

UDKAST

Forslag

til

Lov om ændring af lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S

(ændret fremgangsmåde ved anskaffelse af rullende materiel, generel garantistillelse, bestyrelsessammensætning, konsekvensændringer som følge af selskabsloven m.v.)

§ 1

I lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S, jf. lovbekendtgørelse nr. 1184 af 12. oktober 2010, foretages følgende ændringer:

1. Lovens *titel* affattes således:

»Lov om DSB«

2. Overalt i loven ændres »Trafikministeren« til: »Transportministeren« og »trafikministeren« til: »transportministeren«

3. Overalt i loven ændres »lov om jernbanevirksomhed m.v.« til: »lov om jernbane«

4. Overskriften for § 1 affattes således:

»Formål, ledelse m.v.«

5. § 1 affattes således:

»DSB er en selvstændig offentlig virksomhed.«

6. I § 2 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. DSB skal endvidere sikre, at der drives S-togstrafik i hovedstadsområdet på grundlag af en kontrakt med transportministeren om passagertrafik udført som offentlig service, jf. lov om jernbane.«

Stk. 2-3 bliver herefter stk. 3-4.

7. I § 3 ophæves *stk. 1 og 4.*

Stk. 2 bliver herefter stk. 1.

8. I § 3 ophæves *stk. 3.*

9. § 4, stk. 1-2, affattes således:

»DSB ledes af en bestyrelse. Transportministeren vælger på et virksomhedsmøde, jf. § 5, stk. 3, for en periode på op til 2 år 5-8 medlemmer til bestyrelsen, herunder formand og næstformand. Genvalg kan ske. Transportministeren kan til enhver tid på et virksomhedsmøde afsætte de af ministeren valgte medlemmer.

Stk. 2. Medarbejderne vælger repræsentanter til bestyrelsen. Reglerne i selskabsloven om valg af medarbejderrepræsentanter og suppleanter for disse, herunder regler om koncernrepræsentation og valgbarhed, finder tilsvarende anvendelse.«

10. § 5, stk. 1-2, affattes således:

»Transportministeren udøver i forhold til DSB de beføjelser, der efter selskabsloven og årsregnskabsloven tilkommer generalforsamlingen i et aktieselskab, idet ministeren herved sidestilles med en eneaktionær.

Stk. 2. Transportministeren fastsætter vedtægter for DSB.«

11. § 6 affattes således:

»Selskabsloven, herunder de bestemmelser der gælder for statslige aktieselskaber, finder med de fornødne tilpasninger anvendelse for DSB med de ændringer, der følger af denne lov.«

12. I overskriften før § 7 udgår »Kapitel 2 DSB S-tog A/S«

13. §§ 7- 9 og § 10, stk. 1, ophæves.

14. § 10, stk. 2, der bliver § 15 a, affattes således:

»De tjenestemænd, der udlånes fra DSB til DSB S-tog A/S, jf. § 15, stk. 1, deltager på lige fod med selskabets medarbejdere ved valg af medarbejderrepræsentanter til selskabets øverste ledelsesorgan og er på tilsvarende måde valgbar til dette. Tilsvarende kan de udlånte tjenestemænd deltage i valg af koncernrepræsentanter til bestyrelsen i DSB.«

15. Overskriften før § 11 affattes således:

»*Regnskabs- og revisionsmæssige forhold, investeringsbeslutninger, optagelse af lån og forsikring*«

16. § 11 affattes således:

»§ 11. De for aktieselskaber gældende regler i årsregnskabsloven, herunder de bestemmelser, der gælder for statslige aktieselskaber, finder anvendelse for DSB med de ændringer, der følger af denne lov.

Stk. 2. DSB's årsrapport revideres efter årsregnskabslovens regler af en statsautoriseret revisor og af rigsrevisor. Den statsautoriserede revisor vælges af transportministeren på virksomhedsmødet efter indstilling fra bestyrelsen, og valget gælder for et år ad gangen. Genvalg kan ske.

Stk. 3. Rigsrevisor reviderer endvidere DSB's regnskaber efter reglerne i lov om revisionen af statens regnskaber m.m.

Stk. 4. Den reviderede årsrapport forelægges til godkendelse på virksomhedsmødet.«

17. § 12, stk. 1-4 affattes således:

»§ 12. DSB kan optage lån, herunder driftskreditter, med sikkerhed i egen formue.

Stk. 2. Investeringer, som ønskes foretaget af DSB eller datterselskaber heraf, og som overstiger en beløbsmæssig grænse på 100 mio. kr., skal forelægges Folketingets Finansudvalg til godkendelse. Den beløbsmæssige grænse på 100 mio. kr. reguleres årligt fra og med 1999 med udviklingen i nettoprisindekset. Beløbsgrænsen kan ændres efter forelæggelse for Folketingets Finansudvalg.

Stk. 3. For investeringer i rullende materiel, omfattet af stk. 2, fører transportministeren et særskilt tilsyn og skal godkende DSB's beslutninger om udbudsmateriale og om indgåelse af kontrakt.

Stk. 4. DSB fremsender virksomhedens investerings- og finansieringsplan til transportministeren én gang årligt. I tilfælde af, at der efterfølgende sker væsentlige afvigelser i investerings- og finansieringsplanen, orienteres transportministeren herom.«

18. § 12, stk. 5 affattes således:

»§ 12, stk. 5. Transportministeren kan på statens vegne efter godkendelse af Folketingets Finansudvalg garantere for DSB's og datterselskabers forpligtelser.«

19. § 15 affattes således:

»§ 15. De tjenestemænd i DSB, der ved etableringen af DSB S-tog A/S gør tjeneste i DSB's S-togsdivision, er forpligtet til at gøre tjeneste i DSB S-tog A/S med bevarelse af deres ansættelsesforhold i DSB, ligesom DSB S-tog A/S i forhold til DSB er forpligtet til at beskæftige dem.

Stk. 2. Til tjenestemændene, jf. stk. 1, udbetaler DSB løn m.v. og indbetaler pensionsbidrag m.v. til staten, jf. § 14, stk. 4.

Stk. 3. DSB S-tog A/S refunderer fra overtagelsen af S-togsdriften DSB de lønninger, pensionsbidrag m.v., som DSB betaler i henhold til stk. 2.

Stk. 4. Til tjenestemænd, som overgår til ansættelse i DSB S-tog A/S med ret til tjenestemandspension, afholder staten udgifter til pension, mod at selskabet betaler de af finansministeren fastsatte bidrag m.v. til dækning af statens pensionsudgifter.

Stk. 5. Bestemmelserne i stk. 1-4 finder tilsvarende anvendelse for tjenestemænd, der gør tjeneste i øvrige dele af DSB, som måtte blive omdannet til aktie- eller anpartsselskab.«

20. Efter den ændring der foreslås i § 1 nr. 14 indsættes:

»§ 15 b. DSB S-tog A/S kan opløses uden likvidation ved overdragelse af DSB S-tog A/S' aktiver og forpligtelser som helhed til DSB.

Stk. 2. Hvis DSB S-tog A/S opløses jf. stk. 1 vil tjenestemændene, som er nævnt i § 15, stk. 1, være forpligtede til at gøre tjeneste i DSB, ligesom DSB vil være forpligtet til at beskæftige dem.«

21. I overskriften før § 20 udgår »og straf«

22. §§ 21 og 22 ophæves.

23. § 25 ophæves.

24. §§ 26 a-26 b ophæves.

- Stk. 1.* Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende, jf. dog stk. 2-3.
- Stk. 2.* Tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 8 fastsættes af transportministeren.
- Stk. 3.* Tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 18 fastsættes af transportministeren.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning, formål og baggrund.....	5
2.1. DSB etablering og tinglysning af rettigheder.....	6
2.2. DSB – antal bestyrelsesmedlemmer	7
2.3. DSB S-tog A/S	8
2.4. Selskabsloven.....	9
2.5. Regnskabsreglement.....	10
2.6. Investeringsbeslutninger herunder ændret fremgangsmåde ved anskaffelse af rullende materiel og optagelse af lån.....	11
2.7. Eventuelt tilbud til tjenestemænd om overgang til ansættelse på særlige vilkår.....	12
2.8. DSB og DSB S-tog A/S – frist i 1999 for første valg af medarbejderrepræsentanter	13
3. Økonomiske konsekvenser for det offentlige.....	13
4. Administrative konsekvenser for det offentlige.....	14
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	14
6. De administrative konsekvenser for borgere.....	14
7. De miljømæssige konsekvenser.....	14
8. Forholdet til EU-retten.....	14
9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.	14
10. Sammenfattende skema.....	15

1. Indledning, formål og baggrund

Formålet med lovforslaget er at ændre lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S på en række punkter.

Lovforslaget går for det første ud på, at gennemføre en ændring af fremgangsmåden ved anskaffelse af rullende materiel. Det foreslås, at transportministeren i den forbindelse fører et særskilt tilsyn, og at ministeren godkender væsentlige beslutninger. Til brug for ministerens stillingtagen indhenter ministeren en eksternt kvalitetsvurdering af virksomhedens beslutninger vedrørende udbudsmateriale og indgåelse af kontrakt.

Lovforslaget går for det andet ud på at forenkle procedurerne for godkendelse af investeringer, herunder af finansieringen. Der er i dag et unødigt kompliceret regelsæt, som ikke nødvendigvis bidrager til at sikre det nødvendige samlede overblik over virksomhedens investeringer – og finansieringsplaner. Procedurerne foreslås også ændret af den grund og skal tillige ses i lyset af, at DSB er etableret med en bestyrelse med et selvstændigt ansvar, og at det bl.a. er bestyrelsens ansvar løbende at påse, at virksomhedens kapitalgrundlag, herunder at den likviditetsmæssige situation er forsvarlig set i forhold til virksomhedens drift.

Lovforslaget lovfæster endvidere en mulighed for at udvide statsgaranti til DSB. Efter den nuværende lovgivning kan transportministeren efter godkendelse af Folketingets Finansudvalg garantere for forpligtelser, som DSB og datterselskaber har af har over for leverandører og långivere i forbindelse med investeringer. Denne mulighed foreslås udvidet, således at anvendelsen af statsgarantien ikke længere begrænses til at angå investeringer. Ifølge lovforslaget har transportministeren efter godkendelse i Folketingets Finansudvalg mulighed for mere generelt at stille garanti.

Endvidere foreslås det, at gøre den fremtidige sammensætning af bestyrelsen for DSB mere fleksibel ved, at der fastsættes et minimums – og et maksimumsantal for antal bestyrelsesmedlemmer valgt på virksomhedsmødet. Den nuværende ordning med et bestemt antal bestyrelsesmedlemmer, som er fastsat ved lov, vurderes upraktisk. Antallet af medarbejderrepræsentanter i bestyrelsen er ligeledes fastsat ved lov med et bestemt antal. Det foreslås, at antallet af medarbejderrepræsentanter følger reglerne for selskabsrepræsentation i selskabsloven, dvs. med halvdelen af det antal, der vælges på virksomhedsmødet (af ejeren, ved transportministeren). Det betyder, at antallet af medarbejderrepræsentanter øges, såfremt antallet af bestyrelsesmedlemmer valgt på virksomhedsmødet øges.

Ydermere foreslås det, at kapitlet vedrørende DSB S-tog A/S, bortset fra stykket om udlånte tjenestemænd, ophæves. De stiftelsesbestemmelser, som kapitlet indeholder, ophæves, da virksomheden *er* etableret, og bestemmelserne derfor ikke længere er aktuelle. Det foreslås, at aktiver og forpligtelser som helhed fra DSB S-tog A/S kan overdrages til DSB, hvilket vil give DSB's ledelse en større fleksibilitet i relation til at indrette koncernens struktur. Andre bestemmelser, der alene vedrører stiftelsen af DSB, ophæves ligeledes.

Endelig foreslås det, at henvisningerne til aktieselskabsloven ændres. Aktieselskabsloven er ophævet og erstattet af en ny lov, lov nr. 40 af 12. juni 2009 om aktie- og anpartsselskaber (selskabsloven) med senere ændring. Der er således foreslået en række konsekvensændringer i lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S. Dertil kommer en række ændringer, der er nødvendiggjort af udviklingen siden DSB's etablering som en selvstændig offentlig virksomhed (SOV) i 1999.

For at lette anvendelsen af lov om DSB foreslås det således, at selskabsloven med de fornødne tilpasninger finder anvendelse på DSB med de ændringer, der følger af lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S.

2. Lovforslagets enkelte elementer

2.1. DSB etablering og tinglysning af rettigheder

2.1.1. Gældende ret

Det er i loven bestemt, at DSB overtager den af statsvirksomheden DSB hidtil drevne virksomhed med tilhørende aktiver og passiver og indtræder i samtlige rettigheder og forpligtelser i forbindelse hermed. Transportministeren kan som led i etableringen af den selvstændige offentlige virksomhed bestemme, at visse rettigheder og forpligtelser forbliver hos staten.

Endvidere er det bestemt, at tinglysning og anden registrering af DSB's rettigheder efter § 3, stk. 1 kan ske på grundlag af loven. Bestemmelsen indebærer, at det ikke vil være nødvendigt at oprette dokumenter med henblik på tinglysning og anden registrering således, som det almindeligvis er tilfældet.

2.1.2. Lovforslagets udformning

Den selvstændige offentlige virksomhed DSB er for længst etableret (1999). Der er derfor ikke længere behov for overgangsbestemmelsen, hvorefter DSB overtager den af statsvirksomheden DSB hidtil drevne virksomhed med tilhørende aktiver og passiver og indtræder i samtlige rettigheder og forpligtelser i forbindelse hermed. Der er heller ikke længere behov for overgangsbestemmelsen, hvorefter transportministeren som led i etableringen af den selvstændige offentlige virksomhed kan bestemme, at visse rettigheder og forpligtelser forbliver hos staten.

Det foreslås derfor, at nugældende § 3, stk. 1 udgår.

I forbindelse med etableringen af DSB blev der indskrevet en hjemmel i loven, hvorefter tinglysning og anden registrering kunne ske på grundlag af loven. Etableringen er jf. ovenfor sket med deraf følgende tinglysning og registrering, hvorfor også denne bestemmelse vurderes at have udspillet sin rolle. Imidlertid foreslås det, at der gives DSB mulighed for at kontrollere, at alle forhold er på plads, inden denne hjemmel ophæves. Det foreslås derfor, at tidspunktet for ikrafttræden af denne ophævelse fastsættes af transportministeren. Fremtidige tinglysninger og registreringer vil ske efter de almindelige regler herfor.

2.2. DSB – antal bestyrelsesmedlemmer

2.2.1. Gældende ret

Antallet af bestyrelsesmedlemmer inkl. medarbejderrepræsentanter i DSB har siden 1998 ved lov været fastsat til i alt 9 medlemmer: Transportministeren vælger på et virksomhedsmøde 6 medlemmer til bestyrelsen, og medarbejderne vælger 3 medlemmer.

2.2.2. Lovforslagets udformning

For at gøre den fremtidige sammensætning af bestyrelsen for DSB mere fleksibel foreslås det, at der fastsættes et minimums- og et maksimumsantal for antal bestyrelsesmedlemmer valgt på virksomhedsmødet. Det er ikke særligt praktisk med et fast antal, f.eks. hvis der måtte være et ønske om at udvide bestyrelsen med henblik på at tilføre bestyrelsen yderligere kompetencer. Det vil derfor være mere hensigtsmæssigt, at det faste antal erstattes af en ramme for antallet af bestyrelsesmedlemmer ved at angive et minimums - og et maksimumsantal.

Det foreslås således, at transportministeren på virksomhedsmødet kan vælge 5-8 medlemmer til bestyrelsen.

Endvidere foreslås det, at det præciseres, at antallet af medarbejderrepræsentanter følger reglerne for selskabsrepræsentation i selskabsloven. Herved sikres det, at antallet af

medarbejderrepræsentanter øges, såfremt antallet af bestyrelsesmedlemmer valgt på virksomhedsmødet øges.

2.3. DSB S-tog A/S

2.3.1. Gældende ret

Loven indeholder bestemmelser om stiftelsen af DSB S-tog A/S, selskabets formål samt selskabets bestyrelse.

2.3.2. Lovforslagets udformning

Det er nøje blevet overvejet, hvordan man fremadrettet kan opnå en højere grad af normalisering mellem DSB's datterselskaber, herunder DSB S-tog A/S, med henblik på at tydeliggøre DSB koncernledelsens ansvarsforhold.

I overvejelserne er indgået følgende synspunkter:

Hensigten er at tydeliggøre, at DSB ledes af en bestyrelse og en direktion med ansvar for og indflydelse på de samlede aktiviteter i DSB, herunder også i DSB's datterselskaber. Endvidere er det fremdeles et vilkår for DSB, at der fortsat drives S-togs trafik i hovedstadsområdet på grundlag af en kontrakt med transportministeren. Det er desuden et vilkår, at DSB har tjenestemænd, som er udlånt til datterselskabet DSB S-tog A/S.

En samlet afvejning fører til, at det vil være mest hensigtsmæssigt, at de særskilte lovbestemmelser om DSB S-tog A/S' ejerskab, formål og ledelse ophæves og erstattes af en bestemmelse, hvorefter DSB i loven forpligtes til at sikre, at der drives S-togtrafik i hovedstadsområdet på grundlag af en kontrakt med transportministeren om passagertrafik udført som offentlig service, jf. lov om jernbane.

Uagtet denne ændring gælder forpligtelserne i § 15, stk. 1, om udlånte tjenestemænd fortsat, så længe DSB S-tog A/S eksisterer.

Med hensyn til DSB S-tog A/S' ledelse foreslås det at gøre ledelsesstrukturen mere fleksibel ved at give koncernledelsen i DSB mulighed for at udnytte selskabslovens valgmuligheder med hensyn til øverste ledelsesorgan i DSB S-tog A/S, jf. nedenfor. Det foreslås derfor, at ledelsesstrukturen i DSB S-tog A/S og valg af medlemmer til det øverste ledelsesorgan fremover følger de almindelige regler i selskabsloven.

Selskabsloven indeholder to muligheder til øverste ledelsesorgan: Den ene er den kendte ledelsesstruktur med en bestyrelse, der varetager den overordnede ledelse, og hvor bestyrelsen til at forestå den daglige ledelse skal ansætte en direktion. Den anden mulighed er en struktur, hvor selskabet ledes af en direktion, som i aktieselskaber ansættes af et tilsynsråd. Rådet fører tilsyn med direktionen, og et medlem af datterselskabets direktion kan ikke være medlem af tilsynsrådet i modsætning til f.eks. en direktør i moderselskabet, som kan være medlem af datterselskabets tilsynsråd, f.eks. formand. For en nærmere uddybning af ledelsesmodellerne i den nye selskabslov kan der henvises til kapitel 7 i den nye selskabslov og bemærkningerne hertil i lovforslag nr. L 170 af 25. marts 2009.

Det foreslås tillige, at det præciseres, at antallet af medarbejderrepræsentanter følger reglerne for selskabsrepræsentation i selskabsloven. Samtidig foreslås det, at den nuværende bestemmelse i § 10, stk. 2, der bliver til § 15 a, bibeholdes, men ændres som konsekvens af reglerne i selskabsloven.

Endelig foreslås det, at stiftelsesbestemmelsen i loven vedr. DSB S-tog A/S ophæves.

Det foreslås tillige, at DSB S-tog A/S kan opløses uden likvidation ved overdragelse af DSB S-tog A/S' aktiver og forpligtelser som helhed til DSB. De almindelige regler gælder herunder selskabslovens regler. Hvis en sådan overdragelse skulle blive aktuel, vil tjenestemændene være forpligtede til at være beskæftiget i DSB, ligesom DSB vil være forpligtet til at beskæftige dem.

2.4. Selskabsloven

2.4.1. Gældende ret

Det er i loven bestemt, at udvalgte kapitler af aktieselskabsloven gælder for DSB, f.eks. kapitel 9 om selskabets ledelse og kapitel 16 om erstatning m.v., og at de særlige bestemmelser for statslige aktieselskaber finder anvendelse for DSB med de ændringer, der følger af denne lov. Dette indebar bl.a., at datterselskaber af statslige aktieselskaber også var statslige aktieselskaber, og dermed omfattet af de regler, der til enhver tid gælder for statslige aktieselskaber. Det drejer sig om bl.a. åbenhed omkring regnskabsaflæggelse, ejerforhold og generalforsamling.

2.4.2. Lovforslagets udformning

Da aktieselskabsloven er ophævet og erstattet af selskabsloven, er der behov for at tilpasse henvisningerne til selskabsloven. For at lette anvendelsen af lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S er det fundet hensigtsmæssigt at foreslå, at selskabsloven, herunder de særlige bestemmelser for statslige aktieselskaber, finder anvendelse for DSB. Det præciseres samtidig, at anvendelsen skal ske med de fornødne tilpasninger og med de ændringer som følger af lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og DSB S-tog A/S. Der er således i lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S f.eks. fastsat særlige regler om låneoptagelse samt for tjenestemænd.

I lov om DSB fremgår det tillige, at DSB kan etablere datterselskaber. En præcisering af, at selskabslovens regler finder anvendelse for DSB, indebærer bl.a., en tydeliggørelse af, at etablering af et datterselskab ved en spaltning kræver en godkendelse på et virksomhedsmøde (svarende til en generalforsamling). De særlige straffebestemmelser i loven foreslås ophævet, da de som konsekvens af ovennævnte ændringer vurderes som unødvendige. Fremover finder de almindelige straffebestemmelser som f.eks. findes i selskabsloven, årsregnskabsloven eller straffeloven anvendelse. Dette svarer i hovedtræk til den ordning, som gælder for den selvstændige offentlige virksomhed Naviair (Navigation via Air).

Aktieselskaber, der er datterselskaber af statslige aktieselskaber, er efter den nye selskabslov ikke statslige aktieselskaber og er dermed fritaget for at følge reglerne for statslige aktieselskaber, herunder informationsforpligtigelserne, medmindre andet følger af særlovgivningen for det pågældende selskab. Det er således alene de selskaber, som staten direkte ejer aktier i, der

automatisk er underlagt reglerne for statslige aktieselskaber, jf. dog nedenfor om statslige aktieselskabers informationsforpligtigelse.

Da DSB er moderselskab for bl.a. DSB S-tog A/S, skal DSB anlægge en koncernbetragtning i forbindelse med varetagelsen af sine offentliggørelsespligter. Det betyder, at DSB tillige skal informere om forhold fra datterselskaber, hvis disse er relevante for offentlighedens mulighed for at vurdere udviklingen i den samlede koncern. I lyset heraf er det ikke fundet nødvendigt med særlovgivning for DSB S-tog A/S.

For så vidt angår spørgsmålet om regnskabsstandard vil de pågældende datterselskaber som udgangspunkt herefter i stedet blive omfattet af de lempeligere regler i årsregnskabsloven for små virksomheder i regnskabsklasse B og for mellemstore eller store virksomheder i regnskabsklasse C. For DSB S-tog A/S's vedkommende fremgår det af årsrapport 2010, at selskabet har udstedt obligationer, som er noteret på børsen i Luxembourg. Virksomheden er som følge heraf forpligtet til at udarbejde årsrapport efter International Financial Reporting Standards (IFRS).

2.5. Regnskabsreglement

2.5.1. Gældende ret

Det fremgår af lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og DSB S-tog A/S, at transportministeren fastsætter et regnskabsreglement for virksomheden, jf. lov om jernbane § 7, stk. 1. Videre er det fastsat, at ved afgivelse af årsregnskabet skal virksomhedens revisor afgive en erklæring om, hvorvidt det af transportministeren fastsatte regnskabsreglement for virksomheden er overholdt.

I lov om jernbane fremgår det, at transportministeren i et regnskabsreglement kan fastsætte nærmere regler for udarbejdelse af interne virksomhedsregnskaber for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, herunder for hvilke forretningsområder, der skal aflægges særskilt regnskab.

2.5.2. Lovforslagets udformning

Som det fremgår ovenfor, har transportministeren i dag en "dobbel" hjemmel til at fastsætte et regnskabsreglement for DSB.

Lov om jernbane fastsætter rammerne for jernbanevirksomheder samt myndighedernes krav til regnskabsreglement. Denne lov vurderes således at være det rette forum for krav om fastsættelse af et regnskabsreglement for DSB. Bestemmelsen i lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og DSB S-tog A/S om fastsættelse af regnskabsreglement for DSB foreslås derfor ophævet.

En ophævelse af denne hjemmel ændrer dog ikke på, at transportministeren, så længe DSB udfører opgaver for staten i henhold til en forhandlet kontrakt, fastsætter et regnskabsreglement for virksomheden.

Endvidere foreslås det, at den nugældende bestemmelse i § 11, stk. 5 om, at revisor skal afgive en erklæring om, hvorvidt det af transportministeren fastsatte regnskabsreglement for virksomheden er overholdt, udgår. Baggrunden herfor er, at lov om jernbane § 7 kan anvendes som hjemmelsgrundlag for en sådan erklæring.

2.6. Investeringsbeslutninger herunder ændret fremgangsmåde ved anskaffelse af rullende materiel og optagelse af lån

2.6.1. Gældende ret

Det fremgår af lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og DSB S-tog A/S, at investeringer, som ønskes foretaget af DSB eller datterselskaber heraf, og som overstiger en beløbsmæssig grænse på 100 mio. kr., i dag skal forelægges Folketingets Finansudvalg til godkendelse. Beløbsgrænsen skal fremgå af virksomhedens vedtægter, og kan ændres efter forelæggelse for Folketingets Finansudvalg.

Endvidere fremgår det, at rammer for optagelse af lån til driftsformål for DSB og datterselskaber heraf fastsættes af transportministeren, og skal fremgå af virksomhedens vedtægter.

Endvidere fremgår det, at rammer for optagelse af lån til investeringsformål for DSB og datterselskaber heraf fastsættes af transportministeren efter godkendelse af Finansudvalget. Principper for låneoptagelsen skal fremgå af virksomhedens vedtægter.

Endelig fremgår det af loven, at transportministeren på statens vegne efter godkendelse af Finansudvalget kan garantere for forpligtelser, som DSB og datterselskaber heraf har over for leverandører og långivere i forbindelse med investeringer over en beløbsmæssig grænse, som skal fremgå af virksomhedens vedtægter.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget fra 1998, at lånerammerne for DSB og datterselskaber heraf opdeles i tre dele:

- 1) En ramme for driftskrediten.
- 2) Et sæt af individuelle projektlånerammer knyttet til store investeringsprojekter. Lånerammen for det enkelte projekt nedskrives over en årrække. De individuelle projektlånerammer fastlægges af Finansudvalget i forbindelse med forelæggelse af det pågældende investeringsprojekt jf. § 12, stk. 1, hvorefter investeringer over 100 mio. kr. kræver Finansudvalgets tilslutning.
- 3) En basislåneramme, der fastlægges hvert andet år på baggrund af en af virksomheden udarbejdet investerings- og finansieringsplan. Basislånerammens størrelse fastlægges ved en særskilt forelæggelse for Finansudvalget.

Inden for sættet af lånerammer har DSB frihed til at sammensætte finansieringen. Driftskreditrammen, beløbsgrænsen for de projekter, hvortil der kan søges individuel projektlåneramme, samt principperne for projektlånerammernes udformning (profil, løbetid, m.v.) fastlægges i vedtægterne for DSB og datterselskaber heraf.

2.6.2. Lovforslagets udformning

Som det fremgår af ovennævnte, er der i dag fastsat et omfattende regelsæt for, hvilke af DSB's investeringer og låneoptagelser, som kræver tilslutning fra enten Finansudvalget eller transportministeren.

Bestemmelserne har imidlertid ikke bidraget til styring af DSB på en effektiv måde. Desuden er det vurderingen, at denne proces ikke harmonerer med grundlaget for etablering af DSB som en selvstændig offentlig virksomhed med en bestyrelse med et selvstændigt ledelsesansvar. Endvidere bidrager denne proces ikke nødvendigvis til at sikre det nødvendige samlede overblik over

virksomhedens investerings – og finansieringsplaner. Det er derfor blevet overvejet, hvordan man fremadrettet, gennem en forenkling af regelsættet, kan styrke det samlede overblik over DSB's investeringer og optagelse af lån.

På den baggrund foreslås følgende model:

1. Investeringer over 100 mio. kr. godkendes som hidtil af Finansudvalget, og i de tilfælde, hvor der tillige ønskes statsgaranterede lån til de pågældende investeringer, jf. § 12, stk. 4, tages der samtidig med godkendelsen af investeringen stilling til dette ønske om statsgaranti.

2. DSB fremsender én gang årligt virksomhedens samlede investerings- og finansieringsplan til transportministerens orientering. I tilfælde af, at der efterfølgende sker væsentlige afvigelser i investerings- og finansieringsplanen, orienteres transportministeren herom.

3. Den beløbsmæssige grænse på 100 mio. kr. for investeringer er ikke blevet reguleret siden lovens vedtagelse i 1998. Der er således sket en udhuling af beløbet over en årrække. For at kompensere herfor foreslås, at den beløbsmæssige grænse på 100 mio. kr. reguleres årligt fra og med 1999 med udviklingen i nettoprisindekset (Økonomiministerens lovbekendtgørelse nr. 76 af 3. februar 1999 af lov om beregning af et nettoprisindeks). Nettoprisindekset (årgennemsnit) er i 1999 sat til 96,9 og i 2011 127,8. Den foreslåede reguleringsmekanisme medfører, at beløbsgrænsen på 100 mio. kr. reguleres til 131,9 mio. kr., hvilket er den beløbsgrænse, som gælder for 2012.

Som konsekvens af den foreslåede ændring i § 12 bortfalder de nuværende stk. 2 og 3 om lånerammer. I dette lys foreslås fastsat en hjemmel til, at DSB fortsat kan optage lån, herunder driftskreditter, med sikkerhed i egen formue.

Det foreslås i stk. 3, at transportministeren fører et særskilt tilsyn for investeringer i rullende materiel, således at DSB's beslutninger dels om udbudsmateriale, dels om indgåelse af kontrakt godkendes af ministeren forud for iværksættelse. Til brug for ministerens godkendelse indhenter ministeriet en ekstern kvalitetssikring af DSB's beslutninger.

Den eksterne kvalitetssikring er et centralt element i det særskilte tilsyn. En ekstern kvalitetssikring er en uafhængig vurdering, som anvendes ved større anlægsprojekter. I tilpasset udgave foreslås denne model anvendt som grundlag for ministerens godkendelse af DSB's investeringer i rullende materiel.

Som led i ministerens forelæggelse af sagen for Finansudvalget skal DSB desuden redegøre for, hvordan den påtænkte investering passer ind i en langsigtet strategi for materielanskaffelse. Den langsigtede materielstrategi vil indeholde en samlet strategi for togmateriel i Danmark, så de enkelte toganskaffelser fremgår i en helhed, der er afstemt med udbygningen af infrastrukturen.

Det foreslås i stk. 5, at transportministerens adgang til efter godkendelse i Folketingets Finansudvalg at garantere for forpligtelser, som DSB og datterselskaber har overfor 3. mand, bliver gjort mere generel, fremfor som hidtil at være knyttet til investeringer.

2.7. Eventuelt tilbud til tjenestemænd om overgang til ansættelse på særlige vilkår

2.7.1. Gældende ret

Inden for en periode på 2 år fra etableringen af DSB S-tog A/S skulle selskabet tilbyde de tjenestemænd, der ved etableringen af DSB S-tog A/S var udlånte fra DSB, til DSB S-tog A/S, at de kunne overgå til ansættelse i DSB S-tog A/S.

De tjenestemænd, der ikke accepterede ansættelsestilbuddet inden for perioden på 2 år, forblev udlånte til DSB S-tog A/S, jf. dog hvad der i bemærkningerne til bestemmelsen er anført om eventuel tilbagegang til DSB. Ved eventuel senere overgang til ansættelse i aktieselskabet vil ansættelse ske på almindelige overenskomsts-/kontraktsvilkår.

Tjenestemænd, der gør tjeneste i øvrige dele af DSB, som måtte blive omdannet til aktie- eller anpartsselskab, er også omfattet af bestemmelserne.

2.7.2. Lovforslagets udformning

I februar 2000 fremsatte DSB S-tog A/S et tilbud til de fra DSB udlånte tjenestemænd om overenskomstansættelse på særlige personlige vilkår i selskabet. Tilbuddet resulterede imidlertid ikke i en aftale med tjenestemændene. Det foreslås derfor, at bestemmelsen ophæves. Såfremt det på et senere tidspunkt vurderes hensigtsmæssigt, at DSB skal kunne fremsætte tilbud til tjenestemænd om overgang til ansættelse i aktieselskabet på særlige vilkår, vil det – hvis der i øvrigt ikke er anledning til at ændre denne lov – kunne håndteres via et aktstykke, som forelægges Folketingets Finansudvalg til godkendelse med henblik på optagelse som tekstanmærkning på Finansloven.

2.8. DSB og DSB S-tog A/S – frist i 1999 for første valg af medarbejderrepræsentanter

2.8.1. Gældende ret

Da loven er en stiftelseslov findes der en overgangsbestemmelse vedrørende medarbejderrepræsentation.

2.8.2. Lovforslagets udformning

Det foreslås, at overgangsbestemmelsen vedr. medarbejderrepræsentation ophæves, da bestemmelsen ikke længere er aktuel.

3. Økonomiske konsekvenser for det offentlige

Transportministerens nuværende mulighed for at stille statsgaranti i forbindelse med DSB's forpligtelser udvides. Dette har dog ikke direkte økonomiske konsekvenser for staten, idet det ikke er forventningen, at eventuelle nye statsgarantier vil blive udløst. Statsgarantien er dog i alle tilfælde en forpligtelse, som staten påtager sig, og derfor vil statsgarantien skulle fremgå af de årlige finanslove ved anmærkning. Lovforslaget skønnes derudover ikke at have økonomiske konsekvenser for det offentlige.

4. Administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget skønnes ikke at have administrative konsekvenser.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Ifølge lovforslaget vil transportministerens mulighed for at stille statsgaranti over for DSB og datterselskaber blive ændret således, at adgangen til statsgaranti udvides. En udnyttelse af denne udvidede adgang til at give statsgaranti må forventes at få positive økonomiske konsekvenser for DSB. DSB er af egen kraft forpligtet til selv at forbedre sit primære driftsresultat. Der er fastsat et besparelsesmål på 1 mia. kr. frem til 2015.

Lovforslaget har derudover ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

6. De administrative konsekvenser for borgere

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

7. De miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

En udvidelse af statsgarantien til DSB skal være i overensstemmelse med EU's statsstøtte regler. Transportministeriet vurderer, efter drøftelser med Kammeradvokaten, at udvidelsen af statsgarantien kan ske i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip, således at staten på lige fod med et moderselskab vil kunne understøtte et datterselskabs adgang til billigere kreditfaciliteter. Dette indebærer i givet fald, at udvidelsen af lånerammen ikke skal statsstøttenotificeres.

Uanset at regeringen lægger til grund, at der ikke er tale om statsstøtte, drøfter transportministeriet sammen med Kammeradvokaten den foreslåede løsning med EU-Kommissionen. Loven sættes på dette punkt ikke i kraft førend drøftelsen med EU-Kommissionen er tilendebragt, og EU-Kommissionen ikke modsætter sig den foreslåede løsning.

Lovforslaget indeholder derudover ikke EU-retlige aspekter.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Lovforslaget har været i høring hos:

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Akademikernes Centralorganisation, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arriva (inkl. Vestbanen), Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik (Dansk Industri), Banedanmark, BAT-Kartellet, Branche foreningen Dansk Kollektiv Trafik, Brancheforeningen Danske Advokater, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Jernbaneforbund, Dansk Metal, Danske Regioner, Danske Speditører, Det Centrale Handicapråd, Dansk Transport og Logistik (DTL), DI Transport, DSB, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, Forbundet

af Offentlige Ansatte, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd (FTF), Forbrugerrådet, Fælles Fagligt Forbund 3 F, HK Danmark, Hovedstadens Lokalbaner A/S, Jernbanenævnet, Jernbanernes Arbejdsgiverforening (Dansk Industri), Kommunernes Landsforening (KL), Konkurrence – og Forbrugerstyrelsen, Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte, Københavns Kommune, HK Trafik & Jernbane, Håndværksrådet, Landsorganisationen i Danmark (LO), Ledernes Hovedorganisation, Metroselskabet I/S, Miljøstyrelsen, Moderniseringsstyrelsen, Movia, Offentligt Ansattes Organisationer (OAO), Regionstog, Stats- og Kommunalt ansattes Forhandlingsfællesskab (SKAF), Trafikstyrelsen, Teknisk Landsforbund, Trafikforbundet og Trafikselskaberne i Danmark.

Lovforslaget er endvidere sendt til Rigsrevisionen.

10. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget.

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative Konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter, jf. dog pkt. 8	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

I lovforslaget foreslås en række bestemmelser vedr. DSB S-tog A/S ophævet. Lovens titel foreslås derfor ændret som følge heraf.

Til nr. 2

Betegnelsen for trafikministeren er ændret til transportministeren som følge af kongelig resolution af 23. november 2007. Derfor foreslås loven ændret i overensstemmelse hermed.

Til nr. 3

Titlen på ”Lov om jernbanevirksomhed m.v.” blev ved lov nr. 323 af 5. maj 2004 ændret til ”Lov om jernbane”. Derfor foreslås loven ændret i overensstemmelse hermed.

Til nr. 4

Forslaget om at ændre overskriften er en konsekvens af den ændring, der foreslås i § 1, nr. 5.

Til nr. 5

Det fremgår af § 1 i lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og DSB S-tog A/S, at Statsvirksomheden DSB (Danske Statsbaner) etableres med virkning fra den 1. januar 1999 som en selvstændig offentlig virksomhed. I lyset af at etableringen af DSB er gennemført foreslås det, at bestemmelsen affattes således: DSB er en selvstændig offentlig virksomhed.

Til nr. 6

Med hensyn til gældende ret henvises til de almindelige bemærkninger, pkt. 2.3.

Det foreslås i *stk. 2*, at den selvstændige offentlige virksomhed DSB forpligtes til at sikre, at der drives S-togtrafik i hovedstadsområdet på grundlag af en kontrakt med transportministeren om passagertrafik udført som offentlig service, jf. lov om jernbane.

Uagtet denne ændring gælder forpligtelserne i § 15, stk. 1, om udlånte tjenestemænd fortsat, så længe DSB S-tog A/S eksisterer.

Til nr. 7

For så vidt angår gældende ret henvises til de almindelige bemærkninger, pkt. 2.1.

Det foreslås, at nugældende § 3, stk. 1 og stk. 4 ophæves. Virksomheden er for længst etableret, og der er derfor ikke længere behov for en sådan hjemmel.

Til nr. 8

For så vidt angår gældende ret henvises til de almindelige bemærkninger, pkt. 2.1.

Det foreslås, at stk. 3 ophæves.

Etableringen af DSB er sket med deraf følgende tinglysning og registrering, hvorfor bestemmelsen vurderes at have udspillet sin rolle. Imidlertid foreslås det, at der gives mulighed for, at DSB kan kontrollere, at alle forhold er på plads, inden denne hjemmel ophæves. Det foreslås derfor, at tidspunktet for ikrafttræden af denne ophævelse fastsættes af transportministeren, jf. denne lovs § 2, stk. 2.

Til nr. 9

Med hensyn til gældende ret henvises til de almindelige bemærkninger, pkt. 2.2.

Det foreslås i *stk. 1*, at transportministeren på et virksomhedsmøde vælger 5-8 medlemmer til bestyrelsen, herunder formand og næstformand.

Bestyrelsen skal samlet set have generelle erhvervs- og ledelsesmæssige kompetencer samt indsigt i trafikale og samfundsmæssige forhold.

På virksomhedsmødet vil ministeren f.eks. kunne beslutte at afsætte enkelte bestyrelsesmedlemmer eller hele bestyrelsen, gennemføre iværksættelse af en granskning efter reglerne i selskabsloven eller træffe konkrete beslutninger om forholdene i selskabet.

De af transportministeren valgte bestyrelsesmedlemmer udpeges normalt for 2 år, og i særlige tilfælde kan valgperioden være mindre end 2 år. Genvalg kan ske.

Transportministeren kan efter lovforslaget til enhver tid afsætte et af ministeren udpeget medlem af bestyrelsen, men dette vil skulle ske på et virksomhedsmøde, eventuelt et ekstraordinært virksomhedsmøde.

Det foreslås i *stk. 2*, at medarbejderrepræsentanterne i bestyrelsen og suppleanter for disse vælges efter reglerne i selskabsloven om valg af medarbejderrepræsentanter respektive koncernrepræsentanter, hvilket bl.a. betyder, at valget sker for en periode på 4 år.

Til nr. 10

Det foreslås i *stk. 1*, at det præciseres, at transportministeren udøver de beføjelser i forhold til DSB, der efter selskabsloven og årsregnskabsloven tilkommer generalforsamlingen i et aktieselskab, idet ministeren sidestilles med en eneaktionær.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, pkt. 2.4.

Det fremgår af *stk. 2*, at transportministeren som hidtil fastsætter vedtægter for DSB.

Til nr. 11

Med hensyn til gældende ret henvises til de almindelige bemærkninger, pkt. 2.4.

Det foreslås, at henvisningen til aktieselskabsloven, som er ophævet, erstattes af henvisning til selskabsloven, som nu er gældende. Samtidig foreslås det, at henvisningerne til udvalgte kapitler i den tidligere aktieselskabslov erstattes af henvisninger til selskabsloven. Det foreslås således, at selskabsloven, herunder de bestemmelser der gælder for statslige aktieselskaber, med de fornødne tilpasninger finder anvendelse for DSB med de ændringer, der følger af denne lov. Dette svarer til den ordning, som ved lov er fastsat for den selvstændige offentlige virksomhed Naviair (Navigation Via Air), hvor der heller ikke er aktier i virksomheden.

I lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S er der f.eks. fastsat særlige regler om investeringer og rammer for låneoptagelse. Endelig er der fastsat særlige regler for tjenestemænd.

I den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S er der tillige regler om, at DSB kan etablere datterselskaber. En præcisering af at selskabslovens regler finder anvendelse for DSB, indebærer bl.a., en tydeliggørelse af, at etablering af et datterselskab ved en spaltning kræver en godkendelse på et virksomhedsmøde (svarende til en generalforsamling).

Til nr. 12

Forslaget om at lade »Kapitel 2 DSB S-tog A/S« udgå af overskriften er en konsekvens af den ophævelse af nuværende §§ 7-9 og § 10, stk. 1 og flytning af § 10, stk. 2 til § 15 a, der foreslås i § 1, nr. 13 og nr. 14.

Til nr. 13

Med hensyn til gældende ret f.s.v.a. de foreslåede ændringer til §§ 7-9 samt § 10, stk. 1 henvises der i øvrigt til de almindelige bemærkninger, pkt. 2.3.

Det foreslås, at § 7 ophæves. Ophævelsen af bestemmelsen betyder ikke, at der er planer om at sælge DSB S-tog A/S.

Der vil ikke længere være en særlig forpligtelse for DSB S-tog A/S til at følge reglerne for statslige aktieselskaber. Forpligtelsen til at følge reglerne for statslige aktieselskaber påhviler DSB, som er moderselskab for DSB S-tog A/S, jf. de almindelige bemærkninger pkt. 2.2. Dette indebærer, at DSB i forbindelse med varetagelsen af sine offentliggørelsespligter skal anlægge en koncernbetragtning. Det betyder, at DSB tillige skal informere om forhold fra datterselskaber, hvis disse er relevante for offentlighedens mulighed for at vurdere udviklingen i den samlede koncern.

Bestemmelsen i § 8 foreslås ophævet, pkt. 2.3.

Det foreslås, at § 9 ophæves. Ophævelsen foreslås, da overtagelsen af aktiver og passiver er gennemført. Bestemmelsen er således ikke længere aktuel, og der er ikke grundlag for yderligere tinglysning mv.

Debitorskiftet er ligeledes gennemført, og bestemmelsen er derfor ikke længere aktuel.

Det foreslås, at § 10, stk. 1 ophæves.

Det indebærer, at reglerne i selskabsloven, herunder f.eks. reglerne om valg til øverste ledelsesorgan og antal medlemmer heraf, finder anvendelse. Med hensyn til valg af medarbejderrepræsentanter henvises til den ændring, der foreslås i § 1, nr. 14.

Til nr. 14

Med hensyn til gældende ret henvises til de almindelige bemærkninger, pkt. 2.3.

Ophævelsen af § 10, stk. 1, indebærer endvidere, at selskabslovens regler om valg af medarbejderrepræsentanter, finder anvendelse. Den nuværende bestemmelse i § 10, stk. 2, der bliver til § 15 a, bibeholdes dog, men foreslås ændret som konsekvens af reglerne i selskabsloven.

Til nr. 15

Forslaget om at ændre overskriften er et ønske om at præcisere, at kapitlet også omhandler revisionsmæssige forhold.

Til nr. 16

Med hensyn til gældende ret henvises til de almindelige bemærkninger, pkt. 2.5.

I § 11 anvendes de tidligere betegnelser for årsrapport, som var gældende på tidspunktet for ikrafttrædelsen af lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S. I 2001 kom der en ny årsregnskabslov, hvorefter ”årsregnskab” blev til ”årsrapport”.

Det foreslås i nugældende § 11, stk. 1, at sætningen: ”Herudover fastsætter transportministeren et regnskabsreglement for virksomheden, jf. lov om jernbanevirksomhed m.v. § 7, stk. 1” udgår.

I § 11, stk. 2 foreslås en ændring således, at DSB’s ”årsregnskaber” ændres til entalsformen, dvs. ”årsregnskab”.

I § 11, stk. 4, foreslås ”årsregnskab” ændret til ”årsrapport”, og i § 11, stk. 5, foreslås ”årsregnskabet” ændret til ”årsrapporten” – begge disse ændringer foreslås som konsekvens af årsregnskabsloven.

Det foreslås i § 11, stk. 5, at sætningen: ”Ved afgivelse af årsregnskabet skal virksomhedens revisor afgive en erklæring om, hvorvidt det af transportministeren fastsatte regnskabsreglement for virksomheden, jf. stk. 1, er overholdt.” udgår.

Til nr. 17

For så vidt angår gældende ret henvises til de almindelige bemærkninger, pkt. 2.6.

Den foreslåede ændring berører ikke rammerne for DSB’s engagement i udlandet, som er særskilt fastlagt ved aktstykke 181 af 25. juni 2002.

Med den foreslåede ændring af § 12 bortfalder de nuværende stk. 2 og 3 om lånerammer. I dette lys foreslås i *stk. 1* fastsat en hjemmel til, at DSB fortsat kan optage lån, herunder driftskreditter, med sikkerhed i egen formue.

Det foreslås i *stk. 2*, at investeringer over 100 mio. kr., som hidtil godkendes af Finansudvalget, og i de tilfælde, hvor der tillige ønskes statsgaranterede lån til de pågældende investeringer, jf. *stk. 5*, tages der samtidig med godkendelsen af investeringen stilling til dette ønske om statsgaranti. Der vil i det enkelte tilfælde blive taget stilling til, om der kan være tale om statsstøtte, som skal notificeres overfor Europa-Kommissionen.

Det foreslås endvidere, at den beløbsmæssige grænse på 100 mio. kr. reguleres årligt fra og med 1999 med udviklingen i nettoprisindekset (Økonomiministerens lovebekendtgørelse nr. 76 af 3. februar 1999 af lov om beregning af et nettoprisindeks). Nettoprisindekset (årgennemsnit) er i 1999 sat til 96,9 og i 2011 127,8. Den foreslåede reguleringsmekanisme medfører, at beløbsgrænsen på 100 mio. kr. reguleres til 131,9 mio. kr., hvilket er den beløbsgrænse, som gælder for 2012.

Det foreslås i *stk. 3*, at transportministeren fører et særskilt tilsyn for investeringer i rullende materiel, således at DSB's beslutninger dels om udbudsmateriale, dels om indgåelse af kontrakt godkendes af ministeren forud for iværksættelse. Til brug for ministerens godkendelse indhenter ministeriet en ekstern kvalitetssikring af DSB's beslutning om udbudsmaterialet samt af DSB's beslutning om indgåelse af kontrakt.

Den eksterne kvalitetssikring er et centralt element i ministerens særskilte tilsyn. En ekstern kvalitetssikring er en uafhængig vurdering, som anvendes ved større anlægsprojekter. I tilpasset udgave foreslås denne model anvendt som grundlag for ministerens godkendelse af DSB's investeringer i rullende materiel.

I større anlægsprojekter omfatter den eksterne kvalitetssikring en uafhængig vurdering af projektgrundlag og anlægsoverslag, blandt andet om det økonomiske overslag og den trafikale og tekniske løsningsmodel har en tilfredsstillende kvalitet. Den eksterne kvalitetssikring skal blandt andet gennemgå følgende elementer i beslutningsgrundlaget: Vurdering af anlægsbudgettet og forudsætningerne, gennemgang af projektets økonomiske beregninger og forudsætninger, analyse af behov, målsætninger og risici for projektet.

Som led i forelæggelsen for Finansudvalget skal DSB desuden redegøre for, hvordan den påtænkte investering passer ind i en langsigtet strategi for materielanskaffelse. Den langsigtede materielstrategi vil indeholde en samlet strategi for togmateriel i Danmark, så de enkelte toganskaffelser fremgår i en helhed, der er afstemt med udbygningen af infrastrukturen. Strategien skal således indeholde en prognose for den fremtidige efterspørgsel, herunder de indtægtsmæssige konsekvenser for DSB heraf, samt hvorledes denne efterspørgsel imødekommes med planen for materielanskaffelser.

Den foreslåede bestemmelse har sin baggrund i, at staten gennem ydelse af garanti på lån, som DSB optager til finansiering af investeringer i nyt materiel, påtager sig en væsentlig risiko. Bestemmelsen har desuden sin baggrund i det uheldige forløb vedrørende anskaffelse af IC4 togene.

Bestemmelsen vil ikke ændre ved, at det fortsat er ambitionen, at den faglige ekspertise bl.a. vedrørende udarbejdelse af udbudsmateriale og specifikation af krav til nyt materiel, ligger hos DSB. Der sigtes således ikke imod opbygning af parallelle organisationer, men bestemmelsen skal tjene til at sikre transportministerens indseende og kontrol med væsentlige beslutninger vedrørende materielanskaffelser forud for, at de endelige beslutninger træffes. Den eksterne kvalitetssikring er et væsentligt element heri.

Bestemmelserne vedrørende investeringer i rullende materiel foreslås også at skulle gælde for DSB S-tog, idet DSB S-tog er en integreret del af DSB-koncernen.

Det foreslås i *stk. 4*, at DSB én gang årligt fremsender virksomhedens samlede investerings – og finansieringsplan til transportministeren til orientering. Det præciseres, at planen fremsendes efter behandling i DSB's bestyrelse og omfatter det samlede investerings – og finansieringsbehov i DSB og datterselskaber. I det omfang der efterfølgende sker væsentlige afvigelser i planen, orienteres transportministeren herom.

Til nr. 18

Med hensyn til gældende ret henvises til pkt. 2.6.

Det foreslås i *stk. 5*, at transportministeren får en generel mulighed for på statens vegne, efter godkendelse af Folketingets Finansudvalg, at garantere for DSB's og datterselskabers forpligtelser.

Begrundelsen for forslaget er, at DSB har underskud på driften. Virksomheden har derfor igangsat et effektiviseringsprogram, der skal genskabe balancen mellem indtægter og udgifter. Målet for programmet er en forbedring af driftsresultatet på 1 mia. kr. inden udgangen af 2014. Dette program gennemfører DSB ved egen hjælp.

Eftersom driftsresultatet i en periode vil være negativt, er virksomheden henvist til at lånefinansiere sin drift. For at mindske virksomhedens udgifter hertil, foreslås det, at transportministeren, efter forelæggelse for Folketingets Finansudvalg, giver garanti på lån, som DSB optager til såvel investeringer som drift.

Staten optræder herved i rollen som et moderselskab, der i forhold til sit datterselskab (DSB) søger at mindske virksomhedens finansielle omkostninger, samtidig med at ansvaret for genopretning af driftsøkonomien ligger entydigt hos virksomhedens ledelse.

Uanset at regeringen lægger til grund, at der ikke er tale om statsstøtte, drøfter transportministeriet sammen med Kammeradvokaten den foreslåede løsning med EU-Kommissionen. Loven sættes på dette punkt ikke i kraft, førend drøftelsen med EU-Kommissionen er tilendebragt, og EU-Kommissionen ikke modsætter sig den foreslåede løsning.

Det foreslås derfor, at tidspunktet for ikrafttræden af denne ophævelse fastsættes af transportministeren, jf. denne lovs § 2, stk. 3.

Til nr. 19

Med hensyn til gældende ret henvises til de almindelig bemærkninger, pkt. 2.7. samt de specielle bemærkninger til den ændring, der er foreslået i § 1 nr. 6.

Det foreslås, at stk. 2 ophæves.

Det foreslås, at stk. 3-6 ændres som konsekvens af ophævelsen af stk. 2.

Til nr. 20

Med hensyn til gældende ret henvises til de almindelig bemærkninger, pkt. 2.3.

Det foreslås, at DSB S-tog A/S kan opløses uden likvidation ved overdragelse af DSB S-tog A/S' aktiver og forpligtelser som helhed til DSB. På denne måde åbnes mulighed for en større fleksibilitet i relation til at indrette DSB koncernens struktur.

Såfremt der skal ske en overdragelse, vil gældende regler, herunder selskabsloven, skulle overholdes.

Selskabslovens regler om fusion vil således skulle iagttages, hvilket bl.a. skal ses i lyset af hensynet til kreditorerne stilling. Der vil f.eks. skulle udarbejdes en fusionsplan, jf. selskabslovens § 237,

som udarbejdes og underskrives af DSB og DSB S-tog A/S's centrale ledelsesorganer, og der skal udarbejdes en fusionsredegørelse jf. selskabslovens § 238. En eventuel beslutning om fusion skal træffes af generalforsamlingen i DSB S-tog A/S jf. selskabslovens 246. Beslutningen om fusion i DSB følger selskabslovens § 247.

Ved en overdragelse af DSB S-tog A/S til DSB, vil DSB bl.a. skulle forholde sig til, hvilken regnskabsstandard der skal følges i DSB. Det skyldes bl.a. den obligationsbeholdning, som DSB S-tog A/S har udstedt.

Det foreslås i stk. 2, at hvis DSB S-tog A/S opløses jf. stk. 1 vil tjenestemændene, som er nævnt i § 15, stk. 1 i lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB SOV og om DSB S-tog A/S, være forpligtet til at gøre tjeneste i DSB, ligesom DSB vil være forpligtet til at beskæftige dem.

Til nr. 21

Forslaget om at lade »og straf« udgå af overskriften er en konsekvens af den ophævelse af straffebestemmelser, der foreslås i § 1, nr. 22. Der er herefter ingen af bestemmelserne under overskriften, der omhandler straf.

Til nr. 22

Med hensyn til gældende ret henvises til de almindelige bemærkninger, pkt. 2.4. Det foreslås, at de særlige straffebestemmelser i §§ 21 og 22 ophæves. Fremover finder de almindelige straffebestemmelser anvendelse, jf. f.eks. selskabsloven, årsregnskabsloven og straffeloven.

Til nr. 23

Med hensyn til gældende ret henvises til de almindelige bemærkninger, pkt. 2.8. Det foreslås, at bestemmelsen i § 25 om valg af medarbejderrepræsentanter inden den 1. april 1999, ophæves. Ophævelsen foreslås, da valgene har fundet sted for længst. Bestemmelsen er således ikke længere aktuel.

Til nr. 24

Det foreslås, at bestemmelserne §§ 26 a-26 b ophæves, da de ikke længere er relevante.

Til § 2

Det foreslås i § 2, stk. 1, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende, jf. dog stk. 2-3.

Det foreslås i § 2, stk. 2, at tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 8, fastsættes af transportministeren. Trods det, at den selvstændige offentlige virksomhed DSB blev etableret

tilbage i 1999 er det vurderingen, at der er behov for en ekstra gennemgang af forholdene i forbindelse med etableringen, førend bestemmelsen sættes i kraft.

Det foreslås i § 2, stk. 3, at tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 18, fastsættes af transportministeren.

En udvidelse af statsgarantien til DSB skal være i overensstemmelse med EU's statsstøtte regler. Transportministeriet vurderer, efter drøftelser med Kammeradvokaten, at udvidelsen af lånerammen kan ske i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip, således at staten på lige fod med et moderselskab vil kunne understøtte et datterselskabs adgang til billigere kreditfaciliteter. Dette indebærer i givet fald, at udvidelsen af lånerammen ikke skal statsstøttenotificeres.

Uanset at regeringen lægger til grund, at der ikke er tale om statsstøtte, drøfter transportministeriet sammen med Kammeradvokaten den foreslåede løsning med EU-Kommissionen. Loven sættes på dette punkt ikke i kraft førend drøftelsen med EU-Kommissionen er tilendebragt, og EU-Kommissionen ikke modsætter sig den foreslåede løsning.

Lovforslaget sammenholdt med gældende ret

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
Lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S	<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p style="text-align: center;"><i>I lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S, jf. lovekendtgørelse nr. 1184 af 12. oktober 2010, foretages følgende ændringer:</i></p> <p>1. Lovens <i>titel</i> affattes således:</p> <p style="text-align: center;">»Lov om DSB«</p>
	<p>2. Overalt i loven ændres »Trafikministeren« til: »Transportministeren« og »trafikministeren« til: »transportministeren«</p>
	<p>3. Overalt i loven ændres »lov om jernbanevirksomhed m.v.« til: »lov om jernbane«</p>
<i>Den selvstændige offentlige virksomhed DSB's etablering, formål, ledelse og opgaver</i>	<p>4. Overskriften før § 1 affattes således: »Formål, ledelse m.v.«</p>
§ 1. Statsvirksomheden DSB (Danske Statsbaner) etableres med virkning fra den 1. januar 1999 som en selvstændig offentlig virksomhed, DSB.	<p>5. § 1 affattes således: »DSB er en selvstændig offentlig virksomhed.«</p>
	<p>6. I § 2 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke: »Stk. 2. DSB skal endvidere sikre, at der drives S-togstrafik i hovedstadsområdet på grundlag af en kontrakt med transportministeren om passagertrafik udført som offentlig service, jf. lov om jernbane..« Stk. 2-3 bliver herefter stk. 3-4.</p>
<p>§ 3 DSB overtager den af statsvirksomheden DSB hidtil drevne virksomhed med tilhørende aktiver og passiver og indtræder i samtlige rettigheder og forpligtelser i forbindelse hermed. Transportministeren¹⁾ kan som led i etableringen af den selvstændige offentlige virksomhed bestemme, at visse rettigheder og forpligtelser forbliver hos staten.</p> <p>Stk. 2. DSB's formue holdes adskilt fra statens formue, og DSB disponerer inden for de til enhver tid fastlagte rammer selv over anlægs- og</p>	<p>7. I § 3 ophæves <i>stk. 1 og 4</i>. Stk. 2 bliver herefter stk. 1.</p>

<p>driftsmidler. (...) <i>Stk. 4.</i> DSB kan erhverve ejendomsret til bygninger beliggende på grunde, der forbliver statens ejendom. Adkomsten tinglyses efter tinglysningslovens regler om bygninger på lejet grund.</p>	
<p>§ 3 (...) <i>Stk. 3.</i> Tinglysning og anden registrering af DSB's rettigheder efter stk. 1 kan ske på grundlag af denne lov. (...)</p>	<p>8. I § 3 ophæves <i>stk. 3.</i></p>
<p>§ 4. DSB ledes af en bestyrelse på 9 medlemmer. Transportministeren vælger på et virksomhedsmøde, jf. § 5, stk. 3, for en periode af 2 år 6 medlemmer til bestyrelsen, herunder formand og næstformand. Genvalg kan ske. Transportministeren kan til enhver tid på et virksomhedsmøde afsætte de af ministeren valgte medlemmer. <i>Stk. 2.</i> Medarbejderne vælger tre medlemmer til bestyrelsen. Reglerne i aktieselskabsloven om valg af medarbejderrepræsentanter og suppleanter for disse, herunder reglerne om koncernrepræsentation og valgbarhed, finder tilsvarende anvendelse.</p>	<p>9. § 4, <i>stk. 1-2</i>, affattes således: »DSB ledes af en bestyrelse. Transportministeren vælger på et virksomhedsmøde, jf. § 5, stk. 3, for en periode på op til 2 år 5-8 medlemmer til bestyrelsen, herunder formand og næstformand. Genvalg kan ske. Transportministeren kan til enhver tid på et virksomhedsmøde afsætte de af ministeren valgte medlemmer. <i>Stk. 2.</i> Medarbejderne vælger repræsentanter til bestyrelsen. Reglerne i selskabsloven om valg af medarbejderrepræsentanter og suppleanter for disse, herunder regler om koncernrepræsentation og valgbarhed, finder tilsvarende anvendelse.«</p>
<p>§ 5. Transportministeren udøver i forhold til DSB de beføjelser, der efter aktieselskabslovens kapitel 9 om selskabets ledelse og kapitel 16 om erstatning m.v. samt årsregnskabsloven tilkommer generalforsamlingen i et aktieselskab, idet ministeren herved sidestilles med en eneaktionær. <i>Stk. 2.</i> Transportministeren fastsætter vedtægter for DSB. Vedtægterne kan ændres af transportministeren efter forhandling med bestyrelsen.</p>	<p>10. § 5, <i>stk. 1-2</i>, affattes således: »Transportministeren udøver i forhold til DSB de beføjelser, der efter selskabsloven og årsregnskabsloven tilkommer generalforsamlingen i et aktieselskab, idet ministeren herved sidestilles med en eneaktionær. <i>Stk. 2.</i> Transportministeren fastsætter vedtægter for DSB.«</p>
<p>§ 6. Aktieselskabslovens kapitel 9 om selskabets ledelse, kapitel 16 om erstatning m.v. og kapitel 19 om anmeldelse og registrering m.m., herunder de særlige bestemmelser for statslige aktieselskaber, finder anvendelse for DSB med de ændringer, der følger af denne lov.</p>	<p>11. § 6 affattes således: »Selskabsloven, herunder de bestemmelser der gælder for statslige aktieselskaber, finder med de fornødne tilpasninger anvendelse for DSB med de ændringer, der følger af denne lov.«</p>
<p style="text-align: center;">Kapitel 2 <i>DSB S-tog A/S</i></p>	<p>12. I overskriften før § 7 udgår »Kapitel 2 <i>DSB S-tog A/S</i>«</p>
<p>§ 7. DSB's S-togsdivision etableres med virkning</p>	<p>13. §§ 7- 9 og § 10, <i>stk. 1</i>, ophæves.</p>

<p>fra den 1. januar 1999 som et af DSB helejet datterselskab, DSB S-tog A/S.</p> <p>§ 8. DSB S-tog A/S's formål er at drive S-togstrafik i hovedstadsområdet på grundlag af en kontrakt med transportministeren om passagertrafik udført som offentlig service, jf. lov om jernbanevirksomhed m.v. § 8, samt anden virksomhed, som ligger i naturlig forlængelse heraf.</p> <p>§ 9. DSB S-tog A/S overtager den af DSB's S-togsdivision hidtil drevne virksomhed med tilhørende aktiver og passiver og indtræder i samtlige rettigheder og forpligtelser i forbindelse hermed.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Tinglysning og anden registrering af DSB S-tog A/S' rettigheder kan ske på grundlag af denne lov.</p> <p>§ 10. DSB S-tog A/S ledes af en bestyrelse på 6 medlemmer, hvoraf 2 vælges af medarbejderne, idet reglerne i aktieselskabslovgivningen om valg af medarbejderrepræsentanter og suppleanter for disse finder anvendelse, jf. dog stk. 2. (...)</p>	
<p>§ 10. (...)</p> <p><i>Stk. 2.</i> De tjenestemænd, der udlånes fra DSB til DSB S-tog A/S, jf. § 15, stk. 1, deltager på lige fod med selskabets medarbejdere ved valg af medarbejderrepræsentanter til selskabets bestyrelse og er på tilsvarende måde valgbare til denne. Tilsvarende kan de udlånte tjenestemænd deltage i valg af koncernrepræsentanter til bestyrelsen i DSB.</p>	<p>14. § 10, stk. 2, der bliver § 15 a, affattes således:</p> <p>» De tjenestemænd, der udlånes fra DSB til DSB S-tog A/S, jf. § 15, stk. 1, deltager på lige fod med selskabets medarbejdere ved valg af medarbejderrepræsentanter til selskabets øverste ledelsesorgan og er på tilsvarende måde valgbare til dette. Tilsvarende kan de udlånte tjenestemænd deltage i valg af koncernrepræsentanter til bestyrelsen i DSB.«</p>
<p><i>Regnskabsmæssige forhold, investeringsbeslutninger, optagelse af lån og forsikring.</i></p>	<p>15. Overskriften før § 11 affattes således: »Regnskabs- og revisionsmæssige forhold, investeringsbeslutninger, optagelse af lån og forsikring«</p>
<p>§ 11. De for aktieselskaber gældende regler i årsregnskabsloven, herunder de bestemmelser, der gælder for statslige aktieselskaber, finder anvendelse for DSB med de ændringer, der følger af denne lov. Herudover fastsætter transportministeren et regnskabsreglement for virksomheden, jf. lov om jernbanevirksomhed m.v.</p>	<p>16. § 11 affattes således: »§ 11. De for aktieselskaber gældende regler i årsregnskabsloven, herunder de bestemmelser, der gælder for statslige aktieselskaber, finder anvendelse for DSB med de ændringer, der følger af denne lov. <i>Stk. 2.</i> DSB's årsrapport revideres efter</p>

<p>§ 7, stk. 1. <i>Stk. 2.</i> DSB's årsregnskaber revideres efter årsregnskabslovens regler af en statsautoriseret revisor og af rigsrevisor. Den statsautoriserede revisor vælges af transportministeren på virksomhedsmødet efter indstilling fra bestyrelsen, og valget gælder for eet år ad gangen. Genvalg kan ske. <i>Stk. 3.</i> Rigsrevisor reviderer endvidere DSB's regnskaber efter reglerne i lov om revisionen af statens regnskaber m.m. <i>Stk. 4.</i> Det reviderede årsregnskab forelægges til godkendelse på virksomhedsmødet. <i>Stk. 5.</i> Ved afgivelse af årsregnskabet skal virksomhedens revisor afgive en erklæring om, hvorvidt det af transportministeren fastsatte regnskabsreglement for virksomheden, jf. stk. 1, er overholdt.</p>	<p>årsregnskabslovens regler af en statsautoriseret revisor og af rigsrevisor. Den statsautoriserede revisor vælges af transportministeren på virksomhedsmødet efter indstilling fra bestyrelsen, og valget gælder for et år ad gangen. Genvalg kan ske. <i>Stk. 3.</i> Rigsrevisor reviderer endvidere DSB's regnskaber efter reglerne i lov om revisionen af statens regnskaber m.m. <i>Stk. 4.</i> Den reviderede årsrapport forelægges til godkendelse på virksomhedsmødet.«</p>
<p>§ 12. Investeringer, som ønskes foretaget af DSB eller datterselskaber heraf, og som overstiger en beløbsmæssig grænse på 100 mio. kr., skal forelægges Folketingets Finansudvalg til godkendelse. Beløbsgrænsen skal fremgå af virksomhedens vedtægter og kan ændres efter forelæggelse for Folketingets Finansudvalg. <i>Stk. 2.</i> Rammer for optagelse af lån til driftsformål for DSB og datterselskaber heraf fastsættes af transportministeren og skal fremgå af virksomhedens vedtægter. <i>Stk. 3.</i> Rammer for optagelse af lån til investeringsformål for DSB og datterselskaber heraf fastsættes af transportministeren efter godkendelse af Folketingets Finansudvalg. Principper for låneoptagelsen skal fremgå af virksomhedens vedtægter. <i>Stk. 4.</i> Transportministeren kan på statens vegne efter godkendelse af Folketingets Finansudvalg garantere for forpligtelser, som DSB og datterselskaber heraf har over for leverandører og långivere i forbindelse med investeringer over en beløbsmæssig grænse, som skal fremgå af virksomhedens vedtægter.</p>	<p>17. § 12 stk. 1-4 affattes således: »§ 12. DSB kan optage lån, herunder driftskreditter, med sikkerhed i egen formue. <i>Stk. 2.</i> Investeringer, som ønskes foretaget af DSB eller datterselskaber heraf, og som overstiger en beløbsmæssig grænse på 100 mio. kr., skal forelægges Folketingets Finansudvalg til godkendelse. Den beløbsmæssige grænse på 100 mio. kr. reguleres årligt fra og med 1999 med udviklingen i nettoprisindekset. Beløbsgrænsen kan ændres efter forelæggelse for Folketingets Finansudvalg. <i>Stk. 3.</i> For investeringer i rullende materiel, omfattet af stk. 2 fører transportministeren et særskilt tilsyn og skal godkende DSB's beslutninger dels om udbudsmateriale, dels om indgåelse af kontrakt. <i>Stk. 4.</i> DSB fremsender virksomhedens investerings- og finansieringsplan til transportministeren én gang årligt. I tilfælde af, at der efterfølgende sker væsentlige afvigelser i investerings- og finansieringsplanen, orienteres transportministeren herom. «</p>
<p>§ 12, stk. 5. Transportministeren kan på statens vegne efter godkendelse af Folketingets Finansudvalg garantere for forpligtelser, som DSB og datterselskaber heraf har over for leverandører</p>	<p>18. § 12, stk. 5 affattes således: »§ 12, stk. 5. Transportministeren kan på statens vegne efter godkendelse af Folketingets Finansudvalg garantere for</p>

<p>og långivere i forbindelse med investeringer over en beløbsmæssig grænse, som skal fremgå af virksomhedens vedtægter.</p>	<p>DSB's og datterselskabers forpligtelser.«</p>
<p>§ 15. De tjenestemænd i DSB, der ved etableringen af DSB S-tog A/S gør tjeneste i DSB's S-togsdivision, er forpligtet til at gøre tjeneste i DSB S-tog A/S med bevarelse af deres ansættelsesforhold i DSB, ligesom DSB S-tog A/S i forhold til DSB er forpligtet til at beskæftige dem.</p> <p><i>Stk. 2.</i> DSB S-tog A/S tilbyder de i stk. 1 nævnte tjenestemænd, at de inden for en periode på 2 år fra etableringen af selskabet kan overgå til ansættelse i dette.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Til de tjenestemænd, som ikke ønsker at overgå til ansættelse i DSB S-tog A/S efter stk. 2, udbetaler DSB løn m.v., og indbetaler pensionsbidrag m.v. til staten, jf. § 14, stk. 4.</p> <p><i>Stk. 4.</i> DSB S-tog A/S refunderer fra overtagelsen af S-togsdriften DSB de lønninger, pensionsbidrag m.v., som DSB betaler i henhold til stk. 3.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Til de tjenestemænd, som overgår til ansættelse i DSB S-tog A/S efter stk. 2 med ret til tjenestemandspension, afholder staten udgifter til pension, mod at selskabet betaler de af finansministeren fastsatte bidrag m.v. til dækning af statens pensionsudgifter.</p> <p><i>Stk. 6.</i> Bestemmelserne i stk. 1-5 finder tilsvarende anvendelse for tjenestemænd, der gør tjeneste i øvrige dele af DSB, som måtte blive omdannet til aktie- eller anpartsselskab.</p>	<p>19. § 15 affattes således:</p> <p>»§ 15. De tjenestemænd i DSB, der ved etableringen af DSB S-tog A/S gør tjeneste i DSB's S-togsdivision, er forpligtet til at gøre tjeneste i DSB S-tog A/S med bevarelse af deres ansættelsesforhold i DSB, ligesom DSB S-tog A/S i forhold til DSB er forpligtet til at beskæftige dem.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Til tjenestemændene, jf. stk. 1, udbetaler DSB løn m.v. og indbetaler pensionsbidrag m.v. til staten, jf. § 14, stk. 4.</p> <p><i>Stk. 3.</i> DSB S-tog A/S refunderer fra overtagelsen af S-togsdriften DSB de lønninger, pensionsbidrag m.v., som DSB betaler i henhold til stk. 2.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Til tjenestemænd, som overgår til ansættelse i DSB S-tog A/S med ret til tjenestemandspension, afholder staten udgifter til pension, mod at selskabet betaler de af finansministeren fastsatte bidrag m.v. til dækning af statens pensionsudgifter.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Bestemmelserne i stk. 1-4 finder tilsvarende anvendelse for tjenestemænd, der gør tjeneste i øvrige dele af DSB, som måtte blive omdannet til aktie- eller anpartsselskab.«</p>
<p style="text-align: center;"><i>Tilsyn og straf</i></p>	<p>20. Efter den ændring der foreslås i § 1 nr. 14 indsættes:</p> <p>»§ 15 b. DSB S-tog A/S kan opløses uden likvidation ved overdragelse af DSB S-tog A/S' aktiver og forpligtelser som helhed til DSB.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Hvis DSB S-tog A/S opløses jf. stk. 1 vil tjenestemændene, som er nævnt i § 15, stk. 1, være forpligtede til at gøre tjeneste i DSB, ligesom DSB vil være forpligtet til at beskæftige dem.«</p>
<p>§ 21. Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde</p> <p>1) overtrædelse af de i § 6 omhandlede bestemmelser i aktieselskabsloven om indsendelse</p>	<p>21. I overskriften før § 20 udgår »og straf«</p> <p>22. §§ 21 og 22 ophæves.</p>

<p>af anmeldelser og meddelelser til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen,</p> <p>2) overtrædelse af de i § 6 omhandlede bestemmelser i aktieselskabslovens § 53, stk. 1 og 3, § 54, § 54 a, § 55, § 56, stk. 2 og 7, § 157 b og § 157 d,</p> <p>3) bestyrelsesmedlemmer, direktører, vurderingsmænd og revisorer samt deres suppleanter, såfremt de ubeføjet røber, hvad de under udøvelsen af deres hverv for DSB har fået kendskab om.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Overtrædelse af de i § 11 omhandlede bestemmelser i årsregnskabsloven straffes efter reglerne i årsregnskabslovens kapitel 10.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel</p> <p>§ 22. Undlader DSB's bestyrelse eller direktion at efterkomme de pligter, der efter de i § 6 omhandlede bestemmelser i aktieselskabsloven eller regler fastsat i medfør heraf påhviler dem i forhold til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, kan styrelsen som tvangsmiddel pålægge de pågældende daglige eller ugentlige bøder.</p>	
<p>§ 25. Medarbejdernes valg af medlemmer til bestyrelsen, jf. § 4, stk. 2, og § 10, stk. 1, skal finde sted inden den 1. april 1999.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Bestemmelserne i aktieselskabslovens § 49, stk. 2, 3. pkt., og aktieselskabslovens § 49, stk. 3, 1. pkt., finder ikke anvendelse ved de i stk. 1 omhandlede valg.</p>	<p>23. § 25 ophæves.</p>
<p>§ 26 a. DSB betaler de i Combust a/s udlånte tjenestemænd, som vælger at lade sig ansætte på overenskomstvilkår i busselskabet, et engangsvederlag i form af en kontant fratrædelsesgodtgørelse eller ved opskrivning af pensionsalder eller en kombination heraf.</p> <p>§ 26 b. DSB tilbyder de i Combust a/s udlånte tjenestemænd, som ikke lader sig ansætte på overenskomstvilkår i busselskabet, anden passende beskæftigelse, jf. tjenestemandenslovens § 12, samt afholder de hermed forbundne udgifter til omskoling og efteruddannelse eller udgifter til rådighedsløn m.v.</p>	<p>24. §§ 26 a-26 b ophæves.</p>

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende, jf. dog stk. 2-3.

Stk. 2. Tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 8 fastsættes af transportministeren.

Stk. 3. Tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 18 fastsættes af transportministeren.