

DSB's geografiske virkefelt, nemlig indenlandsk færgefart og færgefart mellem Danmark og de umiddelbare nabolande. Sådanne nye ruter vil altså kunne tage form af ruteetablering mellem to tredjelande.

Der lægges endvidere op til udvikling af nye produkter. Det vil sige, at rederiet gradvis kan gå ind i sejladsopgaver og tilknyttede forretninger, som ligger udover de korttidsfærgeruter, der i dag er rederiets primære forretningsgrundlag.

En fælles forudsætning for udviklingen af nye markeder og nye produkter vil i en række tilfælde være etablering af samarbejdsrelationer med indenlandske eller udenlandske samarbejdspartnere, typisk i datterselskabsform og eventuelt med anvendelse af udenlandsk tonnage og arbejdskraft.

I takt med etableringen af nye kunderelationer, nye markeder og i forhold til konkurrenter og samarbejdspartnere kan det vise sig hensigtsmæssigt, at selskabet også kan drive forretning under andre navne. Rederiets officielle navn kan derfor suppleres hermed.

4. Personaleforhold

Af de knap 2.700 medarbejdere, der var beskæftiget i rederivirksomheden pr. 1. januar 1994, var knap 900 ansat på overenskomst, medens 1.790 var tjenestemænd. Pr. 1. januar 1995 ventes antallet af tjenstemandsansatte at være godt 1.700.

For det overenskomstansatte personale gælder bestemmelserne i lov om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse. Dette vil også gælde søfartspersonalet, uanset at virksomhedsoverdragelsesloven ikke finder anvendelse på søgående skibe, jf. lovens § 1, stk. 2.

De nuværende tjenestemænd i DSB's rederivirksomhed bevarer ved selskabets overtagelse af færge-driften deres ansættelsesforhold i DSB, idet de samtidig forpligtes til varigt at lade sig udlåne til at gøre tjeneste i selskabet. Selskabet skal imidlertid ifølge lovforslaget tilbyde de pågældende tjenestemænd overgang til ansættelse i selskabet på særlige personlige vilkår, jf. nedenfor.

Indtil selskabets ansættelsestilbud måtte være accepteret, eller hvis tilbuddet ikke accepteres, udbetaler DSB fortsat løn, eventuel rådighedsløn og efterindtægt af løn mod refusion fra selskabet. Endvidere indbetaler DSB mod refusion fra selskabet pensionsbidrag til Finansministeriet, der afholder udgifterne til pension i overensstemmelse med reglerne i tjenstemandspensionslovgivningen.

DSB-ansatte tjenestemænd, der på udlånsbasis er beskæftiget som søfartspersonale eller som landpersonale ved Storebælt ved den etapevise ibrugtagning af Storebæltsforbindelsen, og som på det tidspunkt

er mellem 58 og 69 år, kan få fremregnet pensionsalderen til det 70. år, såfremt de pensioneres i umiddelbar tilknytning til de driftsindskrænkninger, der finder sted som følge af forbindelsens etablering, jf. tekstanmærkning 67 til 1995 finanslovens § 36.

De tjenestemænd, der overgår til ansættelse i selskabet og herefter modtager løn fra dette, vil have ret til rådighedsløn m.v. ved stillingsbortfald, hvilket især kan blive aktuelt i forbindelse med åbningen af den faste forbindelse over Storebælt og den deraf følgende nedlæggelse af overfarterne Korsør-Nyborg, Halsskov-Knudshoved og Århus-Kalundborg. DSB's prognoser for afgang af tjenestemænd fra rederiet viser, at selv uden etablering af nye ruter/aktiviteter, vil selskabets personalebehov stort set svare til antallet af udlånte tjenestemænd og tjenestemænd, der overgår til ansættelse i selskabet.

For tjenestemænd, der overgår til ansættelse i selskabet, opretholdes endvidere en pensionsdækning efter tjenestemandspensionslovgivningen, hvilket svarer til ordningen i forbindelse med omdannelsen af bl.a. statsvirksomheden Postgiro til aktieselskab. Under samme forudsætninger som for de udlånte tjenestemænd vil tjenestemænd, der overgår til ansættelse i selskabet, kunne få fremregnet pensionsalderen ved pensionering i forbindelse med ibrugtagning af den faste Storebæltsforbindelse, jf. ovenfor. På forslag til finanslov for 1996 vil tekstanmærkning 67 blive korrigeret i overensstemmelse hermed.

Pensionsbidraget for tjenestemænd, der overgår til ansættelse i selskabet, indbetales af selskabet til Finansministeriet, der ligesom for de udlånte tjenestemænd afholder udgifterne til pension i overensstemmelse med reglerne i tjenstemandspensionslovgivningen.

Efter lovforslaget etableres DSB Rederi A/S med en kapitalstruktur, således at selskabet under de skærpede konkurrencevilkår vurderes at kunne overleve med de særlige økonomiske forpligtelser i relation til personalet.

5. Økonomiske forhold m.v.

Selskabets ureviderede åbningsbalance er foreløbigt opgjort til 2.315 mio. kr. pr. 1. januar 1995. Åbningsbalancen indeholder forventede beløb, der i væsentligt omfang er baseret på skøn, hvorfor beløbene vil ændre sig frem til den endelige åbningsbalance. Eksterne revisorer har bekræftet, at der med den forudsatte kapitalstruktur og på grundlag af de udarbejdede driftsbudgetter kan udarbejdes sædvanlig vurderingsberetning, og at åbningsbalancen for selskabet forventes at kunne forsynes med revisionspåtegning uden forbehold.