

ning i forbindelse med andelsforeningers overgang, fra andelsbeskatning til selskabsbeskatning og suspension af overgangsbeskatningen ved overgang fra selskabsbeskatning til andelsbeskatning.

Desuden foreslås som en opfølgning på de regler, der gennemførte fusionsdirektivet, regler om skattemæssig succession for fast ejendom her i landet, der ikke er knyttet til et fast driftssted her i landet.

Endelig foreslås en regel, hvorefter de almindelige tillægsregler skal finde anvendelse for de indbetalinger, som selskaber m.v. under »indslusning« i acontoskatteordningen indbetaler.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg anbefale forslaget til Folketingets hurtige og velvillige behandling.

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Hermed tillader jeg mig for det høje Ting at fremsætte:

Forslag til lov om styrelsen af DSB m.v.  
(Lovforslag nr. L 142).

Regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti indgik i november en rammeaftale for DSB for perioden 1995-98.

Efter denne aftale skal DSB omstilles til en effektiv og moderne transportvirksomhed, der skal drives på et forretningsmæssigt grundlag inden for de overordnede rammer, der er fastsat for DSB. Det er i overensstemmelse med EU-bestemmelserne for jernbanerne i Fællesskabet. DSB's rederi- og busvirksomhed skal samtidig udskilles i to statslige aktieselskaber.

Aftalen indebærer videre, at DSB's ledelsesforhold skal ændres, idet der udpeges en professionel bestyrelse for DSB med henblik på en styrkelse af den øverste ledelse.

Udmøntningen af aftalen nødvendiggør ændringer af den gældende styrelseslov, men under hensyn til omfanget heraf fremsættes forslag til en ny lov om styrelsen af DSB, og der er samtidig fremsat to lovforslag om DSB Rederi A/S og DSB Busser A/S.

Efter forslaget til styrelseslov er DSB fortsat en statsvirksomhed, og trafikministeren kan for at tilgodese samfundsmæssige eller overordnede trafikale hensyn give direktiver for virksomheden.

DSB ledes af bestyrelsen og den administrerende direktør. Bestyrelsen er DSB's øverste ledelse og har over for trafikministeren ansvaret

for overholdelse af de bestemmelser og direktiver, der er fastsat for DSB. Bestyrelsen skal endvidere sørge for en forsvarlig organisation af DSB's virksomhed, herunder at DSB råder over de nødvendige planlægnings-, styrings- og kontrolsystemer.

Bestyrelsen består af 9 medlemmer, hvoraf trafikministeren beskikker de 6 medlemmer, herunder formanden og næstformanden. Medarbejderne vælger 3 medlemmer til bestyrelsen. Indtil dette valg har fundet sted, beskikkes de tre medarbejderrepræsentanter af trafikministeren efter indstilling fra medarbejderorganisationerne.

Den daglige ledelse varetages af den administrerende direktør, der skal følge de anvisninger og retningslinjer, som bestyrelsen har givet.

Trafikministeren fastsætter i en vedtægt retningslinjer for DSB's drift og anlæg samt for bestyrelsens virksomhed, udarbejdelse af budget og regnskab m.v.

Efter forslaget opretholdes Jernbanerådet, der har til opgave at rådgive og afgive udtalelse til trafikministeren om spørgsmål af jernbanepolitisk betydning.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget med tilhørende bemærkninger, tillader jeg mig at anbefale forslaget til Tingets hurtige og velvillige behandling.

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Hermed tillader jeg mig for det høje Ting at fremsætte:

Forslag til lov om DSB Rederi A/S.  
(Lovforslag nr. L 143).

Lovforslaget fremsættes som led i udmøntningen af rammeaftalen for DSB for perioden 1995-1998, der i november 1994 blev indgået mellem regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti, hvorefter DSB's rederivirksomhed skal udskilles i et aktieselskab.

Forslaget skal ses på baggrund af den betydelige omstillingsproces, DSB's rederivirksomhed står over for i de kommende år i takt med ibrugtagningen af de faste forbindelser. Det vil indebære afvikling af betydelige færgesaktiviteter og et betydeligt antal arbejdspladser i DSB's rederivirksomhed og i det privatejede DSB Færgestaurationer & Tax-free shops A/S, der i henhold til kontrakter med DSB forestår cateringvirksomheden m.v. på færgerne.

Denne afviklingsproces stiller krav om at sikre effektiv og økonomisk sejlads med fuld kapacitet helt frem til den sidste dag, samtidig med at afviklingen af de mange arbejdspladser forberedes og gennemføres.

DSB's rederivirksomhed har i dag med sine medarbejdere, skibe og systemer en omfattende erfaring inden for færgedrift, som under de rette rammer kan danne udgangspunkt for fortsat rederivirksomhed og dermed indtjening og fortsat beskæftigelse.

Mulighederne for den nævnte omstillingsproces forbedres betydeligt, såfremt der gives adgang til at udnytte de forretningsmæssige muligheder, der måtte være for nye aktiviteter. Det vil mest hensigtsmæssigt kunne ske ved at udskille DSB's rederivirksomhed i et aktieselskab, hvorved rederivirksomheden adskilles fra DSB's økonomi.

Selskabet skal drive rederivirksomhed på et forretningsmæssigt grundlag, og selskabet kan drive anden virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng med rederivirksomheden.

Selskabet stiftes som et rent statsligt aktieselskab under DSB. I 1998 foretages salg af indtil 25 pct. af aktierne i selskabet, idet de nærmere vilkår for salget vil blive forelagt Finansudvalget til godkendelse.

Selskabets foreløbige og ureviderede åbningsbalance er opgjort til 2.315 mio. kr. pr. 1/1-1995, idet beløbene heri vil ændre sig som følge af de nye vurderinger, der skal foretages i overensstemmelse med bestemmelserne i aktieselskabsloven.

Aktiekapitalen på 400 mio. kr. tegnes ved indskydelse af DSB's rederivirksomhed (apportindskud) i selskabet. Endvidere indskydes DSB's aktier i Dampskibsselskabet Øresund A/S og i ScandLines A/S.

Aktiverne består primært af skibe. Selskabet overtager bygninger og installationer i havnene. Selve havnene forbliver derimod DSB's ejendom, og selskabet skal betale havneafgift for benyttelsen heraf.

Alle installationer i havnene i Korsør og Nyborg samt i Halsskov og Knudshoved forbliver dog i DSB-eje, hvilket har sammenhæng med Storebæltsforbindelsen.

De nuværende tjenestemænd i DSB's rederivirksomhed bevarer deres ansættelsesforhold til DSB, idet de samtidig forpligtes til varigt at lade sig udlåne til at gøre tjeneste i selskabet. Nuværende tjenestemænd får tilbud om ansættelse i

selskabet på særlige vilkår, der bl.a. omfatter bibeholdelse af pensionsopsparing efter tjenestemandspensionslovgivningen samt bibeholdelse af ret til rådighedsløn ved uansøgt afsked. For det overenskomstansatte personale gælder bestemmelserne i lov om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse.

Til dækning af de omstillingsomkostninger, der vil være i forbindelse med Storebæltsforbindelsen, hensættes et beløb i åbningsbalancen. Denne hensættelse forudsættes senere at blive revurderet, og der kan derfor blive tale om udlodning til staten i form af udbytte af et overskydende beløb.

Omdannelsen af DSB's rederivirksomhed indebærer ikke umiddelbart ændringer i de færgeopgaver, der i dag forestås af DSB, men en række overfarter indstilles i forbindelse med åbningen af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund.

Selskabet er efter lovforslaget kun forpligtet til at besejle overfarterne Kalundborg-Århus, Kalundborg-Samsø, Bøjden-Fynshav og Esbjerg-Fanø, der ikke kan drives på et driftsøkonomisk grundlag, såfremt staten yder betaling herfor. Betalingen vil være omfattet af statsstøttebegrebet i EU-Traktaten, og Kommissionen skal derfor notificeres om denne ordning, som skal godkendes af Kommissionen, inden den sættes i værk.

Senest ved udgangen af 1995 indbetales et beløb på 1.200 mio. kr. til DSB, idet beløbet samt forrentningen heraf ved korrektion af DSB's bevilling på tillægsbevillingsloven for 1995 tilfalder statskassen.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget med tilhørende bemærkninger, tillader jeg mig at anbefale forslaget til Tingets hurtige og velvillige behandling.

**Trafikministeren** (Jan Trøjborg):

Hermed tillader jeg mig for det høje Ting at fremsætte:

Forslag til lov om DSB Busser A/S.  
(Lovforslag nr. L 144).

Lovforslaget fremsættes som led i udmøntningen af rammeaftalen for DSB for perioden 1995-98, der i november 1994 blev indgået mellem regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti, hvorefter DSB's busvirksomhed skal udskilles i et aktieselskab.