

Med lovforslaget foreslås bestemmelsen i den gældende lovs § 4, stk. 1, ændret således, at trafikministeren *på et virksomhedsmøde vælger* 6 medlemmer til bestyrelsen for DSB, i stedet for som hidtil at udpege disse medlemmer af bestyrelsen. Herved bringes reglerne for valg af bestyrelsesmedlemmer til DSB's bestyrelse på linie med den almindelige ordning for aktieselskaber, jf. aktieselskabslovens § 49, stk. 2.

Samtidig muliggør lovforslaget, at de to statsansatte, som i dag sidder i DSB's bestyrelse repræsenterende henholdsvis Finansministeriet og Trafikministeriet, trækkes ud af bestyrelsen og erstattes af medlemmer, som ikke er ansat under de to nævnte ministerier. Det i bemærkningerne til den gældende lovs § 4, stk. 1, anførte krav om, at Finansministeriet og Trafikministeriet hver repræsenteres i bestyrelsen med ét medlem, udgår således.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Det honorar, som de nuværende repræsentanter for henholdsvis Finansministeriet og Trafikministeriet modtager for deres arbejde i DSB's bestyrelse, videregives efter de gældende regler af repræsentanterne til de ministerier, hvor de er ansat. De to nuværende repræsentanter modtager for nærværende årligt hver 100.000 kr. for bestyrelsesarbejdet, og der videregives således årligt 200.000 kr. til staten. I det omfang de nuværende repræsentanter erstattes af personer, som ikke er statsansatte, vil staten således miste denne indtægt.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget medfører ikke økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Forslaget har været forelagt Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering, som har vurderet forslaget's erhvervsøkonomiske konsekvenser. Forslaget ændrer valgmåden og sammensætningen af DSB's bestyrelse og vurderes ikke at have nogen direkte konsekvenser for samarbejdet med andre aktører på jernbaneområdet. På den baggrund vurderes forslaget ikke at indeholde hverken økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Forslaget har derfor heller ikke været forelagt et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler med henblik på en vurdering af forslaget's administrative konsekvenser for erhvervslivet.

5. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

6. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

7. Hørte organisationer m.v.

Lovforslaget er sendt i høring hos DSB, Dansk Jernbaneforbund, Brancheafdelingen for trafik og jernbane under HK, SID Københavns Jernbanearbejdere og Statsansattes Kartel.

Høringssvarene vil blive fremsendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.