

Lovforslag nr. L 143. Fremsat den 18. januar 1995 af trafikministeren (Jan Trøjborg)

Forslag

til

Lov om DSB Rederi A/S

§ 1. Trafikministeren opretter, med DSB som ejer, et aktieselskab med en aktiekapital ved stiftelsen på 400 mio. kr.

Stk. 2. Selskabets navn er DSB Rederi A/S.

Stk. 3. Aktiekapitalen tegnes ved indskydelse af DSB's rederivirksomhed, omfattende færger, havneinstallationer samt de af DSB ejede bygninger og løssøre, der alene anvendes i forbindelse med rederivirksomhed. Havneinstallationer, bygninger og løssøre i Korsør, Nyborg, Halsskov og Knudshoved havne forbliver dog DSB's ejendom.

Stk. 4. Endvidere indskydes DSB's aktier i Dampskibsselskabet Øresund A/S og Scandlines A/S.

§ 2. DSB Rederi A/S's formål er på et forretningsmæssigt grundlag at drive rederivirksomhed. Selskabet kan tillige drive anden virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng med rederivirksomheden.

Stk. 2. Selskabet kan drive virksomheden i helt eller delvist ejede datterselskaber, i samarbejde med andre virksomheder, og under andre navne.

Stk. 3. Registrering af selskabets rettigheder i Skibsregistret i medfør af § 1, stk. 3, og § 5 kan ske på grundlag af denne lov.

§ 3. For DSB Rederi A/S gælder lovgivningen om aktieselskaber med de ændringer, der følger af denne lov.

§ 4. Trafikministeren bemyndiges til at sælge op til 25 pct. af aktierne i DSB Rederi A/S. Der kan tegnes medarbejderaktier.

§ 5. DSB Rederi A/S overtager driften af den færgefart, der udføres af DSB's rederivirksomhed.

Stk. 2. Selskabet indtræder ved overtagelsen af driften i samtlige DSB's rettigheder og forpligtelser vedrørende rederivirksomhed, jf. dog stk. 3 og § 6, stk. 3 og 5.

Stk. 3. Selskabets forpligtelse til drift af overfarterne Århus-Kalundborg, Esbjerg-Fanø, Kalundborg-Samsø og Bøjden-Fynshav er betinget af, at staten yder betaling herfor.

§ 6. De statstjenestemænd, der ved DSB Rederi A/S's overtagelse af færgedriften gør tjeneste ved DSB's rederivirksomhed, er forpligtet til at gøre tjeneste i DSB Rederi A/S med bevarelse af deres ansættelsesforhold til staten, ligesom selskabet i forhold til DSB er forpligtet til at beskæftige disse.

Stk. 2. Selskabet tilbyder de i stk. 1 nævnte tjenestemænd, at de inden for en periode på 2 år fra overtagelsen af færgedriften kan overgå til ansættelse i selskabet.

Stk. 3. Til de tjenestemænd, som ikke ønsker at overgå til ansættelse i selskabet efter stk. 2, udbetaler staten løn m.v. og afholder udgifter til pension i overensstemmelse med reglerne i tjenestemandspensionslovgivningen.

Stk. 4. Selskabet refunderer fra overtagelsen af færgedriften staten de lønninger m.v., der udbetales i henhold til stk. 3, og indbetaler løbende pensionsbidrag til staten for den pensionsalder, tjenestemændene optjener fra overtagelsen. Pensionsbidragets størrelse fastsættes af finansministeren.

Stk. 5. Til de tjenestemænd, som selskabet ansætter efter stk. 2 med ret til tjenestemandspension, afholder staten udgiften til pension

mod, at selskabet løbende indbetaler pensionsbidrag til staten for den pensionsalder, de pågældende optjener under selskabsansættelsen. Pensionsbidragets størrelse fastsættes af finansministeren.

Stk. 6. De tjenestemænd, der udlånes til selskabet, deltager på lige fod med selskabets medarbejdere ved valg af medarbejderrepræsentanter til selskabets bestyrelse og er på tilsvarende måde valgbar til denne, jf. aktieselskabslovens bestemmelser herom.

§ 7. For andre ansatte end tjenestemænd, der ved DSB Rederi A/S' overtagelse af færgedriften gør tjeneste på færger ved DSB's rederivirksomhed, finder lov om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse anvendelse uanset § 1, stk. 2, i nævnte lov.

§ 8. Sagsakter vedrørende omdannelse af DSB's rederivirksomhed til aktieselskab samt bortsalg af aktier er undtaget fra aktindsigt efter lov om offentlighed i forvaltningen.

§ 9. I lov om DSB, jf. lovbekendtgørelse nr. 352 af 29. maj 1990, som ændret senest ved lov

nr. 1093 af 21. december 1994, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, stk. 1, udgår: »og på DSBs færgeoverfarter«.

2. § 1, stk. 3, ophæves.

3. I § 9, stk. 1, udgår: »og på færger«.

4. I overskriften til § 10 udgår: »eller færger«.

5. I § 10 udgår: »eller færger«.

6. Kapitel 4 ophæves.

7. I § 43, stk. 1, udgår: »og planmæssige færgeforbindelser«.

8. I § 44, stk. 1, nr. 3), udgår: »og færger«.

9. I § 44, stk. 1, indsættes som nr. 5:
»5) DSB's færgehavne«.

§ 10. Loven træder i kraft ved bekendtgørelsen i Lovtidende. Trafikministeren fastsætter dog tidspunktet for ikrafttræden af § 5.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Baggrunden for lovforslaget

Regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti indgik i november 1994 en rammeaftale for DSB for perioden 1995-98. Dette lovforslag skal ses som led i udmøntningen af denne aftale, hvorefter DSB's rederivirksomhed skal omdannes til et aktieselskab. Herved sikres en klar adskillelse fra DSB's økonomi og dermed grundlag for, at DSB Rederi A/S konkurrerer på lige vilkår med private rederivirksomheder, ligesom selskabet på et forretningsmæssigt grundlag kan igangsætte nye aktiviteter.

Forslaget skal også ses på baggrund af den betydelige omstillingsproces, DSB's rederivirksomhed står overfor i de kommende år i takt med ibrugtagningen af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund samt på et senere tidspunkt eventuelt etableringen af en fast forbindelse over Femer Bælt.

Det vil indebære afvikling af betydelige færgeaktiviteter og et betydeligt antal arbejdspladser i DSB's rederivirksomhed og i det privatejede DSB Færgerestauranter & tax-free shops A/S, der i henhold til kontrakter med DSB forestår cateringvirksomheden m.v. på færgerne.

Denne afviklingsproces stiller krav til DSB om at sikre effektiv og økonomisk sejlads med fuld kapacitet helt frem til den sidste dag samtidig med, at afvikling 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. Omstillinger, tilpasninger og rekruttering af nye medarbejdere lettes hermed, og erfaring og kapitalapparat vil fortsat kunne udnyttes.

En sådan strategi, der giver adgang til supplerende forretningsudvikling, vil skulle udmøntes i intensiv konkurrence med en række internationale rederivirksomheder og forudsætter derfor en fuld forret-

ningsorientering af DSB's rederiaktiviteter fremover. Det peger på aktieselskabsformen som det bedste grundlag for rederivirksomhedens fremtidige virke. De svenske og tyske statsbaner har ligeledes gennem de seneste år udskilt deres rederivirksomheder i selskaber (SweFerry AB og DFO GmbH).

2. DSB's rederivirksomhed

Med 25 færger, hvoraf de 5 er chartrede, og 300 afgangene i døgnet forbinder DSB's rederivirksomhed det danske jernbane- og motorvejsnet, betjener en række større øsamfund og varetager en stor del af færgetrafikken mellem Danmark og Tyskland samt Danmark og Sverige. Hertil kommer den tidligere færge »Sjælland«, der søges bevaret som museumsfærge.

DSB's rederivirksomhed fungerer som en selvstændig virksomhed i DSB og beskæftiger i dag ca. 2.700 medarbejdere. Heraf er ca. 60 beskæftiget i det centrale rederi, ca. 2.130 i selve færgefarten, mens ca. 500 er beskæftiget ved overfartsområderne. Cateringvirksomheden (restauranter, cafeterier, kiosker og tax-free salg) varetages under en forpagtningsaftale af det private aktieselskab DSB Færgerestauranter & tax-free shops A/S, som beskæftiger ca. 2.000 personer.

Færgefarten blev oprindeligt oprettet med henblik på at forbinde jernbanenettet mellem Jylland og øerne, mellem øerne indbyrdes og mellem Danmark og udlandet. DSB's jernbanefærgeoverfarter omfatter i dag ruterne Korsør-Nyborg, Københavns Frihavn-Helsingborg (DanLink), Helsingør-Helsingborg, Rødby-Puttgarden og Gedser-Warnemünde, idet der på de tre sidstnævnte overfarter også overføres biler.

Disse overfarter er suppleret med biloverfarterne Halsskov-Knudshoved, Bøjden-Fynshav, Esbjerg-Fanø, Kalundborg-Århus og Kalundborg-Samsø.

Anlæg og ofte også drift af de fleste af DSB's færgeruter er – eller har været – reguleret med særlig lov, hvoraf særligt kan fremhæves følgende:

- Lov nr. 20 af 27. april 1881 om en dampfærgeforbindelse over Store Bælt m.v. (Korsør-Nyborg).
- Lov nr. 36 af 27. april 1900 om forskellige anlæg og erhvervelser for statsbanerne, der indeholder bemyndigelse til anlæg af to færgelejer i Gedser

og anskaffelse af to færger til færgeoverfarten (Gedser -Warnemünde).

- Lov nr. 673 af 27. december 1918 om statens overtagelse af Esbjerg-Nordby Færgeri (Fanø-Esbjerg). Ved akt. nr. 300 af 24. marts 1977 er færgeriet fra 1. april 1977 overført fra Post- og Telegrafvæsenet til DSB.
- Lov nr. 193 af 7. juni 1958 om etablering af jernbane- og automobilfærgefarten over Femer Bælt, udgående fra Rødby Havn, med tilhørende jernbane- og motorvejsforbindelser (Rødby-Puttgarden). I tilknytning hertil blev der indgået en overenskomst mellem Danmark og Tyskland om udbygning af de fornødne anlæg på begge sider af Femer Bælt med det formål at påbegynde såvel jernbane- som biltrafikken på overfarten.
- Lov nr. 223 af 11. juni 1954 om etablering af en ny færgefart over Store Bælt (Halsskov-Knudshoved).
- Lov nr. 179 af 25. maj 1962 om flytning af Fåborg-Mommark færgeruten til Bøjden-Fynshav.
- Lov nr. 199 af 9. april 1986 om etablering af en færgefart til overførsel af gods mellem Københavns Frihavn og Helsingborg (DanLink-forbindelsen).
- Lov nr. 221 af 4. april 1990 om udbygning af færgeterminalen i Helsingør (Helsingør-Helsingborg).
- Lov nr. 430 af 13. juni 1990 om salg af færgerne »Peder Pårs« og »Niels Klim« (Kalundborg-Århus), hvorefter der er en forpligtelse til opretholdelse af besejlingen frem til tidspunktet for åbningen af Storebæltsforbindelsens vejdel.

DSB's rederivirksomhed har endvidere fra 1979 drevet overfarten mellem Kalundborg og Samsø. Før dette tidspunkt blev Samsø besejlet som led i ruten Kalundborg-Samsø-Århus, som DSB i 1914 overtog fra DFDS.

Endelig driver DSB en helårsrute mellem Halskov og Kiel, der blev åbnet i 1993. Denne overfart var tidligere besejlet som sommerrute i 1984 og 1990.

Overfarterne Kalundborg-Århus, Kalundborg-Samsø, Bøjden-Fynshav og Esbjerg-Fanø kan i dag ikke drives på et kommercielt grundlag, og overfarterne opretholdes således under hensyn til deres samfundsmæssige betydning.

Helsingør-Helsingborg overfarten forestås af et dansk-svensk samsejlingsselskab. Ved akt. nr. 270 af 1. juni 1990 gav Finansudvalget således tilslutning til, at DSB sammen med det svenske selskab SFL (senere SweFerry AB), der ejes af de svenske jernbaner, etablerede et dansk aktieselskab SFL-DSB A/S, der senere fik navnet ScandLines A/S, med hjemsted i Helsingør. Under dette selskab er oprettet to helejede datterselskaber: ScandLines Danmark A/S og ScandLines Sverige AB. DSB og SweFerry AB udchartrer bemandede færger til ScandLines A/S, der ikke har egne færger.

Østersøoverfarterne drives ligeledes i et samarbejde. DSB har indgået aftale herom med DFO GmbH, der er ejet af de tyske jernbaner.

Endvidere ejer DSB alle aktier i Dampskibsselskabet Øresund A/S (DSØ), der med 8 katamaranfærger dels driver to ruter mellem København og Malmø (Flyvebådsruten samt »Shoppinglinien«) i eget regi dels udchartrer bemandede færger til henholdsvis DSB InterCity (Århus-Kalundborg), SAS (Københavns Lufthavn-Malmø) samt Landskrona kommune (København-Landskrona).

Endvidere deltager DSØ i et »pool-samarbejde« med SweFerry AB om driften af overfarten Dragør-Limhamn. Overfartens aktiver og passiver, herunder dens tre færger, indgår med 50 pct. i DSØ's regnskab og 50 pct. i SweFerry's, ligesom overfartens overskud/underskud deles ligeligt mellem de to parter og indgår i disses regnskaber.

Rederivirksomhedens produktion i perioden 1990 til 1993 fremgår af følgende tabel:

	1990	1991	1992	1993
	(1.000)			
<i>DSB rederi</i>				
Enkeltture				
Overførte enheder	157	156	120	122
Passagerer	28.249	26.664	20.686	19.849
Personbiler	4.425	4.367	3.674	3.491
Busser (pbe)*	81	86	61	58
Lastbiler (pbe)*	3.123	2.967	2.535	2.413
Godsvogne	542	532	551	529
Persontogvogne	175	181	172	167

	1990	1991	1992	1993
	(1.000)			
<i>ScandLines A/S**</i>				
Enkeltture				
Overførte enheder		8	54	45
Passagerer		1.535	12.344	9.691
Personbiler		258	1.586	1.312
Busser (pbe)*		8	56	46
Lastbiler (pbe)*		148	1.003	1.069
Persontogvogne		0	23	20

*) Pbe betyder personbilenheder. Busser og lastbiler omregnes til pbe for at give et sammenligneligt billede af kapacitetsudnyttelsen.

***) Den 4. november 1991 overgik Helsingør-Helsingborg til det aktieselskab, Scandlines A/S, DSB rederi driver i lige samarbejde med SweFerry.

3. Aktieselskabets virksomhed

Selskabet stiftes efter lovforslaget ved indskydelse af DSB's rederivirksomhed, og selskabet overtager driften af den færgefart, der udføres af DSB's rederivirksomhed, med de rettigheder og forpligtelser, der knytter sig til denne virksomhed.

Fortsat drift af DSB's nuværende overfarter, herunder de overfarter der forestås af ScandLines A/S og Dampskibsselskabet Øresund A/S, er således kernen i det nye selskabs virke, men der vil ske afvikling af en række færgeoverfarter i de kommende år, når de faste forbindelser over Storebælt og Øresund åbner.

Selskabet skal således alene videreføre jernbaneoverfarterne mellem Korsør og Nyborg og mellem København og Helsingborg (DanLink), indtil forbindelserne åbner. Indtil dette tidspunkt er selskabet forpligtet til at løse opgaverne for DSB's passager- og godsvirksomhed mod en årlig betaling fra DSB.

Kontrakterne herom tager udgangspunkt i fuld omkostningsdækning, således at jernbanetrafikken ikke subsidieres af selskabet eller omvendt. Det samme vil gælde vedrørende overfarterne Helsingør-Helsingborg, Rødby-Puttgarden og Gedser-Warnemünde. Overfartsopgaverne for DSB på sidstnævnte overfart indstilles i oktober 1995, hvor persontog vil blive overført via Rødby.

Selskabet er ligeledes forpligtet til at opretholde sejladserne på biloverfarten Halsskov-Knudshoved, indtil Storebæltsforbindelsens vejforbindelse er ibrugtaget. Dette sker efter de principper, der har ligget til grund for DSB's hidtidige opgaveløsning. Denne overfart er en afgørende del af samfundets vejinfrastruktur, og det er derfor af stor samfundsmæssig interesse, at den opretholdes i fuldt omfang

helt frem til åbningstidspunktet for den faste forbindelse. Samtidig er indtjeningen på overfarten en væsentlig del af den økonomiske basis for den udvikling og konsolidering af rederivirksomheden, som er grundlaget for supplerende forretningsaktivitet og beskæftigelse.

Overfarterne Kalundborg-Århus, Kalundborg-Samsø, Bøjden-Fynshav og Esbjerg-Fanø kan med den nuværende besejling ikke drives på et kommercielt grundlag. Selskabet vil derfor efter lovforslaget alene være forpligtet til at opretholde disse overfarter, såfremt staten yder betaling herfor.

Forpligtelsen til opretholdelse af disse overfarter og det økonomiske ansvar i forbindelse hermed forudsættes derfor fortsat at påhvile staten. Der vil blive indgået kontrakter mellem DSB og DSB Rederi A/S om videreførelsen af de nævnte 4 ruter og om betalingen herfor. Kontrakten for så vidt angår Kalundborg-Århus overfarten vil ophøre samtidig med åbningen af Storebæltsforbindelsens vejdel. For de tre øvrige overfarter vil kontrakterne have en varighed frem til og med år 2000, hvorefter der sker udbud af den fortsatte sejlads. DSB's betaling for den fortsatte besejling må anses for omfattet af statsstøttebegrebet i EF-traktatens artikel 92, og Europa-Kommissionen skal derfor notificeres om denne ordning, som skal godkendes, inden den sættes i værk.

Som følge af den nævnte afvikling inden for de kommende år af betydelige færgeaktiviteter og dermed afvikling af et betydeligt antal arbejdspladser bør selskabet, ud over varetagelsen af ovennævnte overfartsopgaver, have mulighed for at etablere sig på nye markeder og herunder også operere færgeruter uden for de områder, der traditionelt har været

DSB's geografiske virkefelt, nemlig indenlandsk færgefart og færgefart mellem Danmark og de umiddelbare nabolande. Sådanne nye ruter vil altså kunne tage form af ruteetablering mellem to tredjelande.

Der lægges endvidere op til udvikling af nye produkter. Det vil sige, at rederiet gradvis kan gå ind i sejladsopgaver og tilknyttede forretninger, som ligger udover de korttidsfærgeruter, der i dag er rederiets primære forretningsgrundlag.

En fælles forudsætning for udviklingen af nye markeder og nye produkter vil i en række tilfælde være etablering af samarbejdsrelationer med indenlandske eller udenlandske samarbejdspartnere, typisk i datterselskabsform og eventuelt med anvendelse af udenlandsk tonnage og arbejdskraft.

I takt med etableringen af nye kunderelationer, nye markeder og i forhold til konkurrenter og samarbejdspartnere kan det vise sig hensigtsmæssigt, at selskabet også kan drive forretning under andre navne. Rederiets officielle navn kan derfor suppleres hermed.

4. Personaleforhold

Af de knap 2.700 medarbejdere, der var beskæftiget i rederivirksomheden pr. 1. januar 1994, var knap 900 ansat på overenskomst, medens 1.790 var tjenestemænd. Pr. 1. januar 1995 ventes antallet af tjenstemandsansatte at være godt 1.700.

For det overenskomstansatte personale gælder bestemmelserne i lov om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse. Dette vil også gælde søfartspersonalet, uanset at virksomhedsoverdragelsesloven ikke finder anvendelse på søgående skibe, jf. lovens § 1, stk. 2.

De nuværende tjenestemænd i DSB's rederivirksomhed bevarer ved selskabets overtagelse af færge-driften deres ansættelsesforhold i DSB, idet de samtidig forpligtes til varigt at lade sig udlåne til at gøre tjeneste i selskabet. Selskabet skal imidlertid ifølge lovforslaget tilbyde de pågældende tjenestemænd overgang til ansættelse i selskabet på særlige personlige vilkår, jf. nedenfor.

Indtil selskabets ansættelsestilbud måtte være accepteret, eller hvis tilbuddet ikke accepteres, udbetaler DSB fortsat løn, eventuel rådighedsløn og efterindtægt af løn mod refusion fra selskabet. Endvidere indbetaler DSB mod refusion fra selskabet pensionsbidrag til Finansministeriet, der afholder udgifterne til pension i overensstemmelse med reglerne i tjenstemandspensionslovgivningen.

DSB-ansatte tjenestemænd, der på udlånsbasis er beskæftiget som søfartspersonale eller som landpersonale ved Storebælt ved den etapevise ibrugtagning af Storebæltsforbindelsen, og som på det tidspunkt

er mellem 58 og 69 år, kan få fremregnet pensionsalderen til det 70. år, såfremt de pensioneres i umiddelbar tilknytning til de driftsindskrænkninger, der finder sted som følge af forbindelsens etablering, jf. tekstanmærkning 67 til 1995 finanslovens § 36.

De tjenestemænd, der overgår til ansættelse i selskabet og herefter modtager løn fra dette, vil have ret til rådighedsløn m.v. ved stillingsbortfald, hvilket især kan blive aktuelt i forbindelse med åbningen af den faste forbindelse over Storebælt og den deraf følgende nedlæggelse af overfarterne Korsør-Nyborg, Halsskov-Knudshoved og Århus-Kalundborg. DSB's prognoser for afgang af tjenestemænd fra rederiet viser, at selv uden etablering af nye ruter/aktiviteter, vil selskabets personalebehov stort set svare til antallet af udlånte tjenestemænd og tjenestemænd, der overgår til ansættelse i selskabet.

For tjenestemænd, der overgår til ansættelse i selskabet, opretholdes endvidere en pensionsdækning efter tjenestemandspensionslovgivningen, hvilket svarer til ordningen i forbindelse med omdannelsen af bl.a. statsvirksomheden Postgiro til aktieselskab. Under samme forudsætninger som for de udlånte tjenestemænd vil tjenestemænd, der overgår til ansættelse i selskabet, kunne få fremregnet pensionsalderen ved pensionering i forbindelse med ibrugtagning af den faste Storebæltsforbindelse, jf. ovenfor. På forslag til finanslov for 1996 vil tekstanmærkning 67 blive korrigeret i overensstemmelse hermed.

Pensionsbidraget for tjenestemænd, der overgår til ansættelse i selskabet, indbetales af selskabet til Finansministeriet, der ligesom for de udlånte tjenestemænd afholder udgifterne til pension i overensstemmelse med reglerne i tjenstemandspensionslovgivningen.

Efter lovforslaget etableres DSB Rederi A/S med en kapitalstruktur, således at selskabet under de skærpede konkurrencevilkår vurderes at kunne overleve med de særlige økonomiske forpligtelser i relation til personalet.

5. Økonomiske forhold m.v.

Selskabets ureviderede åbningsbalance er foreløbigt opgjort til 2.315 mio. kr. pr. 1. januar 1995. Åbningsbalancen indeholder forventede beløb, der i væsentligt omfang er baseret på skøn, hvorfor beløbene vil ændre sig frem til den endelige åbningsbalance. Eksterne revisorer har bekræftet, at der med den forudsatte kapitalstruktur og på grundlag af de udarbejdede driftsbudgetter kan udarbejdes sædvanlig vurderingsberetning, og at åbningsbalancen for selskabet forventes at kunne forsynes med revisionspåtegning uden forbehold.

Til åbningsbalancen skal knyttes følgende bemærkninger, idet der i øvrigt henvises til bemærkningerne til § 1:

- Værdien af selskabets 21 skibe – 1.252 mio. kr. – er i henhold til aktieselskabslovens § 6 opgjort til anslået markedspris. Beløbet er baseret på højeste beløb inden for et af en uafhængig mægler angivet interval for markedsværdien pr. oktober 1994.
 - Selskabet overtager begrænsede aktiver i DSB's havne. Det drejer sig om egentlige terminalbygninger med naturligt tilhørende arealer samt visse løse havneinstallationer (forsyningstårne, færgeklapper o.l.). Ejendomsretten til selve havneanlæggene, færgelejer og arealer forbliver hos DSB.
 - Selskabet overtager DSB's aktier i ScandLines A/S (50 pct. af aktiekapitalen) samt DSB's aktier i Dampskibsselskabet Øresund A/S (100 pct. af aktiekapitalen).
 - Egenkapitalen udgør 800 mio. kr., fordelt på aktiekapital på 400 mio. kr. og overkursfond på 400 mio. kr.
 - Der hensættes 150 mio. kr. til omstilling m.v. i forbindelse med afvikling af Storebæltsoverfarterne og Århus-Kalundborg overfarten som følge af ibrugtagningen af Storebæltforbindelsen. Det drejer sig primært om omkostninger til fastholdelse, rekruttering m.v. af personale. I det omfang, der ikke bliver behov for den fulde hensættelse, vil den ikke anvendte del i 1999 kunne indtægtsføres og herefter anvendes til konsolidering eller udbytte.
 - Der forudsættes pr. 1. januar 1995 stiftet en gæld til DSB på 1.200 mio. kr. (stiftertilgodehavende), som forudsættes indfriet senest 31. december 1995. Beløbet samt forrentningen heraf indbetales til DSB.
- Selskabet betaler sædvanlig lønsumsafgift for så vidt angår de medarbejdere, der ansættes i selskabet. Derimod indebærer lovgivningen, at der ikke skal betales lønsumsafgift for udlånte tjenestemænd. Med henblik på at skabe lige konkurrencevilkår i

forhold til private rederier vil selskabet imidlertid årligt indbetale et beløb til DSB, som modsvarer lønsumsafgiften, som om at de pågældende tjenestemænd var ansat i selskabet.

Selskabet forudsættes etableret med en soliditet, der afspejler såvel niveauet i øvrige sammenlignelige passagerrederier som de specielle vilkår for DSB Rederi A/S. Rederiet står således overfor en gradvis iværksættelse af forretningsudviklingsaktiviteter, som vil indebære en kommerciel risiko. Hertil kommer, at der ikke mindst som følge af den høje gennemsnitsalder for rederiets skibe må imødeses væsentlige udgifter til ombygninger til opfyldelse af øgede sikkerhedskrav samt skibsanskaffelser, hvortil der kræves en betydelig medfinansiering i form af egenkapital.

Selskabets egenkapital foreslås derfor i stiftelsessituationen som nævnt at udgøre 800 mio. kr., svarende til en soliditet ved stiftelsen på ca. 35 pct. Det vil være op til selskabets bestyrelse over for generalforsamlingen at indstille en udbyttebetaling, der under hensyntagen til selskabets investeringsplaner, kapitalbehov og finansielle stilling er i overensstemmelse med udviklingen i selskabets resultat.

6. Statsfinansielle konsekvenser m.v.

Omdannelsen af DSB's rederivirksomhed til aktieselskab forudsættes at være neutral for DSB.

Senest med udgangen af 1995 indbetales som anført ovenfor et beløb på 1.200 mio. kr. samt forrentning heraf til DSB, som via korrektion af DSB's bevilling på tillægsbevillingsloven for 1995 tilfalder statskassen.

Omdannelsen ventes – baseret bl.a. på selskabets foreløbige åbningsbalance pr. 1. januar 1995, finansloven for 1995 med det deri forudsatte aktivitetsniveau, budgetterede kontrakter mellem DSB og DSB Rederi A/S samt den nævnte korrektion – at have følgende bevillingsmæssige konsekvenser for DSB (inclusive budgetteret udbytte fra selskabet):

	1995	1996	1997	1998
	Mio. kr.			
Stiftertilgodehavende	-1.200			
Kompensation til DSB i øvrigt, netto	765	790	575	680
Bevillingskorrektion i alt	-435	790	575	680

At beløbet – når der tages højde for indbetalingen på 1.200 mio. kr. samt forventet udbytte – er større

end det, der på FL 1995 er anført som rederiets netto bidrag til DSB (drift og anlæg), skyldes at DSB

som nævnt er forudsat at skulle betale DSB Rederi A/S for besejlingen af Århus-Kalundborg overfarten og de samfundsbegrundede overfarter, hvilket DSB derfor skal have midler til. Samtidig er der foretaget en række øvrige korrektioner, der relaterer sig til bl.a. nye indtægter fra selskabets betaling af havneafgift og nye udgifter i forbindelse med højere betaling for overførsel af jernbanevogne end hidtil forudsat, idet betalingen nu også skal dække rederiets kapitalomkostninger m.v.

Da opgørelsen er foreløbig, vil den efterfølgende blive justeret bl.a. efter det faktiske tidspunkt for selskabets stiftelse og konsekvenserne heraf optaget på efterfølgende bevillingslove. Såfremt den endelige åbningsbalance medfører betydende ændringer i de opgjorte beløb vil Folketingets Finansudvalg blive orienteret herom.

Endvidere vil der på de årlige tillægsbevillingslove blive optaget en udgiftsbevilling til dækning af moms for DSB som følge af selskabsdannelsen. Udgiften er statsfinansiel neutral, idet den modsvares af en tilsvarende indtægt under Told- og skattestyrelsen.

Ud over ovennævnte bevillingsmæssige konsekvenser for DSB vil omdannelsen af DSB rederi til aktieselskab have en række andre konsekvenser af betydning for statsfinansierne, hvoraf kan nævnes:

Indbetalingen af de 1.200 mio. kr. til statskassen i 1995 medfører, at renteudgiften på statsgælden reduceres.

Ikke udloddet overskud akkumuleres i selskabet med værdistigning på selskabets aktier til følge. I 1998 forudsættes som anført solgt 25 pct. af aktierne.

Selskabet vil endvidere skulle betale selskabsskat til staten af årets overskud samt moms og øvrige afgifter.

Selskabet vil ikke være dækket af statens selvforsikring, hvorved staten sparer udgifter til havarier m.v. i forbindelse med DSB's rederivirksomhed.

Staten undgår at skulle finansiere eventuel fremtidig tonnagesfornyelse.

Staten undgår omstillingsomkostninger i forbindelse med Storebæltsforbindelsens etablering, jf. hensættelsen hertil på ialt 150 mio. kr. i selskabets åbningsbalance.

DSB's personaletal vil blive reduceret svarende til de overenskomstansatte, der flyttes over, samt de tjenestemænd, der vælger at overgå til ansættelse i selskabet.

Der forudses herudover ingen økonomiske eller administrative konsekvenser.

7. Miljømæssige konsekvenser

Forslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

8. Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget indebærer, at selskabet konkurrerer på fair og lige vilkår med private rederiselskaber.

9. Høring

Lovforslaget har været sendt til høring hos Statsministeriet, Justitsministeriet, Finansministeriet og Erhvervsministeriet. Det er samtidig med fremsættelsen sendt til høring hos berørte organisationer, hvis udtalelser vil blive oversendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Efter lovforslaget stiftes aktieselskabet med en aktiekapital på 400 mio. kr., hvor aktierne ejes af staten ved DSB. Efter bestemmelserne i stk. 3 og 4 indskydes DSB's rederivirksomhed og DSB's aktier i Dampskibsselskabet Øresund A/S og ScandLines A/S som betaling for de aktier, der tegnes (apportindskud).

De indskudte aktiver og passiver er opgjort til en foreløbig anslået værdi pr. 1. januar 1995, og der skal derfor i forbindelse med stiftelsen udarbejdes en revideret åbningsbalance. Selskabets eksterne revisor udarbejder sædvanlig vurderingsberetning i henhold til aktieselskabsloven.

Værdien af overtagne skibe er skønnet til 1.252 mio. kr., mens værdien af inventar, varebeholdninger, likvider samt overtagne tilgodehavender er skønnet til ialt ca. 302 mio. kr. Værdien af finansielle aktiver er opgjort til ca. 123 mio. kr. Beløbet inkluderer aktier i DSØ A/S og ScandLines A/S, jf. bestemmelsen i stk. 4.

DSB's rederivirksomhed besejler i dag følgende DSB-ejede havne: Halsskov, Knudshoved, Rødby Færgehavn og Gedser, hvortil kommer DSB-ejede havneafsnit i Korsør og Nyborg havne. Endvidere besejles en række øvrige havne, som ikke er ejet af DSB. Og endelig besejler ScandLines A/S, som er 50 pct. ejet af DSB, såvel DSB's havneanlæg som statshavnen i Helsingør.

Det forudsættes, at samtlige DSB's aktiver i havne, der ikke er ejet af DSB, og som er knyttet til den nuværende rederivirksomhed, overtages af DSB Rederi A/S. Det drejer sig bl.a. om et opmarchareal i Kalundborg Havn. I Korsør overtager selskabet endvidere en ejendom i Korsør (»Færggården«), der er udlejet til DSB Færgerestauranter & tax-free shops A/S.

I de af DSB ejede havne forudsættes selskabet generelt at overtage de særlige havneinstallationer, der er relateret til færgerne, dvs. færgeklapper, forsyningstårne m.v. Endvidere forudsættes selskabet at overtage de terminalbygninger m.v. med naturligt tilhørende arealer, der i dag anvendes i forbindelse med rederivirksomheden, og som er matrikuleret eller vil kunne matrikuleres. Selskabet overtager således ikke selve havneanlæggene, herunder lejer og opmarcharealer, der forbliver DSB's ejendom. Der opnås herved en ordning, der principielt svarer til ordningen i statshavnene. Selskabet vil fremover have mulighed for at etablere nye anlæg i DSB's havne for egen regning.

For besejlingen af havnene betales havneafgifter til DSB på lige vilkår med andre rederier. I det omfang enkelte bygninger, som benyttes til rederivirksomheden, ikke kan udmatrikuleres og dermed forbliver DSB's ejendom, betaler selskabet for benyttelse leje til DSB på markedsvilkår.

I DSB's havneafsnit i Korsør og Nyborg havne samt i havnene Halsskov og Knudshoved forudsættes de særlige havneinstallationer m.v. dog at forblive DSB's ejendom, hvilket har sammenhæng med, at færgoverfarterne på Storebælt indstilles i løbet af få år. Det forudsættes videre, at selskabet ikke betaler havneafgift, men i stedet betaler samtlige udgifter til drift og vedligeholdelse af disse havne.

Værdien af overtagne arealer og bygninger anslås samlet til ca. 143 mio. kr., medens værdien af overtagne havneinstallationer er skønnet til ca. 93 mio. kr.

Endelig er rederivirksomhedens »goodwill« på baggrund af en vurdering af selskabets indtjenings- evne værdisat til 400 mio. kr.

De samlede aktiver udgør således alt i alt ca. 2.315 mio. kr.

Til passiverne hører bl.a. forpligtelserne i § 5 i lovforslaget. Det drejer sig bl.a. om feriepengeforpligtelser og opsparet overarbejde, som er ansat til en værdi af 140 mio. kr.

Til ekstraordinære omkostninger i forbindelse med afviklingen af overfarterne Korsør-Nyborg, Halsskov-Knudshoved og Århus-Kalundborg som følge af etableringen af Storebæltsforbindelsen hen- sættes et beløb på 150 mio. kr.

Endvidere er der hensat 25 mio. kr. i en omstruktureringfond til diverse ekstraordinære omkostninger i forbindelse med omdannelsen til aktieselskab, f.eks. omregistrering af færgerne, anskaffelse af edb-udstyr til kørsel af nyt regnskabssystem m.v.

DSB indskyder ovennævnte aktiver og passiver, der netto udgør en værdi på 2 mia. kr., som apportindskud i selskabet og modtages som betaling herfor

alle aktierne i det nye selskab, nominelt 400 mio. kr., anslået indre værdi 800 mio. kr., samt et stiftertilgodehavende på 1,2 mia. kr., som skal være indfriet senest 31. december 1995.

Størrelsen af selskabets aktiekapital samt størrelsen af overkursfonden er fastlagt ud fra et ønske om at etablere det nye selskab med en kapitalstruktur, der muliggør, at selskabet kan drives forretningsmæssigt, samt afspejler såvel niveauet i sammenlignelige passagerrederier som de specielle vilkår for DSB Rederi A/S.

DSB rederis eksterne revisor har ud fra den valgte kapitalstruktur og de af DSB rederis ledelse udarbejdede budgetter m.v. vurderet, at selskabet kan drives på forretningsmæssige vilkår.

Til § 2

Lovforslaget indebærer, at DSB Rederi A/S kan virke på samme grundlag som private rederivirksomheder, og der vil derfor ikke blive stillet statsgaranti for de lån og andre forpligtelser, selskabet optager og påtager sig efter stiftelsen.

Selskabet bør derfor have fri adgang til at tilpasse sine aktiviteter efter de forretningsmæssige og markedsmæssige forhold, og selskabet kan drive anden virksomhed, der har en forretningsmæssig sammenhæng med rederivirksomheden. Selskabet kan drive virksomhed i helt eller delvist ejede datterselskaber og kan indgå forskellige former for samarbejde med andre virksomheder. Selskabet kan drive virksomhed under andre navne.

Kerneområdet for rederiets aktiviteter er Danmark og tilstødende farvande, men rederiet kan også operere internationalt i form af ruteetablering mellem to tredjelande.

Antallet af bestyrelsesmedlemmer fastsættes i vedtægterne og vælges, bortset fra medarbejdervalgte medlemmer, på generalforsamlingen. Bestyrelsen vil blive sammensat af såvel personer med indsigt og erfaring i rederidrift som personer med anden forretningsmæssig og ledelsesmæssig ekspertise.

Efter stk. 3 kan DSB Rederi A/S' indtræden i retigheder vedrørende DSB rederivirksomheds skibe registreres på grundlag af denne lov og således ske uden yderligere oprettelse af dokumenter.

Til § 3

For selskabet gælder lovgivningen om aktieselskaber med de ændringer, der følger af denne lov, hvilket alene har betydning for så vidt angår de udlånte tjenestemænds ret til at deltage i medarbejdervalg af bestyrelsesmedlemmer, jf. lovforslagets § 6, stk. 6. For så vidt angår medarbejdernes repræsentation i

bestyrelsen vil det i vedtægterne blive sikret, at de pågældende indtræder i bestyrelsen snarest muligt efter selskabets stiftelse.

Det vil af selskabets vedtægter fremgå, at statslige ansatte, der er valgt på generalforsamlingen i kraft af statens stemmer, under hensyntagen til fondsbørslovens bestemmelser kan videregive oplysninger, der er af væsentlig betydning for den danske stats varetagelse af sine interesser, til respektive ministre.

Endvidere vil der, indtil der sælges aktier i selskabet, i vedtægterne blive fastsat bestemmelser om selskabets adgang til optagelse af lån udover de lån, der optages i forbindelse med stiftelsen af selskabet.

Til § 4

Selskabet stiftes med en aktiekapital, hvor aktierne ejes af staten ved DSB. I rammeaftalen for DSB for perioden 1995-1998 er det imidlertid forudsat, at der i 1998 foretages salg af indtil 25 pct. af aktierne i selskabet, og efter bestemmelsen bemyndiges trafikministeren til at sælge denne andel af aktierne. De nærmere vilkår for salget vil blive forelagt Finansudvalget til godkendelse.

I forbindelse med salget kan der af de ansatte tegnes medarbejderaktier. Baggrunden herfor er ønsket om at stimulere motivationen hos medarbejderne og fremme deres opbakning af selskabet.

Adgang til at erhverve medarbejderaktier vil alene tilkomme medarbejdere, der har etableret et fast ansættelsesforhold til DSB Rederi A/S, og ikke de i § 6, stk. 1 og 3, nævnte tjenestemænd.

Til § 5

Ved overtagelsen af færgedriften i forbindelse med stiftelsen af selskabet indtræder dette efter bestemmelsen i stk. 2 i samtlige DSB's rettigheder og forpligtelser vedrørende rederivirksomhed. Det omfatter også kontraktsgrundlaget for samarbejdet med DSB Færgerestaurant og tax-free shops A/S. Det vil således være bestyrelsen i DSB Rederi A/S, som tager stilling til spørgsmålet om udbud af disse opgaver.

Debitorskiftet indebærer, at selskabet skal opfylde de forpligtelser, som selskabet overtager fra staten. Opfylder selskabet derfor – mod forventning – ikke de forpligtelser, som overtages fra staten, og kan kreditorerne ikke opnå fyldestgørelse for deres krav i selskabets formue, vil staten normalt ikke være frigjort for sine forpligtelser, medmindre kreditorerne efter almindelige formueretlige regler i det hele må anses at have accepteret alene at holde sig til selskabet som ny medkontrahent (debitor).

DSB Rederi A/S skal således fuldt ud respektere alle vilkår i kontrakter, overenskomster, lejeaftaler m.v., som er indgået af DSB for så vidt angår rederivirksomheden, ligesom selskabet indtræder i samtlige DSB's rettigheder på området. Selskabet indtræder i rettigheder og pligter i forhold til det personale, der på overtagelsestidspunktet gør tjeneste i DSB's rederivirksomhed, jf. lov om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse. Derimod overtager selskabet ikke statens forpligtelser overfor udlånte tjenestemænd, jf. lovforslagets § 6, stk. 3, og heller ikke statens pensionsforpligtelser over for tjenestemænd, der overgår til ansættelse i selskabet, jf. lovforslagets § 6, stk. 5.

Til selskabets forpligtelser hører bl.a. feriepengeforpligtelser og forpligtelser i relation til opsparret overarbejde.

I forbindelse med debitorskiftet fra DSB til selskabet kan det i øvrigt blive aktuelt at gennemføre visse praktiske ændringer i kontrakter m.v. efter aftale med kontraktsparterne.

Det følger videre af bestemmelsen i stk. 2, at selskabet er forpligtet til at overtage færgedriften. Dette skal ske i overensstemmelse med de bestemmelser, der gælder for færgedriften. Omdannelsen af DSB's rederivirksomhed indebærer derfor ikke umiddelbart nogen ændringer i de færgeopgaver, der i dag forestås af DSB.

Jernbaneoverfarten mellem Korsør og Nyborg og biloverfarten mellem Halsskov og Knudshoved fortsætter således driften indtil åbningen af jernbane- og vejforbindelsen over Storebælt. DanLink-ruten for godsvogne mellem København og Helsingborg fortsætter indtil åbningen af Øresundsforbindelsen. Færgeoverfarten mellem Helsingør og Helsingborg, der i dag forestås af ScandLines A/S med færger, der bl.a. er udchartret af DSB, videreføres også efter åbningen af Øresundsforbindelsen. DSB Rederi A/S vil ligeledes skulle videreføre overfarten mellem Rødby og Puttgarden i et dansk-tysk samarbejde.

Overfarten Gedser-Warnemünde har tidligere været benyttet til overførsel af såvel godstog som persontog, men siden januar 1994 er godstrafikken overflyttet til Rødby-Puttgarden overfarten. Fra oktober 1995 vil de internationale persontog også blive overført via Rødby, hvorefter overfarten alene vil være en overfart for passagerer og køretøjer. Det samme gælder den sejlads, som DSB's rederivirksomhed udfører på forsøgsbasis mellem Gedser og Rostock. Disse ruter, der drives i et dansk-tysk samarbejde, vil derfor kun blive videreført, såfremt selskabet finder, at der er et kommercielt grundlag herfor. Det bemærkes, at et privat rederi driver færgefart mellem Gedser og Tyskland.

De resterende færgeoverfarter (Kalundborg-Århus, Kalundborg-Samsø, Bøjden-Fynshav og Esbjerg-Fanø) er det med nuværende serviceniveau og takstpolitik ikke muligt at drive på et kommercielt grundlag. Det følger af bestemmelsen i stk. 3, at DSB Rederi A/S kun er forpligtet til at drive disse ruter, såfremt staten yder betaling til selskabet for den fortsatte sejlads.

Dette indebærer, at det egentlige ansvar for opretholdelsen af disse ruter fortsat påhviler staten og dermed også den økonomiske forpligtelse i forbindelse hermed. For så vidt angår overfarten Kalundborg-Århus er denne forpligtelse tidsbegrænset, idet det er forudsat, at denne rute alene opretholdes i sin nuværende form indtil åbningen af Storebæltsforbindelsens vejdel i 1998.

Det er derfor hensigten, at der skal indgås kontrakter mellem DSB og DSB Rederi A/S om videreførelse af de nævnte ruter og om betalingen herfor, idet disse kontrakter tidsmæssigt vil gælde frem til og med år 2000 med undtagelse af overfarten Kalundborg-Århus. Herefter udbydes besejlingen af de tre samfundsmæssigt begrundede overfarter mellem Kalundborg-Samsø, Bøjden-Fynshav og Esbjerg-Fanø.

Indgåelse af disse kontrakter, hvorefter der ydes betaling i form af et driftstilskud til ruternes opretholdelse, vil være omfattet af statsstøttebegrebet i EF-traktatens artikel 92, og Europa-Kommissionen skal derfor underrettes herom med henblik på Kommissionens godkendelse af ordningen, førend denne kan træde i kraft.

Til § 6

I DSB's rederivirksomhed er der pr. 1. januar 1995 ansat godt 1.700 tjenestemænd, der ved selskabets overtagelse af rederidriften bevarer deres ansættelsesforhold til DSB, idet de samtidig forpligtes til varigt at gøre tjeneste i rederiselskabet på udlånsbasis. Enkelte af disse medarbejdere er ansat i overordnede chefstillinger. Disse forudsættes ved selskabsdannelsen at overgå til ansættelse i selskabet på individuelle kontrakter.

De øvrige tjenestemænd, omfattende fortrinsvis navigatører, maskinmestre og skibsassistenter bevarer i følge bestemmelsen i stk. 1 deres hidtidige ansættelsesstatus som statstjenestemænd, men er som nævnt fremover forpligtet til som udlånt fra staten varigt at gøre tjeneste i rederiselskabet. Under denne tjeneste har de som hidtil pligt til at tåle forandringer i deres stillinger, jf. tjenestemandslovens § 12.

Forpligtelsen for tjenestemændene til at gøre tjeneste i DSB Rederi A/S indebærer ikke i sig selv

forflyttelse af tjenestemændene. Der er tale om en strukturmæssig omlægning af DSB's rederivirksomhed, som ikke medfører væsentlige ændringer i driftsform og opgaver, ligesom tjenestemændene efter omdannelsen bevarer deres hidtidige opgaver og funktioner, jf. dog foran vedrørende tjenestemændenes pligt til at tåle visse forandringer i deres stillinger efter tjenestemandslovens § 12.

Det bemærkes herved, at tjenestemændene ikke vil blive pålagt at gøre tjeneste i datterselskaber som nævnt i § 2, stk. 2, idet dette alene vil ske på frivillig basis.

For udlånte tjenestemænd refunderer selskabet i følge bestemmelsen i stk. 4 DSB udgifterne til løn, rådighedsløn/ventepenge og efterindtægt af løn. Selskabet refunderer endvidere DSB's pensionsbidrag til staten (p.t. 15%) for den pensionsoptjening, som tjenestemændene opnår under udlånet til selskabet. Pensionen til de udlånte tjenestemænd betales af staten. Pensionsbidragets størrelse og forudsætninger fastsættes af finansministeren.

DSB Rederi A/S kan ikke bringe udlånet til ophør, medmindre DSB kan tilbyde de pågældende tjenestemænd anden passende stilling. I så fald vil DSB være forpligtet til at tage tjenestemændene tilbage.

Dette vil have praktisk betydning i tilfælde, hvor der som følge af ophør med sejlads på ruter bliver tale om stillingsbortfald i rederiselskabet.

Hvis tjenestemændene i sådanne tilfælde ikke kan tilbydes anden passende stilling i DSB Rederi A/S eller i DSB, aktualiseres pligten for rederiselskabet til at udrede rådighedsløn/ventepenge.

Videre advancement for udlånte tjenestemænd forudsætter, at de overgår til ansættelse i selskabet. Der kan dog ske generelle og gruppevise omklassificeringer samt oprykninger i automatiske lønforløb samtidig med, at de pågældende opretholder deres ansættelsesmæssige status som tjenestemænd.

I henhold til bestemmelsen i stk. 2 skal DSB Rederi A/S snarest efter selskabets overtagelse af rederidriften tilbyde de udlånte tjenestemænd ansættelse i rederiselskabet på særlige personlige vilkår, herunder at de pågældende ikke kan omfattes af kollektive konflikter.

Tilbuddet vil endvidere, såfremt de berørte parter ikke aftaler andet – ud over bibeholdelse af retten til pension efter tjenestemandspensionsloven – indeholde opretholdelse af følgende løn- og ansættelsesvilkår:

- Ansatte bevarer retten til ventepenge/rådighedsløn, jf. reglerne i tjenestemandslovens § 32, og i tilknytning hertil også tjenestemandens pligter som anført i tjenestemandslovens § 12.

- Ansatte vil med hensyn til pligter og disciplinære forhold blive omfattet af regler svarende til tjenestemandslovens §§ 10-12 samt 20-24. Kollektiv overtrædelse af § 10 behandles af Tjenestemandsrätten i medfør af tjenestemandslovens § 53, stk. 5. I det omfang Tjenestemandsrätten ikke er kompetent hertil, behandles sådanne sager i en særlig voldgift, der sammensættes og fungerer efter samme principper som Tjenestemandsrätten.
- Reglen om lønforskrivning i tjenestemandslovens § 57, hvorefter tjenestemænd kan give transport på løn til låneinstitutter, opretholdes for tjenestemænd, der ansættes i DSB Rederi A/S.
- Landpersonalet ved Storebæltsoverfarterne og søfartspersonalet bevarer retten til at få fremregnet pensionsalderen ved pensionering i forbindelse med ibrugtagning af den faste forbindelse over Storebælt.

Inden for en periode på 2 år fra selskabets overtagelse af rederidriften kan de udlånte tjenestemænd vælge at overgå til ansættelse i selskabet.

DSB Rederi A/S afholder, jf. ovenfor, ud over løn til de tjenestemænd, der overgår til ansættelse i selskabet, også udgifter til eventuel rådighedsløn/ventepenge til disse medarbejdere. Selskabet kan aftale med de pågældende medarbejdere, at disse vil være forpligtet til at overtage passende tjenestemandstillinger i DSB, såfremt de bliver overtallige i aktieselskabet. Dette forudsætter dog, at DSB kan anvise sådanne tjenestemandstillinger.

Med hensyn til pensionsudgifterne for de tjenestemænd, der overgår til ansættelse i selskabet, forholder det sig som ved de udlånte tjenestemænd, dvs. at staten afholder udgifterne til tjenestemandspension, mod at rederiselskabet betaler pensionsbidrag (p.t. 15 %) for den pensionsoptjening, som de pågældende opnår under deres ansættelse i selskabet. Pensionen beregnes som om den pågældende fortsat var statstjenestemand udlånt til selskabet. Pensionsbidragets størrelse og forudsætninger fastsættes af finansministeren.

Pension betales således også i disse tilfælde af staten – uanset om afskedigelse måtte have sin baggrund i alder, sygdom, uegnethed eller i stillingsbortfald i rederiselskabet. Forud for uansøgt afsked skal Finansministeriet høres om den pågældendes krav på pension.

For de tjenestemænd, der overgår til ansættelse i selskabet, bevares muligheden for at få fremregnet pensionsalderen, såfremt de pensioneres i umiddelbar tilknytning til de driftsindskrænkninger, der finder sted som følge af etablering af den faste forbindelse over Storebælt, jf. de almindelige bemærkninger. På forslag til finanslov for 1996 vil tekstanmærk-

ning 67 til finanslovens § 36 blive korrigeret i overensstemmelse hermed.

Accepterer tjenestemændene ikke ansættelsestilbuddene inden for perioden på 2 år, forbliver de udlånt til rederiselskabet, jf. dog foran om eventuel tilbageførsel til DSB. Senere eventuel overgang til ansættelse i selskabet vil herefter ske på almindelige overenskomstvilkår.

Efter aktieselskabslovgivningen er det kun medarbejdere, der er ansat i aktieselskaber, der har valgt og kan være valgbare til hvervet som medarbejderrepræsentant i selskabets bestyrelse. De tjenestemænd, der udlånes fra DSB til DSB Rederi A/S, er dermed afskåret fra at have indflydelse på spørgsmålet om medarbejderrepræsentation i selskabets bestyrelse og fra at blive indvalgt som repræsentant for medarbejderne.

Under hensyn til at de pågældende tjenestemænd reelt er medarbejdere i selskabet, der også i alle praktiske henseender bortset fra det formelle ansættelsesforhold er de pågældendes arbejdsgiver, synes det rimeligt at give dem denne indflydelse på ledelsen af deres arbejdsplads på lige fod med selskabets øvrige medarbejdere. Lovforslaget § 6, stk. 6, indeholder derfor en bestemmelse om, at udlånte tjenestemænd på lige fod med selskabets medarbejdere har ret til at vælge medarbejderrepræsentanter til selskabets bestyrelse og er valgbare til bestyrelsen.

Til § 7

Lov nr. 111 af 21. marts 1979 om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse finder ikke anvendelse på søgøende skibe, jf. lovens § 1, stk. 2.

Lovforslaget indebærer, at lov om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse også finder anvendelse for overenskomstansatte, der ved DSB Rederi A/S' overtagelse af færgedriften gør tjeneste på færger ved DSB's rederivirksomhed, uanset om disse færger er DSB's egne færger eller chartrede færger.

I tilslutning hertil gælder bestemmelsen i sømandslovens § 14, stk. 2, hvorefter en sømand kan kræve afsked, hvis skibet overtages af en anden dansk reder og sømanden på forespørgsel af skibsføreren snarest meddeler, at han ikke ønsker at fortsætte tjenesteforholdet hos den nye reder.

Til § 8

DSB Rederi A/S skal fungere under privatrettlige former og frie konkurrencemæssige vilkår. Af konkurrencemæssige hensyn foreslås det derfor, at sager og dokumenter vedrørende omdannelsen og salg af

aktier er undtaget fra aktindsigt efter lov om offentlighed i forvaltningen.

Til § 9

De foreslåede ændringer er en konsekvens af, at DSB's rederivirksomhed udskilles som et selvstændigt aktieselskab. Selskabet vil herefter ikke mere være omfattet af lov om DSB. Dette indebærer, at selskabet på de områder, der hidtil har været omfattet af lov om DSB, vil være undergivet den lovgivning, der gælder for andre rederiaktieselskaber.

Til nr. 1 og 6

Befordringer på rederiets overfarter vil være omfattet af befordringsbestemmelser, som rederiet selv fastsætter. Sølovens regler vil gælde for ansvar for skader på passagerer, motorkøretøjer og gods, der befordres lokalt på de enkelte overfarter.

Rederiets ansvar for passagerer, der som led i en jernbanerejse foretager rejser med tog, der overføres på rederiets overfarter, reguleres som hidtil efter jernbanerestatningsloven. Denne lov finder ifølge retspraksis anvendelse under passagerers ophold i tog, ud- og indstigning af tog samt når jernbanepassagerer kommer til skade under benyttelse af færgets naturlige adgangsveje til og fra toget.

For så vidt angår gennemgående passager- og godsbefordringer mellem DSB's jernbanestrækninger og rederiets overfarter vil der blive indgået nærmere aftaler mellem DSB og rederiet. Aftalerne vil indebære, at kunderne undergives samme befordringsregler som i dag. Ved betaling af erstatning for skader på gods og indskrevet bagage vil de i lov om DSB fastsatte ansvars- og erstatningsbestemmelser således fortsat skulle lægges til grund på samme måde som i dag.

Til nr. 2 og 3

Regler på disse områder vil blive fastsat i rederiets befordringsbestemmelser.

Til nr. 4 og 5

Fremover gælder sølovens regler om ansvar for tab eller skade, der opstår som følge af forsinkelse i forbindelse med befordringen af passagerer.

Til nr. 7

De gældende regler om frirejsebefordring på DSB færgeoverfarter ophæves. Mellem selskabet og DSB kan der indgås aftale om frirejsebefordring, hvorefter sådanne ydes på overfarterne i samme omfang som i dag.

Til nr. 8 og 9

Rederiets færger vil ikke mere være omfattet af begrebet »DSB's område«. Derimod vil DSB's færgehavne fortsat være omfattet af DSB's område, hvilket det findes hensigtsmæssigt at præcisere.

Til § 10

Det foreslås, at tidspunktet for ikrafttræden af forslagens § 5, der omhandler DSB Rederi A/S' overtagelse af færgedriften m.v., fastsættes af trafikministeren, hvorved bemærkes, at Europa-Kommissionen som tidligere anført skal godkende den i § 5, stk. 3, omhandlede ordning inden den sættes i værk.

Baggrunden for bestemmelsen er, at det er nødvendigt, at der på tidspunktet for overtagelsen er etableret det selskabsretlige grundlag, som efter aktieselskabslovgivningen skal være til stede, for at det nye selskab kan varetage sine forpligtelser under det fulde selskabsansvar. Dette forudsætter blandt andet oprettelse af stiftelsesdokument, udfærdigelse af selskabets vedtægter, afholdelse af en konstituerende generalforsamling, valg af bestyrelse m.v. for DSB Rederi A/S. Endvidere skal der være tilvejebragt den fornødne forsikringsdækning til afløsning af den statslige selvforsikringsordning, som DSB's rederivirksomhed hidtil har været omfattet af.

Forberedelsen af selskabets oprettelse vil i videst muligt omfang foregå sideløbende med behandlingen af lovforslaget, således at selskabets faktiske overtagelse af driften af rederivirksomheden kan effektueres snarest muligt efter lovens ikrafttræden.