

## Kollektiv trafik

### 28.61. Statsbanerne

Merudgiften skyldes merbetaling for kontrakter indgået mellem DSB og DSB Rederi A/S. For den øvrige del af DSB opføres bevillingerne uændret men med ændret anvendelse. Der er endvidere indarbejdet udvidede aktivitetsoplysninger.

#### *Formelle rammer for DSBs virksomhed.*

Der blev ved ændring af Lov om styrelse af statsbanerne (Lov nr. 230 af 4. april 1995) truffet beslutning om etablering af en bestyrelse for DSB.

Ud over Lov om styrelse af statsbanerne udgøres virksomhedens lovgrundlag af Lov om DSB.

Rammerne for DSBs virksomhed i budgetperioden er herudover navnlig fastsat i følgende:

- DSB-Rammeaftale 1995-98 af november 1994
- De årlige bevillingslove
- Direktiv 91/440/EØF om udvikling af fællesskabets jernbaner
- Forordning 1893/91/EØF om vilkårene for at pålægge jernbaneselskaber ikke-kommercielle forpligtelser
- Anlægslove for anlæg, som DSB bliver bruger eller medbruger af (den faste Storebæltsforbindelse, den faste Øresundsforbindelse med tilhørende forbindelser til det hidtidige jernbanelenet og udbygningen af banestrækningen Vojens-Tinglev til dobbeltspor samt elektrificeringen)
- Lov om hovedstadsområdet kollektive persontrafik (senest ændret ved L 505 af 30. juni 1993).

DSB rederi og DSB busser er ved Lov nr. 231 af 4. april 1995 henholdsvis Lov nr. 232 af 4. april 1995 besluttet omdannet til aktieselskaber.

#### *DSBs overordnede organisation*

Liberaliseringen af transportmarkedet, en række formelle EU-krav til jernbanevirksomheders struktur samt ønsket om at stå bedre rustet i en stadig skærpet konkurrence førte til etableringen af en ny organisation pr. 1. januar 1993. Enkelte elementer i den nye organisation er først bragt på plads i 1994-95, hvorefter organisationen i produktmæssig henseende ser således ud pr. maj 1995: