

ministeren vil årligt orientere aftalepartierne om udviklingen i DSB Gods med henblik på en stillingtagen hertil.

DSB-lovforslaget og jernbanelovforslaget indeholder en række bestemmelser, som tilsammen har til formål at forhindre, at DSB kan overføre midler fra de beskyttede forretningsområder til konkurrenceområderne, herunder godstrafikken, og på den måde forvride konkurrencen. Der forudsættes således, at DSB udarbejder delregnskaber og produktøkonomiopgørelser, som skal tiltrædes af virksomhedens revisorer efter forbillede fra Post Danmark. Aftalepartierne er enige om at tillægge disse bestræbelser stor vægt.

DSB Gods vil som andre godsoperatører nyde godt af det miljø- og regionaltilskud, som er indarbejdet i forslaget til lov om jernbanevirksomhed mv. Der er enighed om i forbindelse med rammeaftaleforhandlingerne senere i 1998 med udgangspunkt i en vurdering af banegodstransportens miljømæssige fordele at drøfte mulighederne for at forhøje tilskuddet i forhold til det niveau på 75 mill.kr., som er forudsat i jernbanelovforslaget. Dette niveau modsvarer alene godstrafikkens baneafgifter for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen, ekskl. broafgifter.

Tilskuddet til indkøb af passagertrafik og spørgsmålet om nye tog-investeringer i rammeaftaleperioden forudsættes ligeledes drøftet i forbindelse med rammeaftaleforhandlingerne, idet parterne konstaterer, at det i lovforslaget indarbejdede tiårsbudget alene er et grundbudget.

DSB vil også i fremtiden stå som ejer af togmateriel, stationer, osv. Der vil være en nær sammenhæng mellem investeringsbeslutningerne og størrelsen af statens tilskud til passagertrafikken gennem kontrakterne. Derfor bestemmes

det i lovforslaget, at investeringsbeslutninger over 100 mill.kr. skal godkendes af Folketingets Finansudvalg.

Investeringer i togmateriel, stationer osv. har lang levetid. Det er hensigtsmæssigt, at DSB som enhver anden virksomhed får mulighed for at lånefinansiere investeringer. I lovforslaget fastlægges, at DSB og DSB S-tog A/S vil få en sådan låneadgang, men det forudsættes, at låntagning til investeringer sker inden for rammer, som tiltrædes af Folketingets Finansudvalg.

For at holde kontraktudgifterne for staten nede, forudsættes det i almindelighed, at der ydes statsgaranti til låntagning og over for leverandør i forbindelse med materielanskaffelser, mv., over 200 mill.kr. til den kontraktbaserede passagertrafik. Statsgaranti forudsætter dog i hvert enkelt tilfælde forelæggelse for Finansudvalget.

Omdannelsen af DSB til selvstændig offentlig virksomhed indebærer ikke ændringer i ansættelsesformen for DSBs medarbejdere. DSB overtager samtlige rettigheder og forpligtelser i forhold til gældende aftaler og overenskomster, som er indgået af DSB.

De tjenestemænd, der i dag gør tjeneste i DSBs S-togsdivision, vil ved etableringen af DSB S-tog A/S blive forpligtet til at gøre tjeneste i selskabet, men med bevarelse af deres ansættelsesforhold i DSB. De vil inden for en periode på 2 år kunne overgå til ansættelse i DSB S-tog A/S på særlige personlige vilkår.

De tjenestemænd i DSB, som er udlånt til Scandlines A/S (tidligere DSB Rederi A/S) og Combus A/S (tidligere DSB Busser A/S), vil i fremtiden være udlånt af den selvstændige offentlige virksomhed DSB.