

F. t. l. om DSB Busser A/S

Lovforslag nr. L 144. Fremsat den 18. januar 1995 af trafikministeren (Jan Trøjborg)

Forslag

til

Lov om DSB Busser A/S

§ 1. Trafikministeren opretter, med DSB som ejer, et aktieselskab med en aktiekapital ved stiftelsen på 65 mio. kr.

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

Stk. 3. Aktiekapitalen tegnes ved indskydelse af DSB's busvirksomhed, omfattende DSB's busmateriel og de af DSB ejede bygninger, grunde og løsøre, der alene anvendes i forbindelse med buskørsel.

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

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

§ 3. For DSB Busser 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 Busser A/S. Der kan tegnes medarbejderaktier.

§ 5. DSB Busser A/S overtager driften af den buskørsel, der udføres af DSB's busvirksomhed, og indtræder i samtlige DSB's rettigheder og forpligtelser vedrørende busvirksomhed med undtagelse af de forpligtelser, der påhviler staten i medfør af § 6, stk. 3 og 5.

§ 6. De statstjenestemænd, der ved DSB Busser A/S's overtagelse af busdriften gør tjeneste ved DSB's busvirksomhed, er forpligtet

til at gøre tjeneste i DSB Busser 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 busdriften 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 busdriften staten de lønninger mv., 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 valgbare til denne, jf. aktieselskabslovens bestemmelser herom.

§ 7. Sagsakterne vedrørende omdannelse af DSB's busvirksomhed til aktieselskab samt

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

§ 8. 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 1995-1998. Dette lovforslag skal ses som led i udmøntningen af denne aftale, hvorefter DSB's busvirksomhed skal omdannes til et aktieselskab. Herved sikres en klar adskillelse fra DSB's økonomi og dermed grundlag for, at DSB Busser A/S konkurrerer på lige vilkår med de private vognmænd.

Forslaget skal også ses på baggrund af EU's bestemmelser om iagttagelse af udbudsregler ved indgåelse af aftaler om tjenesteydelser. Endvidere vil selskabsdannelsen bedst kunne sikre beskæftigelsen for de nuværende ansatte i busvirksomheden.

DSB's busvirksomhed blev etableret i 1932 i forbindelse med en begyndende nedlæggelse af jernbanelinjer efter første verdenskrig og er siden blevet udvidet i betydeligt omfang. På linje med private vognmænd er DSB's rolle i dag som entreprenør at forestå selve buskørslen. Ca. 97% af DSB's buskørsel vedrører i dag lokal og regional rutekørsel, der udføres for amter og kommuner uden for Hovedstadsområdet. Hertil kommer i et begrænset omfang buskørsel til udlændet samt buskørsel i forbindelse med aflyste tog.

DSB's busvirksomhed, som har en markedsandel på ca. 25% af rutekørslen uden for Hovedstadsområdet, har pr. 1. januar 1995 635 busser og i alt ca. 1.575 ansatte, heraf godt 1.400 chauffører.

Den almindelige rutekørsel har uden for Hovedstadsområdet hidtil i betydeligt omfang været udført af private eller offentligt ejede busvirksomheder – bl.a. DSB – på grundlag af standardentreprenørkontrakter, der fastlægger ensartede vilkår for betalingen for den udførte kørsel. I Hovedstadsområdet er der gennem de senere år sket udbud af kørslen, således at 45% af den samlede kørsel i dag udføres af andre end HT.

Vilkårene for DSB's og de private rutebilejeres entreprenørkørsel undergår i disse år store forandringer. Ved direktiv 93/38/EØF af 14. juni 1993 er der

således vedtaget ændringer til EU-rådets direktiv 90/531/EØF af 17. september 1990 om samordning af fremgangsmåderne ved tilbudsgivning inden for vand- og energiforsyning samt transport og telekommunikation. Herefter er nu også indgåelse af tjenesteydelsesaftaler omfattet af direktivets udbudsregler.

Det indebærer, at den kollektive rutekørsel skal ske på grundlag af udbud, når den udføres af andre end den myndighed, der har det økonomiske ansvar herfor, således at kørselskontrakter fremover skal indgås enten på grundlag af »det laveste tilbud« eller »det mest økonomiske tilbud« – uden hensyntagen til, om tilbuddet kommer fra en privat eller en offentligt ejet virksomhed.

Folketinget vedtog den 16. december 1994 en ændring af HT-loven, hvorefter HT forpligtes til senest år 2002 at udbyde al rutekørsel i Hovedstadsområdet. Som et andet centralt element indgår, at HT's busdivision omdannes til et aktieselskab.

Overgangen fra standardentreprenørkontrakt til udbud, hvor også udenlandske busselskaber kan byde, medfører en skærpet konkurrence på markedet for rutebilkørsel og dermed usikkerhed om, hvorvidt den enkelte busvirksomhed kan opretholde sit hidtidige kørselsomfang.

Foreløbige udbudsrunder har vist et gennemsnitligt fald i kontraktspriserne i størrelsesorden 10 %, og den øgede konkurrence må i de kommende år forventes at medføre omfattende strukturelle tilpasninger i branchen.

Det er væsentligt at sikre, at DSB Busser A/S på dette marked opererer i lige konkurrence med private busselskaber og vognmænd. Liberaliseringen og den øgede internationale konkurrence nødvendiggør, at DSB Busser A/S drives på et forretningsmæssigt og driftsøkonomisk grundlag. Der er derfor behov for at sikre busvirksomheden økonomiske frihedsgrader, der muliggør en tilpasning til de ændrede markedsvilkår samtidig med, at dette sker på fair og lige vilkår.

Som led i denne målsætning sikres efter lovforslaget en klar og fuldstændig adskillelse mellem DSB's og busselskabets økonomi i overensstemmelse med

bestemmelserne i aktieselskabs- og årsregnskabslovgivningen.

2. Personaleforhold.

Af de i alt ca. 1.575 medarbejdere, der er beskæftiget i busvirksomheden pr. 1. januar 1995, er ca. 730 ansat på overenskomst, medens ca. 845 er tjenestemandsansat.

For det overenskomstansatte personale gælder bestemmelserne i lov om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse.

De nuværende tjenestemænd i DSB's busvirksomhed bevarer ved selskabets overtagelse af busdriften 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 tilbudet 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 tjenestemandspensionslovgivningen.

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 tilfælde af, at DSB Busser A/S ved licitationerne mister kørsel i større omfang.

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. Pensionsbidraget for så vidt angår disse tidligere tjenestemænd indbetales af selskabet til Finansministeriet, der ligesom for de udlånte tjenestemænd afholder udgifterne til pension i overensstemmelse med reglerne i tjenestemandspensionslovgivningen.

Efter lovforslaget etableres DSB Busser 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.

3. Økonomiske forhold m.v.

Selskabets åbningsbalance, der foreløbigt og urevideret er opgjort pr. 1. januar 1995, udgør ca. 451 mio. kr. Åbningsbalancen indeholder forventede beløb, der i væsentligt omfang er baseret på skøn, hvor-

for 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 en revisionspåtegning uden forbehold.

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

- Værdien af selskabets 635 busser anslås til ca. 320 mio. kr. i markedsværdi. Der vil i forbindelse med den endelige åbningsbalance blive foretaget en vurdering af en person, der af Justitsministeriet er beskikket som fagkyndig tillidsmand ved tvangsakkordforhandlinger.
- Der indregnes en anslået goodwill på 20 mio. kr.
- Egenkapitalen udgør 120 mio. kr., fordelt på aktiekapital på 65 mio. kr. og overkursfond på 55 mio. kr.
- Der hensættes 140 mio. kr. til delvis dækning af selskabets merudgifter til pensionsbidrag de første år samt til delvis dækning af selskabets risiko for at skulle betale rådighedsløn til udlånte tjenestemænd eller tjenestemænd, der overgår til ansættelse i selskabet, hvis disse bliver overtallige ved indskrænkninger. Hensættelsen forudsættes taget op til revurdering i 1997. Ved udgangen af 1996 forventes det, at ca. 75 % af DSB Bussers kørsel har været udbudt, hvorved den usikkerhed, der især knytter sig til risikoen for udløsning af rådighedsløn, vil være reduceret væsentligt. I det omfang en af selskabets eksterne revisorer foretaget gennemgang af selskabets økonomi pr. 1. januar 1997 viser, at der ikke er behov for hele den resterende hensættelse, vil denne gennem udbytte fra selskabet kunne reduceres med et kontantprovenu til staten til følge.
- Mellemregning med DSB (stiftertilgodehavende) anslås til 108 mio. kr., der er opført som langfristet gæld, idet der efter selskabets etablering foretages refinansiering af beløbet ved optagelse af lån. Beløbet samt forrentningen heraf indbetales til DSB inden udgangen af finansåret 1995 og optages på forslag til tillægsbevillingslov for finansåret 1995. Mellemregningen omfatter refusion af DSB's udlæg på ca. 12,2 mio. kr. i forbindelse med erhvervelse af aktier i Aalborg Omnibus Selskab A/S, jf. Akt. 199 4/5-1994. Endvidere betales et beløb af ca. 96 mio. kr. til statskassen.

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 vognmænd vil selskabet imidlertid årligt indbetale et beløb til DSB, som modsvarer lønsumsafgiften, svarende til at de pågældende tjenestemænd var ansat i selskabet.

Med den forudsatte åbningsbalance og de forudsatte driftsbudgetter forventes forrentningen af selskabets egenkapital at ligge på et rimeligt markeds-mæssigt niveau. Den fremtidige virksomhed for DSB Busser A/S og andre busvirksomheder vil være præget af en markedsrisiko, ikke mindst som følge af at konkurrencen navnlig i de nærmeste år vil stille store krav til alle busvirksomheder.

Det er vurderingen, at de økonomiske vilkår, som DSB Busser A/S etableres under, vil give selskabet et rimeligt forsvarligt grundlag for at klare sig i den konkurrence, omend selskabet etableres med en relativt snæver økonomisk margin. Selskabet vil i udgangssituationen have de samme muligheder og løbe de samme risici som konkurrenterne.

Selskabets virksomhed på et konkurrencepræget marked vil således i økonomisk henseende næppe være omgærdet af samme grad af sikkerhed som den, der har præget de hidtidige omdannelser af statslige virksomheder til aktieselskaber.

4. Statsfinansielle konsekvenser m.v.

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

Senest ved udgangen af 1995 indbetales som anført ovenfor under pkt. 3 et beløb på anslået 108 mio. kr. til DSB, hvoraf ca. 96 mio. kr. samt forrentning heraf via korrektion af DSB's bevilling på tillægsbevillingsloven for 1995 tilfalder statskassen.

Omdannelsen ventes – baseret på selskabets foreløbige åbningsbalance pr. 1. januar 1995 og finansloven for 1995 samt den nævnte korrektion – at have følgende bevillingsmæssige konsekvenser for DSB, idet der ikke er regnet med udlodning af overskud fra selskabet i perioden:

Mio. kr.	1995	1996	1997	1998
Stiftertilgodehavende ...	-96			
Kompensation til DSB i øvrigt, netto	10	23	23	17
Bevillingskorrektion ialt	-86	23	23	17

Da opgørelsen er foreløbig, vil den efterfølgende blive justeret på grundlag af de endeligt opgjorte beløb på tidspunktet 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 mindrebevilling til moms for DSB som følge af selskabsdannelsen. Udgiften er statsfinansiell neutral, idet den modsvarer af en tilsvarende mindreindtægt under Told- og skattestyrelsen.

De samlede økonomiske konsekvenser for staten er imidlertid mere omfattende. Indbetalingen af de 96 mio. kr. til statskassen i 1995 medfører, at renteutgiften på statsgælden reduceres.

Eventuelle indtægter fra udlodning af selskabets overskud tilgår staten via DSB. 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 skulle betale selskabsskat til staten af eventuelle overskud samt moms og øvrige afgifter.

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

Selskabets fremtidige udgifter til pensionsbidrag overstiger hensættelsesbeløbet på 140 mio. kr. i åbningsbalancen, der endvidere skal dække eventuel rådighedsløst til udlånte tjenestemænd og tjenestemænd, der overgår til ansættelse i selskabet.

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

Der forudses herudover ingen økonomiske eller administrative konsekvenser.

5. Miljømæssige konsekvenser.

Forslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

6. Erhvervsøkonomiske konsekvenser.

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

7. 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 65 mio. kr., hvor aktierne ejes af staten ved DSB, idet DSB's busvirksomhed indskydes 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 revisorer udarbejder sædvanlig vurderingsberetning i henhold til aktieselskabsloven.

Værdien af overtagne busser m.v. er anslået til 320 mio. kr., mens værdien af inventar, varebeholdninger, likvider samt overtagne tilgodehavender er opgjort til ialt ca. 67 mio. kr. .

Selskabet overtager kun en del af de DSB-ejede ejendomme, som DSB's busvirksomhed i dag benytter. Det drejer sig om 6 garage- og værkstedsanlæg, som alene benyttes af DSB Busser og som er selvstændigt udmatrikuleret. Ejendommene er vurderet til ca. 30 mio. kr. For de ejendomme, som ikke overgår til selskabet, vil der blive indgået lejekontrakter mellem DSB og DSB Busser A/S. Disse lejekontrakter vil være baseret på markedsleje.

Værdien af finansielle aktiver er opgjort til ca. 13 mio. kr. Beløbet inkluderer aktier i Aalborg Omnibus Selskab A/S på 12,2 mio. kr., jf. Akt. 199 4/5-1994.

Endelig er busvirksomhedens »goodwill« ansat til 20 mio. kr.

De samlede aktiver anslås således i alt at udgøre ca. 451 mio. kr.

Til passiverne hører bl.a. forpligtelserne i lovforslagets § 5. Det drejer sig bl.a. om feriepengeforpligtelser og opsparat overarbejde, som sammen med leverandørgæld er anslået til ca. 53 mio. kr. Selskabet må endvidere forudse fremtidige udgifter til afhjælpning af miljøproblemer på overtagne anlæg, hvortil der er hensat 10 mio. kr.

Til delvis dækning af merudgifter til pensionsbidrag samt eventuel rådighedsløn i de første år hen sættes 140 mio. kr., jf. lovforslagets almindelige bemærkninger.

Endvidere er der hensat 20 mio. kr. i en omstruktureringfond til diverse ekstraordinære omkostninger i forbindelse med omdannelsen til aktieselskab, f.eks. omregistrering af busserne, anskaffelse af edb-udstyr til kørsel af nyt regnskabsystem mv. samt omskoling af medarbejdere.

DSB indskyder ovennævnte aktiver og passiver, der netto udgør en værdi på 228 mio. kr., som apportindskud i selskabet og modtager som betaling herfor alle aktier i det nye selskab, nominelt 65 mio. kr., anslået indre værdi 120 mio. kr. samt et stiftertilgodehavende på anslået ca. 108 mio. kr. Dette beløb samt forrentningen heraf indbetales i 1995 til DSB som anført i de almindelige bemærkninger til lovforslaget, og heraf modtager Finansministeriet 96 mio. kr. samt forrentning heraf.

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 på forretningsmæssige vilkår, hvilket eksterne revisorer ud fra de udarbejdede budgetter m.v. vurderer er muligt.

Til § 2

Lovforslaget indebærer, at DSB Busser A/S kan virke på samme grundlag som private busvirksomheder, 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 markeds mæssige forhold, og selskabet kan drive anden virksomhed, der har en forretningsmæssig sammenhæng med busvirksomheden. Selskabet kan drive virksomheden i helt eller delvist ejede datterselskaber og kan indgå forskellige former for samarbejde med andre busvirksomheder. Selskabet kan drive virksomheden under andre navne.

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 busdrift som personer med anden forretningsmæssig og ledelses mæssig ekspertise.

Til § 3

For selskabet gælder lovgivningen om aktieselskaber med de ændringer, der følger af nærværende 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 medarbejderes 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 statsligt ansatte, der er valgt på generalforsamlingen i kraft af statens stemmer, under hensyntagen til fondsbørslo-

vens bestemmelser kan videregive oplysninger, der er af væsentlig betydning for den danske stats varetagelse af sine interesser, til respektive ministre.

Til § 4

Selskabet stiftes med en aktiekapital, hvor aktierne alene 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 tegnes medarbejderaktier til de i selskabet ansatte medarbejdere. 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 Busser A/S, og ikke de i § 6, stk. 1 og 3, nævnte udlånte tjenestemænd.

Til § 5

DSB udfører hovedsagelig lokal og regional rutekørsel efter kontrakt udenfor hovedstadsområdet, men driver også selv andre former for buskørsel, herunder international rutekørsel. Disse aktiviteter, som også fremover skal ske på forretningsmæssigt grundlag, overføres til selskabet.

Ved overtagelsen af busdriften i forbindelse med stiftelsen af selskabet indtræder dette i samtlige DSB's rettigheder og forpligtelser vedrørende busvirksomhed. Debtorskiftet indebærer, at selskabet skal opfylde de forpligtelser, som selskabet overtager fra staten. Opfylder selskabet – 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 for at have accepteret alene at holde sig til selskabet som ny medkontrahent (debitor).

DSB Busser A/S skal således fuldt ud respektere alle vilkår i kontrakter, overenskomster, lejeaftaler m.v., som er indgået af DSB for så vidt angår busvirksomheden, ligesom selskabet indtræder i samtlige DSB's rettigheder på området. Dette gælder også rettigheder og pligter i forhold til det personale, der på overtagelsestidspunktet gør tjeneste i DSB's busvirksomhed, 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 overfor tjenestemænd, der overgår til ansættelse i selskabet, jf. lovforslagets § 6, stk. 5.

Til selskabets forpligtelser hører bl.a. feriepengeforpligtelser og forpligtelser i relation til opsparet overarbejde samt eventualforpligtelser i forbindelse med afhjælpning af miljøproblemer på overtagne arealer, jf. bemærkningerne til § 1.

Til § 6

I DSB's busvirksomhed er der pr. 1. januar 1995 ansat ca. 845 tjenestemænd, der ved selskabets overtagelse af busdriften bevarer deres ansættelsesforhold til DSB, idet de samtidig forpligtes til varigt at gøre tjeneste i busselskabet 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 ca. 800 chauffører og ca. 35 administrative medarbejdere m.v., bevarer ifølge 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 busselskabet. 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 Busser A/S indebærer ikke i sig selv forflyttelse af tjenestemændene. Der er tale om en strukturomlægning af DSB's busvirksomhed, som ikke medfører væsentlige ændringer i driftsform og opgaver, ligesom tjenestemændene efter omdannelsen bevarer deres hidtidige opgaver, jf. dog ovenfor 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 ifølge 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 herfor fastsættes af finansministeren.

DSB Busser A/S kan ikke bringe udlånet til op-hør, 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, såfremt der som følge af mistede kørselskontrakter måtte blive tale om stillingsbortfald i busselskabet.

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

Videre avancement for udlånte tjenestemænd forudsætter, at de overgår til ansættelse i selskabet. Der kan dog ske generelle og gruppevisse 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 Busser A/S snarest efter selskabets overtagelse af busdriften tilbyde de udlånte tjenestemænd ansættelse i busselskabet 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 Tjenestemand retten i medfør af tjenestemandslovens § 53, stk. 5. I det omfang Tjenestemand retten ikke finder sig kompetent hertil, behandles sådanne sager i en særlig voldgift, der sammensættes og fungerer efter samme principper som Tjenestemand retten.
- Reglen om lønforskrivning i tjenestemandslovens § 57, hvorefter tjenestemænd kan give transport på løn til låneinstitutioner, opretholdes for tjenestemænd, der ansættes i DSB Busser A/S.

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

DSB Busser 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 anvisе 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 busselskabet 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 stats-tjenestemand 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 busselskabet. Forud for uansøgt afsked skal Finansministeriet høres om den pågældendes krav på pension.

Accepterer tjenestemændene ikke ansættelsestilbuddene inden for perioden på 2 år, forbliver de udlånt til busselskabet, 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 valgtret og kan være valgbare til hvervet som medarbejderrepræsentant i selskabets bestyrelse. De tjenestemænd, der udlånes fra DSB til DSB Busser 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. Lovforslagets § 6, stk. 6, indeholder derfor en bestemmelse om, at udlånte tjenestemænd på lige fod med selskabets ansatte har ret til at vælge medarbejderrepræsentanter til selskabets bestyrelse og er valgbare til bestyrelsen.

Til § 7

DSB Busser A/S skal fungere under privatretlige og frie konkurrencemæssige vilkår. Af konkurrencemæssige årsager foreslås det derfor, at sager og dokumenter vedrørende omdannelsen og salg af aktier

er undtaget fra aktindsigt efter lov om offentlighed i forvaltningen.

Til § 8

Det foreslås, at tidspunktet for ikrafttræden af forslagens § 5, der bl.a. omhandler DSB Busser A/S' overtagelse af busdriften, fastsættes af trafikministeren.

Baggrunden herfor 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 selskabs-

ansvar. Dette forudsætter blandt andet oprettelse af stiftelsesdokument, udfærdigelse af selskabets vedtægter, afholdelse af en konstituerende generalforsamling og valg af bestyrelse for DSB Busser A/S. Endvidere skal der være tilvejebragt den fornødne forsikringsdækning til afløsning af den statslige selvforsikringsordning, som DSB's busvirksomhed 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 busvirksomheden kan effektueres snarest muligt efter lovens ikrafttræden.