

der ikke umiddelbart har kunnet prisfastsættes, fortsætter DSB og Banestyrelsen leveringen til udgangen af den gældende rammeaftaleperiode (udgangen af 1998). Herefter forventes disse gratisydelser at blive leveret på almindelige handelsvilkår.

På FFL98 er momskonsekvenser som følge af bodelingen indarbejdet.

Baggrunden for DSB's merudgifter er, at den andel af DSB's samlede moms der refunderes af Told og Skat er baseret på, hvor stor en del af DSB's samlede omsætning, der er momspligtig (f.eks. er godsomsætningen momspligtig i modsætning til passageromsætningen). For 1997 var acotofradragsprocenten før udskillelsen af DSB bane beregnet til 44. Da en relativ stor andel af DSB banes samlede omsætning har været momspligtig er konsekvensen af udskillelsen, at acotofradragsprocenten for DSB i 1997 reduceres til 35. Dette betyder alt andet lige, at DSB efter udskillelsen skal betale 65% mod tidligere 56% af momsen på drifts- og anlægsaktiviteter. Den samlede merudgift til moms og dækning af manglende refusion af afgifter, hvor refusionen følger fradragsprocenten, er opgjort for drifts- og anlægsbevillinger til henholdsvis 45,2 mio. kr. og 2,6 mio. kr.

Ny selskabsform - herunder kontraktsfinansiering

I 1999 etableres DSB som selvstændig offentlig virksomhed jf. Post Danmark modellen.

Under DSB etableres DSB Intercity og DSB S-tog som to aktieselskaber med egne bestyrelser.

Trafikministeriet indgår kontrakt med DSB S-tog A/S om levering af trafikale ydelser mod betaling herfor. Betalingen medgår sammen med selskabets passagerindtægter og øvrige indtægter til dækning af selskabets omkostninger, herunder afskrivninger, eventuelle infrastrukturafgifter og renteudgifter.

Driftstilskuddet til DSB, der fortsat skal drive den øvrige del af operatørvirksomheden, herunder regional- og godstrafikken mv., skal senest fra 1. januar 1999 fastsættes med udgangspunkt i kontrakter.

Infrastrukturafgifter

Trafikministeriet vil i efteråret 1997 fremsætte forslag til lov om jernbanevirksomhed, hvorefter der gradvist forventes at blive indført infrastrukturafgifter ud over Storebæltsafgiften. Fra 1998 og fremover forventes således et gradvist stigende udgiftsniveau for DSB. Dog holdes DSB bevillingsmæssig neutral herfor. Konsekvenser heraf kan indarbejdes på ændringsforslag til finanslov for 1998.

Drifts- og anlægstilskud - herunder finansiering af pulje til jobbørs mv.

Der er iværksat en række initiativer til omstilling og efteruddannelse, selskabsomdannelse mv. Til dette formål blev på FL97 afsat en pulje på indtil 300 mio. kr.

Af puljen på 300 mio. kr. blev på FL97 foreløbigt indbudgetteret 173 mio. kr. på § 28.62.08. DSBs jobbørs, og 27 mio. kr. på § 28.63.11. Banestyrelsens jobbørs. Jobbørserne er nærmere beskrevet på de nævnte hovedkonti.

De resterende 100 mio. kr. blev på FL97 indbudgetteret under DSB til omkostninger ved DSBs forberedelse til ny selskabsform samt oprettelse af de 2 nye aktieselskaber.

I forlængelse af bodelingsdrøftelserne er DSBs andel af 10 mio. kr. til strukturændringer overført til Banestyrelsen.

Puljen på i alt 300 mio. kr. finansieres ved salg af ejendomme og arealer. DSB kan vælge enten selv at sælge ejendommene inden udgangen af 1998 eller at overdrage dem til et statsligt ejendomsselskab. I sidste tilfælde vil indtægterne udgøre 50 % af belåningsværdien af de overdragne ejendomme.

Storebælt

DSBs betaling til Banestyrelsen for benyttelse af den faste forbindelse er frem til 2000 fastsat efter DSBs betalingsevne, jf. aftalen af 24. oktober 1996 vedrørende DSB og bemærkningerne i Lov om ændring af lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt. DSBs betalinger er i