

Som forudsætning for de ønskede driftsforbedringer har DSB fået adgang til fri takstdifferentering inden for den almindelige omkostningsudvikling. Dette er indarbejdet i Lov om DSB, jfr. Lbkg nr. 352 af 29.5.1990.

Endvidere blev det forudsat, at DSBs personalestyrke reduceres med næsten 2000 årsværk i forhold til 1989 ned til 20.100 i 1994.

DSB regner nu med at nå ned på 20.000 i 1994.

Med regnskabet for 1990 har DSB fået en god start med hensyn til at overholde aftalens driftsforudsætninger.

Rammeaftalens forudsætning om åbning af den faste forbindelse over Storebælt midt i 1993 er opretholdt som en kalkulatorisk forudsætning. Årsagen hertil er dels, at en endelig tidsplan endnu ikke foreligger, dels at åbningstidspunktet ikke vedrører bevillingsåret 1992, men alene BO-årene. Hertil kommer, at bl.a. MOMS-forholdene endnu er uafklarede. Den meget omfattende korrektion i forhold til rammeaftalens forudsætninger omkring de driftsøkonomiske konsekvenser ved et ændret åbningstidspunkt er derfor udskudt til FFL93.

Nye EF-initiativer

EF har i sommeren 1991 vedtaget et direktiv om udviklingen af Fællesskabets jernbaner og en forordning om vilkårene for at pålægge jernbaneselskaber ikke- forretningsmæssige forpligtigelser.

Retsakterne der får fuld virkning fra 1.1.1993 byder DSB en række nye muligheder og vilkår, som imidlertid ikke forelå beskrevet ved finanslovsforslagets udarbejdelse, hvorfor det ikke indgår som forudsætning for dette. Retsakterne ses ikke at ville få virkning for DSBs nettobevilling.

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 ændret med oprettelsen af markedsvendte divisioner, som gøres ansvarlige for det enkelte produkts resultatdannelse. Ansvar for produktion og salg er delegeret til disse divisioner i det omfang, det er muligt. I alt er der blevet oprettet seks divisioner, svarende til DSBs seks hovedprodukter/markeder: S-tog, passagerer i øvrigt, gods, rederi, rejsebureau m.v. og busser.

De funktioner, som ikke kan knyttes til et enkelt produkt, er placeret i særlige tjenester, der producerer som underleverandører til divisionerne. De står for ca. halvdelen af DSBs samlede omkostninger.