

Beslutningsforslag nr. B 18. Fremsat den 7. november 1991 af Tommy Dinesen (SF), Gade (SF), Birthe Hansen (SF) og Riishøj (SF)

Forslag til folketingsbeslutning om større handlefrihed for DSB

Folketinget opfordrer regeringen til at give DSB mulighed for at indgå forretnings- eller selskabslignende konstruktioner samt mulighed for at indskyde kapital i nye aktiviteter inden for trafikområdet.

Der skal være mulighed for DSB til at indskyde kapital i såvel udviklingsaktiviteter som driftsaktiviteter, og der kan være tale om en ak-

tivitet, som DSB gennemfører alene eller sammen med danske eller udenlandske samarbejdspartnere.

Ordningen skal gennemføres således, at DSB kan disponere friere end i dag, hvor den bevillingsmæssige myndighed ligger i Folketingets Finansudvalg.

Bemærkninger til forslaget

Den kollektive trafik står i dag over for de største udfordringer siden jernbanernes start. Dengang havde linieføringen vital betydning for landsdelene. Jernbanen betød vækst for et område.

I dag – mange år efter – investeres der i hele den industrialiserede verden i såvel infrastrukturtrafik som i international trafik.

Også i Danmark investeres der for fuld kraft i disse år. Således har vi investeret 35-40 mia. kr. i de faste forbindelser på Storebælt og Øresund. Hertil kommer så elektrificeringen af DSB-togbanenettet samt køb af IC3-tog m.v.

Med disse store samfundsinvesteringer i DSB og med kravene til DSB om bedre økonomi samtidig med kravene om flere kunder og bedre service opstår spørgsmålet, om DSB skal have større frihed til at indgå i forretnings- eller selskabslignende konstruktioner efter samme principper som den transportsektor, de skal kunne konkurrere med i fremtiden om transporten af passagerer og gods, for slet ikke at nævne den enorme konkurrence fra private og lastbiler, de allerede kæmper imod.

Det er SF's holdning, at så mange passagerer og så meget gods som muligt skal transporteres på togskiner. Derfor gik SF også ind for borede tunneler, da Folketinget diskuterede de faste forbindelser, og imod vejbroerne, som kun er til fordel for den forurenende bilisme.

Men den politiske styring af DSB har medført vanskeligheder for DSB.

De værste eksempler er nok inden for færgefarten. F.eks. blev DSB, på Folketingets foranledning, tvunget til at sælge deres mest moderne færger, »Peder Paars« og »Niels Klim«, og erstatte dem med discountfærgerne »Ask« og »Urd«, to færger, der chartres af et privat rederi (Blæsbjerg Marine) for otte år. Herefter står DSB tilbage uden færger og med tomme lommer, og Blæsbjerg Marine har scoret kassen på 80 mio. kr., penge, som DSB lige så godt kunne have tjent.

Ligeledes har DSB været nødt til at chartre bilfærger til Storebæltstrafikken, fordi der ikke var penge til indkøb af egne færger. Det skyldes bl.a., at den bor-

gerlige regering ikke har villet give DSB mulighed for på lige fod med deres konkurrenter at låne i Danmarks Skibskreditfond. Det har SF til hensigt at ændre på med dette forslag.

Det er endvidere SF's opfattelse, at DSB især på rederiområdet bør have frie hænder til at indgå i selskabslignende konstruktioner med private rederier, f.eks. med DIFKO, der besejler Sjællands Odde-Ebeltoft samt Grenå-Hundreded, eller med den såkaldte Kattegatbro på ruten Kalundborg-Juelsminde. På den måde vil DSB have mulighed for at tage konkurrencen op med vejdelene på de faste forbindelser på Storebælt og Øresund.

Der er for tiden forhandlinger i gang om DSB-færgeruter til de baltiske lande, men det ville unægtelig stille DSB noget stærkere i konkurrencen, hvis en lånefinansiering blev iværksat.

DSB er et af de statslige trafikselskaber i Europa, der i dag har mindst gæld, fordi nye investeringer bringes til veje over finansloven, men den fireårige aftale, der er indgået af en række partier i Folketinget, betyder, at DSB har fået en treårig rammeaftale for at sikre ro om bevillingsituationen. Således vil der kunne skabes mulighed for længere investeringsprogrammer uden at ændre de bevillingsmæssige vilkår for DSB.

Det er ikke SF's opfattelse, at DSB skal være selvfinansierende ved låneoptagelse til dækning af underskud på driften.

DSB er af staten/Folketinget pålagt en række trafikopgaver med baggrund i lov om DSB. Således skal der være togtrafik til de fleste dele af landet, uanset at kundebehovet er tyndt, og at driften derfor giver underskud. De forpligtelser skal naturligvis stadig opfyldes. SF ser hellere oprettelse af nye banestrækninger end nedlæggelser.

Også EF fremkommer med nye bestemmelser og forordninger vedrørende den kollektive trafik, som gør det vigtigt for DSB at kunne agere både hurtigt og mere selvstændigt.

På Jernbanerådets møde den 20. juni 1991 vedtog man EF's »Jernbanepakke«, også kaldet forordning

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.

Som et tilsvarende eksempel kan nævnes DSB's aktiepost i Intercontainer, hvis hovedformål er at markedsføre og sælge international containertrafik og kombinere trafik med veksellad.« (s. 7 + 8)

Rapporten beskriver efterfølgende forskellige organisationsformer samt fordele og ulemper ved stats-

lig deltagelse i forskellige former for samarbejde mellem statslige og private, bl.a. personalemæssige problemer, hvis eksempelvis statstjenestemænd overgår til privat ansættelse, problemer, der dog er løst senere på tilfredsstillende måde i GiroBank og i KTAS.