveauer. For rederiet indebærer denne hovedforudsætning, at der der ved ses bort fra visse ny- og reinvesteringer af færger/salg af færger i de sidste budgetoverslagsår. Baggrunden for den valgte fremskrivning er den planlagte udskillelse af virksomhederne på aktieskabsform og planerne om i den forbindelse at fastlægge finansielle forudsætninger for virksomhedernes ny- og reinvesteringer. Det indgår i den politiske rammeaftale af november 1994, at DSB-Rederi og DSB-Busser snarest udskilles til statslige aktieselskaber.