

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

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

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

De to nuværende rederier vil blive videreført som datterselskaber, men rederiet vil i ledelsesmæssig forstand med 1998 som overgangsår blive ledet og drevet som ét selskab. Dog vil medarbejderne forblive ansat i de to datterselskaber, ligesom indtjeningen i skattemæssig henseende finder sted i disse. Det nye selskab skal have hovedkontor i Rostock.

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

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

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

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

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

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

2. Personaleforhold

Sammenlægningen vil ikke have nogen selvstæn-

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

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

Der vil pr. 1. januar 1998 være ca. 840 udlånte tjenestemænd i Scandlines A/S. Efter indstillingen af bilfærgerne på Storebælt medio 1998 forventes antallet af udlånte tjenestemænd at være reduceret til ca. 200, hvis ansættelse i Scandlines A/S herefter vil være frivillig.

Forud for sammenlægningen vil Scandlines A/S ved henvendelse til medarbejderne danne sig et overblik over, hvor mange der ønsker at fortsætte i selskabet på frivillig basis. Selskabet vil indtræde i allerede eksisterende rettigheder og forpligtelser for disse medarbejdere.

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

3. Esbjerg-Fanø overfarten.

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

Det fremgår imidlertid af lovbemærkningerne til § 5, stk. 5 i lov om DSB Rederi A/S, at vilkårene for driften fastsættes under hensyntagen til de lokale in-