

nr. 1893/91. I et notat af 30. september 1991 fra EF om denne forordning hedder det bl.a.:

»Den nye forordnings hovedindhold er, at kompensation for offentlige forpligtelser (driftspligt, tariffpligt og befordringspligt) til virksomheder, der driver andet end by-, lokal- og regionaltrafik, fremtidig skal fastlægges forloids i en kontrakt mellem den offentlige myndighed og trafikvirksomheden. Desuden kræves, at trafikvirksomheder, der driver andet end kontrakttrafik, skal foretage regnskabsmæssig adskillelse af virksomhedens kontraktbundne aktiviteter fra andre aktiviteter.«

»Direktivet kræver, at jernbanevirksomhederne gives fornøden frihed og en tilstrækkelig sund økonomisk situation til at kunne udøve deres virksomhed under normale markedsmæssige konkurrencevilkår.

Direktivet muliggør videreførelse af DSB som statsvirksomhed og bevarelse af eksisterende ordninger for den nationale jernbanetrafik. For international kombitrafik giver direktivet jernbaneselskaberne adgang til enkeltvis at udføre denne på hele EF-jernbanenettet, mens der for øvrig international trafiks vedkommende åbnes adgang for sammenslutninger af jernbaneselskaber til at udføre international trafik mellem selskabernes hjemlande inkl. transit af tredjeland inden for EF.

Medlemsstaterne bevarer ansvaret for udbygning af jernbaneinfrastrukturen. Denne infrastrukturvirksomhed skal regnskabsmæssigt holdes adskilt fra jernbanevirksomhedernes driftsvirksomhed, og medlemsstaterne får mulighed for at opkræve ikke-diskriminerende afgifter for infrastrukturens anvendelse.«

Dette betyder endvidere, at der skal være åbenhed i regnskaberne, således at det ikke er muligt at »sløre« regnskabet, forstået således, at DSB ikke kan overføre et eventuelt overskud fra rederiet til eksempelvis godsdivisionen, hvis denne gav underskud.

Forordningen giver mulighed for selskabslignende konstruktioner over landegrænserne for såvel gods som passagerer.

Her vil der med SF's forslag være mulighed for at optage lån til etablering af nye ruter i samarbejde med Deutsche Bundesbahn (DB) eller andre, herunder også private rederier eller fragtfirmaer, nationale såvel som internationale.

DSB hører i dag bevillingsmæssigt til under finansloven, dvs. Folketinget. SF mener, at DSB bør have større frihed til selv at kunne træffe hurtige, selvstændige beslutninger. Det langsommelige bureaukratiske dage, hvor beslutninger kunne tage flere måneder, ja, måske år, bør være slut.

DSB kan have informationspligt over for Folketingets Fianns- eller Trafikudvalg om trufne dispositioner.

I rapporten »Fordele og Ulemper ved Fælles Statslig-Private Aktieselskaber« udgivet af DSB, P&T, Trafikministeriet, departementet, og Finansministeriet fra august 1989 hedder det bl.a.:

»Staten er på en række områder i besiddelse af en specialviden, som kan nyttiggøres kommercielt i form af produktudvikling og salg af know-how.

En kommerciel udnyttelse af denne specialviden kan i nogle tilfælde give moderinstitutionen et bedre produktionsresultat, idet der gennem produktudviklingen bliver skabt øget efterspørgsel – også efter moderinstitutionens ydelser. Produktudviklingen vil undertiden kræve samarbejde med private samarbejdspartnere. Et sådant samarbejde kan give en ønskelig erfaringsudveksling mellem den offentlige og private sektor.

Som eksempel på et formelt samarbejde kan nævnes Danfragt A/S, hvis hovedformål er at udvikle, kombinere og videresælge containerbaserede transportydelser. DSB's interesse i selskabet består i at fremme udviklingsarbejdet og øge salget af transportydelser.« (s. 6)

»I andre situationer kan udnyttelse af det offentlige specialviden være til stor fordel for private virksomheder, som får øgede muligheder for f.eks. eksport, eller som kan udnytte, at det offentlige deltagelse virker som en »blåstempling« af produkterne på eksportmarkederne.

Som eksempel kan nævnes Alfragt A/S, der drev skibsagenturvirksomhed. DSB ejede indtil udgangen af 1987 selskabet sammen med ØK, et samarbejde, som indledtes i begyndelsen af 1970'erne. I slutningen af 1980'erne havde transportmarkedet ændret sig på en måde, så selskabets aktiviteter mest effektivt blev styret af en enkelt ejer. DSB solgte derfor sin andel til ØK, der i øvrigt sammenlagde aktiviteterne i selskabet med ØK's øvrige virksomhed i moderselskabet.

I forbindelse med den forretningsmæssige drift kan der være behov for at lave internationalt samarbejde. Det kan her være hensigtsmæssigt at organisere det internationale samarbejde i et aktieselskab.

Som eksempel kan nævnes DSB's aktiepost i Interfrigo, hvis formål er at udvikle og markedsføre international kølevognstrafik. Selskabet består af 11 vesteuropæiske jernbaneselskaber.