

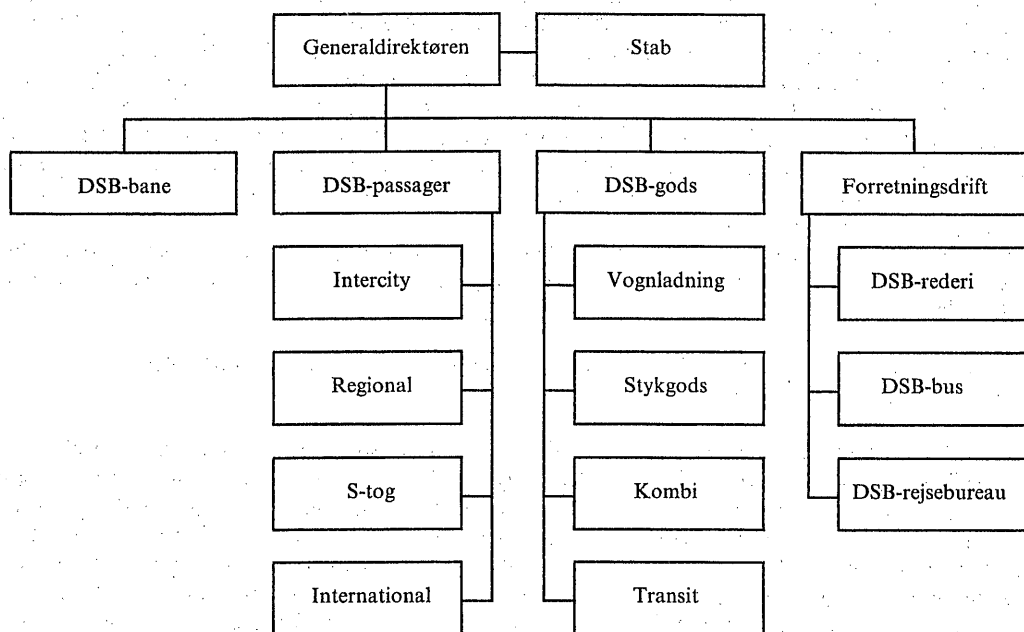
berne for benyttelsen af infrastrukturen. Afgiften, der ikke må diskriminere mellem forskellige driftsselskaber, fastlægges af det enkelte land, der således frit kan fastlægge, hvor stor en del af de faktiske omkostninger, der af bl.a. trafik-, miljø- og energipolitiske grunde bør afgiftsfinansieres. En dansk infrastrukturafgift planlægges indført fra 1995.

Adgangsretten for andre trafiksselskabers tog vil blive administreret under hensynstagen til de eksisterende kapacitetsforhold. Eksisterende togforbindelser forudsættes således ikke påvirket i negativ retning.

DSB arbejder henimod at kunne opstille egentlige regnskaber for de enkelte produkter. På grund af nuværende økonomisystems begrænsninger bliver der dog i en overgangsperiode tale om delvis beregnede regnskaber for produktdivisionerne i den nye organisation.

DSBs overordnede organisation

Liberaliseringen af transportmarkedet, en række formelle EF-krav til jernbanevirksomheden 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 bringes først endelig på plads 1. januar 1994, hvorefter organisationen i produktmæssig henseende ser således ud:



Generaldirektøren varetager med støtte fra en snæver stab koncernledelsen i DSB. Herudover varetages de departementale opgaver incl. godkendelse af operatørernes kørsel på DSB-strækninger samt den overordnede sikkerhed.

Jernbanevirksomheden opdeles i DSB-bane, DSB-passager og DSB-gods. DSB-bane står for infrastrukturens etablering og vedligeholdelse samt trafikstyringen. DSB-passager og DSB-gods står for afsætning og produktion af DSBs jernbanetrafik gennem en række selvstændige produktdivisioner. Virksomhedsområderne uden for jernbanetrafikken, dvs. re-