

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

A. Baggrunden for lovforslaget

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

Aftalen om en sammenlægning af Scandlines A/S og DFO har til formål på sigt at sikre arbejdspladser og at styrke mulighederne for en udvikling af selskabet for derved at give det en solid markedsmæssig forankring i den vestlige del af Østersøen efter etableringen af de faste forbindelser. En sammenlægning vil placere rederiet blandt de største færgerederier i Nordeuropa og generelt forøge virksomhedens konkurrenceevne, så den kan klare sig bedre i en situation med to nye faste forbindelser (Storebælt og Øresund) samt en skærpet konkurrence fra andre rederier. Det kan således antages, at Scandlines A/S og dets medarbejdere vil være bedre stillet fremover ved denne sammenlægning.

En sammenlægning mellem Scandlines A/S og DFO forudsætter en ophævelse af lov om DSB Rederi A/S. I forbindelse med fremsættelsen af dette lovforslag fremsendes til Finansudvalget et aktstykke af trafikministeren og et aktstykke af finansministeren om henholdsvis de økonomiske og de pensionsmæssige forhold i forbindelse med sammenlægningen, jf. i øvrigt nedenfor under pkt. C.

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

Lovforslaget indebærer endvidere, at bestemmel-

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

B. De gældende bestemmelser

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

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

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

C. Økonomiske og administrative konsekvenser

Trafikministeriet har med et aktstykke anmodet