

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.

Lovforslaget skal ses på baggrund af, at vilkårene for DSB's og private busselskabers buskørsel i disse år undergår store forandringer. Således skal den kollektive rutekørsel i henhold til EU's bestemmelser fra 1. juli 1994 ske på grundlag af udbud, når kørslen udføres af andre end den myndighed, der har det økonomiske ansvar herfor. Tidligere har kørslen været baseret på såkaldte standardentreprenørkontrakter.

Overgangen fra standardentreprenørkontrakterne til udbud, hvor også udenlandske selskaber kan byde, medfører en skærpet konkurrence på markedet for rutebilkørsel. Det er derfor væsentligt at sikre, at DSB's busvirksomhed på dette marked opererer i lige konkurrence med private busselskaber og vognmænd. Ved stiftelsen af aktieselskabet adskilles busvirksomheden fra DSB's økonomi.

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.

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

Selskabets foreløbige og ureviderede åbningsbalance er opgjort til ca. 451 mio. kr. pr. 1. januar 1995, idet beløbene heri vil ændre sig som følge af de nye vurderinger, der skal foretages i overensstemmelse med bestemmelserne i aktieselskabsloven.

Aktiekapitalen på 65 mio. kr. tegnes ved indskydelse af DSB's busvirksomhed (apportindskud) i selskabet. Endvidere indskydes DSB's aktier i Aalborg Omnibus Selskab A/S og i rutebilstationer.

De nuværende tjenestemænd i DSB's busvirksomhed 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 delvis dækning af selskabets merudgifter til pensioner og eventuel rådighedsløn til udlånte tjenestemænd eller tjenestemænd, der overgår

til ansættelse i selskabet, hensættes der et beløb i åbningbalancen. Denne hensættelse forudsættes taget op til vurdering i 1997, hvor der vil være større klarhed over selskabets aktivitetsomfang. Der vil således kunne blive tale om udlodning til staten i form af udbytte af et overskydende beløb.

Senest ved udgangen af 1995 indbetaler selskabet et beløb på anslået 108 mio. kr. til DSB, hvoraf ca. 96 mio. kr. 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 ændring af lov om privatbanerne.  
(Lovforslag nr. L 145).

De privatbaner, der er beliggende uden for hovedstadsområdet, udfører rutebilkørsel for fælleskommunale trafikelskaber m.v., hvilket altovervejende sker på grundlag af en standardentreprenørkontrakt, der fastlægger ensartede vilkår for betalingen.

EU's udbudsregler medfører, at rutebilkørsel for fælleskommunale trafikelskaber m.v. fremover skal udbydes. Overgangen fra standardentreprenørkontrakt til udbud indebærer en skærpet konkurrence mellem de bydende virksomheder. Det er derfor vigtigt, at der skabes lige konkurrencevilkår.

Privatbanerne udfører buskørsel med overskud, men efter privatbaneloven kan et underskud vedrørende banernes rutebilkørsel indgå ved beregningen af det driftstilskud, der ydes af staten og de kommuner, der er interesserede i privatbanerne.

Lovforslaget indebærer, at der ved opgørelse af privatbanernes driftstilskud skal ses bort fra et eventuelt underskud som følge af buskørsel, medens overskud fortsat skal medregnes.

Lovforslaget indebærer endvidere, at der skabes mulighed for, at privatbanernes busvirksomhed kan udskilles i aktieselskaber, såfremt den enkelte bane ønsker dette. Beslutningen herom og vilkårene herfor skal godkendes af trafikministeren.