

Lovforslag nr. L 29. Fremsat den 26. marts 1998 af trafikministeren (Sonja Mikkelsen)

## Forslag

til

# Lov om ændring af lov om Banestyrelsen og lov om styrelsen af DSB m.v. samt om ophævelse af lov om DSB Rederi A/S

### § 1

I lov nr. 1230 af 27. december 1996 om Banestyrelsen foretages følgende ændring:

#### 1. Efter § 2 indsættes:

»§ 2a. Staten ved Banestyrelsen udbyder bejlingen af overfarterne Kalundborg-Samsø og Bøjden-Fynshav. Staten kan yde betaling for driften af overfarterne.

*Stk. 2.* Banestyrelsen kan udbyde bejlingen af andre overfarter efter trafikministerens bestemmelse. Staten kan yde betaling for driften af overfarterne.«

### § 2

I lov nr. 230 af 4. april 1995 om styrelsen af DSB m.v. foretages følgende ændring:

#### 1. I § 3 indsættes som *stk. 3-5*:

»*Stk. 3.* De tjenestemænd, som er ansat i DSB, og som på frivillig basis udlånes til Scandlines A/S efter etableringen af Scandlines AG, deltager på lige fod med medarbejdere i Scandlines A/S ved valg af medarbejderrepræsentanter til Scandlines A/S's bestyrelse og er på tilsvarende

måde valgbare til denne, jf. aktieselskabslovens bestemmelser herom.

*Stk. 4.* Udlånte tjenestemænd, som vælger at lade sig ansætte på særlige vilkår i Scandlines A/S eller i et af selskabet ejet datterselskab, samt de af Scandlines A/S's medarbejdere, der som følge af organisationsændringer bliver ansat i et af selskabet ejet datterselskab, er valgbare til de respektive bestyrelser, uanset at de ikke opfylder aktieselskabslovgivningens krav om ansættelse i vedkommende selskab i de sidste 12 måneder før, valget finder sted.

*Stk. 5.* De af Scandlines A/S's medarbejdere, der som følge af organisationsændringer bliver udlånt til et af selskabet ejet datterselskab, har valget og er valgbare til vedkommende selskabs bestyrelse. Det samme gælder udlånte tjenestemænd fra DSB, som lader sig udlåne til et af Scandlines A/S ejet datterselskab.«

### § 3

Lov nr. 231 af 4. april 1995 om DSB Rederi A/S ophæves.

### § 4

Tidspunktet for lovens ikrafttræden fastsættes af trafikministeren.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### A. Baggrunden for lovforslaget

Lovforslaget er en genfremsættelse af lovforslag nr. L 156, som blev fremsat den 18. december 1997 af trafikministeren, og 1. behandlet af Folketinget den 29. januar 1998. Den foretagne høring over dette lovforslag har resulteret i, at der med nærværende lovforslag, foruden en ændring af lov nr. 1230 af 27. december 1996 om Banestyrelsen samt ophævelse af lov nr. 231 af 4. april 1995 om DSB Rederi A/S, tillige foreslås en ændring af lov nr. 230 af 4. april 1995 om styrelsen af DSB m.v.

Forslaget om ændring af lov om styrelsen af DSB m.v. har – ved indsættelse af relevante bestemmelser herom og som nærmere omtalt i det efterfølgende – til formål at skabe så fleksible rammer som muligt for medarbejderne, herunder udlånte tjenestemænd fra DSB, med hensyn til valgbarhed og valgret til bestyrelsen i henholdsvis Scandlines A/S og dettes danske datterselskaber i forbindelse med de organisationsændringer, som forventes foretaget som led i sammenslægningen af Scandlines A/S og Deutsche Fährgesellschaft Ostsee GmbH. Derudover er der foretaget enkelte ændringer af sproglig karakter i lovforslaget.

Baggrunden for lovforslaget er, at der mellem den danske stat ved Trafikministeriet som eneaktionær i Scandlines A/S og Deutsche Bahn AG (herefter DB AG), som eneaktionær i rederiet Deutsche Fährgesellschaft Ostsee GmbH (herefter DFO), er opnået enighed om en sammenlægning af de to rederier til ét selskab, Scandlines AG. Enigheden er udmøntet i en aktionæroverenskomst, som er tiltrådt fra dansk side med forbehold af Folketingets godkendelse af nærværende lovforslag og Folketingets Finansudvalgs godkendelse af de hertil svarende økonomiske dispositioner. Endvidere er der mellem staten og Scandlines A/S blevet indgået en aftale om de pensionsmæssige forhold, jf. nedenfor.

Aftalen om en sammenlægning af Scandlines A/S og DFO har til formål på sigt at sikre arbejdspladser og at styrke mulighederne for en udvikling af selskabet for derved at give det en solid markedsrettet for-

ankring i Østersøen efter etableringen af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund. En sammenlægning vil placere rederiet blandt de større færgerederier i Nordeuropa og generelt forøge virksomhedens konkurrenceevne, så den kan klare sig bedre i en situation med to nye faste forbindelser samt en skærpet konkurrence fra andre rederier. Det kan således antages, at Scandlines A/S og dets medarbejdere vil være bedre stillet fremover ved denne sammenlægning.

En sammenlægning mellem Scandlines A/S og DFO forudsætter en ophævelse af lov om DSB Rederi A/S. Til Finansudvalget er fremsendt et aktstykke af trafikministeren og et aktstykke af finansministeren om henholdsvis de økonomiske og de pensionsmæssige forhold i forbindelse med sammenlægningen. Finansudvalget har tiltrådt de to nævnte aktstykker, jf. i øvrigt nedenfor under pkt. C.

Der sigtes mod, at sammenlægningen kan ske i løbet af 1. halvår 1998 og med regnskabsmæssig virkning fra den 1. januar 1998. Trafikministeren bemyndiges til at fastsætte tidspunktet for lovens ikrafttræden.

Lovforslaget indebærer endvidere, at bestemmelsen i lov om DSB Rederi A/S § 5, stk. 4, bortfalder ved ophævelse af loven. Statens forpligtelse i henhold til denne bestemmelse til at udbyde overfarterne Bøjden-Fynshav og Samsø-Kalundborg indsættes i stedet som en selvstændig paragraf i lov om Banestyrelsen.

Ved ophævelse af lov om DSB Rederi A/S bortfalder tillige bestemmelsen i lovens § 6, stk. 6, hvorefter udlånte tjenestemænd fra DSB til Scandlines A/S ligestilles med selskabets ansatte med hensyn til aktieselskabslovens bestemmelser om medarbejderrepræsentation. Denne bestemmelse videreføres i lov om styrelsen af DSB m.v., idet det foreslås, at der i denne lov endvidere gives hjemmel til, at aktieselskabslovens bestemmelser om medarbejderrepræsentation med hensyn til valgret og valgbarhed (§ 49, jf. § 177) fraviges dels for udlånte tjenestemænd, som vælger at lade sig ansætte i Scandlines A/S eller lader sig ansætte i eller udlåne til et af selskabets danske dattersel-

skaber, dels for medarbejdere, der som følge af organisationsændringer ansættes i eller udlånes til et af Scandlines A/S ejet dansk datterselskab. Formålet hermed er, som nævnt, at skabe så fleksible rammer som muligt for medarbejderne i forbindelse med de organisationsændringer, som foretages som led i sammenlægningen af de to rederier.

### B. De gældende bestemmelser

DSBs rederivirksomhed blev udskilt fra DSB ved lov nr. 231 af 4. april 1995 om DSB Rederi A/S (nu Scandlines A/S). Baggrunden for loven var den rammeaftale, som den daværende regering indgik i november 1994 med Venstre og Det Konservative Folkeparti om DSB for perioden 1995-98. Formålet med loven var at sikre en klar adskillelse mellem DSBs og DSB Rederi A/S' økonomi, således at rederiet kunne konkurrere på lige vilkår med private rederivirksomheder og blive i stand til, om ønskeligt, på forretningsmæssigt grundlag at igangsætte nye aktiviteter. Af afgørende betydning for lovens gennemførelse var den kraftige omstillingsproces, som DSBs rederivirksomhed stod overfor i takt med ibrugtagningen af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund.

Loven fastlagde omfanget og karakteren af statens apportindskud i DSB Rederi A/S og definerede desuden rammerne for de medarbejdere, som på omdannelsesstidspunktet var ansat som tjenestemænd. Hovedprincippet var, at den enkelte tjenestemand inden for en 2-årig periode skulle vælge mellem overenskomstansættelse som selskabstjenestemand eller en fortsat ansættelse som tjenestemand i DSB, men udlånt til DSB Rederi A/S.

Med baggrund i den politiske aftale af 14. maj 1996 om ændring af lov om DSB Rederi A/S blev loven ændret ved lov nr. 1231 af 27. december 1996 for at muliggøre rederiets navneændring til Scandlines A/S og for at overføre statens aktiepost fra DSB til Trafikministeriets departement. I lovforslagets bemærkninger anførtes det, at det var hensigten at søge op til 25 pct. af rederiets aktiekapital afhændet senest i 1998.

### C. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Trafikministeriet har med et aktstykke anmodet Folketingets Finansudvalg om tilslutning til at overdrage statens nuværende aktiebeholdning i Scandlines A/S til Scandlines AG mod overtagelse af 50 pct. af aktierne i det nye selskab og en kontant udlodning på godt 500 mill.kr. Aktstykket til Finansudvalget inde-

holder nærmere oplysninger om vilkårene for overdragelsen af statens aktier. Finansudvalget har tiltrådt dette aktstykke, nr. 117, den 28. januar 1998 med forbehold for Folketingets vedtagelse af det tilhørende lovforslag.

Finansudvalget har tillige tiltrådt et af Finansministeriet særskilt fremsendt aktstykke, nr. 118, den 4. februar 1998, om aftale mellem staten og Scandlines A/S, hvorefter selskabet i henhold til indgået aftale med Finansministeriet fortsat har forpligtelsen til at betale løbende pensionsbidrag og eventuel rådighedsløn m.v. for såvel frivilligt udlånte tjenestemænd som tidligere tjenestemænd, der er overgået til ansættelse i selskabet på særlige vilkår. Aftalen indebærer en aktuarmæssig opgjort indbetaling fra Scandlines A/S til staten af pensionsbidrag og kapitalbeløb ved ledelsesbesluttet afsked i lighed med de aftaler, der blev indgået med GiroBank A/S og Københavns Lufthavne A/S. De pågældende medarbejdere bevarer ret til pension efter tjenestemandspensionsloven og kan fortsætte pensionsoptjeningen efter denne lov.

Til udlånte tjenestemænd udbetaler staten som hidtil lønninger m.v. Scandlines A/S har over for Trafikministeriet bekræftet, at man er forpligtet til at beskæftige de fra DSB udlånte tjenestemænd, jf. § 6, stk. 1, i lov om DSB Rederi A/S samt er forpligtet til at refundere til staten de lønninger m.v., der udbetales til de udlånte tjenestemænd, jf. lov om DSB Rederi A/S, § 6, stk. 4.

Udlånte tjenestemænd fra DSB, som afskediges på grund af arbejdsmangel el. lign., behandles i overensstemmelse med retningslinier, som er fastsat i den mellem Scandlines A/S og staten v/Finansministeriet førortalt indgåede aftale (pkt. 3.4), jf. Finansministeriets aktstykke nr. 118. Aftalen var vedlagt som bilag til aktstykket.

Vedrørende de personalemæssige forhold i øvrigt, herunder tjenestemændenes situation, henvises til bemærkningerne til § 3, pkt. 2.

Forslaget har i øvrigt ingen administrative konsekvenser.

### D. Forholdet til EU-retten

Sammenlægningen af to rederier til et stort, nyt rederi med en betydelig konkurrencemæssig indflydelse på markedet indebærer, at der i medfør af Rådets forordning om kontrol med fusioner og virksomhedsoverdragelser skal ske notifikation til EU-Kommissionen af aktionæroverenskomsten mellem den danske stat og DB AG. EU-Kommissionen har ved brev af 29. januar 1998 meddelt, at Kommissionen har beslut-

tet ikke at ville modsætte sig den notificerede sammenlægning og at erklære denne forenelig med fællesmarkedet og EØS-aftalen. Beslutningen er taget i medfør af artikel 6(1)(b) i Rådets forordning nr. 4064/89.

### *E. Høring*

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

### *F. Miljømæssige konsekvenser*

Lovforslagets vedtagelse har ingen miljømæssige virkninger.

### *G. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

#### *Økonomiske konsekvenser:*

Sammenlægningen af Scandlines A/S og DFO indebærer muligheder for øget effektivitet med det formål på sigt at sikre arbejdspladser i et marked, hvor den kommende Storebæltsforbindelse og muligvis nye færgeoperatører vil påføre selskabet øget konkurrence.

#### *Administrative konsekvenser:*

Forslaget har ingen administrative konsekvenser.

#### *Bemærkninger til de enkelte bestemmelser*

##### *Til § 1*

Som konsekvens af ophævelsen af lov om DSB Rederi A/S bortfalder bestemmelsen i lovens § 5, stk. 4, som vedrører statens forpligtelser i forhold til de 2 samfundsbegrundede overfarter Samsø-Kalundborg og Bøjden-Fynshav.

Ved ændring af lov om DSB Rederi A/S i 1996 (lov nr. 1231 af 27. december 1996), bortfaldt rederiets forpligtelse til at drive overfarterne Kalundborg-Samsø og Bøjden-Fynshav. Ruterne blev efterfølgende udbudt i EU-licitation, hvoraf DSB Rederi A/S, nu Scandlines A/S, vandt licitationen på den ene af ruterne, nemlig Bøjden-Fynshav.

Det er fortsat hensigten, at de pågældende ruter skal

drives som samfundsbegrundede ruter. For at opretholde denne forpligtelse, også efter ophævelse af lov om DSB Rederi A/S, foreslås bestemmelsen derfor indsat i lov nr. 1230 af 27. december 1996 om Banestyrelsen m.v.

Baggrunden for forslaget om at overføre § 5, stk. 4, netop til lov om Banestyrelsen er, at det af aktstykke nr. 321 af 9. september 1997 til lov om Banestyrelsen m.v. fremgår, at ansvaret for de samfundsbegrundede overfarter overføres fra DSB til Banestyrelsen.

##### *Til stk. 2*

Ved bestemmelsen sikres, at Banestyrelsen, dersom trafikministeren finder samfundsmæssigt behov herfor, kan udbyde andre færgeoverfarter som samfundsbegrundede overfarter under iagttagelse af gældende udbudsregler og efter forelæggelse for de bevillende myndigheder.

##### *Til § 2*

Som konsekvens af ophævelsen af lov om DSB Rederi A/S bortfalder endvidere bestemmelsen i lovens § 6, stk. 6, om, at de tjenestemænd, som er ansat i DSB, men som er udlånt til Scandlines A/S, ligestilles med selskabets ansatte medarbejdere med hensyn til aktieselskabslovens bestemmelser om medarbejderrepræsentation.

De udlånte tjenestemænd fra DSB til Scandlines A/S vil ved ophævelse af lov om DSB Rederi A/S ikke længere være forpligtet til at gøre tjeneste i Scandlines A/S, men de vil, efter behov, kunne fortsætte som frivilligt udlånte tjenestemænd.

Udlånte tjenestemænd, som Scandlines A/S tilbyder at fortsætte i rederiet, og som accepterer tilbuddet, vil reelt være medarbejdere i selskabet, der også i alle praktiske henseender, bortset fra det formelle ansættelsesforhold, er de pågældendes arbejdsgiver. Under hensyntagen hertil synes det rimeligt fortsat at give dem indflydelse på ledelsen af deres arbejdsplads på lige fod med de medarbejdere, som er ansat i selskabet.

Eftersom de pågældende medarbejdere er udlånt fra DSB foreslås indsat en bestemmelse i lov nr. 230 af 4. april 1995 om styrelsen af DSB m.v. om, at udlånte tjenestemænd til Scandlines A/S på lige fod med selskabets ansatte har ret til at vælge medarbejderrepræsentanter til selskabets bestyrelse og er valgbare til denne. Der er tale om en videreførsel af den nugældende bestemmelse i lov om DSB Rederi A/S, § 6, stk. 6.

Hvad angår udlånte tjenestemænd fra DSB, der lader sig ansætte i Scandlines A/S, foreslås det, at disse medarbejdere straks er valgbar til Scandlines A/S's bestyrelse, uanset at aktieselskabslovgivningens krav om ansættelse i selskabet i de sidste 12 måneder før valget finder sted, ikke er opfyldt.

I tilknytning til sammenlægningen mellem Scandlines A/S og DFO forventes det, at aktiviteterne vedrørende Scandlines A/S's ørutenet vil blive samlet i det af selskabet ejede datterselskab Sydfyenske Dampskibsselskab A/S (herefter SFDS). En række medarbejdere overgår i den forbindelse fra ansættelse i Scandlines A/S til ansættelse i SFDS eller udlånes fra Scandlines A/S til dette selskab. Det kan endvidere komme på tale, at udlånte tjenestemænd fra DSB frivilligt overføres til ansættelse i datterselskaber som f.eks. SFDS eller udlånes dertil. Med henblik på at give medarbejderne, uanset hvor i Scandlines A/S, de er beskæftigede, indflydelse på ledelsen af deres arbejdsplads, foreslås det, at medarbejdere, herunder udlånte tjenestemænd, der ansættes i SFDS eller et andet af Scandlines A/S's datterselskaber, straks er valgbar til vedkommende selskabs bestyrelse, uanset at de ikke opfylder aktieselskabslovgivningens krav om ansættelse i selskabet i 12 måneder, før valget finder sted. Tillige foreslås det, at medarbejdere, herunder udlånte tjenestemænd fra DSB, som udlånes fra Scandlines A/S til SFDS eller et andet af Scandlines A/S's datterselskaber, har valgret og er valgbar til vedkommende selskabs bestyrelse, uanset at de pågældende medarbejdere ikke er ansatte i vedkommende selskab.

### Til § 3

#### 1. Selskabets etablering

Ved sammenlægningen af Scandlines A/S og DFO opnår Trafikministeriet og Deutsche Bahn AG hver 50 pct. af ejerindflydelsen. Det nye rederis navn vil være Scandlines AG.

Det nye rederi etableres ved, at Trafikministeriet og DB AG indskyder deres aktier i de to nuværende rederier i det nye rederi, Scandlines AG, hvis aktiekapital herefter tilfalder de to ejere med halvdelen til hver.

Der vil ske en kontant udlodning til den danske stat, som ved sammenlægningen får udbetalt godt 500 mill.kr., medens den tyske ejer, DB AG, får knap 800 mill.kr. Beløbene afspejler, at det tyske rederi har en større egenkapital end det danske.

Den danske stat og DB AG bliver berettiget til udlodningen, når aktierne i de nuværende selskaber overdrages til det nye selskab.

De to nuværende rederier vil blive videreført som datterselskaber med egne direktioner og bestyrelser med sædvanlig medarbejderrepræsentation, men rederiet vil i overordnet ledelsesmæssig forstand, med 1998 som overgangsår, blive ledet og drevet som ét selskab. Medarbejderne vil forblive ansat i de to datterselskaber, ligesom indtjeningen i skattemæssig henseende finder sted i disse. Det nye selskab, Scandlines AG, skal have hovedkontor i Rostock.

Selv om det nye rederis hovedkontor vil blive placeret i Rostock, er der mellem Scandlines A/S og DFO ingen aktuelle planer om rent geografisk at flytte driftsenheder fra de eksisterende lokaliseringer.

Aktiviteten i det nye rederi vil blive koncentreret omkring en række driftscentre, der allerede eksisterer i dag. I Danmark drejer det sig om Rødby, Spodsbjerg og Helsingør. Det forventes, at aktiviteterne vedrørende selskabets danske ørutenet som hidtil vil være forankret i Scandlines A/S's datterselskab, Sydfyenske Dampskibsselskab A/S.

Der er åbnet mulighed for, at det nye selskab, Scandlines AG, efter forhandling kan opnå mulighed for at inddrage det svenske selskab SweFerry AB i sammenlægningen, enten ved at ejerne indskyder SweFerry AB i Scandlines AG, eller ved at Scandlines AG køber virksomheden af ejeren, de svenske jernbaner, SJ.

Dersom SweFerry AB ikke erhverves ved købet inden udgangen af 1998, indeholder aktionæroverenskomsten en bestemmelse om, at der i 1999 kan blive udloddet yderligere et beløb til ejerne, d.v.s. den danske stat v/Trafikministeriet og DB AG. Beløbet forventes at blive knap 300 mill.kr. til hver.

Aktionæroverenskomsten indeholder endvidere en hensigtserklæring om at søge det nye selskab børsnoteret inden for 3-5 år fra overenskomstens indgåelse. Et eventuelt aktiesalg til den tid vil skulle forelægges Folketingets Finansudvalg til godkendelse.

Bestyrelsen i det nye selskab vil bestå af 6 medlemmer. Ejerne udpeger hver 2 medlemmer, og medarbejderne udpeger ligeledes 2 medlemmer, et fra medarbejdergrupperne i hver af de to datterselskaber. Danmark besætter næstformandsposten i bestyrelsen. I direktionen, som ved etableringen består af højst 4 medlemmer, får Danmark 2 pladser.

#### 2. Personaleforhold

Sammenlægningen vil ikke have nogen selvstæn-

dig betydning for antallet af medarbejdere på skibene. Hensigten er, at bemanningen af skibene på ruterne mellem Danmark og Tyskland skal være ligelig fra begge lande, mens de indenlandske overfarter som hovedregel skal bemannes med medarbejdere fra det pågældende land. Det administrative personale må samlet set forventes reduceret. Nogle få overtallige ledere fra de nuværende rederier vil få aftrædelsesvilkår som i tilsvarende selskaber.

Hvad de ansættelsesretlige forhold angår, sker der ikke ændringer i de nuværende medarbejders rettigheder og forpligtelser ved overdragelsen af aktierne i Scandlines A/S til det nye selskab, Scandlines AG. Konstruktionen indebærer dog en ændring set i forhold til de tjenestemandsansatte medarbejdere, idet Scandlines A/S overgår fra at være 100 pct. ejet af den danske stat til at være ejet af et nyt selskab, hvori den danske stat ejer 50 pct. af aktierne. Konstruktionen indebærer endvidere, at aktionærerne efter 1 år har mulighed for sælge deres aktier til tredjemand, idet dog køber vil være forpligtet til at indtræde i aktionær-overenskomsten. På denne baggrund må det antages, at der ikke vil være mulighed for at forpligte tjenestemændene til at gøre tjeneste i selskabet. De pågældende medarbejdere vil dog fortsat kunne være udlånt til selskabet på frivillig basis.

Som nævnt i Finansministeriets aktstykke nr. 118, var der 844 udlånte tjenestemænd i Scandlines A/S pr. 1. januar 1998. Efter indstillingen af bilfærgerne på Storebælt medio 1998 forventes antallet af udlånte tjenestemænd at være reduceret til ca. 200, hvis ansættelse i Scandlines A/S herefter vil være frivillig.

Forud for sammenlægningen har Scandlines A/S ved henvendelse til medarbejderne dannet sig et overblik over, hvor mange der ønsker at fortsætte i selska-

bet på frivillig basis. Selskabet vil indtræde i allerede eksisterende rettigheder og forpligtelser for disse medarbejdere.

De tjenestemænd, der ikke ønsker sig frivilligt udlånt til selskabet, vil kunne kræve sig afskediget med rådighedsløn, hvis der ikke kan tilbydes dem anden passende stilling i staten.

### 3. Esbjerg-Fanø overfarten.

Med virkning fra 1. januar 1996 overtog DSB Rederi A/S driften af overfarten på ruten Esbjerg-Fanø. Baggrunden herfor var en forventning om, at ruten driftsøkonomisk kunne hvile i sig selv, og at behovet for statslig støtte derfor ikke længere var til stede. Ruten drives i dag af Scandlines A/S som en kommerciel rute.

Det fremgår imidlertid af lovbemærkningerne til § 5, stk. 5, i lov om DSB Rederi A/S, at vilkårene for driften fastsættes under hensyntagen til de lokale interesser. For at fastholde det lokale samarbejde, er det hensigten at indgå en aftale direkte mellem staten og Scandlines A/S med henblik på at sikre, at det lokale samarbejde videreføres uændret.

### Til § 4

Trafikministeren bemyndiges til at fastsætte tidspunktet for lovens ikrafttræden, idet det forventes, at loven kan træde i kraft pr. 15. juni 1998. Forinden denne dato skal det tilsikres, at alle praktiske forhold vedrørende sammenlægningen er endeligt afklaret, herunder med hensyn til indgåelse af kreditaftale på det internationale kreditmarked bl.a. til finansiering af den i bemærkningerne til § 3, pkt. 1, omtalte udlodning til ejerne.

## Skriftlig fremsættelse (26. marts 1998)

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Hermed tillader jeg mig for det høje Ting at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af lov om Banestyrelsen og lov om styrelsen af DSB m.v. samt om ophævelse af lov om DSB Rederi A/S.*

(Lovforslag nr. L 29).

Dette lovforslag er en genfremsættelse af lovforslag nr. L 156 af 18. december 1997, idet den foretagne høring over dette lovforslag har resulteret i, at der med nærværende lovforslag - foruden den i L 156 foreslåede ændring af lov nr. 1230 af 27. december 1996 om Banestyrelsen samt ophævelse af lov nr. 231 af 4. april 1995 om DSB Rederi A/S - tillige foreslås en ændring af lov nr. 230 af 4. april 1995 om styrelsen af DSB m.v.

Forslaget om ændring af lov om styrelsen af DSB m.v. har - ved indsættelse af relevante bestemmelser herom og som nærmere omtalt nedenfor - til formål at skabe så fleksible rammer som muligt for medarbejderne, herunder udlånte tjenestemænd fra DSB, med hensyn til valgbarhed og valgret til bestyrelsen i henholdsvis Scandlines A/S og dettes danske datterselskaber i forbindelse med de organisationsændringer, som forventes foretaget som led i sammenlægningen af Scandlines A/S og Deutsche Fährgesellschaft Ostsee GmbH (DFO).

Derudover er der i den nu foreliggende udgave af lovforslaget foretaget enkelte ændringer af sproglig karakter.

Lovforslaget har først og fremmest til formål, gennem en ophævelse af lov om DSB Rederi A/S at muliggøre en sammenlægning af det af staten ejede rederi Scandlines A/S og rederiet DFO GmbH, som ejes af de tyske jernbaner, Deutsche Bahn AG.

Desuden skal lovforslaget muliggøre en overførsel af en bestemmelse i lov om DSB Rederi

A/S til lov om Banestyrelsen. Ifølge den pågældende bestemmelse har staten forpligtelse til udbud af 2 samfundsbegrundede ruter (Kalundborg-Samsø og Bøjden-Fynshav). Forslaget indebærer tillige, at Banestyrelsen, efter trafikministerens bestemmelse, kan udbyde andre ruter, såfremt der måtte opstå samfundsmæssigt behov herfor.

Endelig skal lovforslaget muliggøre, at tjenestemænd, der er udlånte fra DSB til Scandlines A/S, og som fortsætter i rederiet som udlånte tjenestemænd, bevarer retten til - på lige fod med selskabets ansatte - at deltage i valg af medarbejderrepræsentanter til Scandlines A/S's bestyrelse og til at være valgbar til denne. Eftersom de pågældende er udlånte tjenestemænd fra DSB, foreslås en bestemmelse herom indsat i lov om styrelsen af DSB m.v. Bestemmelsen svarer til den nugældende bestemmelse i lov om DSB Rederi A/S, § 6, stk. 6.

Tillige foreslås der indsat bestemmelser i lov om styrelsen af DSB m.v., der skal sikre medarbejderne indflydelse på ledelsen af deres arbejdsplads, uanset hvor i Scandlines A/S, de er beskæftigede. Medarbejdere, herunder udlånte tjenestemænd, der ansættes i Scandlines A/S eller i et af selskabets danske datterselskaber, er straks valgbar til vedkommende selskabs bestyrelse, uanset at de ikke opfylder aktieselskabslovgivningens krav om ansættelse i 12 måneder før, valget finder sted. Tillige foreslås det, at medarbejdere, herunder udlånte tjenestemænd fra DSB, som udlånes til et af Scandlines A/S's danske datterselskaber, har valgret og er valgbar til vedkommende selskabs bestyrelse, uanset at de pågældende medarbejdere ikke er ansatte i vedkommende selskab.

Formålet hermed er, som nævnt, at skabe så fleksible rammer som muligt for medarbejderne i forbindelse med de organisationsændringer, som foretages i Danmark som led i sammenlæg-

F. t. l. vedr. Banestyrelsen m.v.

ningen af de to rederier. Det forventes således, at aktiviteterne vedrørende Scandlines A/S's øruten vil blive samlet i det af selskabet ejede datterselskab, Sydfyenske Dampskibsselskab A/S.

I øvrigt kan jeg kort resumere baggrunden for sammenlægningen af de to rederier, Scandlines A/S og DFO:

Sammenlægningen vil føre til etablering af et nyt stort rederi, Scandlines AG, som er ejet med halvdelen hver af den danske stat v/Trafikministeriet og Deutsche Bahn AG.

Scandlines AG bliver organiseret som et fælles tysk holdingselskab med en række datterselskaber under sig, herunder de nuværende rederier Scandlines A/S og DFO GmbH. Det nye selskab bliver dannet ved, at aktierne i de to rederier overføres til det nye holdingselskab, men Scandlines A/S og DFO vil fortsat være registreret i Danmark henholdsvis i Tyskland med egne bestyrelser og direktioner. Medarbejderne forbliver ansatte i de to datterselskaber.

Det nye rederi vil være under ledelse af en bestyrelse, bestående af 6 medlemmer: ejerne udpeger hver 2 medlemmer, i alt 4, og medarbejderne 2 medlemmer. Det nye selskab skal have hovedkontor i Rostock.

En sammenlægning af Scandlines A/S og DFO forventes at indebære betydelige fordele for de to rederier, idet sammenlægningen vil give mulighed for opnåelse af driftsmæssige fordele i kraft af fælles markedsføring og fælles billetsystemer samt omkostningsbesparelser, bl.a. gennem fælles indkøbspolitik.

Hermed er det vurderingen, at Scandlines og dets medarbejdere vil være bedre stillet på sigt, end hvis Scandlines A/S havde fortsat alene.

Endelig skal jeg nævne, at forslaget om en sammenlægning af de to rederier har været drøftet med partierne bag den politiske aftale af 14. maj 1996 om ændring af lov om DSB Rederi A/S. Foruden regeringspartierne drejer det sig om CD, Venstre og Det Konservative Folkeparti. Også SF har været inddraget i drøftelserne.

Jeg henviser desuden til de to aktstykker, som er fremsendt til Finansudvalget: et om de økonomiske virkninger for staten af sammenlægningen og et aktstykke - fra finansministeren - om Scandlines A/S's forpligtelse til indbetaling til staten af pensionsbidrag for tjenestemænd, som frivilligt er udlånt til selskabet, og for tidligere tjenestemænd, som er overgået til ansættelse i selskabet på særlige vilkår.

Finansudvalget har tiltrådt de to aktstykker henholdsvis den 28. januar 1998 (aktstykke nr. 117 om de økonomiske virkninger for staten) og den 4. februar 1998 (aktstykke nr. 118 om aftale mellem Scandlines A/S og Finansministeriet om indbetaling af pensionsbidrag).

Endvidere kan jeg oplyse, at den indgåede aktionæroverenskomst mellem den danske stat og Deutsche Bahn AG, som danner grundlag for sammenlægningen af de to rederier, har været notificeret for EU-Kommissionen. EU-Kommissionen har ved brev af den 29. januar 1998 godkendt sammenlægningen.

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