

Lånerammer og bevillingsregler

DSB vil fremover lånefinansiere sine investeringer. Kontraktbetalingen til DSB for udførelsen af offentlig service trafik vil derfor fra 1999 ud over driftsomkostninger kun dække afskrivning og forrentning af investeringerne, og der opstår således et finansieringsbehov i 1999 på 2,2 mia. kr. til betaling af bl.a. nye S-tog, Øresundstog og godslokomotiver. Ud over dette forudsættes etableret en driftskredit på op til 1 mia. kr. til finansiering af kortfristede udsving i likviditeten.

DSB's låneadgang udformes således, at DSB kan levere den i kontrakterne med trafikministeren forudsatte trafik samt foretage rentable investeringer i øvrigt uden at komme i likviditetsvanskeligheder.

DSB's låneramme fastlægges i en toårig procedure på grundlag af fremlagte likviditetsbudgetter, og DSB's låneoptagelse styres gennem følgende rammer:

1. Investeringer, som ønskes foretaget af DSB eller datterselskaber heraf, og som overstiger en beløbsmæssig grænse på 100 mio. kr., skal forelægges for Folketingets Finansudvalg til godkendelse. Beløbsgrænsen skal fremgå af virksomhedens vedtægter og kan ændres efter forelægelse for Folketingets Finansudvalg.
2. Rammer for optagelse af lån til driftsformål for DSB og datterselskaber heraf fastsættes af trafikministeren og skal fremgå af virksomhedens vedtægter.
3. Rammer for optagelse af lån til investeringsformål for DSB og datterselskaber heraf fastsættes af trafikministeren efter godkendelse af Folketingets Finansudvalg. Principper for låneoptagelsen skal fremgå af virksomhedens vedtægter.
4. Trafikministeren kan på statens vegne efter godkendelse af Folketingets Finansudvalg garantere for forpligtelser, som DSB og datterselskaber heraf har over for leverandører og långivere i forbindelse med investeringer over en beløbsmæssig grænse, som skal fremgå af virksomhedens vedtægter.

Godsdivisionen

Godsdivisionens forretningsområde er transport af gods nationalt og internationalt. Divisionen er organiseret i 4 funktioner henholdsvis Stykgods, Vognladning produktion, Vognladning kommerciel og Kundecenter.

Stykgods kombinerer lastbiltransport af gods til og fra terminaler om dagen med jernbane-transport mellem terminalerne om natten. Stykgodstrafikken vedrører mindre sendinger og foregår næsten udelukkende indenlands. Målt i ton udgør stykgodstrafikken kun godt 14 % af DSB's godstrafik, men indtægtsmæssigt er andelen 40 %.

Vognladning er underopdelt i Vognladning produktion og Vognladning kommerciel, der varetager henholdsvis det fysiske transportarbejde og det kundevedte i relation til vognladningsproduktterne. Vognladning omfatter 2 transportformer: Kombineret transport og hellast.

Kombineret transport dvs. transport af containere, veksellad og trailere, der på kombiternaler omlæsses mellem bil og bane. Kombineret transport er især international, men der er også daglige tog mellem danske terminaler indbyrdes.

Hellast er transporter af hele læs i jernbanevogne - åbne, lukkede, silovogne, tankvogne og andre specialvogne. Af hellasttrafikken transporteres 40 % internt i Danmark, 43 % går mellem Danmark og udlandet, mens 17 % foregår i transit gennem Danmark.

Kundecentret tager sig af alle kundeforhold vedrørende forespørgsler, reklamationer, fragtberegning, kundeafregning, overvågning og fragtoplysninger. Funktionen dækker alle produkter i godsdivisionen.

Underskud og udgifter i forbindelse med omstruktureringsforanstaltninger af DSB Gods i perioden 1999-2002 kan dækkes via et træk på DSB's egne reserver inden for en forudsat ramme på 1 mia. kr., der hensættes i åbningsbalancen for den selvstændige offentlige virksomhed DSB. Målet er, at godsdivisionen senest ved udgangen af 2002 skal være i økonomisk balance efter årsregnskabslovens principper.

Målet er således at ændre godsdivisionen til en virksomhed, der på lige og ikke-diskriminerende vilkår i forhold til konkurrerende virksomheder driver godsvirksomhed fuldt forretningsmæssigt.