

NOTAT

Dato 5. januar 2016
J. nr. 2015-1113

Høringsnotat

Vedr. forslag til ændring af lov om DSB

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

Udkast til forslag til lov om ændring af lov om DSB har været i høring fra den 23. september 2015 til den 23. oktober 2015.

Formålet med lovforslaget er at ophæve 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, dels for at ophæve nogle bestemmelser, som ikke længere har praktisk betydning efter opløsningen af DSB S-tog A/S.

Tidligere regler for udarbejdelse af segmentregnskab for DSB S-tog udgår samtidig, idet de erstattes af en ny fremgangsmåde for offentliggørelse af økonomioplysninger om DSB, herunder DSB S-tog (strækningsøkonomi).

Endelig er der tale om, at henvisningen til jernbaneloven § 8 udgår i gældende § 19, stk. 1 og stk. 2 (om de offentligretlige love) i lov om DSB. Dette har baggrund i en manglende konsekvensrettelse ved den seneste ændring af jernbaneloven, jf. lov nr. 686 af 27. maj 2015.

Udkast til lovforslag har været i høring hos:

Advokatsamfundet, Akademikernes Centralorganisation (AC), Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik, Arriva Danmark A/S, BAT, BAT-Kartellet, Brancheorganisationen Danske Advokater, Centralorganisationen af 2010 (CO2010), Centralorganisationernes Fællesudvalg (CFU), Danmarks Jurist- og Økonomforbund (DJØF), Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Erhverv, Dansk Handicap Forbund, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Metal, Dansk Transport og Logistik



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

Desuden har lovforslaget været offentligt tilgængeligt på høringsportalen borger.dk i hele høringsperioden.

1. Høringsvar med bemærkninger

Transport – og Bygningsministeriet har modtaget 12 høringsvar. De modtagne høringsvar er vedlagt som bilag til høringsnotatet.

I det følgende gennemgås de væsentligste mener fra høringsvarene. Transport – og Bygningsministeriets bemærkninger er angivet med kursiv. Høringsvarene er gengivet i hovedtræk, hvorfor ikke alle forhold i høringsvarene er kommenteret i det efterfølgende.

Høringsvarende har navnlig vedrørt følgende emner:

- a) Udlån af tjenestemænd til private virksomheder
- b) Præcisering af § 19.
- c) Segmentoplysninger for S-tog

a) Udlån af tjenestemænd til private virksomheder

Dansk Jernbaneforbund er af den opfattelse, at der er behov for lovgivning for forpligtelsen til at lade sig udlåne til en privat virksomhed uden for ansættelsesområdet. Det er den praksis, der hidtil er set, når lovgiver har vedtaget strukturelle ændringer i den offentlige sektor. Den nuværende bestemmelse er klar i sin ordlyd, hvilket er bekræftet af transport- og bygningsministeriet. Dansk Jernbaneforbund efterlyser en forklaring på, at nærværende lovforslag ønskes fremsat.

Dansk Jernbaneforbund peger på, at den gældende lovgivning ikke er til hinder for et frivilligt udlån af tjenestemænd gennem individuel aftale. Ved det seneste udbud af DSB var det dog ikke muligt at opnå enighed om en aftale.



Dansk Jernbaneforbund finder ikke, at en Højesteretsdom på det kommunale tjenestemandsområde, og som er afsagt under nogle helt særlige betingelser, generelt kan fastlægge retsstillingen for statens tjenestemænd til at udføre tjeneste i en privat virksomhed.

Dansk Jernbaneforbund peger på, at en ufuldstændig gengivelse af Højesterets præmisser vil skabe usikkerhed om retstilstanden for tjenestemændene. Der må således ikke herske tvivl om, at alle dommens præmisser skal være opfyldt før tjenestemanden er forpligtet til at lade sig udlåne til en virksomhed uden for ansættelsesområdet. Dette er nødvendigt for at undgå, at der efterfølgende skal føres retssager for at afklare retstilstanden.

Dansk Jernbaneforbund finder, at loven ved ophævelse af § 15, må fastlægge samtlige de kriterier, der skal være opfyldt, for at en tjenestemand er forpligtet til at lade sig udlåne til et aktieselskab eller anpartsselskab, hvor DSB ikke ejer en overvejende andel af aktiebeholdningen. Det bør være lovgiver, der fastlægger kriterier og ikke en efterfølgende fortolkning af Højesteretsdommen og efterfølgende domme.

Endelig bemærker Dansk Jernbaneforbund, at ophævelse af § 15 i DSB-loven alene synes, at tjene til at skabe usikkerhed om retstilstanden for tjenestemændene modsat den nuværende bestemmelse, der er klar og tydelig, ligesom de manglende kriterier for forpligtelsen til at lade sig udlåne og den ufuldstændige gengivelse af Højesteretsdommen vil være en "åben bog" til at udfordre udlånsvilkår og Højesteretsdommens præmisser. Dette vil tjene til at skabe usikkerhed for tjenestemændenes retssikkerhed.

Offentligt Ansattes Organisationer, OAO, kan ikke tiltræde, at DSB's tjenestemændenes sikkerhed og beskyttelse i forhold til udlån til private virksomheder forringes. OAO er af den opfattelse, at den nuværende § 15 lægger en fornuftig ramme for, hvad der med rimelighed kan pålægges en tjenestemand.

OAO peger på, at der er en lang tradition for indgåelse af rammeaftaler for frivillige udlån, som den enkelte tjenestemand herefter har kunnet tilslutte sig ved en individuel aftale.

Endvidere anføres, at den afsagte dom på det kommunale tjenestemandsområde på ingen måde bør kunne fastlægge retstilstanden i forbindelse med udlån af statens tjenestemænd.

OAO peger videre på, at en fjernelse af § 15 stiller tjenestemændene i en situation, hvor retstilstanden i udlånssituationen kan være højst usikker, og hvor resultatet kan være, at virksomheden vil udfordre de få holdepunkter, som fremgår af den pågældende højesteretsdom, og som følge heraf vil det være nødvendigt at føre en række retssager for løbende at afklare retstilstanden.



OAO anfører, at såfremt lovforslaget vedtages bør det i § 14 præciseres, hvilke tjenestemandsheder, der som minimum skal sikres bevaret/opretholdt under et eventuelt udlån til en ikke statslig virksomhed.

OAO oplyser, at tjenestemændenes forhold i forbindelse med udlån skal beskrives og sikres fastholdt, når det omhandler følgende:

Ansættelsesmyndigheden, ansættelsesområde, løn, lønudvikling, stillingsbetegnelse, forventet og muligt karriereforløb (sikring af avancementsmuligheder med bevarelse af tjenestemandsansættelsen), tjenestemandspension og tjenestemandspensionsvilkår, disciplinærsystemet, hæftelse for løn, pensionsbidrag, pension, rådighedsløn, til enhver tid gældende tjenestemandsaftaler samt fremtidige CFU forlig, mulighed for at søge tilbage til ansættelsesvirksomheden, medarbejderrepræsentation, valgbarhed til bestyrelser, tillidsrepræsentation, situationen såfremt den private virksomhed sælges/fusioneres herunder med udenlandsk virksomhed.

Endvidere anfører OAO, at såfremt tjenestemænd, der har accepteret ansættelse i DSB S-tog i forbindelse med etableringen af DSB S-tog, bør det sikres at rettigheder, beskrevet i loven, ikke forringes ved at § 15 eventuelt udgår af loven.

Bemærkninger

Transport – og Bygningsministeriet bemærker følgende:

- *Tjenestemænd i DSB er omfattet af tjenestemandshederlovgivningen – hvilket tjenestemændene også vil være i en situation, hvor de måtte blive udlånt til en privat virksomhed.*
- *De pågældende er fortsat ansatte i DSB, men kan udlånes til en privat virksomhed på nærmere definerede vilkår, der bl.a. sikrer opretholdelsen af tjenestemandshederne.*
- *De pågældende medarbejdere vil fortsat have ret til samme løn, herunder for det samme arbejde, dvs. samme type arbejde.*
- *De vil have samme løn- og ansættelsesvilkår og bevare retten til tjenestemandspension og opsparing til pension.*
- *Den konkrete tilrettelæggelse af arbejdet hos den private virksomhed vil skulle afgøres på baggrund af en aftale mellem DSB og den nye virksomhed.*
- *DSB vil således skulle indgå en aftale med den private virksomhed. Det vil med andre ord komme til at fremgå af en skriftlig aftale mel-*



lem DSB og den private virksomhed, hvad arbejdet omfatter og hvilke vilkår der gælder for medarbejderne. Det afgørende er, at tjenestemændenes rettigheder ikke fortabes, hvilket DSB vil skulle indestå for.

- Højesterets præmisser for udlån skal være opfyldt. Præmisserne er klare, og DSB vil skulle holde sig inden for denne ramme ved et udlån.
- Ministeriet er af den opfattelse, at det hverken vil være hensigtsmæssigt eller muligt, at beskrive alle detaljer for et udlån i lov om DSB eller dens bemærkninger. Højesterets dom indeholder klare og forståelige præmisser, og det er ikke nødvendigt eller formålstjenstligt at gengive alle dommens præmisser i loven. Dommen står bedst alene.

Der er med andre ord ikke tale om en retstilstand som "en åben bog". Højesteret fastlægger i dommens præmisser nogle spilleregler for udlån af tjenestemænd, som vil skulle iagttages indenfor rammerne af tjenestemandsløvgivningen. Hermed fortsætter Højesteret den linje, der bl.a. er lagt ved en tidligere dom (U.2011.55 1H), hvor en række ansatte hos SKAT måtte tåle betydelige forandringer af deres stillinger som følge af kommunalreformen.

Præcisering af § 19

OAo anfører, at det bør præciseres, at de nævnte lovgivninger også gælder for sager om udlånte tjenestemænd fra DSB.

Bemærkninger

I henhold til den nugældende bestemmelse gælder de nævnte love for sager om de ansatte i DSB. Hvis tjenestemænd udlånes fra DSB vil tjenestemændene have samme løn- og ansættelsesvilkår jf. ovenfor. Efter ministeriets vurdering, er der derfor ikke behov for at præcisere bestemmelsen.

Segmentoplysninger for S-tog

Det fremgår af den nuværende DSB lov, at "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-togs materiel." Bestemmelsen blev indsat i loven ved ændring af lov om DSB i 2012.

I udkast til lovforslag er denne bestemmelse overført til en ny § 11, stk. 5.

DSB foreslår, at segmentrapporteringen, jf. ovenfor tages ud af loven.

Transport – og Bygningsministeriets kommentarer



Årsregnskabsloven er jf. lov nr. 738 af 1. juni 2015 er ændret, således at årsregnskabsloven ikke længere stiller krav om segmentoplysninger af D-selskaber, hvortil DSB hører.

Det kan oplyses, at DSB 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, som hidrører særskilt fra S-togsmateriel, vurderes som 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.

Transport – og Bygningsministeriet foreslår derfor, at lovforslaget ændres, således at nugældende § 15 b, stk. 3 ophæves.

2. Ændringer i udkast til lovforslag om ændring af lov om DSB

Det foreslås, at henvisningen til jernbaneloven § 8 i den nugældende § 19, stk. 1 og stk. 2 (om de offentligretlige love) udgår.

Baggrunden er, at ved den seneste ændring af jernbaneloven jf. lov nr. 686 af 27. maj 2015 blev henvisningen til jernbanelovens § 8 i § 19 lov om DSB desværre ikke rettet. Det foreslås, at denne konsekvensrettelse foretages nu, hvor lov om DSB alligevel skal ændres. Der er tale om en videreførsel af gældende ret.