



Lovforslag nr. L 85

Folketinget 2015-16

Fremsat den 10. december 2015 af transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt)

## Forslag

til

### Lov om ændring af lov om DSB

(Vilkår for udlån af tjenestemænd og ophævelse af bestemmelser om DSB S-tog A/S)

#### § 1

I lov om DSB, jf. lovbekendtgørelse af 1184 af 12. oktober 2010 som ændret ved lov nr. 1402 af 23. december 2012 og lov nr. 686 af 27. maj 2015, foretages følgende ændringer:

1. § 3, stk. 2, 2. pkt., ophæves.

2. I § 14 indsættes som stk. 5:

»Stk. 5. DSB udbetaler løn m.v. til de tjenestemænd, som udlånes fra DSB. DSB indbetaler pensionsbidrag m.v. til staten, jf. stk. 4.«

3. §§ 15 - 15 b ophæves.

4. I § 19, stk. 1, 1 pkt., udgår ”, jf. lov om jernbane § 8”.

5. § 19, stk. 2 affattes således:

»Stk. 2. Lov om offentlighed i forvaltningen, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand gælder for den jernbanevirksomhed, der udøves af datterselskaber under DSB som led i udførelsen af forhandlet trafik.«

#### § 2

Loven træder i kraft den 1. marts 2016.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### 1. Indledning

Med lovforslaget ophæves en række bestemmelser i lov om DSB. Dette sker dels med henblik på, at loven bringes i overensstemmelse med reglerne i tjenestemandsløven og retspraksis, der følger af Højesterets dom fra 2012 (U2012.3621H) om udlånte tjenestemænd, og dels for at ophæve nogle bestemmelser, som ikke længere har praktisk betydning efter opløsningen af DSB S-tog A/S.

Desuden ophæves en bestemmelse med krav om indarbejdelse af segmentregnskabsoplysninger for DSB S-tog i DSB's årsregnskab.

#### 2. Lovforslagets hovedpunkter

##### 2.1. Ophævelse af bestemmelser vedrørende DSB S-tog A/S

###### 2.1.1. Gældende ret

Lov om DSB (herefter DSB-loven), indeholder en række bestemmelser, som regulerer aktiviteter i relation til det nu opløste selskab DSB S-tog A/S.

Det fremgår således af den gældende § 3, stk. 2, at tinglysning og anden registrering af DSB S-tog A/S' rettigheder kan ske på grundlag af loven.

Det fremgår af den gældende § 15, stk. 1, at de tjenestemænd i DSB, som 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. Bestemmelsens stk. 2-4 regulerer løn – og pensionsforhold i relation hertil.

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

Det fremgår desuden af den gældende § 15 b, stk. 1, at DSB kan opløse DSB S-tog A/S uden likvidation ved overdragelse af DSB S-tog A/S' aktiver og forpligtelser som helhed til DSB. I givet fald vil tjenestemænd, der er omfattet af lovens § 15, stk. 1, være forpligtet til at gøre tjeneste i DSB, ligesom DSB vil være forpligtet til at beskæftige dem, jf. § 15 b, stk. 2. Hvis DSB S-tog A/S opløses, skal DSB give segmentoplysninger for S-tog i henhold til årsregnskabsloven. Desuden skal DSB i sin årsrapport angive gæld, som hidrører fra indkøb af rullende S-togsmateriel, jf. stk. 3.

Endelig følger det af den gældende § 19, stk. 2, at lov om offentlighed i forvaltningen, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand gælder for den jernbanevirksom-

hed, der udøves af DSB S-tog A/S eller andre datterselskaber under DSB som led i udførelsen af forhandlet trafik.

##### 2.1.2. Transport – og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

DSB S-tog A/S er opløst den 14. maj 2013 og aktiver og forpligtelser er overdraget til DSB. Det betyder, at en række bestemmelser i lov om DSB har mistet praktisk betydning.

Det foreslås derfor, at § 3, stk. 2, 2 pkt., § 15, § 15 a og § 15 b, som alle regulerer aktiviteter i relation til DSB S-tog A/S, ophæves. Det foreslås tillige, at § 19, stk. 2, ændres således, at DSB S-tog A/S ikke længere nævnes i denne bestemmelse.

Ophævelsen af bestemmelserne indebærer tillige ophævelse af § 15 b, stk. 3, hvorefter DSB, såfremt DSB S-tog A/S opløses, skal afgive segmentoplysninger for S-tog i henhold til årsregnskabsloven, samt angive gæld, som hidrører fra indkøb af rullende S-togsmateriel, i sin årsrapport. Ved segmentoplysninger forstås økonomiske oplysninger om en del af en virksomheds aktivitet nedbrudt på økonomi f.eks. det ordinære resultat før finansielle indtægter og omkostninger. Baggrunden for ophævelsen af § 15 b, stk. 3, 1 pkt. er, at årsregnskabsloven jf. lov nr. 738 af 1. juni 2015 er ændret, således at denne lov ikke længere stiller krav om segmentoplysninger af D-selskaber, hvortil DSB hører. Bestemmelsen i lov om DSB er derfor ikke tidssvarende.

Det kan oplyses, at DSB i dag kvartalsvis udarbejder en rapport vedr. togdriftsøkonomien, som offentliggøres parallelt med DSB's delårsrapportering, senest i forbindelse med delårsrapporteringen for 3. kvartal 2015, hvor resultaterne er nedbrudt på enkelttrækninger, herunder S-banen. DSB sigter efter at indarbejde dele af den nye rapportering på togdriftsøkonomien i selve delårsrapporteringen, som et selvstændigt afsnit eller et bilag. DSB forventer at effektuere dette i forbindelse med årsrapporten for 2015.

DSB's rapportering vedr. driftsøkonomien i DSB S-tog giver dermed detaljerede oplysninger om resultat og omkostningsstruktur for togkørsel med S-tog, som antages at opfylde det informationsbehov, som var forudsat ved lovændringen i 2012.

Hertil kommer, at det nuværende lovkrav om gældsoplysninger jf. § 15 b, stk. 3, 2 pkt., som hidrører særskilt fra S-togsmateriel, har vist sig at være uhensigtsmæssig. Det skyldes, at gæld, der stiftes ved indkøb af rullende materiel, over tid bliver erstattet af nye lån, der eventuelt er slået sammen med lån optaget ved indkøb af andre togsæt.

Det er aftalt med DSB, at DSB i sin årsrapport under omtalen af de materielle anlægsaktiver i den finansielle beretning sørger for en særskilt opgørelse af S-togsmateriellet.

§ 15, stk. 2, hvorefter DSB skal udbetale løn m.v. til udlånte tjenestemænd og indbetale pensionsbidrag til staten, foreslås videreført i en ny § 14, stk. 5.

## 2.2. Ophævelse af bestemmelse vedrørende udlån af tjenestemænd

### 2.2.1. Gældende ret

Det fremgår af § 15, stk. 5, at stk. 1-4 ligeledes finder anvendelse for tjenestemænd, der gør tjeneste i øvrige dele af DSB, som måtte blive omdannet til aktie- eller anpartsselskab.

I forarbejderne til bestemmelsen anføres det bl.a., at forpligtelsen for tjenestemændene til at acceptere udlån alene finder anvendelse for de virksomheder i DSB, som måtte blive etableret som datterselskaber heraf. Pligten gælder således ikke udlån til et datterselskab af f.eks. DSB S-tog A/S.

Bestemmelsen betyder, at såfremt dele af DSB måtte blive omdannet til et aktie- eller anpartsselskab, er tjenestemændene i DSB, som ved etableringen af aktie- eller anpartsselskabet gør tjeneste i DSB, forpligtet til at gøre tjeneste i dette aktie- eller anpartsselskab med bevarelse af deres ansættelsesforhold i DSB, ligesom det pågældende selskab i forhold til DSB er forpligtet til at beskæftige dem.

Som det fremgår af forarbejderne til bestemmelsen, finder bestemmelsen om, at tjenestemændene skal acceptere dette udlån, alene anvendelse i forhold til de virksomheder i DSB, som måtte blive etableret som datterselskab heraf. Bestemmelsen finder således ikke anvendelse på udlån til f.eks. en privat virksomhed, som DSB indgår aftale med om udførelse af opgaver for DSB.

### 2.2.2. Transport – og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Som nævnt i afsnit 2.1.2. foreslås i § 15, stk. 1, vedrørende udlån af ansatte i DSB til DSB S-tog A/S ophævet, idet selskabet DSB S-tog A/S er opløst. Transport- og Bygningsministeriet har i den forbindelse overvejet om § 15, stk. 5, hvorefter tilsvarende finder anvendelse for tjenestemænd, der gør tjeneste i øvrige dele af DSB, som måtte blive omdannet til aktie- og eller anpartsselskab, skal videreføres.

Som det fremgår af forarbejderne finder bestemmelsen om, at tjenestemændene skal acceptere dette udlån, alene anvendelse i forhold til de virksomheder i DSB, som måtte blive etableret som datterselskaber heraf. Den tidligere forståelse var, at dette svarede til den generelle tjenestemandsgivning. Højesteret har herefter i en dom fra 2012, jf. U. 2012.3621.H. som nævnt fastslået, at tjenestemænd under visse betingelser godt kan forpligtes til at gøre tjeneste i en privat virksomhed. Da dette ikke er i overensstemmelse med DSB-loven ændres denne, da det fortsat er hensigten, at DSB-loven skal svare til den generelle tjenestemandsgivning, herunder som den nu er fortolket af højesteret.

Dommen omhandlede 10 tjenestemænd i et regionalt trafikelskab, som i forbindelse med beslutning om at udlicite-re bl.a. driften af et busværksted, blev beordret udlånt til det private selskab Tidebus A/S.

Højesteret lagde bl.a. vægt på, at driften af værkstedet fortsat er omfattet af de opgaver, der er forbundet med den

offentlige servicetrafik, og at driften til stadighed er undergivet trafikelskabets tilsyn og kontrol.

Højesteret lagde tillige vægt på, at tjenestemændene forbliver ansat i deres stillinger som tjenestemænd i det oprindelige trafikelskab, således at tjenestemændene i det hele bevarer deres rettigheder efter tjenestemandsgivningen med det oprindelige trafikelskab som ansættelsesmyndighed.

Særligt for så vidt angår lønnen lagde Højesteret vægt på, at tjenestemændenes lønforhold er uændrede, at lønforholdene for de pågældende tjenestemænd reguleres på samme måde som for andre kommunale tjenestemænd, og at det oprindelige selskab tillige hæfter for lønnen.

Højesteret finder således, at tjenestemænd under visse betingelser godt kan udlånes til en privat virksomhed. Den retstilstand, der er beskrevet i forarbejderne til § 15, stk. 1, hvorefter ansatte i DSB alene skal tåle at blive udlånt til de virksomheder i DSB, som måtte blive etableret som datterselskab heraf, er således ikke i overensstemmelse med Højesterets dom.

De pågældende medarbejdere i DSB er i kraft af deres ansættelsesforhold, som tjenestemænd omfattet af tjenestemandsgivningen, der nøje definerer rettigheder og forpligtelser for denne gruppe medarbejdere. Tjenestemændene vil således have samme løn- og ansættelsesvilkår og bevare retten til tjenestemandspension og opsparing til pension. Det er ikke hensigten med § 15, stk. 5, jf. stk. 1, at disse generelle regler vedrørende tjenestemændene skal fraviges i lov om DSB.

Derfor foreslås det, at § 15, stk. 5, ikke videreføres. Dermed vil udlån af tjenestemænd i DSB følge de sædvanlige regler og retspraksis.

## 3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget skønnes ikke at have økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige.

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

Forslaget bringer DSB-loven i overensstemmelse med den gældende tjenestemandsgivning, som udtrykt i Højesterets dom, jf. ovenfor, der muliggør pligtmæssigt udlån af tjenestemænd.

De økonomiske konsekvenser for DSB kan ikke opgøres på nuværende tidspunkt. Det vil afhænge af, hvordan DSB ønsker at indrette sin koncern, dvs. i hvilket omfang DSB ønsker at benytte muligheden for pligtmæssigt udlån.

Lovforslaget skønnes ikke at have administrative konsekvenser for erhvervslivet.

## 5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

## 6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

## 7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.

## 8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 23. september 2015 til den 25. oktober 2015 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Advokatsamfundet, Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Akademikernes Centralorganisation, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arriva Danmark A/S, Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv, Trafik, BAT, BAT-Kartellet, Brancheforeningen Danske Advokater, Centralorganisationen af 2010, Cen-

tralorganisationernes Fællesudvalg (CFU), Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Erhverv, Dansk Handicap Forbund, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Metal, Danske Regioner, Dansk Transport og Logistik (DTL), DI Transport, Domstolsstyrelsen, DSB, DJØF, FOA, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Fagligt Fælles Forbund – 3F, HK Stat, HK Trafik og Jernbane, Hovedstadens Lokalbaner A/S, Jernbanenævnet, Jernbanernes Arbejdsgiverforening (Dansk Industri), KL, Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte, HK Trafik & Jernbane, Landsorganisationen i Danmark (LO), Ledernes Hovedorganisation, Metroselskabet I/S, Movia, Rigsrevisionen, Offentligt Ansattes Organisationer (OAO), Regionstog, Stats- og Kommunalt ansattes Forhandlingsfællesskab (SKAF), Teknisk Landsforbund, Trafikforbundet og Trafikselskaberne i Danmark.

## 9. Sammenfattende skema

### Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslevet	De økonomiske konsekvenser for DSB kan ikke opgøres på nuværende tidspunkt. Det vil afhænge af, hvordan DSB ønsker at indrette sin koncern, dvs. i hvilket omfang DSB ønsker at benytte muligheden for pligtmæssigt udlån.	
Administrative konsekvenser for erhvervslevet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.	

### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

#### Til § 1

##### Til nr. 1

Det fremgår af DSB-lovens § 3, stk. 2, at 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. På tilsvarende måde kan tinglysning og anden registrering af DSB S-tog A/S's rettigheder ske på grundlag af denne lov. Det foreslås, at DSB-lovens § 3, stk. 2, 2. pkt. ophæves. Ophevelsen er en konsekvens af, at DSB S-tog A/S er opløst.

Der henvises til de almindelige bemærkninger, afsnit 2.1.2.

##### Til nr. 2

Efter DSB-lovens § 15, stk. 2 udbetaler DSB løn m.v. til tjenestemænd udlånt til DSB S-tog A/S og indbetaler pensionsbidrag m.v. til staten. Tilsvarende betalingsmekanisme finder anvendelse for tjenestemænd, der gør tjeneste i øvrige dele af DSB, som måtte blive omdannet til aktie – eller anpartsselskab jf. § 15, stk. 5.

Det foreslås at indsætte et nyt stk. 5 i § 14, hvorefter DSB skal udbetale løn m.v. til de tjenestemænd som udlånes fra DSB. DSB skal også indbetale pensionsbidrag m.v. til staten, jf. lovens § 14, stk. 4. Bestemmelsen skal ses i forlængelse af den ophævede § 15.

Det indebærer, at for udlånte tjenestemænd refunderer det selskab, som tjenestemændene er udlånt til, DSB de af virksomheden afholdte udgifter til løn, rådighedsløn/ventepenge og efterindtægt af løn. Selskabet refunderer endvidere de af DSB afholdte udgifter til dækning af statens pensionsudgifter, herunder de løbende bidrag, jf. § 14, stk. 4. Pensionen til de udlånte tjenestemænd betales af staten. Endelig betaler det selskab, som tjenestemændene er udlånt til, et bidrag til DSB for administrationen af de udlånte tjenestemænd.

Den foreslåede bestemmelse er en lovteknisk ændring, og bestemmelsen svarer til den gældende § 15, stk. 2. Som konsekvens af, at § 15, stk. 2, ophæves, jf. lovforslagets § 1 nr. 3, foreslås reglen videreført i § 14, stk. 5.

Der er således tale om en videreførelse af den eksisterende betalingsmekanisme.

Til nr. 3

Den gældende DSB-lov regulerer en række forhold i relation til selskabet DSB S-tog A/S, jf. § 15, § 15 a og § 15 b.

Disse bestemmelser foreslås ophævet som følge af, at selskabet DSB S-tog A/S er opløst.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.1.2.

Til nr. 4

Den gældende DSB lov henviser i § 19, stk. 1 til lov om jernbane § 8, hvilket ikke længere er korrekt efter ændringen af jernbaneloven jf. lov nr. 686 af 27. maj 2015.

Ændringen af jernbaneloven indebærer, at store dele af den dengang gældende jernbanelovs kapitel 4 (herunder § 8) om udførelse af jernbanetrafik som offentlig service ikke blev videreført med den nye lov. Dele af den tidligere § 8 i jernbaneloven blev overført til § 2 a i lov om DSB.

Baggrunden for ændringen af jernbaneloven var, at forholdene i væsentlighed reguleres af Europa-Parlamentets og

Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/70. Forordningen (PSO-forordningen) fastlægger, hvordan myndigheder kan tilrettelægge den offentlige passagertransport for at sikre levering af tjenesteydelser af almen interesse.

Forordningen giver således allerede i sig selv mulighed for, at en PSO-kontrakt kan tildeles uden forudgående udbudsprocedure.

På den baggrund udgår henvisningen til jernbanelovens § 8 i § 19, stk. 1 og 2. Det er stadig hensigten, at den del af DSB's (og datterselskaber under DSB) virksomhed, som udøves på basis af kontrakter om forhandlet trafik, vil være omfattet af offentlighedsloven m.v.

Det foreslås derfor, at bestemmelsen ændres, så henvisningen udgår.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.1.2.

Til nr. 5

Den gældende DSB lov henviser i § 19, stk. 2 til lov om jernbane § 8, hvilket ikke længere er korrekt efter ændringen af jernbaneloven jf. lov nr. 686 af 27. maj 2015, jf. bemærkningerne om baggrunden herfor til lovforslagets § 1, nr. 4.

Det foreslås derfor, at bestemmelsen ændres, så henvisningen udgår.

Det foreslås endvidere, at den del af bestemmelsen, som vedrører DSB S-tog A/S udgår af bestemmelsen, idet DSB S tog A/S er opløst.

*Til § 2*

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. marts 2016.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende ret

## Gældende formulering

## Lovforslaget

## § 1

I lov om DSB, jf. lovbekendtgørelse af 1184 af 12. oktober 2010 som ændret ved lov nr. 1402 af 23. december 2012 og lov nr. 686 af 27. maj 2015, foretages følgende ændringer:

## § 3. - - -

*Stk. 2.* 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. På tilsvarende måde kan tinglysning og anden registrering af DSB S-tog A/S' rettigheder ske på grundlag af denne lov.

1. § 3, *stk. 2*, 2. *pkt.*, ophæves.

## § 14. - - -

*Stk. 2-4.* - - -

2. I § 14 indsættes som *stk. 5*:

»*Stk. 5.* DSB udbetaler løn m.v. til de tjenestemænd, som udlånes fra DSB. DSB indbetaler pensionsbidrag m.v. til staten jf. *stk. 4.*«

§ 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.

3. §§ 15-15 b ophæves.

*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 tjene-

ste 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.

*Stk. 3.* Hvis DSB-tog A/S opløses, jf. stk. 1, skal DSB afgive segmentoplysninger for S-tog i henhold til årsregnskabsloven. Desuden skal DSB i sin årsrapport angive gæld, som hidrører fra indkøb af rullende S-togsmateriel.«

**§ 19.** Lov om offentlighed i forvaltningen, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand gælder for sager om de ansatte i DSB og for den jernbanevirksomhed, der udøves af DSB som led i udførelsen af forhandlet trafik, jf. lov om jernbane § 8. De i 1.pkt. nævnte lov gælder ikke for den øvrige virksomhed, der udøves af DSB.

*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 eller andre datterselskaber under DSB som led i udførelsen af forhandlet trafik, jf. lov om jernbane § 8.

**4.** I § 19, stk. 1, 1. pkt., udgår ” , jf. lov om jernbane § 8”

**5.** § 19, stk. 2 affattes således:

»Stk. 2. Lov om offentlighed i forvaltningen, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand gælder for den jernbanevirksomhed, der udøves af datterselskaber under DSB som led i udførelsen af forhandlet trafik.«

**§ 2**

Loven træder i kraft den 1. marts 2016.