

UDKAST

Forslag

til

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

(bestyrelsessammensætning i DSB, 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 før § 1 affattes således:
»Etablering, formål, ledelse m.v.«

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

»Stk. 2. DSB skal endvidere 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 § 8.«

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

6. § 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 4-8 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.«

7. § 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.

8. § 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.«

9. §§ 7- 9 og § 10, stk. 1, ophæves.

10. § 10, stk. 2, der bliver § 10, stk.1, 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.«

11. Overskriften før § 11 affattes således:

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

12. § 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. Herudover fastsætter transportministeren et regnskabsreglement for virksomheden, jf. lov om jernbane § 7.

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.

Stk. 5. Ved afgivelse af årsrapporten skal den statsautoriserede revisor jf. stk. 2 afgive en erklæring om, hvorvidt det af transportministeren fastsatte regnskabsreglement for virksomheden, jf. stk. 1, er overholdt.«

13. § 14 affattes således:

»§ 14. Tjenestemænd i DSB er omfattet af tjenestemandsgivningen.

Stk. 2. Transportministeren kan bemyndige DSB til at træffe de afgørelser, der efter tjenestemandsgivningen henhører under ministeren. Det gælder dog ikke, for så vidt angår sager om afsked efter § 26 i lov om tjenestemænd.

Stk. 3. DSB kan efter finansministerens godkendelse indgå aftaler, der vedrører ansættelsesvilkår for tjenestemænd i DSB.

Stk. 4. For tjenestemænd i DSB og for tjenestemænd, der overgår til overenskomstansættelse på særlige vilkår i DSB eller hermed koncernforbundne selskaber, jf. stk. 5, eller efter godkendelse af

finansministeren i andre selskaber, jf. stk. 6, betaler DSB de af finansministeren fastsatte bidrag m.v. til dækning af statens udgifter til tjenestemandspension.

Stk. 5. Tjenestemænd og overenskomstansatte på særlige vilkår, der bevarer ret til tjenestemandspension, jf. stk. 4, vil kunne beskæftiges i DSB eller hermed koncernforbundne selskaber med fortsat betalingsforpligtelse for DSB over for finansministeren, jf. stk. 4. Ved overførelse af personale til koncernforbundne selskaber skal DSB give finansministeren skriftlig meddelelse herom.

Stk. 6. Finansministeren kan godkende, at tjenestemænd og overenskomstansatte, der har bevaret ret til statslig tjenestemandspension, og som i forbindelse med flytning af opgaver overgår til beskæftigelse uden for de med DSB koncernforbundne selskaber, kan bevare retten til statslig tjenestemandspension, under forudsætning af at betalingsforpligtelserne, jf. stk. 4, over for finansministeren fortsat påhviler DSB.

Stk. 7. Til overenskomstansatte på særlige vilkår, som ved overgang til beskæftigelse uden for DSB har bevaret ret til tjenestemandspension, jf. stk. 5 og 6, betaler DSB efter påkrav rådighedsløn i tilfælde af det pågældende selskabs konkurs. De ansatte, der modtager rådighedsløn, er forpligtet til at overtage en anden passende stilling.«

14. § 15, stk. 2, 5 og 6 ophæves.
Stk. 3-4 bliver herefter stk. 2-3.

15. § 15, stk. 3, der bliver stk. 2, affattes således:
»Stk. 2. Til tjenestemændene jf. stk.1, udbetaler DSB løn m.v., og indbetaler pensionsbidrag m.v. til staten, jf. § 14, stk. 4.«

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

17. §§ 21 og 22 ophæves.

18. § 25 ophæves.

§ 2

Loven træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i Lovtidende.

Bemærkninger til lovforslaget

Indholdsfortegnelse

1. Indledning.....	4
2. Lovforslagets indhold.....	5
2.1. DSB – antal bestyrelsesmedlemmer	5
2.2. Selskabsloven.....	6
2.3. DSB S-tog A/S	7
2.4. Eventuelt tilbud til tjenestemænd om overgang til ansættelse på særlige vilkår.....	8
2.5. DSB og DSB S-tog A/S – frist i 1999 for første valg af medarbejderrepræsentanter	8
3. Økonomiske og administrative konsekvenser.....	8
3.1 Økonomiske konsekvenser for det offentlige.....	8
3.2 Administrative konsekvenser for det offentlige.....	9
3.3 Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	9
3.4. De miljømæssige konsekvenser.....	9
3.5 De administrative konsekvenser for borgere.....	9
3.6 Forholdet til EU-retten.....	9
3.7 Sammenfattende skema.....	9
4. Hørte myndigheder og organisationer mv.	10

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Formålet med lovforslaget er at gennemføre en række ændringer af lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S, således at loven bliver mere tidssvarende, og således at der skabes større fleksibilitet med hensyn til sammensætningen af bestyrelsen for DSB SOV. Dertil kommer en række ændringer, der er nødvendiggjort af udviklingen siden DSB's etablering som en selvstændig offentlig virksomhed (SOV) i 1998.

Lovforslaget skal ses i sammenhæng med, at aktieselskabsloven er ophævet og erstattet af en ny lov, lov nr. 470 af 12. juni 2009 om aktie- og anpartsselskaber (selskabsloven) med senere ændring. Lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S indeholder en række henvisninger til aktieselskabsloven. Eftersom denne lov er erstattet af selskabsloven har dette nødvendiggjort en række konsekvensændringer i lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og DSB S-tog A/S.

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

Som det andet ønskes 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 som upraktisk. Antallet af medarbejderrepræsentanter i bestyrelsen er ligeledes fastsat ved lov med et bestemt antal. Det foreslås derfor, at antallet af medarbejderrepræsentanter følger reglerne for selskabsrepræsentation i selskabsloven, dvs. at med halvdelen af det antal, der vælges på virksomhedsmødet (af ejeren, ved transportministeren).

Det foreslås som det tredje, at kapitlet vedrørende DSB S-tog A/S, bortset fra stykket om udlånte tjenestemænd, fjernes fra loven. De stiftelsesbestemmelser, som kapitlet indeholder, ophæves, da virksomheden er etableret, og bestemmelserne derfor ikke længere er aktuelle.

Det foreslås som det fjerde, at ophæve den tidsbestemte ret (to år efter etableringen af selskabet) men også pligt for DSB S-tog A/S til at fremsætte tilbud til tjenestemænd om overgang til ansættelse i selskabet på særlige vilkår. Adgangen til at fremsætte tilbud om overgang til ansættelse på særlige vilkår gøres med lovforslaget generel, således at DSB, såfremt det måtte blive relevant, kan fremsætte tilbud om overgang til ansættelse på særlige vilkår efter Finansministerens godkendelse.

2. Lovforslagets indhold

2.1. DSB – antal bestyrelsesmedlemmer

2.1.1. 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. ()

2.1.2. 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 maksimumsantal.

Det foreslås således, at transportministeren på virksomhedsmødet kan vælge 4-8 medlemmer til bestyrelsen.

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

2.2. Selskabsloven

2.2.1. Gældende ret

Det er i loven bestemt, at udvalgte kapitler af aktieselskabsloven gælder for 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.

2.2.2. 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 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 regnskabsreglement, låneoptagelse og for tjenestemænd.

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 dermed fritaget for at følge reglerne for statslige aktieselskaber, herunder informationsforpligtigelserne, med mindre andet følger af særlovgivningen for det pågældende selskab. Det er således alene de selskaber, som staten direkte ejer aktier i, der er 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).

2.3. 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:

Det bør være tydeligt, 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. Omvendt bør det være et vilkår for DSB, at datterselskabet DSB S-tog A/S' formål fortsat er at drive S-togs trafik i hovedstadsområdet på grundlag af en kontrakt med transportministeren. Et andet vilkår er, at selskabet som hidtil beskæftiger tjenestemænd, som er udlånt fra DSB.

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 den selvstændige offentlige virksomhed 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 § 8.

Uagtet denne ændring vil der fortsat være en selvstændig juridisk enhed ved navn DSB S-tog A/S, som i forhold til DSB er forpligtet til at beskæftige de udlånte tjenestemænd jf. § 15 i lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og DSB S-tog A/S.

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, der fører tilsyn med direktionen, og hvor et medlem af direktionen ikke kan være medlem af tilsynsrådet. For en nærmere uddybning af ledelsesmodellerne i den nye selskabslov kan der henvises til kapitel 7 i den nye selskabslov om 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 § 10, stk.1, bibeholdes, men ændres som konsekvens af reglerne i selskabsloven. Ordet "bestyrelse" er således erstattet af ordet "øverste ledelsesorgan".

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

DSB S-tog A/S er efter selskabsloven ikke at betragte som et statsligt aktieselskab men indgår i DSB koncernen. Se nærmere under punkt. 2.2.2.

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

2.4.1. Gældende ret

Inden for en periode på 2 år fra etableringen af DSB S-tog A/S kunne og skulle selskabet tilbyde de tjenestemænd, der ved etableringen af DSB S-tog A/S var ansatte i DSB, men udlånte 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, ville forblive 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.

2.4.2. Lovforslagets udformning

I februar 2000 fremsatte DSB S-tog A/S et tilbud til de fra DSB udlånte tjenestemænd om overenskomstsansættelse på særlige personlige vilkår i selskabet. Tilbuddet resulterede imidlertid ikke i en aftale med tjenestemændene (på nær med én). Det foreslås derfor, at tidsfristen på 2 år fjernes og at der gives DSB en generel adgang til at fremsætte tilbud til tjenestemænd om overgang til ansættelse på særlige vilkår. Et sådant tilbud kræver Finansministerens godkendelse

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

2.5.1. Gældende ret

Da loven er en stiftelseslov findes der en række stiftelsesbestemmelser vedrørende medarbejderrepræsentation.

2.5.2. Lovforslagets udformning.

Det foreslås, at disse bestemmelser ophæves, da bestemmelserne ikke længere er aktuelle.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser

3.1 Økonomiske konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget skønnes ikke at have økonomiske konsekvenser for det offentlige.

3.2 Administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget skønnes ikke at have administrative konsekvenser.

3.3 Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslaget har ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

3.4. De miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

3.5 De administrative konsekvenser for borgere

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

3.6 Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

3.7 Sammenfattende skema

	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	

4. Hørte myndigheder og organisationer mv.

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, 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, Forbundet af Offentlige Ansatte, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd (FTF), Forbrugerrådet, Fælles Fagligt Forbund 3 F, HK Danmark, Hovedstadens Lokalbåner 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, Personalestyrelsen, 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.

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 n 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. 8.

Til nr. 5

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 § 8.

Uagtet denne ændring vil fortsat være en selvstændig juridisk enhed ved navn DSB S-tog A/S, som i forhold til DSB er forpligtet til at beskæftige de udlånte tjenestemænd jf. § 15 i lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og DSB S-tog A/S.

Til nr. 6

Med hensyn til gældende ret henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 2.1.

Det foreslås i *stk. 1*, at transportministeren på et virksomhedsmøde vælger 4-8 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.

Medarbejdere, der har tjenestefrihed fra DSB uden løn med henblik på at varetage organisationsarbejde for medarbejdere i DSB, vil også være valgbare til bestyrelsen.

Til nr. 7

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. 2.2.

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

Til nr. 8

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

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 selskabsloven. Det foreslås således, at selskabsloven, herunder de bestemmelser 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 regnskabsreglement, investeringer og rammer for låneoptagelse. Endelig er der fastsat særlige regler for tjenestemænd.

Til nr. 9

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 jf. punkt 4.

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 af øverste ledelsesorgan og antal medlemmer heraf, finder anvendelse.

Til nr. 10

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 § 10, stk.1, bibeholdes dog, men foreslås ændret som konsekvens af reglerne i selskabsloven. Ordet ”bestyrelse” er således erstattet af ordet ”øverste ledelsesorgan”.

Til nr. 11

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

Til nr. 12

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”.

Endvidere fremgår det af bemærkningerne til § 7 i lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og DSB S-tog A/S, at i lighed med det for DSB gældende skal selskabets revisor foranledige, at der i forbindelse med aflæggelse af årsregnskab udarbejdes en erklæring om, hvorvidt selskabets regnskabsføring og forretningsvirksomhed er udøvet i overensstemmelse med det af transportministeren i medfør af lov om jernbane virksomhed m.v. § 7, stk. 1, fastsatte regnskabsreglement.

Det foreslås, at § 11, stk. 1 videreføres, men med en ændring af henvisningen til lov om jernbane § 7. Det præciseres samtidig, at det af ministeren fastsatte regnskabsreglement for virksomheden efter lov om jernbane § 7 også gælder for DSB S-tog A/S. DSB's forpligtelse til at overholde regnskabsreglementet gælder uanset, hvordan virksomheden internt organiserer sig.

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.

Den i § 11, stk. 5, nævnte erklæring skal også omfatte DSB S-tog A/S.

Til nr. 13

De vilkår, som der tænkes på i *stk. 3*, vedr. også vilkår for tjenestemænd, som måtte overgå til ansættelse på særlige vilkår.

Adgangen til at fremsætte sådanne tilbud gælder også i forhold til datterselskaber i DSB-koncernen hvori tjenestemænd gør tjeneste. I sådanne situationer vil det typisk være datterselskabets ledelse, som fremsætter tilbud om ansættelse på særlige vilkår.

Eventuelle tilbud skal i begge situationer godkendes af Finansministeren.

Med bestemmelserne i *stk. 4-7* fastsættes bestemmelser om, hvordan pensionsforpligtelser vedr. tjenestemænd løftes af virksomheden i forhold til medarbejderne og i forhold til staten. Bestemmelserne svarer til bestemmelserne, som er fastlagt i § 11 i lov nr. 529 af 26 maj 2010, lov om Naviair

Til nr. 14 og 15

Det foreslås, at stk. 2, 5 og 6 ophæves. Endvidere foreslås, at stk. 3-4 bliver til stk. 2-3. Det nuværende stk. 3, som fremover bliver til stk. 2, ændres som konsekvens af, at nuværende stk. 2 og 5 ophæves.

Disse ændringer samt ændringerne, som er foreslået i §14 indebærer, at fremtidige tilbud til tjenestemænd om overgang til ansættelse på særlige vilkår vil skulle følge bestemmelserne i § 14.

Tjenestemændene er udlånt til DSB S-tog A/S jf. dog det i bemærkningerne til loven fra 1998 anførte om eventuel tilbagegang til DSB.

Til nr. 16

Forslaget om at lade »og straf« udgå af overskriften er en konsekvens af den ophævelse af straffebestemmelser, der foreslås i § 1, nr. 17. Der er herefter ingen af bestemmelserne under overskriften, der omhandler straf.

Til nr. 17

Med hensyn til gældende ret henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 2.2. 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. 18

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

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.