

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 vil fremgå af virksomhedens vedtægter og kan ændres efter forelæggelse 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 vil 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.

Der er ved Akt 90 af 9. december 1998 godkendt en driftskreditramme uden statsgaranti for DSB og datterselskaber heraf på op til 1 mia. kr. Herudover er der ved Akt 161 af 21. april 1999 godkendt, at DSB og datterselskaber heraf kan etablere lån med statsgaranti til finansiering af investeringer i 112 nye S-tog, 13 tosystemsgodsløkomotiver, 17 Øresundstogsæt samt klargøringscenter Kastrup. Det er desuden ved Akt 248 af 11. juni 1999 godkendt, at DSB kan etablere lån uden statsgaranti til finansiering af udbygning af kombiterminalen i Taulov. Endelig er der ved Akt 249 af 11. juni 1999 godkendt en etablering af en såkaldt basislåneramme uden statsgaranti på 1,6 mia. kr. (1999-PL) frem til udgangen af 2000.

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 %. Ca. 70 % af lastbiltransporten køres af DSB's egne vognmænd. Målsætningen er, at 70 % køres af private vognmænd inden udgangen af 2002.

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

Kombineret transport dvs. transport af containere, veksellad og trailere, der på kombiterminaler 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 omstrukturingsforanstaltninger af DSB Gods i perioden 1999-2002 kan dækkes via et træk på en forudsat ramme på 1 mia. kr., der er hensat 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.