

Direktiv 91/440/EØF fra august 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner træder i kraft d. 01.01.1993. Direktivet sigter mod en effektivisering af jernbanetrafikken ved at etablere konkurrence om den **internationale** jernbanetrafik, d.v.s. jernbanetrafikken mellem medlemsstaterne.

Virkemidlerne er dels muliggørelse af etablering af nye jernbaneselskaber, dels en begrænset liberalisering af afgang for forskellige selskaber til jernbanenettet. Den fri netadgang gælder i **international** kombineret godstrafik (container- og vekselladtransport) ethvert nationalt EF-jernbaneselskab, mens den i øvrig **international** trafik alene gælder sammenslutninger af nationale jernbaneselskaber hjemmehørende i den enkelte transports start- og slutland. For national jernbanetransport indebærer direktivet ingen liberalisering af afgang til jernbanenettet.

De selskaber, der i henhold til disse regler ønsker at anvende det danske jernbanenet skal mht. sikkerhedsstandarder og -regler overholde de samme regler, som gælder for DSB. Og så med hensyn til tekniske og finansielle forskrifter samt vedrørende erstatningsansvar skal nye selskaber opfylde krav, der ikke diskriminerer selskaberne i forhold til DSB.

For at sikre en fair konkurrencesituation mellem jernbanetrafikselskaberne, frigøres de for forpligtelser vedrørende infrastrukturen. Dette sker ved en regnskabsmæssig adskillelse mellem trafik- og infrastruktur opgaverne.

Ansvar - herunder det økonomiske - for infrastrukturen er herefter alene statens. Til dækning af de hermed forbundne omkostninger kan staten opkræve afgift af trafiksselskaberne for benyttelsen af infrastrukturen. Afgiften, der ikke må diskriminere mellem forskellige driftsselskaber, fastlægges af det enkelte land, der således frit kan fastlægge, hvor stor en del af de faktiske omkostninger, der af bl.a. trafik-, miljø- og energipolitiske grunde bør afgiftsfinansieres.

For at opfylde direktivet introduceres i DSBs analysebaserede produktregnskab med virkning fra regnskabsåret 1993 et infrastrukturprodukt.

Af hensyn til mulighederne for at følge op på rammeaftalen og dermed sikre det bedst mulige udgangspunkt for en evt. ny rammeaftale/kontrakt for årene fra 1994 er for året 1993 forudsat, at infrastrukturafgiften skal belastese trafikvirksomhedernes økonomi på samme måde som DSBs produkter er blevet belastet efter de hidtil anvendte regnskabsmæssige principper, der danner grundlag for den gældende rammeaftale. Der indføres således ikke i 1993 nye infrastrukturafgifter, men som hidtil belastes godstrafik for de faktiske infrastruktur omkostninger på anlæg, der alene benyttes til godstrafik. Fra 1994 kan et nyt princip for infrastrukturafgift fastlægges i forbindelse med en evt. ny rammeaftale. Adgangsretten for andre trafiksselskabers tog vil blive administreret under hensynstagen til de eksisterende kapacitetsforhold. Eksisterende togforbindelser forudsættes således ikke påvirket i negativ retning.

DSBs overordnede organisation

DSB er en virksomhed i konkurrence, men er samtidig underlagt væsentlige sociale og andre samfundsmæssige hensyn (krav). For at kunne bevare og udbygge den sociale og samfundsmæssige service tilstræber DSB til stadighed forbedringer af det økonomiske resultat. Af samme grund er DSBs organisation opbygget omkring markedsvendte divisioner, som gøres ansvarlige for det enkelte produkts resultatdannelse. Ansvar for produktion og salg