

Til lovforslag nr. L 143. Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 16. marts 1995

## Betænkning

over

### Forslag til lov om DSB Rederi A/S

Udvalget har behandlet lovforslaget i nogle møder og har herunder stillet spørgsmål til trafikministeren, som denne har besvaret skriftligt. Et af udvalgets spørgsmål til trafikministeren og dennes svar herpå er optrykt som bilag til betænkningen.

Endvidere har udvalget modtaget skriftlige henvendelser fra:

Bolig-, Motor- og Hjælpemiddeludvalget,  
De Samvirkende Invalideorganisationer,  
Restaurations- og Bryggeriarbejder Forbundet,

Samsø Kommune og  
Statsansattes Kartel.

Der er af et mindretal stillet ændringsforslag, hvorom henvises til de ledsagende bemærkninger.

Herefter indstiller et *flertal* (Socialdemokratiets, Venstres, Det Konservative Folkepartis, Fremskridtspartiets, Det Radikale Venstres og Centrum-Demokraternes medlemmer af udvalget) lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Et mindretal inden for flertallet (Fremskridtspartiets medlem af udvalget) er betænkelig ved, at der på forhånd mellem regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti er indgået en sådan bindende aftale, at det ikke har været muligt at ændre i lovforslaget.

Fremskridtspartiet er således ikke tilfreds med de oplysninger, der er kommet omkring bl.a. åbningsbalancen.

Fremskridtspartiet udtrykker håb om, at man fremover vil fremlægge lovforslag til drøftelse i Folketinget, inden der indgås bindende aftaler (helt ned i detaljer) mellem partierne.

Et *mindretal* (Socialistisk Folkepartis medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling, men vil stemme for de af mindretallet stillede ændringsforslag.

Socialistisk Folkeparti og regeringen indgik i sidste folketingsår en treårig aftale om DSB.

Med skiftet af trafikminister blev aftalen imidlertid sat i bero, fordi den nye trafikminister ville afvente nye undersøgelser af aftalen. Det betød, at aftalen ikke blev underskrevet, og ved finanslovsforliget for 1995 fik de borgerlige ind i forliget, at rederi- og busdivisionen skulle udskilles som selvstændige selskaber.

Det var Socialistisk Folkeparti enig i, men Socialistisk Folkeparti var bestemt ikke enig i, at 25 pct. af aktierne skulle sælges til private, og at der dermed blev åbnet op for en privatisering.

Socialistisk Folkeparti stemmer derfor imod lovforslaget om udskillelse af rederidivisionen fra DSB.

Endvidere er der en del uklarhed om, hvad DSB som selvstændigt rederi vil i fremtiden. Således lægges der op til, at færgerne, når Storbæltetsforbindelserne står færdige, kan chartres ud til udenlandske skibe med udenlandsk besætning.

Det var bestemt ikke det, Socialistisk Folkeparti havde regnet med at få ud af en selvstændiggørelse af rederidivisionen. Socialistisk Folkeparti havde til hensigt at bevare de danske arbejdspladser til søs.

Som en yderligere absurditet kan nævnes, at selv om rederiet bliver selvstændigt, skal de ansatte tjenestemænd ved en nyansættelse i det nye rederi skrive under på, at de ikke må konflikte, hvilket er en tilsidesættelse af de fagretlige regler.

Et *andet mindretal* (Enhedslistens medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling, men vil stemme for de stillede ændringsforslag.

Enhedslisten finder, at lovforslaget i sin essens indebærer en total afvikling af DSB's skibsfart.

Udskillelsen af rederidelen af DSB til selvstændigt selskab underlagt markedskræfternes frie spil er efter mindretallets mening en narretsut, som alene dækker over en total satsning på de miljøfjendske motorvejsbroer.

Mindretallet anbefaler en styrkelse af vandtransporten på såvel passager- som godsområdet og kan kun se lovforslaget som et klart skridt i den forkerte retning.

### Ændringsforslag

Af et *mindretal* (SF), tiltrådt af et *mindretal* (EL):

Til § 4

1) Paragraffen udgår.

Til § 5

2) Efter stk. 3 indsættes som nyt stykke:

»Stk. 4. Selskabet er forpligtet til på færger, der sejler til udlandet, at anvende besætninger, der overvejende er hjemmehørende i Danmark eller arbejder under danske overenskomster.«

Til § 6

3) I *stk. 2* indsættes efter 1. pkt. som nyt punktum:

»Overgår de i *stk. 1* nævnte tjenestemænd til ansættelse i selskabet, har de pågældende ret

til at deltage i kollektive konflikter efter gældende regler.«

4) Efter *stk. 6* indsættes som nyt stykke:

»*Stk. 7*. De af medarbejderne valgte medlemmer af selskabets bestyrelse skal være ansat i DSB Rederi A/S, jf. dog *stk. 6*.«

### Bemærkninger

Til nr. 1

Ændringsforslaget indebærer, at der ikke kan foretages delvist salg af aktierne. Disse skal ejes fuldt ud af staten.

Til nr. 2

Ændringsforslaget medfører, at DSB Rederi A/S er forpligtet til at anvende besætninger ved udenlandsk færgefart, der for den overvejende del enten er hjemmehørende i Danmark eller arbejder efter dansk overenskomst.

Til nr. 3

Ændringsforslaget betyder, at hvis statstjenestemænd overgår til ansættelse i DSB Rederi A/S på særlige vilkår, skal de have ret til at deltage i kollektive konflikter efter gældende fagretlige regler.

Til nr. 4

Ændringsforslaget indebærer, at alene ansatte i DSB Rederi A/S kan vælges til bestyrelsen for DSB Rederi A/S som medarbejdervalgte repræsentanter. Medarbejdere, der af den ene eller anden grund har tjenestefrihed uden løn, kan ikke vælges som medlemmer af bestyrelsen som repræsentant for medarbejderne.

Helge Mortensen (S) nfm. Poul Andersen (S) Børge Bakholt (S) Søren Hansen (S)

Tove Lindbo Larsen (S) Tommy Dinesen (SF) Vibeke Peschardt (RV) Jette Gottlieb (EL)

Arne Melchior (CD) fmd. Svend Heiselberg (V) Svend Erik Hovmand (V)

Helge Sander (V) Hans Christian Schmidt (V) Kaj Ikast (KF) Brian Mikkelsen (KF)

Stefan G. Rasmussen (KF) Ole Donner (FP)

**Et af udvalgets spørgsmål til trafikministeren og dennes svar herpå**

*Spørgsmål 22:*

*ad side 8*

»Hvordan sikres det, at private får samme vilkår ved at benytte DSB's henholdsvis statens havne som DSB's egne færger (lige konkurrencevilkår)?«

*Svar:*

Lovforslaget indebærer, at der foretages en adskillelse mellem DSB som havneejer og DSB Rederi A/S som operatør.

Herved vil der blive etableret en ordning, der svarer til forholdene i statshavnene.

Såvel privatejede som ikkeprivatejede rederier kan her få adgang til havnene, i det omfang pladsforholdene tillader det, og det samme vil gælde for de af DSB ejede havne, og gælder i øvrigt allerede i dag i de kommunale havne, som DSB besejler.

Havneejeren, herunder DSB, skal behandle de rederier, der besejler havnene, på et ensartet grundlag.