



Lovforslag nr. L 8

Folketinget 2012-13

OMTRYK

Ændret ordlyd i § 1, nr. 12, og sidste afsnit i punkt 1 i de almindelige bemærkninger

Fremsat den 3. oktober 2012 af transportministeren (Henrik Dam Kristensen)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S samt fusionsskatteloven

(Fremgangsmåde ved anskaffelse af rullende materiel, generel garantistillelse, bestyrelsessammensætning, mulighed for DSB og Naviair til at fusionere skattefrit med helejede datterselskaber, konsekvensændringer som følge af selskabsloven m.v.)

§ 1

I lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S, jf. lovbekendtgørelse nr. 1184 af 12. oktober 2010, foretages følgende ændringer:

1. Lovens *titel* affattes således:

»Lov om DSB.«

2. *Overskriften* til kapitel 1 affattes således:

»Kapitel 1

Formål, ledelse m.v.«

3. § 1 affattes således:

»§ 1. DSB er en selvstændig offentlig virksomhed.«

4. I § 2, *stk. 1*, og i § 19, *stk. 1 og 2*, ændres »lov om jernbane m.v.« til: »lov om jernbane«.

5. I § 2 indsættes efter *stk. 1* som nyt stykke:

»*Stk. 2.* DSB skal sikre, at der drives S-togstrafik i hovedstadsområdet på grundlag af en kontrakt med transportministeren om passagertrafik udført som offentlig service, jf. lov om jernbane.«

Stk. 2 og 3 bliver herefter *stk. 3 og 4*.

6. § 3, *stk. 1 og 4*, ophæves.

Stk. 2 og 3 bliver herefter *stk. 1 og 2*.

7. § 3, *stk. 3*, der bliver *stk. 2*, affattes således:

»*Stk. 3.* Tinglysning og anden registrering af DSB's retigheder, som DSB er indtrådt i ved overtagelsen af den af

statsvirksomheden DSB hidtil drevne virksomhed, kan ske på grundlag af denne lov.«

8. § 3 affattes således:

»§ 3. DSB's formue holdes adskilt fra statens formue, og DSB disponerer inden for de til enhver tid fastlagte rammer selv over anlægs- og driftsmidler.«

9. § 4, *stk. 1 og 2*, affattes således:

»§ 4. DSB ledes af en bestyrelse. Transportministeren vælger på et virksomhedsmøde, jf. § 5, *stk. 2*, for en periode på 1-2 år mindst 5, men højst 8 medlemmer til bestyrelsen, herunder formand og næstformand. Genvalg kan ske. Transportministeren kan til enhver tid på et virksomhedsmøde afsætte de af ministeren valgte medlemmer.

Stk. 2. Medarbejderne vælger repræsentanter til bestyrelsen. Reglerne i selskabsloven om valg af medarbejderrepræsentanter og suppleanter for disse, herunder regler om koncernrepræsentation og valgbarhed, finder tilsvarende anvendelse.«

10. § 5, *stk. 1*, affattes således:

»Transportministeren udøver i forhold til DSB de beføjelser, der efter selskabsloven og årsregnskabsloven tilkommer generalforsamlingen i et aktieselskab, idet ministeren herved sidestilles med en eneaktionær.«

11. § 5, *stk. 2*, ophæves.

Stk. 3 bliver herefter *stk. 2*.

12. § 6 affattes således:

»§ 6. Selskabsloven, herunder de bestemmelser der gælder for statslige aktieselskaber, finder anvendelse for DSB med de tilpasninger, som er en konsekvens af denne lov.«

13. Kapitel 2 ophæves**14. Overskriften til kapitel 3 affattes således:**

»Kapitel 3

*Regnskabs- og revisionsmæssige forhold,
investeringsbeslutninger og optagelse af lån.*«.

15. § 11 affattes således:

»§ 11. De regler i årsregnskabsloven, der gælder for aktieselskaber, herunder bestemmelser for statslige aktieselskaber, finder anvendelse for DSB med de tilpasninger, som er en konsekvens af denne lov.

Stk. 2. DSB's årsrapport revideres af en statsautoriseret revisor og af rigsrevisor. Den statsautoriserede revisor vælges af transportministeren på virksomhedsmødet efter indstilling fra bestyrelsen, og valget gælder for et år ad gangen. Genvalg kan ske.

Stk. 3. Rigsrevisor reviderer endvidere DSB's regnskaber efter reglerne i lov om revisionen af statens regnskaber m.m.

Stk. 4. Den reviderede årsrapport forelægges til godkendelse på et virksomhedsmøde.«

16. § 12 affattes således:

»§ 12. DSB kan optage lån, herunder driftskreditter, med sikkerhed i egen formue.

Stk. 2. Investeringer, som DSB eller datterselskaber heraf påtænker at foretage, og som overstiger en beløbsmæssig grænse på 100 mio. kr., skal forelægges Folketingets Finansudvalg til godkendelse. Beløbsgrænsen reguleres fra 1999 årligt med udviklingen i nettoprisindekset.

Stk. 3. For investeringer, der er omfattet af stk. 2, skal transportministeren godkende virksomhedens beslutninger om udbud og indgåelse af kontrakt herom. Til brug for ministerens godkendelse indhenter ministeriet en eksternt kvalitetssikring af virksomhedens beslutninger. Udgifter til eksternt bedømmelse af udbudsmaterialet og kontraktindgåelsen afholdes som led i de samlede omkostninger vedrørende anskaffelse af det rullende materiel.

Stk. 4. DSB fremsender en investerings- og finansieringsplan til transportministeren én gang årligt. I tilfælde af, at der efterfølgende sker væsentlige ændringer i investerings- og finansieringsplanen, orienteres transportministeren herom.

Stk. 5. Transportministeren kan efter godkendelse af Folketingets Finansudvalg garantere for DSB's og DSB's datterselskabers forpligtelser.«

17. § 13 ophæves.**18. § 15 ophæves, og i stedet indsættes:**

»§ 15. De tjenestemænd i DSB, der ved etableringen af DSB S-tog A/S gør tjeneste i DSB's S-togsdivision, er forpligtet til at gøre tjeneste i DSB S-tog A/S med bevarelse af deres ansættelsesforhold i DSB, ligesom DSB S-tog A/S i forhold til DSB er forpligtet til at beskæftige dem.

Stk. 2. DSB udbetaler løn m.v. til tjenestemænd omfattet af stk. 1, og indbetaler pensionsbidrag m.v. til staten, jf. § 14, stk. 4.

Stk. 3. Fra overtagelsen af S-togsdriften refunderer DSB S-tog A/S til DSB de lønninger, pensionsbidrag m.v., som DSB betaler i henhold til stk. 2.

Stk. 4. Til tjenestemænd, som overgår til ansættelse i DSB S-tog A/S med ret til tjenestemandspension, afholder staten udgifter til pension, mod at selskabet betaler de af finansministeren fastsatte bidrag m.v. til dækning af statens pensionsudgifter.

Stk. 5. Bestemmelserne i stk. 1-4 finder tilsvarende anvendelse for tjenestemænd, der gør tjeneste i øvrige dele af DSB, som måtte blive omdannet til aktie- eller anpartsselskab.

§ 15 a. De tjenestemænd, der udlånes fra DSB til DSB S-tog A/S, jf. § 15, stk. 1, deltager på lige fod med selskabets medarbejdere ved valg af medarbejderrepræsentanter til selskabets øverste ledelsesorgan og er på tilsvarende måde valgbare til dette. Tilsvarende kan de udlånte tjenestemænd deltage i valg af koncernrepræsentanter til bestyrelsen i DSB.

§ 15 b. DSB S-tog A/S kan opløses uden likvidation ved overdragelse af DSB S-tog A/S' aktiver og forpligtelser som helhed til DSB.

Stk. 2. Hvis DSB S-tog A/S opløses, jf. stk. 1, vil tjenestemænd omfattet af § 15, stk. 1, være forpligtet til at gøre tjeneste i DSB, ligesom DSB vil være forpligtet til at beskæftige dem.«

19. I § 19, stk. 2, indsættes efter »DSB S-tog A/S«: »eller andre datterselskaber under DSB«.

20. I overskriften til kapitel 6 udgår »og straf«.

21. §§ 21, 22, 25, 26 a og 26 b ophæves.

§ 2

I fusionsskatteoven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1260 af 3. november 2010, som ændret bl.a. ved § 17 i lov nr. 516 af 12. juni 2009, § 4 i lov nr. 254 af 30. marts 2011, § 4 i lov nr. 433 af 16. maj 2012 og senest ved § 4 i lov nr. 591 af 18. juni 2012, foretages følgende ændring:

1. I § 14 indsættes som nr. 13 og 14:

»13) Ved fusion af DSB, jf. selskabsskatteovens § 1, stk. 1, nr. 2 d, med et helejet datterselskab.

14) Ved fusion af Naviair, jf. selskabsskatteovens § 1, stk. 1, nr. 2 i, med et helejet datterselskab.«

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Transportministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 8.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning, formål og baggrund
2. Lovforslagets enkelte elementer
 - 2.1. DSB etablering og tinglysning af rettigheder
 - 2.2. DSB – antal bestyrelsesmedlemmer
 - 2.3. DSB S-tog A/S
 - 2.4. Fusionskatteloven
 - 2.5. Selskabsloven
 - 2.6. Regnskabsreglement
 - 2.7. Investeringsbeslutninger, herunder ændret fremgangsmåde ved anskaffelse af rullende materiel og optagelse af lån
 - 2.8. Eventuelt tilbud til tjenestemænd om overgang til ansættelse på særlige vilkår
3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
5. De administrative konsekvenser for borgere
6. De miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
9. Sammenfattende skema

1. Indledning, formål og baggrund

Med lovforslaget ændres lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S og fusionskatteloven på en række punkter.

Lovforslaget går for det første ud på, at gennemføre en ændring af fremgangsmåden ved DSB's anskaffelse af rullende materiel. Det foreslås i den forbindelse, at transportministeren godkender virksomhedens beslutninger om udbud og indgåelse af kontrakt herom. Til brug for ministerens stillingtagen indhenter ministeren en eksternt kvalitetsvurdering af virksomhedens beslutninger vedrørende udbudsmateriale og indgåelse af kontrakt. På denne måde gribes DSB's indkøb af rullende materiel an på en ny måde.

Lovforslaget går for det andet ud på at forenkle procedurerne for godkendelse af investeringer, herunder af finansieringen. Der er i dag et unødigt kompliceret regelsæt, som ikke nødvendigvis bidrager til at sikre det nødvendige samlede overblik over virksomhedens investerings – og finansieringsplaner. Procedurerne foreslås af den grund ændret. Den foreslåede procedure skal tillige ses i lyset af, at DSB er etableret med en bestyrelse med et selvstændigt ansvar, og at det bl.a. er bestyrelsens ansvar løbende at påse, at virksomhedens kapitalgrundlag, herunder den likviditetsmæssige situation, er forsvarlig set i forhold til virksomhedens drift.

Lovforslaget lovfæster endvidere en mulighed for at udvide statsgaranti til DSB. Efter den nuværende lovgivning kan transportministeren efter godkendelse af Folketingets Finansudvalg garantere for forpligtelser, som DSB og datterselskaber har over for leverandører og långivere i forbindelse med investeringer. Denne mulighed foreslås udvidet, så-

ledes at anvendelsen af statsgarantien ikke længere begrænses til kun at angå investeringer. Med lovforslaget får transportministeren således efter godkendelse i Folketingets Finansudvalg mulighed for mere generelt at stille garanti.

Endvidere foreslås det at gøre den fremtidige sammensætning af bestyrelsen for DSB mere fleksibel ved, at der fastsættes en nedre og en øvre grænse for antal bestyrelsesmedlemmer valgt på virksomhedsmødet. Den nuværende ordning med et bestemt antal bestyrelsesmedlemmer, som er fastsat ved lov, vurderes upraktisk. Antallet af medarbejderrepræsentanter i bestyrelsen er ligeledes fastsat ved lov med et bestemt antal. Det foreslås, at antallet af medarbejderrepræsentanter følger reglerne for selskabsrepræsentation i selskabsloven, dvs. med halvdelen af det antal, der vælges af ejeren, ved transportministeren, på virksomhedsmødet. Det betyder, at antallet af medarbejderrepræsentanter øges, såfremt antallet af bestyrelsesmedlemmer valgt på virksomhedsmødet øges.

Ydermere foreslås det, at kapitlet vedrørende DSB S-tog A/S, bortset fra stykket om udlånte tjenestemænd, ophæves. De stiftelsesbestemmelser, som kapitlet indeholder, ophæves, da virksomheden er etableret. Bestemmelserne er derfor ikke længere aktuelle. Det foreslås, at aktiver og forpligtelser som helhed fra DSB S-tog A/S kan overdrages til DSB, hvilket vil give DSB's ledelse en større fleksibilitet i relation til at indrette koncernens struktur. Andre bestemmelser, der alene vedrører stiftelsen af DSB, ophæves ligeledes.

Lovforslaget giver DSB og tilsvarende den selvstændige offentlige virksomhed Naviair mulighed for omstrukturering uden beskatning i form af skattefri fusion med helejede dat-

terselskaber. Lovforslaget giver således adgang til skattefrit at fusionere et helejet datterselskab ind i DSB eller Naviair.

Endelig foreslås det, at henvisningerne til aktieselskabsloven ændres. Aktieselskabsloven er ophævet og erstattet af en ny lov, jf. lov nr. 40 af 12. juni 2009 om aktie- og anpartsselskaber (selskabsloven) med senere ændring. Der er således foreslået en række konsekvensændringer i lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S. Dertil kommer en række ændringer, der er nødvendiggjort af udviklingen siden DSB's etablering som en selvstændig offentlig virksomhed (SOV) i 1999.

For at lette anvendelsen af lov om DSB foreslås det således, at selskabsloven finder anvendelse på DSB med de tilpasninger, som er en konsekvens af lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S.

2. Lovforslagets enkelte elementer

2.1. DSB etablering og tinglysning af rettigheder

2.1.1. Gældende ret

Det er i den nugældende § 3 i loven bestemt, at DSB overtager den af statsvirksomheden DSB hidtil drevne virksomhed med tilhørende aktiver og passiver og indtræder i samtlige rettigheder og forpligtelser i forbindelse hermed. Transportministeren kan som led i etableringen af den selvstændige offentlige virksomhed bestemme, at visse rettigheder og forpligtelser forbliver hos staten.

Endvidere er det bestemt, at tinglysning og anden registrering af DSB's rettigheder efter nugældende § 3, stk. 1 kan ske på grundlag af loven. Bestemmelsen indebærer, at det ikke vil være nødvendigt at oprette dokumenter med henblik på tinglysning og anden registrering således, som det almindeligvis er tilfældet.

Endelig er det bestemt, at DSB og datterselskaber heraf skal tegne de for virksomhederne nødvendige forsikringer jf. nugældende § 13.

Slutteligt er det bestemt i nugældende § 19, stk. 2, at lov om offentlighed i forvaltningen, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand gælder for den jernbanevirksomhed, der udøves af DSB S-tog A/S som led i udførelsen af forhandlet trafik, jf. lov om jernbanevirksomhed m.v. § 8.

2.1.2. Lovforslagets udformning

Den selvstændige offentlige virksomhed DSB er for længst etableret (1999). Der er derfor ikke længere behov for overgangsbestemmelsen, hvorefter DSB overtager den af statsvirksomheden DSB hidtil drevne virksomhed med tilhørende aktiver og passiver og indtræder i samtlige rettigheder og forpligtelser i forbindelse hermed. Der er heller ikke længere behov for overgangsbestemmelsen, hvorefter transportministeren som led i etableringen af den selvstændige offentlige virksomhed kan bestemme, at visse rettigheder og forpligtelser forbliver hos staten jf. nugældende § 3, stk. 1 i loven.

Det foreslås derfor, at den bestemmelse udgår. Der henvises til ændringen i § 1 nr. 6.

I forbindelse med etableringen af DSB blev der etableret hjemmel i loven til, at tinglysning og anden registrering kunne ske på grundlag af loven. Etableringen er, jf. ovenfor, sket med deraf følgende tinglysning og registrering, hvorfor også denne bestemmelse vurderes at have udspillet sin rolle. Imidlertid foreslås det, at der gives DSB mulighed for at kontrollere, at alle forhold er på plads, inden denne hjemmel ophæves. Det foreslås derfor således, at DSB's mulighed for at tinglyse rettigheder på grundlag af loven jf. nugældende § 3, stk. 1 og 3, opretholdes. Dette opnås ved at samle disse to stykker til ét stykke, jf. ændringen i § 1 nr. 7. Når DSB har gennemgået forholdene i forbindelse med etableringen, vil den nye affattelse af § 3 kunne træde ikraft. Det foreslås derfor, at transportministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af den nye § 3. Tinglysninger og registreringer vil efter ikrafttræden af den nyaffattede § 3, jf. ændringen i § 1 nr. 8 ske efter de almindelige regler herfor. Der henvises til ændringer i § 1, nr. 6 – 8 samt § 3, stk. 2.

Ved etableringen af DSB som en selvstændig offentlig virksomhed fik virksomhedens ledelse råderet over de aktiver, som staten indskød, jf. nugældende § 3, stk. 2, hvoraf det følger, at DSB's formue holdes adskilt fra statens formue. Det følger endvidere af bestemmelsen, at DSB selv disponerer inden for de til enhver tid fastlagte rammer over anlægs- og driftsmidler. Af samme grund fik DSB hjemmel til at tegne de forsikringer på det private forsikringsmarked, som virksomhedens ledelse anså for nødvendige til sikring af aktiverens værdi. Eftersom virksomheden er etableret, anses denne bestemmelse ikke længere for at være nødvendig. Det er fremdeles DSB's ansvar, at virksomhedens aktiver er behørigt sikret gennem tegning af relevante forsikringer. Det foreslås derfor, at nugældende § 13 ophæves. Der henvises til ændringen i § 1, nr. 17.

Som led i etableringen af DSB blev det tillige bestemt, at lov om offentlighed i forvaltningen, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand gælder for den jernbanevirksomhed, der udøves af DSB S-tog A/S som led i udførelsen af forhandlet trafik. DSB har imidlertid generelt mulighed for at organisere sig ved etablering af datterselskaber, og bestemmelsen foreslås derfor udvidet således, at datterselskaber under DSB også omfattes af bestemmelsen, såfremt de udfører opgaver som led i udførelsen af forhandlet trafik, jf. lov om jernbane § 8. Der henvises til § 1 nr. 19.

2.2. DSB – antal bestyrelsesmedlemmer

2.2.1. Gældende ret

Antallet af bestyrelsesmedlemmer inkl. medarbejderrepræsentanter i DSB har siden 1998 ved lov været fastsat til i alt 9 medlemmer: Transportministeren vælger på et virksomhedsmøde 6 medlemmer til bestyrelsen, og medarbejderne vælger 3 medlemmer jf. nugældende § 4 i loven.

2.2.2. Lovforslagets udformning

For at gøre den fremtidige sammensætning af bestyrelsen for DSB mere fleksibel foreslås det, at der fastsættes et minimums- og et maksimumsantal for antal bestyrelsesmedlemmer, der kan vælges på virksomhedsmødet. Det er ikke særligt praktisk med et fast antal, f.eks. hvis der måtte være et ønske om at udvide bestyrelsen med henblik på at tilføre bestyrelsen yderligere kompetencer. Det vil derfor være mere hensigtsmæssigt, at det faste antal erstattes af en ramme for antallet af bestyrelsesmedlemmer ved at angive en øvre og nedre grænse.

Det foreslås således, at transportministeren på virksomhedsmødet kan vælge 5-8 medlemmer til bestyrelsen jf. ændringen i § 1 nr. 9.

Endvidere foreslås det, at det præciseres, at antallet af medarbejderrepræsentanter følger reglerne for selskabsrepræsentation i selskabsloven. Herved sikres det, at antallet af medarbejderrepræsentanter øges, såfremt antallet af bestyrelsesmedlemmer valgt på virksomhedsmødet øges.

2.3. DSB S-tog A/S

2.3.1. Gældende ret

Den nugældende lov indeholder i §§ 7-10 bestemmelser om stiftelsen af DSB S-tog A/S, selskabets formål samt selskabets bestyrelse.

2.3.2. Lovforslagets udformning

Det er nøje blevet overvejet, hvordan man fremadrettet kan opnå en højere grad af normalisering mellem DSB's datterselskaber, herunder DSB S-tog A/S, med henblik på at tydeliggøre DSB koncernledelsens ansvarsforhold.

I overvejelserne er indgået følgende synspunkter:

Hensigten er at tydeliggøre, at DSB ledes af en bestyrelse og en direktion med ansvar for og indflydelse på de samlede aktiviteter i DSB, herunder også i DSB's datterselskaber. Endvidere er det fremdeles et vilkår for DSB, at der fortsat drives S-togs trafik i hovedstadsområdet på grundlag af en kontrakt med transportministeren. Det er desuden et vilkår, at DSB har tjenestemænd, som er udlånt til datterselskabet DSB S-tog A/S.

En samlet afvejning fører til, at det vil være mest hensigtsmæssigt, at de særskilte lovbestemmelser om DSB S-tog A/S' ejerskab, formål og ledelse ophæves, jf. ændringen i § 1 nr. 13 og erstattes af en bestemmelse, hvorefter DSB i loven forpligtes til at sikre, at der drives S-togtrafik i hovedstadsområdet på grundlag af en kontrakt med transportministeren om passagertrafik udført som offentlig service, jf. lov om jernbane. Dette ses af ændringen i § 1 nr. 5.

Uagtet denne ændring gælder forpligtelserne i § 15, stk. 1, om udlånte tjenestemænd fortsat, så længe DSB S-tog A/S eksisterer. Det indebærer, at de udlånte tjenestemænd er forpligtet til at gøre tjeneste i DSB S-tog A/S med bevarelse af deres ansættelsesforhold i DSB, ligesom DSB S-tog A/S i forhold til DSB er forpligtet til at beskæftige dem.

Med hensyn til DSB S-tog A/S' ledelse foreslås det at gøre ledelsesstrukturen mere fleksibel ved at give koncernledelsen i DSB mulighed for at beslutte, hvordan bestyrelsen for DSB S-tog sammensættes (størrelse m.v.) inden for rammerne af selskabsloven.

Det foreslås tillige, at det præciseres, at antallet af medarbejderrepræsentanter følger reglerne for selskabsrepræsentation i selskabsloven. Samtidig foreslås det, at den nuværende bestemmelse i § 10, stk. 2, der bliver til § 15 a, bibeholdes, men ændres som konsekvens af reglerne i selskabsloven.

Endvidere foreslås det, at stiftelsesbestemmelsen, dvs. § 7, i loven vedr. DSB S-tog A/S ophæves.

Det foreslås tillige, at DSB S-tog A/S kan opløses uden likvidation ved overdragelse af DSB S-tog A/S' aktiver og forpligtelser som helhed til DSB. De almindelige regler gælder herunder selskabslovens regler. Hvis en sådan overdragelse skulle blive aktuel, vil tjenestemændene være forpligtede til at være beskæftiget i DSB, ligesom DSB vil være forpligtet til at beskæftige dem. Der henvises til ændringen i § 1 nr. 18.

2.4. Fusionsskatteloven

2.4.1. Gældende ret

DSB og Naviair kan i dag foretage en skattefri tilførsel af aktiver efter reglerne i fusionsskatteloven under forudsætning af, at det modtagende selskab beskattes i henhold til selskabsskattelovens § 1, stk. 1, nr. 1.

Det vil sige, at DSB og Naviair kan udskille aktiviteter til datterselskaber, som er fuldt skattepligtige.

Det bemærkes, at DSB og Naviair i medfør af selskabsskattelovens § 1, stk. 1, nr. 2 litra d og litra i, er skattepligtige efter de samme regler, som gælder for beskatningen af aktie- og anpartsselskaber.

De gældende regler i fusionsskattelovens kapitel 1 giver hverken DSB eller Naviair mulighed for at foretage en skattefri fusion. I dag har DSB og Naviair ikke mulighed for at omstrukturere deres koncern uden beskatning ved at fusionere et datterselskab med DSB eller Naviair.

Ved en fusion er udgangspunktet, at det indskydende selskab afstår alle aktiver og passiver, og aktionærerne afstår aktierne med heraf afledt beskatning, dels i selskabet og dels hos aktionærerne.

Ved en skattefri fusion succederer (indtræder) det modtagende selskab i det indskydende selskabs skattemæssige stilling. Det indskydende selskab ophører uden beskatning. Derved udskydes beskatningen til det tidspunkt, hvor det modtagende selskab afstår de pågældende aktiver og passiver. Der sker også succession på aktionærsiden, hvor selskabsdeltagerne modtager aktier i det modtagende selskab som vederlag for aktier i det indskydende selskab, således at de anses for erhvervet på samme tidspunkt og for samme anskaffelsessum som de ombyttede aktier. Derved udskydes beskatningen til det tidspunkt, hvor aktionærerne afstår de modtagne aktier.

Fusionsskatteoven hviler således på et successionsprincip, hvormed en skatteudskydelse finder sted, men ikke et bortfald af beskatningen. Formålet med loven er at give selskaber mulighed for at fusionere, uden at der udløses skat.

2.4.2 Lovforslagets udformning

Det foreslås, at et helejet aktie- eller anpartsselskab kan fusioneres skattefrit ind i henholdsvis DSB og Naviair, idet både DSB og Naviair er almindeligt selskabsbeskattede, og andre selskabsbeskattede selskaber har samme mulighed. Skattereglerne bør ikke hindre en hensigtsmæssig organisering af de to SOV'er (selvstændig offentlig virksomhed).

En generel mulighed for at fusionere et aktieselskab ind i henholdsvis DSB eller Naviair med DSB eller Naviair som det fortsættende selskab er ikke relevant, idet der ikke er mulighed for succession på aktionærsiden. Aktionærerne i det indskydende selskab kan ikke vederlægges med aktier, da DSB og Naviair ikke er aktieselskaber.

Der henvises til ændringen i § 2, nr. 1.

2.5. Selskabsloven

2.5.1. Gældende ret

Det er i loven bestemt, at udvalgte kapitler af aktieselskabsloven gælder for DSB, f.eks. kapitel 9 om selskabets ledelse og kapitel 16 om erstatning m.v., og at de særlige bestemmelser for statslige aktieselskaber finder anvendelse for DSB med de ændringer, der følger af denne lov. Dette indebærer bl.a., at datterselskaber af statslige aktieselskaber også var statslige aktieselskaber, og dermed omfattet af de regler, der til enhver tid gælder for statslige aktieselskaber. Det drejer sig om bl.a. åbenhed omkring regnskabsaflæggelse, ejerforhold og generalforsamling.

Det fremgår endvidere af nugældende lovs § 5, stk. 2, at transportministeren fastsætter vedtægter for DSB, og at transportministeren kan ændre vedtægterne efter forhandling med bestyrelsen.

2.5.2. Lovforslagets udformning

Da aktieselskabsloven er ophævet og erstattet af selskabsloven, er der behov for at tilpasse henvisningerne til selskabsloven. For at lette anvendelsen af lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S er det fundet hensigtsmæssigt at foreslå, at selskabsloven, herunder de særlige bestemmelser for statslige aktieselskaber, finder anvendelse for DSB jf. ændringerne i § 1, nr. 10 og 12. I modsætning til tidligere, hvor der i loven var en henvisning til konkrete kapitler foreslås jf. ovenfor nu en generel henvisning til selskabsloven. Det præciseres samtidig med lovforslaget i ændringen i § 1 nr. 12, at anvendelsen skal ske med de tilpasninger, som er følge af lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og DSB S-tog A/S. I den selvstændige offentlige virksomhed DSB er der i modsætning til aktieselskaber ikke en aktiekapital, hvorfor f.eks. reglerne i selskabsloven om udvidelse af aktiekapitalen ikke er relevante for DSB. Dertil kommer, at der i lov om den

selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S f.eks. er fastsat særlige regler om låneoptagelse samt for tjenestemænd.

Af § 2, stk. 2, i den nugældende lov om DSB fremgår det tillige, at DSB kan etablere datterselskaber. En præcisering af, at selskabslovens regler finder anvendelse for DSB, indebærer bl.a., en tydeliggørelse af, at etablering af et datterselskab ved en spaltning kræver en godkendelse på et virksomhedsmøde (svarende til en generalforsamling). De særlige straffebestemmelser i §§ 21 og 22 i den nugældende lov foreslås ophævet, da de som konsekvens af ovennævnte ændringer vurderes som unødvendige. Fremover finder de almindelige straffebestemmelser som f.eks. findes i selskabsloven, årsregnskabsloven eller straffeloven anvendelse jf. ændringerne i § 1 nr. 20 - 21. Dette svarer i hovedtræk til den ordning, som gælder for den selvstændige offentlige virksomhed Naviair (Navigation via Air).

Aktieselskaber, der er datterselskaber af statslige aktieselskaber, er efter den nye selskabslov fritaget for at følge reglerne for statslige aktieselskaber, herunder informationsforpligtigelserne, medmindre andet følger af særlovgivningen for det pågældende selskab. Det er således alene de selskaber, som staten direkte ejer aktier i, der automatisk er underlagt reglerne for statslige aktieselskaber, jf. dog nedenfor om statslige aktieselskabers informationsforpligtigelse.

Da DSB er moderselskab for bl.a. DSB S-tog A/S, skal DSB anlægge en koncernbetragtning i forbindelse med varetagelsen af sine offentliggørelsespligter. Det betyder, at DSB tillige skal informere om forhold fra datterselskaber, hvis disse er relevante for offentlighedens mulighed for at vurdere udviklingen i den samlede koncern, jf. i øvrigt vejledning om statslige aktieselskaber udgivet af Erhvervs- og Selskabsstyrelsen i maj 2010. I lyset heraf er det ikke fundet nødvendigt med særlovgivning for DSB S-tog A/S.

For så vidt angår spørgsmålet om regnskabsstandard vil de pågældende datterselskaber som udgangspunkt herefter i stedet blive omfattet af de lempeligere regler i årsregnskabsloven for små virksomheder i regnskabsklasse B og for mellemstore eller store virksomheder i regnskabsklasse C. For DSB S-tog A/S's vedkommende fremgår det af selskabets årsrapport for 2010, at selskabet har udstedt obligationer, som er noteret på børsen i Luxembourg. Virksomheden er som følge heraf forpligtet til at udarbejde årsrapport efter International Financial Reporting Standards (IFRS).

Det foreslås, at nugældende § 5, stk. 2 om fastsættelse af vedtægter ophæves, idet det allerede følger af § 5, stk. 1, at transportministeren i forhold til DSB udøver de beføjelser, der efter selskabsloven og årsregnskabsloven tilkommer generalforsamlingen i et aktieselskab, idet ministeren herved sidestilles med en eneaktionær. Heri ligger allerede, at det er transportministeren som fastsætter - og godkender ændringer i de vedtægter, som gælder for virksomheden.

Der henvises til ændringerne i § 1 nr. 10-12 og 18.

2.6. Regnskabsreglement

2.6.1. Gældende ret

Det fremgår af lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og DSB S-tog A/S, at transportministeren fastsætter et regnskabsreglement for virksomheden, jf. lov om jernbane § 7, stk. 1. Endvidere er det i § 11, stk. 5, i DSB-loven fastsat, at ved afgivelse af årsregnskabet skal virksomhedens revisor afgive en erklæring om, hvorvidt det af transportministeren fastsatte regnskabsreglement for virksomheden er overholdt.

I lov om jernbane fremgår det, at transportministeren i et regnskabsreglement kan fastsætte nærmere regler for udarbejdelse af interne virksomhedsregnskaber for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, herunder for hvilke forretningsområder, der skal aflægges særskilt regnskab.

2.6.2. Lovforslagets udformning

Som det fremgår ovenfor, har transportministeren i dag både hjemmel i DSB – loven og i jernbaneloven til at fastsætte et regnskabsreglement for DSB.

Lov om jernbane fastsætter rammerne for jernbanevirksomheder samt myndighedernes krav til regnskabsreglement. Denne lov vurderes således at være det rette forum for krav om fastsættelse af et regnskabsreglement for DSB. Bestemmelsen i lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og DSB S-tog A/S om fastsættelse af regnskabsreglement for DSB foreslås derfor ophævet.

En ophævelse af denne hjemmel ændrer dog ikke på, at transportministeren, så længe DSB udfører opgaver for staten i henhold til en forhandlet kontrakt, fastsætter et regnskabsreglement for virksomheden. Fremover fastsættes reglementet alene med hjemmel i jernbaneloven.

Endvidere foreslås det, at den nugældende bestemmelse i § 11, stk. 5 om, at revisor skal afgive en erklæring om, hvorvidt det af transportministeren fastsatte regnskabsreglement for virksomheden er overholdt, udgår. Baggrunden herfor er, at § 7 i lov om jernbane kan anvendes som hjemmelsgrundlag for en sådan erklæring.

2.7. Investeringsbeslutninger, herunder ændret fremgangsmåde ved anskaffelse af rullende materiel og optagelse af lån

2.7.1. Gældende ret

Det fremgår af § 12 i nugældende lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og DSB S-tog A/S, at investeringer, som ønskes foretaget af DSB eller datterselskaber heraf, og som overstiger en beløbsmæssig grænse på 100 mio. kr., i dag skal forelægges Folketingets Finansudvalg til godkendelse. Beløbsgrænsen skal fremgå af virksomhedens vedtægter, og kan ændres efter forelæggelse for Folketingets Finansudvalg.

Endvidere fremgår det af nugældende § 12, stk. 2, at rammer for optagelse af lån til driftsformål for DSB og datter-

selskaber heraf fastsættes af transportministeren og skal fremgå af virksomhedens vedtægter.

Endvidere fremgår det af nugældende § 12, stk. 3, at rammer for optagelse af lån til investeringsformål for DSB og datterselskaber heraf fastsættes af transportministeren efter godkendelse af Finansudvalget. Principper for låneoptagelsen skal fremgå af virksomhedens vedtægter.

Endelig fremgår det af nugældende § 12, stk. 4, at transportministeren på statens vegne efter godkendelse af Finansudvalget kan garantere for forpligtelser, som DSB og datterselskaber heraf har over for leverandører og långivere i forbindelse med investeringer over en beløbsmæssig grænse, som skal fremgå af virksomhedens vedtægter.

Det fremgår af forarbejderne til DSB loven, jf. lovforslag nr. 85 af 6. maj 1998, at lånerammerne for DSB og datterselskaber heraf opdeles i tre dele:

- 1) En ramme for driftskrediten.
- 2) Et sæt af individuelle projektlånerammer knyttet til store investeringsprojekter. Lånerammen for det enkelte projekt nedskrives over en årrække. De individuelle projektlånerammer fastlægges af Finansudvalget i forbindelse med forelæggelse af det pågældende investeringsprojekt jf. § 12, stk.1, hvorefter investeringer over 100 mio. kr. kræver Finansudvalgets tilslutning.
- 3) En basislåneramme, der fastlægges hvert andet år på baggrund af en af virksomheden udarbejdet investerings- og finansieringsplan. Basislånerammens størrelse fastlægges ved en særskilt forelæggelse for Finansudvalget.

Inden for sættet af lånerammer har DSB frihed til at sammensætte finansieringen.

Driftskreditrammen, beløbsgrænsen for de projekter, hvortil der kan søges individuel projektlåneramme, samt principperne for projektlånerammernes udformning (profil, løbetid, m.v.) fastlægges i vedtægterne for DSB og datterselskaber heraf.

2.7.2. Lovforslagets udformning

Som det fremgår af ovennævnte, er der i dag fastsat et omfattende regelsæt for, hvilke af DSB's investeringer og låneoptagelser, som kræver tilslutning fra enten Finansudvalget eller transportministeren.

Bestemmelserne har imidlertid ikke bidraget til styring af DSB på en effektiv måde. Desuden er det vurderingen, at denne proces ikke harmonerer med grundlaget for etableringen af DSB som en selvstændig offentlig virksomhed med en bestyrelse med et selvstændigt ledelsesansvar. Endvidere bidrager denne proces ikke nødvendigvis til at sikre det nødvendige samlede overblik over virksomhedens investeringer – og finansieringsplaner. Det er derfor blevet overvejet, hvordan man fremadrettet, gennem en forenkling af regelsættet, kan styrke det samlede overblik over DSB's investeringer og optagelse af lån.

På den baggrund foreslås følgende model:

1. Investeringer over 100 mio. kr. godkendes som hidtil af Finansudvalget, og i de tilfælde, hvor der tillige ønskes

statsgaranterede lån til de pågældende investeringer tages der samtidig med godkendelsen af investeringen stilling til dette ønske om statsgaranti.

2. DSB fremsender én gang årligt virksomhedens samlede investerings- og finansieringsplan til transportministerens orientering. I tilfælde af, at der efterfølgende sker væsentlige afvigelser i investerings- og finansieringsplanen, orienteres transportministeren herom.

3. Den beløbsmæssige grænse på 100 mio. kr. for investeringer er ikke blevet reguleret siden lovens vedtagelse i 1998. Der er således sket en udhuling af beløbet over en år-række. For at kompensere herfor foreslås, at den beløbsmæssige grænse på 100 mio. kr. reguleres fra 1999 årligt med udviklingen i nettoprisindekset (Økonomiministerens lovbekendtgørelse nr. 76 af 3. februar 1999 af lov om beregning af et nettoprisindeks). Nettoprisindekset (årgennemsnit) er i 1999 sat til 96,9 og i 2011 127,8. Den foreslåede reguleringsmekanisme medfører, at beløbsgrænsen på 100 mio. kr. reguleres til 131,9 mio. kr., hvilket er den beløbsgrænse, som gælder for 2012.

Som konsekvens af den foreslåede ændring i § 12 bortfalder de nuværende stk. 2 og 3 om lånerammer. I dette lys foreslås fastsat en hjemmel til, at DSB fortsat kan optage lån, herunder driftskreditter, med sikkerhed i egen formue.

Det foreslås i § 1 nr. 16 at i forbindelse med investeringer, der er omfattet af stk. 2, skal transportministeren godkende virksomhedens beslutninger om udbud og indgåelse af kontrakt herom. Det foreslås, at til brug for ministerens godkendelse indhenter ministeriet en ekstern kvalitetssikring af virksomhedens beslutninger.

Den eksterne kvalitetssikring er et centralt element i forbindelse med ministerens godkendelse. En ekstern kvalitetssikring er en uafhængig vurdering, som anvendes ved større anlægsprojekter. I tilpasset udgave foreslås denne model anvendt som grundlag for ministerens godkendelse af DSB's investeringer i rullende materiel. Heri ligger en anden og ny måde at gribe DSB's investeringer i rullende materiel an på.

Som led i ministerens forelæggelse af sagen for Finansudvalget skal DSB desuden redegøre for, hvordan den påtænkte investering passer ind i en langsigtet strategi for materielanskaffelse. Den langsigtede materielstrategi vil indeholde en samlet strategi for togmateriel i Danmark, så de enkelte toganskaffelser fremgår i en helhed, der er afstemt med udbygningen af infrastrukturen.

Det foreslås endeligt, at transportministerens adgang til efter godkendelse i Folketingets Finansudvalg at garantere for forpligtelser, som DSB og datterselskaber har overfor 3. mand, bliver gjort mere generel, fremfor som hidtil at være knyttet til investeringer.

2.8. Eventuelt tilbud til tjenestemænd om overgang til ansættelse på særlige vilkår

2.8.1. Gældende ret

Inden for en periode på 2 år fra etableringen af DSB S-tog A/S skulle selskabet tilbyde de tjenestemænd, der ved etab-

leringen af DSB S-tog A/S var udlånte fra DSB, til DSB S-tog A/S, at de kunne overgå til ansættelse i DSB S-tog A/S.

De tjenestemænd, der ikke accepterede ansættelsestilbudet inden for perioden på 2 år, forblev udlånte til DSB S-tog A/S, jf. dog hvad der i bemærkningerne til bestemmelsen er anført om eventuel tilbagegang til DSB. Ved eventuel senere overgang til ansættelse i aktieselskabet vil ansættelse ske på almindelige overenskomsts-/kontraktvilkår.

Tjenestemænd, der gør tjeneste i øvrige dele af DSB, som måtte blive omdannet til aktie- eller anpartsselskab, er også omfattet af bestemmelserne.

2.8.2. Lovforslagets udformning

I februar 2000 fremsatte DSB S-tog A/S et tilbud til de fra DSB udlånte tjenestemænd om overenskomstansættelse på særlige personlige vilkår i selskabet. Tilbuddet resulterede imidlertid ikke i en aftale med tjenestemændene. Det foreslås derfor, at bestemmelsen ophæves. Såfremt det på et senere tidspunkt vurderes hensigtsmæssigt, at DSB skal kunne fremsætte tilbud til tjenestemænd om overgang til ansættelse i aktieselskabet på særlige vilkår, vil det – hvis der i øvrigt ikke er anledning til at ændre denne lov – kunne håndteres via et aktstykke, som forelægges Folketingets Finansudvalg til godkendelse med henblik på optagelse som tekstanmærkning på Finansloven.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Transportministerens nuværende mulighed for at stille statsgaranti i forbindelse med DSB's forpligtelser udvides. Dette har dog ikke direkte økonomiske konsekvenser for staten, idet det ikke er forventningen, at eventuelle nye statsgarantier vil blive udløst. Statsgarantien er dog i alle tilfælde en forpligtelse, som staten påtager sig, og derfor vil statsgarantien skulle fremgå af de årlige finanslove ved anmærkning. En forøgelse af garantierne forudsætter godkendelse i Folketingets Finansudvalg.

Provenumæssigt vurderes en adgang for DSB og Naviair til skattefrie fusioner på linje med almindelige aktie- og anpartsselskaber ikke at have egentlige provenumæssige konsekvenser, da intentionen med selvstændige offentlige virksomheder er, at de skal fungere som selskaber.

Lovforslaget skønnes derudover ikke at have økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Lovforslaget skønnes ikke at have administrative konsekvenser for det offentlige.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslaget har ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

5. De administrative konsekvenser for borgere

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgere.

6. De miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

I forbindelse med den konkrete garantistillelse til DSB, vil det udover Folketingets Finansudvalgs godkendelse blive sikret, at garantistillelsen er i overensstemmelse med statsstøttereglerne.

Lovforslaget indeholder derudover ikke EU-retlige aspekter.

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Udkast til lovforslag har været i høring hos:

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Akademikernes Centralorganisation, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arriva (inkl. Vestbanen), Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik (Dansk Industri), Banedanmark, BAT-Kartellet, Branche foreningen Dansk Kollektiv Trafik, Branche foreningen Danske Advokater, Danmarks Naturfredningsfor-

ening, Danmarks Rederiforening, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Jernbaneforbund, Dansk Metal, Danske Regioner, Danske Speditører, Det Centrale Handicapråd, Dansk Transport og Logistik (DTL), DI Transport, DSB, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, Forbundet af Offentlige Ansatte, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd (FTF), Forbrugerrådet, Fælles Fagligt Forbund 3 F, HK Danmark, Hovedstadens Lokalbaser A/S, Jernbanenævnet, Jernbanernes Arbejdsgiverforening (Dansk Industri), Kommunernes Landsforening (KL), Konkurrence – og Forbrugerstyrelsen, Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte, Københavns Kommune, HK Trafik & Jernbane, Håndværksrådet, Landsorganisationen i Danmark (LO), Ledernes Hovedorganisation, Metroselskabet I/S, Miljøstyrelsen, Moderniseringsstyrelsen, Movia, Offentligt Ansattes Organisationer (OAO), Regionstog, Stats- og Kommunalt ansattes Forhandlingsfælleskab (SKAF), Trafikstyrelsen, Teknisk Landsforbund, Trafikforbundet og Trafikselskaberne i Danmark.

Udkast til lovforslag er endvidere sendt til Rigsrevisionen.

9. Sammenfattende skema

Vurdering af konsekvenser af lovforslaget.

| | Positive konsekvenser/ mindreudgifter | Negative Konsekvenser/ merudgifter |
|--|--|---------------------------------------|
| Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner | Ingen | Ingen |
| Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner | Ingen | Ingen |
| Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet | Ingen | Ingen |
| Administrative konsekvenser for erhvervslivet | Ingen | Ingen |
| Miljømæssige konsekvenser | Ingen | Ingen |
| Administrative konsekvenser for borgerne | Ingen | Ingen |
| Forholdet til EU-retten | Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter, jf. dog pkt. 7 | |

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

I lovforslaget foreslås en række bestemmelser vedr. DSB S-tog A/S ophævet. Lovens titel foreslås ændret som følge heraf.

Til nr. 2

Forslaget om at ændre overskriften er en konsekvens af den ændring, der foreslås i § 1, nr. 3.

Til nr. 3

Det fastslås i den foreslåede § 1, at DSB er en selvstændig offentlig virksomhed.

Dette skyldes, at det fremgår af § 1 i lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og DSB S-tog A/S, at Statsvirksomheden DSB (Danske Statsbaner) etableres med virkning fra den 1. januar 1999 som en selvstændig offentlig virksomhed. I lyset af at etableringen af DSB er gennemført foreslås bestemmelsens ordlyd således ændret.

Til nr. 4

Titlen på »Lov om jernbanevirksomhed m.v.« blev ved lov nr. 323 af 5. maj 2004 ændret til »Lov om jernbane«. Derfor foreslås § 2, stk. 1 og 19, stk. 1 og 2, ændret i overensstemmelse hermed.

Til nr. 5

Med hensyn til gældende ret henvises til de almindelige bemærkninger, pkt. 2.3.

Det foreslås i *stk. 2*, at den selvstændige offentlige virksomhed DSB forpligtes til at sikre, at der drives S-togtrafik i hovedstadsområdet på grundlag af en kontrakt med transportministeren om passagertrafik udført som offentlig service, jf. lov om jernbane.

Dette hænger sammen med, at lovbestemmelsen om DSB S-tog A/S formål ophæves jf. de almindelige bemærkninger pkt. 2.3.

Uagtet denne ændring gælder forpligtelserne i § 15, stk. 1, om udlånte tjenestemænd fortsat, så længe DSB S-tog A/S eksisterer. Det indebærer, at de udlånte tjenestemænd er forpligtet til at gøre tjeneste i DSB S-tog A/S med bevarelse af deres ansættelsesforhold i DSB, ligesom DSB S-tog A/S i forhold til DSB er forpligtet til at beskæftige dem.

Til nr. 6

For så vidt angår gældende ret henvises til de almindelige bemærkninger, pkt. 2.1.

Det foreslås, at nugældende § 3, stk. 1 og stk. 4 ophæves. Virksomheden er for længst etableret, og der er derfor ikke længere behov for sådan hjemmel.

I forbindelse med etableringen af DSB blev der etableret hjemmel i loven til at tinglysning og anden registrering kunne ske på grundlag af loven. Etableringen er, jf. ovenfor, sket med deraf følgende tinglysning og registrering, hvorfor også denne bestemmelse vurderes at have udspillet sin rolle. Imidlertid foreslås det, at der gives DSB mulighed for at kontrollere, at alle forhold er på plads, inden denne hjemmel ophæves. Det foreslås derfor således, at DSB's mulighed for at tinglyse rettigheder på grundlag af loven jf. nugældende § 3, stk. 1 og 3, opretholdes. Dette opnås ved at samle disse to stykker til ét stykke, jf. ændringen i § 1 nr. 7. Når DSB har gennemgået forholdene i forbindelse med etableringen, vil den nye affattelse af § 3 kunne træde ikraft. Det foreslås derfor, at transportministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af den nye § 3. Tinglysninger og registreringer efter ikrafttræden af den nyaffattede § 3, jf. ændringen i § 1 nr. 8 vil ske efter de almindelige regler herfor. Der henvises til ændringer i § 1, nr. 7-8 samt § 3, stk. 2.

Til nr. 7

For så vidt angår gældende ret henvises til de almindelige bemærkninger, pkt. 2.1.

Det foreslås, at § 3, stk. 3, der bliver stk. 2 affattes således: Tinglysning og anden registrering af DSB's rettigheder, som DSB er indtrådt i ved overtagelsen af den af statsvirksomheden DSB hidtil drevne virksomhed, kan ske på grundlag af denne lov.

Der henvises til ændringerne i § 1 nr. 6 og 8.

Til nr. 8

For så vidt angår gældende ret henvises til de almindelige bemærkninger, pkt. 2.1.

Det foreslås, at § 3 affattes således: DSB's formue holdes adskilt fra statens formue, og DSB disponerer inden for de

til enhver tid fastlagte rammer selv over anlægs- og driftsmidler. Denne formulering svarer til den nuværende formulering i § 3, stk. 2.

Der henvises til ændringerne i § 1 nr. 6 og 7 samt den særlige ikrafttrædelsesbestemmelse i § 3, stk. 2.

Til nr. 9

Med hensyn til gældende ret henvises til de almindelige bemærkninger, pkt. 2.2.

Det foreslås i *stk. 1*, at transportministeren på et virksomhedsmøde vælger mindst 5 men højst 8 medlemmer til bestyrelsen, herunder formand og næstformand.

Bestyrelsen skal samlet set have generelle erhvervs- og ledelsesmæssige kompetencer samt indsigt i trafikale og samfundsmæssige forhold.

På virksomhedsmødet vil ministeren f.eks. kunne beslutte at afsætte enkelte bestyrelsesmedlemmer eller hele bestyrelsen, beslutte iværksættelse af en granskning, jf. § 150 i selskabsloven eller træffe konkrete beslutninger om forholdene i selskabet.

Det foreslås, at de af transportministeren valgte bestyrelsesmedlemmer udpeges for 1 - 2 år. Genvalg kan ske.

Transportministeren kan efter lovforslaget til enhver tid afsætte et af ministeren udpeget medlem af bestyrelsen, men dette vil skulle ske på et virksomhedsmøde, eventuelt et ekstraordinært virksomhedsmøde.

Det foreslås i *stk. 2*, at medarbejderrepræsentanterne i bestyrelsen og suppleanter for disse vælges efter reglerne i selskabsloven om valg af medarbejderrepræsentanter respektive koncernrepræsentanter, hvilket bl.a. betyder, at valget sker for en periode på 4 år.

Til nr. 10

Der henvises til de almindelige bemærkninger, pkt. 2.5.

Det foreslås i *stk. 1*, at det præciseres, at transportministeren udøver de beføjelser i forhold til DSB, der efter selskabsloven og årsregnskabsloven tilkommer generalforsamlingen i et aktieselskab, idet ministeren sidestilles med en eneaktionær.

I modsætning til tidligere, hvor der i loven var en henvisning til konkrete kapitler, foreslås nu en generel henvisning til selskabsloven jf. de almindelige bemærkninger, pkt. 2.5.

Til nr. 11

For så vidt angår gældende ret henvises til de almindelige bemærkninger, pkt. 2.5.

Det foreslås, at nugældende § 5, *stk. 2* ophæves. Bestemmelsen foreslås ophævet, idet det allerede følger af § 5, stk. 1, at transportministeren i forhold til DSB udøver de beføjelser, der efter selskabsloven og årsregnskabsloven tilkommer generalforsamlingen i et aktieselskab, idet ministeren herved sidestilles med en eneaktionær. Heri ligger allerede, at det er transportministeren som fastsætter - og godkender ændringer i de vedtægter, som gælder for virksomheden.

Til nr. 12

Med hensyn til gældende ret henvises til de almindelige bemærkninger, pkt. 2.5.

Det foreslås, at henvisningen til aktieselskabsloven, som er ophævet, erstattes af henvisning til selskabsloven, som nu er gældende. Samtidig foreslås det, at henvisningerne til udvalgte kapitler i den tidligere aktieselskabslov erstattes af henvisninger til selskabsloven. Det foreslås således, at selskabsloven, herunder de bestemmelser der gælder for statslige aktieselskaber, finder anvendelse for DSB med de tilpasninger, som er en konsekvens af lov om DSB. Dette svarer til den ordning, som ved lov er fastsat for den selvstændige offentlige virksomhed Naviair (Navigation Via Air), hvor der heller ikke er aktier i virksomheden. I den selvstændige offentlige virksomhed DSB er der i modsætning til aktieselskaber ikke en aktiekapital, hvorfor f.eks. reglerne i selskabsloven om udvidelse af aktiekapitalen ikke er relevante for DSB. I lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S er der f.eks. fastsat særlige regler om investeringer og rammer for låneoptagelse, jf. ændringen i § 1 nr. 16. Endelig er der fastsat særlige regler for tjenestemænd.

I den nugældende § 2, stk. 2, i lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S er der tillige regler om, at DSB kan etablere datterselskaber. En præcisering af at selskabslovens regler finder anvendelse for DSB, indebærer bl.a., en tydeliggørelse af, at etablering af et datterselskab ved en spaltning kræver en godkendelse på et virksomhedsmøde (svarende til en generalforsamling).

At DSB er omfattet af de bestemmelser, der gælder for statslige aktieselskaber, indebærer endvidere, at hvad der er fastsat om datterselskaber under statslige aktieselskaber i selskabsloven tilsvarende vil skulle gælde for datterselskaber under DSB SOV. De af DSB's datterselskaber, der er organiseret som aktieselskaber, er således ikke underlagt de i selskabsloven særlige regler for statslige aktieselskaber, jf. selskabslovens § 352, stk. 1, jf. de almindelige bemærkninger pkt. 2.5.2

Til nr. 13

Der henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 2.3.

Det foreslås, at ophæve »Kapitel 2 og den nuværende § 10, stk. 2 flyttes til § 15 a, der foreslås i § 1, nr. 18.

Det foreslås, at § 7 ophæves. Ophævelsen af bestemmelsen betyder ikke, at der er planer om at sælge DSB S-tog A/S.

Der vil ikke længere være en særlig forpligtelse for DSB S-tog A/S til at følge reglerne for statslige aktieselskaber. Forpligtelsen til at følge reglerne for statslige aktieselskaber påhviler DSB, som er moderselskab for DSB S-tog A/S, jf. de almindelige bemærkninger pkt. 2.5. Dette indebærer, at DSB i forbindelse med varetagelsen af sine offentliggørelsespligter skal anlægge en koncernbetragtning. Det betyder, at DSB tillige skal informere om forhold fra datterselskaber, hvis disse er relevante for offentlighedens mulighed for at vurdere udviklingen i den samlede koncern.

Bestemmelsen i § 8 foreslås ophævet, pkt. 2.3.

Det foreslås, at § 9 ophæves. Ophævelsen foreslås, da overtagelsen af aktiver og passiver er gennemført. Bestemmelsen er således ikke længere aktuel, og der er ikke grundlag for yderligere tinglysning mv.

Debitorskiftet er ligeledes gennemført, og bestemmelsen er derfor ikke længere aktuel.

Det foreslås, at § 10, stk. 1 ophæves.

Det indebærer, at reglerne i selskabsloven, herunder f.eks. reglerne om valg til øverste ledelsesorgan og antal medlemmer heraf, finder anvendelse. Med hensyn til valg af medarbejderrepræsentanter henvises til den ændring, der foreslås i dette lovforslags § 1, nr. 18.

Med hensyn til gældende ret henvises til de almindelige bemærkninger, pkt. 2.3.

Ophævelsen af § 10, stk. 1, indebærer endvidere, at selskabslovens regler om valg af medarbejderrepræsentanter, finder anvendelse. Den nuværende bestemmelse i § 10, stk. 2, der bliver til § 15 a, bibeholdes dog, men foreslås ændret som konsekvens af reglerne i selskabsloven. Der henvises til ændringen i § 1 nr. 18.

Til nr. 14

Forslaget om at ændre overskriften er et ønske om at præcisere, at kapitlet også omhandler revisionsmæssige forhold.

Til nr. 15

Med hensyn til gældende ret henvises til de almindelige bemærkninger, pkt. 2.6.

Det foreslås i § 11, stk. 1, at de regler i årsregnskabsloven, der gælder for aktieselskaber, herunder bestemmelser for statslige aktieselskaber, finder anvendelse for DSB med de tilpasninger, som er en konsekvens af denne lov.

Det foreslås i § 11, stk. 2, at DSB's årsrapport revideres af en statsautoriseret revisor og af rigsrevisor. Den statsautoriserede revisor vælges af transportministeren på virksomhedsmødet efter indstilling fra bestyrelsen, og valget gælder for et år ad gangen. Genvalg kan ske.

Det foreslås i § 11, stk. 3, at rigsrevisor reviderer endvidere DSB's regnskaber efter reglerne i lov om revisionen af statens regnskaber m.m.

Det foreslås i § 11, stk. 4, at den reviderede årsrapport forelægges til godkendelse på et virksomhedsmøde.

I den nugældende § 11 anvendes de tidligere betegnelser for årsrapport, som var gældende på tidspunktet for ikrafttrædelsen af lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S. I 2001 kom der en ny årsregnskabslov, hvorefter »årsregnskab« blev til »årsrapport«.

Den nye affattelse indebærer, at i nugældende § 11, stk. 1, udgår sætningen: »Herudover fastsætter transportministeren et regnskabsreglement for virksomheden, jf. lov om jernbanevirksomhed m.v. § 7, stk. 1«.

Den nye affattelse indebærer tillige, at i nugældende § 11, stk. 2 ændres, at DSB's »årsregnskaber« ændres til entals-

formen, dvs. »årsrapport«. Den nye affattelse indebærer tillige, at henvisningen i stk. 2 til, at årsrapporten revideres efter årsregnskabslovens regler, udelades, da kravene til revision reguleres efter lov om godkendte revisorer og revisionsvirksomheder.

Den nye affattelse indebærer tillige, at i nugældende § 11, stk. 4, ændres »årsregnskab« til »årsrapport«.

Det foreslås i § 11, stk. 5, at sætningen: »Ved afgivelse af årsregnskabet skal virksomhedens revisor afgive en erklæring om, hvorvidt det af transportministeren fastsatte regnskabsreglement for virksomheden, jf. stk. 1, er overholdt.« udgår.

At DSB er omfattet af de bestemmelser der gælder for statslige aktieselskaber indebærer endvidere, at hvad der er fastsat om datterselskaber under statslige aktieselskaber i hht. årsregnskabsloven, tilsvarende vil skulle gælde for datterselskaber under DSB SOV. De af DSB's datterselskaber, der er organiseret som aktieselskaber, er således ikke underlagt de i årsregnskabslovens særlige regler for statslige aktieselskaber, jf. årsregnskabslovens § 7a.

Til nr. 16

For så vidt angår gældende ret henvises til de almindelige bemærkninger, pkt. 2.7.

Den foreslåede ændring berører ikke rammerne for DSB's engagement i udlandet, som er særskilt fastlagt ved aktstykke 181 af 25. juni 2002.

Med den foreslåede ændring af § 12 bortfalder de nuværende stk. 2 og 3 om lånerammer. I dette lys foreslås i § 12, stk. 1 fastsat en hjemmel til, at DSB fortsat kan optage lån, herunder driftskreditter, med sikkerhed i egen formue.

Det foreslås i § 12, stk. 2, at investeringer over 100 mio. kr., som hidtil godkendes af Finansudvalget, og i de tilfælde, hvor der tillige ønskes statsgaranterede lån til de pågældende investeringer, jf. stk. 5, tages der samtidig med godkendelsen af investeringen stilling til dette ønske om statsgaranti. Der vil i det enkelte tilfælde blive taget stilling til, om der kan være tale om statsstøtte, som skal notificeres overfor Europa-Kommissionen.

Det foreslås endvidere, at den beløbsmæssige grænse på 100 mio. kr. reguleres fra 1999 årligt med udviklingen i nettoprisindekset (Økonomiministerens lovbekendtgørelse nr. 76 af 3. februar 1999 af lov om beregning af et nettoprisindeks). Nettoprisindekset (årgennemsnit) er i 1999 sat til 96,9 og i 2011 127,8. Den foreslåede reguleringsmekanisme medfører, at beløbsgrænsen på 100 mio. kr. reguleres til 131,9 mio. kr., hvilket er den beløbsgrænse, som gælder for 2012.

Det foreslås i stk. 3, at i forbindelse med investeringer, der er omfattet af stk. 2, skal transportministeren godkende virksomhedens beslutninger om udbud og indgåelse af kontrakt herom. Til brug for ministerens godkendelse indhenter ministeriet en ekstern kvalitetssikring af virksomhedens beslutninger.

Den eksterne kvalitetssikring er et centralt element ved ministerens godkendelse. En ekstern kvalitetssikring er en uafhængig vurdering, som anvendes ved større anlægsprojekter. I tilpasset udgave foreslås denne model anvendt som grundlag for ministerens godkendelse af DSB's investeringer i rullende materiel.

I større anlægsprojekter omfatter den eksterne kvalitetssikring en uafhængig vurdering af projektgrundlag og anlægsoverslag, blandt andet om det økonomiske overslag og den trafikale og tekniske løsningsmodel har en tilfredsstillende kvalitet. Den eksterne kvalitetssikring skal blandt andet gennemgå følgende elementer i beslutningsgrundlaget: Vurdering af anlægsbudgettet og forudsætningerne, gennemgang af projektets økonomiske beregninger og forudsætninger, analyse af behov, målsætninger og risici for projektet.

Det foreslås tillige, at udgifter til ekstern bedømmelse af udbudsmaterialet og kontraktindgåelsen afholdes af DSB eller datterselskaber som led i de samlede projektkomkostninger vedr. det rullende materiel.

Som led i forelæggelsen for Finansudvalget skal DSB desuden redegøre for, hvordan den påtænkte investering passer ind i en langsigtet strategi for materielanskaffelse. Den langsigtede materielstrategi vil indeholde en samlet strategi for togmateriel i Danmark, så de enkelte toganskaffelser fremgår i en helhed, der er afstemt med udbygningen af infrastrukturen. Strategien skal således indeholde en prognose for den fremtidige efterspørgsel, herunder de indtægtsmæssige konsekvenser for DSB heraf, samt hvorledes denne efterspørgsel imødekommes med planen for materielanskaffelser.

Den foreslåede bestemmelse har sin baggrund i, at staten gennem ydelse af garanti på lån, som DSB optager til finansiering af investeringer i nyt materiel, påtager sig en væsentlig risiko. Bestemmelsen har desuden sin baggrund i det uheldige forløb vedrørende anskaffelse af IC4 togene.

Bestemmelsen vil ikke ændre ved, at det fortsat er ambitionen, at den faglige ekspertise bl.a. vedrørende udarbejdelse af udbudsmateriale og specifikation af krav til nyt materiel, ligger hos DSB. Der sigtes således ikke imod opbygning af parallelle organisationer, men bestemmelsen skal tjene til at sikre transportministerens indseende og kontrol med væsentlige beslutninger vedrørende materielanskaffelser forud for, at de endelige beslutninger træffes. Den eksterne kvalitetssikring er et væsentligt element heri.

Bestemmelserne vedrørende investeringer i rullende materiel foreslås også at skulle gælde for DSB S-tog, idet DSB S-tog er en integreret del af DSB-koncernen.

Den nye model for fremgangsmåden ved anskaffelse af rullende materiel, jf. ovenfor, vil rent praktisk blive tilrettelagt i samarbejde med DSB.

Det foreslås i stk. 4, at DSB én gang årligt fremsender virksomhedens samlede investerings- og finansieringsplan til transportministeren til orientering. Det præciseres, at planen fremsendes efter behandling i DSB's bestyrelse og omfatter det samlede investerings- og finansieringsbehov i

DSB og datterselskaber. I det omfang der efterfølgende sker væsentlige ændringer i planen, orienteres transportministeren herom.

Det foreslås i *stk. 5*, at transportministeren får en generel mulighed for, efter godkendelse af Folketingets Finansudvalg, at garantere for DSB's og datterselskabers forpligtelser.

Begrundelsen for forslaget er, at DSB har underskud på driften. Virksomheden har derfor igangsat et effektiviseringsprogram, der skal genskabe balancen mellem indtægter og udgifter. Målet for programmet er en forbedring af driftsresultatet på 1 mia. kr. inden udgangen af 2014. Dette program gennemfører DSB ved egen hjælp.

Eftersom driftsresultatet i en periode vil være negativt, er virksomheden henvist til at lånefinansiere sin drift. For at mindske virksomhedens udgifter hertil, foreslås det, at transportministeren, efter forelæggelse for Folketingets Finansudvalg, stiller garanti for lån, som DSB optager til såvel investeringer som drift.

Udover Folketingets Finansudvalgs godkendelse i forbindelse med den konkrete garantistillelse vil det blive sikret, at den er i overensstemmelse med statsstøttere reglerne.

Til nr. 17

Med hensyn til gældende ret henvises der i øvrigt til de almindelige bemærkninger, pkt. 2.1

Det foreslås, at § 13 ophæves, da bestemmelsen vurderes at være overflødig.

Til nr. 18

Med hensyn til gældende ret henvises til de almindelige bemærkninger, pkt. 2.8. samt de specielle bemærkninger til den ændring, der er foreslået i § 1 nr. 5.

Den foreslåede ændring indebærer, ophævelse af *stk. 2* i den nugældende § 15 og, at *stk. 3-6* ændres som konsekvens af ophævelsen af *stk. 2*.

Det foreslås, at den nuværende bestemmelse i § 10, *stk. 2*, der bliver til § 15 a bibeholdes, men ændres som konsekvens af reglerne i selskabsloven.

Den foreslåede bestemmelse, § 15 a, svarer til den nugældende § 10, *stk. 2*, som blot flyttes til § 15 a. Der henvises til ændringen i § 1 nr. 13.

Der henvises til de almindelige bemærkninger i pkt. 2.3.

Med hensyn til gældende ret, vedrørende den foreslåede bestemmelse § 15 b, henvises til de almindelige bemærkninger, pkt. 2.3.

Det foreslås, at DSB S-tog A/S kan opløses uden likvidation ved overdragelse af DSB S-tog A/S' aktiver og forpligtelser som helhed til DSB. På denne måde åbnes mulighed for en større fleksibilitet i relation til at indrette DSB koncernens struktur.

Såfremt der skal ske en overdragelse jf. første afsnit, vil gældende regler, herunder selskabsloven, skulle overholdes.

Det betyder, at selskabslovens regler om fusion vil således skulle iagttages, hvilket bl.a. skal ses i lyset af hensynet til kreditorernes stilling. Der vil f.eks. skulle udarbejdes en fusionsplan, jf. selskabslovens § 237, som udarbejdes og underskrives af DSB og DSB S-tog A/S' centrale ledelsesorganer, og der skal udarbejdes en fusionsredegørelse jf. selskabslovens § 238. En eventuel beslutning om fusion skal træffes af generalforsamlingen i DSB S-tog A/S jf. selskabslovens § 246. Beslutningen om fusion i DSB følger selskabslovens § 247.

Ved en overdragelse af DSB S-tog A/S til DSB, vil DSB bl.a. skulle forholde sig til, hvilken regnskabsstandard der skal følges i DSB. Det skyldes bl.a. den obligationsbeholdning, som DSB S-tog A/S har udstedt.

Det foreslås i *stk. 2*, at hvis DSB S-tog A/S opløses, jf. *stk. 1*, vil tjenestemændene, som er nævnt i § 15, *stk. 1* i lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB SOV og om DSB S-tog A/S, være forpligtet til at gøre tjeneste i DSB, ligesom DSB vil være forpligtet til at beskæftige dem.

Til nr. 19

Med hensyn til gældende ret henvises der i øvrigt til de almindelige bemærkninger, pkt. 2.1.

Med den foreslåede ændring af § 19, *stk. 2*, udvides den nuværende bestemmelse, således at også datterselskaber under DSB omfattes af bestemmelsen, såfremt de udfører opgaver som led i udførelsen af forhandlet trafik, jf. lov om jernbane § 8.

Til nr. 20

Forslaget om at lade »og straf« udgå af overskriften er en konsekvens af den ophævelse af straffebestemmelser, der foreslås i § 1, nr. 21. Der er herefter ingen af bestemmelserne under overskriften, der omhandler straf.

Til nr. 21

Med hensyn til gældende ret henvises til de almindelige bemærkninger, pkt. 2.5.

Det foreslås, at de nugældende særlige straffebestemmelser i §§ 21 og 22 ophæves. Fremover finder de almindelige straffebestemmelser anvendelse, jf. f.eks. selskabsloven, årsregnskabsloven og straffeloven.

Det foreslås, at den nugældende bestemmelse i § 25 om valg af medarbejderrepræsentanter inden den 1. april 1999, ophæves. Ophævelsen foreslås, da valgene har fundet sted for længst. Bestemmelsen er således ikke længere aktuel.

Det foreslås, at bestemmelserne §§ 26 a-26 b ophæves, da de ikke længere er relevante.

Til § 2

Til nr. 1

Med hensyn til gældende ret henvises der i øvrigt til de almindelige bemærkninger, jf. pkt. 2.4.

Det foreslås i § 2 nr. 1, at i § 14 indsættes som *nr. 13* og *14*:

- »13) Ved fusion af DSB, jf. selskabsskattelovens § 1, stk. 1, nr. 2 d, med et helejet datterselskab.
- 14) Ved fusion af Naviair, jf. selskabsskattelovens § 1, stk. 1, nr. 2 i, med et helejet datterselskab.«

Ændringen medfører, at et datterselskab kan fusioneres skattefrit ind i henholdsvis DSB eller Naviair. Det er en forudsætning, at datterselskabet er helejet af DSB eller Naviair, dvs. at henholdsvis DSB eller Naviair ejer alle aktierne i datterselskabet.

Forslaget giver dermed ikke mulighed for at fusionere et uafhængigt eller koncernforbundet aktieselskab, som ikke er helejet, med DSB eller Naviair.

Til § 3

Det foreslås i § 3, stk. 1, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende, da det er ønsket, at loven træder i kraft hurtigst muligt, jf. dog stk. 2.

Det foreslås i § 3, stk. 2, at transportministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 8. Trods det, at den selvstændige offentlige virksomhed DSB blev etableret tilbage i 1999 er det vurderingen, at der er behov for en ekstra gennemgang af forholdene i forbindelse med etableringen, førend bestemmelsen sættes i kraft.

Lovforslaget sammenholdt med gældende ret

*Gældende formulering**Lovforslaget*

§ 1

I lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S, jf. lovbekendtgørelse nr. 1184 af 12. oktober 2010, foretages følgende ændringer:

1. Lovens *titel* affattes således:

**Lov om den selvstændige offentlige virksomhed
DSB og om DSB S-tog A/S**

»**Lov om DSB**«.

2. *Overskriften* til kapitel 1 affattes således:

Kapitel 1

»Kapitel 1

*Den selvstændige offentlige virksomhed DSB's
etablering, formål, ledelse og opgaver*

Formål, ledelse m.v.«

§ 1. Statsvirksomheden DSB (Danske Statsbaner) etableres med virkning fra den 1. januar 1999 som en selvstændig offentlig virksomhed, DSB.

3. § 1 affattes således:

»§ 1. DSB er en selvstændig offentlig virksomhed.«

4. I § 2, *stk. 1*, og i § 19, *stk. 1 og 2*, ændres »lov om jernbane m.v.« til: »lov om jernbane«.

5. I § 2 indsættes efter *stk. 1* som nyt stykke:

»*Stk. 2*. DSB skal sikre, at der drives S-togstrafik i hovedstadsområdet på grundlag af en kontrakt med transportministeren om passagertrafik udført som offentlig service, jf. lov om jernbane.«

Stk. 2 og 3 bliver herefter *stk. 3 og 4*.

6. § 3, *stk. 1 og 4*, ophæves.

Stk. 2 og 3 bliver herefter *stk. 1 og 2*.

7. § 3, *stk. 3*, der bliver *stk. 2*, affattes således:

»*Stk. 3*. Tinglysning og anden registrering af DSB's rettigheder, som DSB er indtrådt i ved overtagelsen af den af statsvirksomheden DSB hidtil

§ 3. DSB overtager den af statsvirksomheden DSB hidtil drevne virksomhed med tilhørende aktiver og passiver og indtræder i samtlige rettigheder og forpligtelser i forbindelse hermed. Transportministeren¹⁾ kan som led i etableringen af den selvstændige offentlige virksomhed bestemme, at visse rettigheder og forpligtelser forbliver hos staten.

Stk. 2. DSB's formue holdes adskilt fra statens formue, og DSB disponerer inden for de til enhver tid fastlagte rammer selv over anlægs- og driftsmidler.

Stk. 3. Tinglysning og anden registrering af DSB's rettigheder efter stk. 1 kan ske på grundlag af denne lov.

Stk. 4. DSB kan erhverve ejendomsret til bygninger beliggende på grunde, der forbliver statens ejendom. Adkomsten tinglyses efter tinglysningslovens regler om bygninger på lejet grund.

§ 4. DSB ledes af en bestyrelse på 9 medlemmer. Transportministeren vælger på et virksomhedsmøde, jf. § 5, stk. 3, for en periode af 2 år 6 medlemmer til bestyrelsen, herunder formand og næstformand. Genvalg kan ske. Transportministeren kan til enhver tid på et virksomhedsmøde afsætte de af ministeren valgte medlemmer.

Stk. 2. Medarbejderne vælger tre medlemmer til bestyrelsen. Reglerne i aktieselskabsloven om valg af medarbejderrepræsentanter og suppleanter for disse, herunder reglerne om koncernrepræsentation og valgbarhed, finder tilsvarende anvendelse.

§ 5. Transportministeren udøver i forhold til DSB de beføjelser, der efter aktieselskabslovens kapitel 9 om selskabets ledelse og kapitel 16 om erstatning m.v. samt årsregnskabsloven tilkommer generalforsamlingen i et aktieselskab, idet ministeren herved sidestilles med en eneaktionær.

§ 5 (...)

Stk. 2. Transportministeren fastsætter vedtægter for DSB. Vedtægterne kan ændres af transportministeren efter forhandling med bestyrelsen.

Stk. 3. I DSB afholdes generalforsamling i form af et virksomhedsmøde. Transportministeriet fastsætter i vedtægterne nærmere bestemmelser om virksomhedsmødets indhold og kompetence.

§ 6. Aktieselskabslovens kapitel 9 om selskabets ledelse, kapitel 16 om erstatning m.v. og kapitel 19 om anmeldelse og registrering m.m., herunder de

drevne virksomhed, kan ske på grundlag af denne lov.«

8. § 3 affattes således:

»**§ 3.** DSB's formue holdes adskilt fra statens formue, og DSB disponerer inden for de til enhver tid fastlagte rammer selv over anlægs- og driftsmidler.«

9. § 4, stk. 1 og 2, affattes således:

»**§ 4.** DSB ledes af en bestyrelse. Transportministeren vælger på et virksomhedsmøde, jf. § 5, stk. 2, for en periode på 1-2 år mindst 5, men højst 8 medlemmer til bestyrelsen, herunder formand og næstformand. Genvalg kan ske. Transportministeren kan til enhver tid på et virksomhedsmøde afsætte de af ministeren valgte medlemmer.

Stk. 2. Medarbejderne vælger repræsentanter til bestyrelsen. Reglerne i selskabsloven om valg af medarbejderrepræsentanter og suppleanter for disse, herunder regler om koncernrepræsentation og valgbarhed, finder tilsvarende anvendelse.«

10. § 5, stk. 1, affattes således:

»Transportministeren udøver i forhold til DSB de beføjelser, der efter selskabsloven og årsregnskabsloven tilkommer generalforsamlingen i et aktieselskab, idet ministeren herved sidestilles med en eneaktionær.«

11. § 5, stk. 2, ophæves.

Stk. 3 bliver herefter stk. 2.

12. § 6 affattes således:

»**§ 6.** Selskabsloven, herunder de bestemmelser der gælder for statslige aktieselskaber, finder an-

særlige bestemmelser for statslige aktieselskaber, finder anvendelse for DSB med de ændringer, der følger af denne lov.

§ 7. DSB's S-togsdivision etableres med virkning fra den 1. januar 1999 som et af DSB helejet datterselskab, DSB S-tog A/S.

§ 8. DSB S-tog A/S's formål er at drive S-togstrafik i hovedstadsområdet på grundlag af en kontrakt med transportministeren om passagertrafik udført som offentlig service, jf. lov om jernbanevirksomhed m.v. § 8, samt anden virksomhed, som ligger i naturlig forlængelse heraf.

§ 9. DSB S-tog A/S overtager den af DSB's S-togsdivision hidtil drevne virksomhed med tilhørende aktiver og passiver og indtræder i samtlige rettigheder og forpligtelser i forbindelse hermed.

Stk. 2. Tinglysning og anden registrering af DSB S-tog A/S' rettigheder kan ske på grundlag af denne lov.

§ 10. DSB S-tog A/S ledes af en bestyrelse på 6 medlemmer, hvoraf 2 vælges af medarbejderne, idet reglerne i aktieselskabslovgivningen om valg af medarbejderrepræsentanter og suppleanter for disse finder anvendelse, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. De tjenestemænd, der udlånes fra DSB til DSB S-tog A/S, jf. § 15, stk. 1, deltager på lige fod med selskabets medarbejdere ved valg af medarbejderrepræsentanter til selskabets bestyrelse og er på tilsvarende måde valgbare til denne. Tilsvarende kan de udlånte tjenestemænd deltage i valg af koncernrepræsentanter til bestyrelsen i DSB.

Kapitel 3

Regnskabsmæssige forhold, investeringsbeslutninger, optagelse af lån og forsikring.

§ 11. De for aktieselskaber gældende regler i årsregnskabsloven, herunder de bestemmelser, der gælder for statslige aktieselskaber, finder anvendelse for DSB med de ændringer, der følger af denne

vendelse for DSB med de tilpasninger, som er en konsekvens af denne lov.«

13. Kapitel 2 ophæves

14. Overskriften til kapitel 3 affattes således:

»Kapitel 3

Regnskabs- og revisionsmæssige forhold, investeringsbeslutninger og optagelse af lån«.

15. § 11 affattes således:

»§ 11. De regler i årsregnskabsloven, der gælder for aktieselskaber, herunder bestemmelser for statslige aktieselskaber, finder anvendelse for DSB med de tilpasninger, som er en konsekvens af denne lov.

lov. Herudover fastsætter transportministeren et regnskabsreglement for virksomheden, jf. lov om jernbanevirksomhed m.v. § 7, stk. 1.

Stk. 2. DSB's årsregnskaber revideres efter årsregnskabslovens regler af en statsautoriseret revisor og af rigsrevisor. Den statsautoriserede revisor vælges af transportministeren på virksomhedsmødet efter indstilling fra bestyrelsen, og valget gælder for eet år ad gangen. Genvalg kan ske.

Stk. 3. Rigsrevisor reviderer endvidere DSB's regnskaber efter reglerne i lov om revisionen af statens regnskaber m.m.

Stk. 4. Det reviderede årsregnskab forelægges til godkendelse på virksomhedsmødet.

Stk. 5. Ved afgivelse af årsregnskabet skal virksomhedens revisor afgive en erklæring om, hvorvidt det af transportministeren fastsatte regnskabsreglement for virksomheden, jf. stk. 1, er overholdt.

§ 12. Investeringer, som ønskes foretaget af DSB eller datterselskaber heraf, og som overstiger en beløbsmæssig grænse på 100 mio. kr., skal forelægges Folketingets Finansudvalg til godkendelse. Beløbsgrænsen skal fremgå af virksomhedens vedtægter og kan ændres efter forelæggelse for Folketingets Finansudvalg.

Stk. 2. Rammer for optagelse af lån til driftsformål for DSB og datterselskaber heraf fastsættes af transportministeren og skal fremgå af virksomhedens vedtægter.

Stk. 3. Rammer for optagelse af lån til investeringsformål for DSB og datterselskaber heraf fastsættes af transportministeren efter godkendelse af Folketingets Finansudvalg. Principper for låneoptagelsen skal fremgå af virksomhedens vedtægter.

Stk. 4. Transportministeren kan på statens vegne efter godkendelse af Folketingets Finansudvalg garantere for forpligtelser, som DSB og datterselskaber heraf har over for leverandører og långivere i forbindelse med investeringer over en beløbsmæssig grænse, som skal fremgå af virksomhedens vedtægter.

Stk. 2. DSB's årsrapport revideres af en statsautoriseret revisor og af rigsrevisor. Den statsautoriserede revisor vælges af transportministeren på virksomhedsmødet efter indstilling fra bestyrelsen, og valget gælder for et år ad gangen. Genvalg kan ske.

Stk. 3. Rigsrevisor reviderer endvidere DSB's regnskaber efter reglerne i lov om revisionen af statens regnskaber m.m.

Stk. 4. Den reviderede årsrapport forelægges til godkendelse på et virksomhedsmøde.«

16. § 12 affattes således:

»**§ 12.** DSB kan optage lån, herunder driftskreditter, med sikkerhed i egen formue.

Stk. 2. Investeringer, som DSB eller datterselskaber heraf påtænker at foretage, og som overstiger en beløbsmæssig grænse på 100 mio. kr., skal forelægges Folketingets Finansudvalg til godkendelse. Beløbsgrænsen reguleres fra 1999 årligt med udviklingen i nettoprisindekset.

Stk. 3. For investeringer, der er omfattet af stk. 2, skal transportministeren godkende virksomhedens beslutninger om udbud og indgåelse af kontrakt herom. Til brug for ministerens godkendelse indhenter ministeriet en ekstern kvalitetssikring af virksomhedens beslutninger. Udgifter til ekstern bedømmelse af udbudsmaterialet og kontraktindgåelsen afholdes som led i de samlede omkostninger vedrørende anskaffelse af det rullende materiel.

Stk. 4. DSB fremsender en investerings- og finansieringsplan til transportministeren én gang årligt. I tilfælde af, at der efterfølgende sker væsentlige ændringer i investerings- og finansieringsplanen, orienteres transportministeren herom.

§ 13. DSB og datterselskaber heraf skal tegne de for virksomhederne nødvendige forsikringer.

§ 15. De tjenestemænd i DSB, der ved etableringen af DSB S-tog A/S gør tjeneste i DSB's S-tog-sdivision, er forpligtet til at gøre tjeneste i DSB S-tog A/S med bevarelse af deres ansættelsesforhold i DSB, ligesom DSB S-tog A/S i forhold til DSB er forpligtet til at beskæftige dem.

Stk. 2. DSB S-tog A/S tilbyder de i stk. 1 nævnte tjenestemænd, at de inden for en periode på 2 år fra etableringen af selskabet kan overgå til ansættelse i dette.

Stk. 3. Til de tjenestemænd, som ikke ønsker at overgå til ansættelse i DSB S-tog A/S efter stk. 2, udbetaler DSB løn m.v., og indbetaler pensionsbidrag m.v. til staten, jf. § 14, stk. 4.

Stk. 4. DSB S-tog A/S refunderer fra overtagelsen af S-togsdriften DSB de lønninger, pensionsbidrag m.v., som DSB betaler i henhold til stk. 3.

Stk. 5. Til de tjenestemænd, som overgår til ansættelse i DSB S-tog A/S efter stk. 2 med ret til tjenestemandspension, afholder staten udgifter til pension, mod at selskabet betaler de af finansministeren fastsatte bidrag m.v. til dækning af statens pensionsudgifter.

Stk. 6. Bestemmelserne i stk. 1-5 finder tilsvarende anvendelse for tjenestemænd, der gør tjeneste i øvrige dele af DSB, som måtte blive omdannet til aktie- eller anpartsselskab. § 10

(...)

Stk. 2. De tjenestemænd, der udlånes fra DSB til DSB S-tog A/S, jf. § 15, stk. 1, deltager på lige fod med selskabets medarbejdere ved valg af medarbejderrepræsentanter til selskabets bestyrelse og er på tilsvarende måde valgbare til denne. Tilsvarende kan de udlånte tjenestemænd deltage i valg af koncernrepræsentanter til bestyrelsen i DSB.

Stk. 5. Transportministeren kan efter godkendelse af Folketingets Finansudvalg garantere for DSB's og DSB's datterselskabers forpligtelser.«

17. § 13 ophæves.

18. § 15 ophæves, og i stedet indsættes:

»§ 15. De tjenestemænd i DSB, der ved etableringen af DSB S-tog A/S gør tjeneste i DSB's S-tog-sdivision, er forpligtet til at gøre tjeneste i DSB S-tog A/S med bevarelse af deres ansættelsesforhold i DSB, ligesom DSB S-tog A/S i forhold til DSB er forpligtet til at beskæftige dem.

Stk. 2. DSB udbetaler løn m.v. til tjenestemænd omfattet af stk. 1, og indbetaler pensionsbidrag m.v. til staten, jf. § 14, stk. 4.

Stk. 3. Fra overtagelsen af S-togsdriften refunderer DSB S-tog A/S til DSB de lønninger, pensionsbidrag m.v., som DSB betaler i henhold til stk. 2.

Stk. 4. Til tjenestemænd, som overgår til ansættelse i DSB S-tog A/S med ret til tjenestemandspension, afholder staten udgifter til pension, mod at selskabet betaler de af finansministeren fastsatte bidrag m.v. til dækning af statens pensionsudgifter.

Stk. 5. Bestemmelserne i stk. 1-4 finder tilsvarende anvendelse for tjenestemænd, der gør tjeneste i øvrige dele af DSB, som måtte blive omdannet til aktie- eller anpartsselskab.

§ 15 a. De tjenestemænd, der udlånes fra DSB til DSB S-tog A/S, jf. § 15, stk. 1, deltager på lige fod med selskabets medarbejdere ved valg af medarbejderrepræsentanter til selskabets øverste ledelsesorgan og er på tilsvarende måde valgbare til dette. Tilsvarende kan de udlånte tjenestemænd deltage i valg af koncernrepræsentanter til bestyrelsen i DSB.

§ 19. (...)

Stk. 2. Lov om offentlighed i forvaltningen, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand gælder for den jernbanevirksomhed, der udøves af DSB S-tog A/S som led i udførelsen af forhandlet trafik, jf. lov om jernbanevirksomhed m.v. § 8.

Tilsyn og straf

§ 21. Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde

1) overtrædelse af de i § 6 omhandlede bestemmelser i aktieselskabsloven om indsendelse af anmeldelser og meddelelser til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen,

2) overtrædelse af de i § 6 omhandlede bestemmelser i aktieselskabslovens § 53, stk. 1 og 3, § 54, § 54 a, § 55, § 56, stk. 2 og 7, § 157 b og § 157 d,

3) bestyrelsesmedlemmer, direktører, vurderingsmænd og revisorer samt deres suppleanter, såfremt de ubeføjet røber, hvad de under udøvelsen af deres hverv for DSB har fået kendskab om.

Stk. 2. Overtrædelse af de i § 11 omhandlede bestemmelser i årsregnskabsloven straffes efter reglerne i årsregnskabslovens kapitel 10.

Stk. 3. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel

§ 22. Undlader DSB's bestyrelse eller direktion at efterkomme de pligter, der efter de i § 6 omhandlede bestemmelser i aktieselskabsloven eller regler fastsat i medfør heraf påhviler dem i forhold til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, kan styrelsen som tvangsmiddel pålægge de pågældende daglige eller ugentlige bøder. § 25. Medarbejdernes valg af med-

§ 15 b. DSB S-tog A/S kan opløses uden likvidation ved overdragelse af DSB S-tog A/S' aktiver og forpligtelser som helhed til DSB.

Stk. 2. Hvis DSB S-tog A/S opløses, jf. stk. 1, vil tjenestemænd omfattet af § 15, stk. 1, være forpligtet til at gøre tjeneste i DSB, ligesom DSB vil være forpligtet til at beskæftige dem.«

19. I § 19, *stk. 2* indsættes efter »DSB S-tog A/S«: »eller andre datterselskaber under DSB«

20. I *overskriften* til kapitel 6 udgår »og straf«.

21. §§ 21, 22, 25, 26 a og 26 b ophæves.

lemmer til bestyrelsen, jf. § 4, stk. 2, og § 10, stk. 1, skal finde sted inden den 1. april 1999.

Stk. 2. Bestemmelserne i aktieselskabslovens § 49, stk. 2, 3. pkt., og aktieselskabslovens § 49, stk. 3, 1. pkt., finder ikke anvendelse ved de i stk. 1 omhandlede valg.

§ 26 a. DSB betaler de i Combus a/s udlånte tjenestemænd, som vælger at lade sig ansætte på overenskomstvilkår i busselskabet, et engangsvederlag i form af en kontant fratrædelsesgodtgørelse eller ved opskrivning af pensionsalder eller en kombination heraf.

§ 26 b. DSB tilbyder de i Combus a/s udlånte tjenestemænd, som ikke lader sig ansætte på overenskomstvilkår i busselskabet, anden passende beskæftigelse, jf. tjenestemandenslovens § 12, samt afholder de hermed forbundne udgifter til omskoling og efteruddannelse eller udgifter til rådighedsløn m.v.

§ 14. Kapitel 1 finder tilsvarende anvendelse i følgende tilfælde, når der ikke indgår et selskab som nævnt i selskabsskattelovens § 3, stk. 1, nr. 19 i fusionen:

- - -

§ 2

I fusionsskatteloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1260 af 3. november 2010, som ændret bl.a. ved § 17 i lov nr. 516 af 12. juni 2009, § 4 i lov nr. 254 af 30. marts 2011, § 4 i lov nr. 433 af 16. maj 2012 og senest ved § 4 i lov nr. 591 af 18. juni 2012, foretages følgende ændring:

1. I § 14 indsættes som *nr. 13* og *14*:

»13) Ved fusion af DSB, jf. selskabsskattelovens § 1, stk. 1, nr. 2 d, med et helejet datterselskab.

14) Ved fusion af Naviair, jf. selskabsskattelovens § 1, stk. 1, nr. 2 i, med et helejet datterselskab.«

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Transportministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 8.