

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 overtallige 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 aktionær-overenskomsten. 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.

Som nævnt i Finansministeriets aktstykke nr. 118, var der 844 udlånte tjenestemænd i Scandlines A/S pr. 1. januar 1998. 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 har Scandlines A/S ved henvendelse til medarbejderne dannet sig et overblik over, hvor mange der ønsker at fortsætte i selska-

bet 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 interesser. For at fastholde det lokale samarbejde, er det hensigten at indgå en aftale direkte mellem staten og Scandlines A/S med henblik på at sikre, at det lokale samarbejde videreføres uændret.

Til § 4

Trafikministeren bemyndiges til at fastsætte tidspunktet for lovens ikrafttræden, idet det forventes, at loven kan træde i kraft pr. 15. juni 1998. Forinden denne dato skal det tilsikres, at alle praktiske forhold vedrørende sammenlægningen er endeligt afklaret, herunder med hensyn til indgåelse af kreditaftale på det internationale kreditmarked bl.a. til finansiering af den i bemærkningerne til § 3, pkt. 1, omtalte udlodning til ejerne.