

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

15) Anden behandling af lovforslag nr. L 173: Forslag til lov om ændring af ligningsloven. (Beskatning af ansattes tjeneste- og lejeboliger).

Af skatteministeren (Carsten Koch).
(Fremsat 8/2 95. Første behandling 22/2 95. Betænkning 15/3 95).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

§§ 1 og 2 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

16) Anden behandling af lovforslag nr. L 142: Forslag til lov om styrelsen af DSB m.v.

Af trafikministeren (Jan Trøjborg).
(Fremsat 18/1 95. Første behandling 27/1 95. Betænkning 16/3 95).

Der var stillet 2 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Sammen med denne sag foretoges de to følgende på dagsordenen opførte sager, nemlig:
17) Anden behandling af lovforslag nr. L 143: Forslag til lov om DSB Rederi A/S.

Af trafikministeren (Jan Trøjborg).
(Fremsat 18/1 95. Første behandling 27/1 95. Betænkning 16/3 95).

Der var stillet 4 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

18) Anden behandling af lovforslag nr. L 144: Forslag til lov om DSB Busser A/S.

Af trafikministeren (Jan Trøjborg).
(Fremsat 18/1 95. Første behandling 27/1 95. Betænkning 16/3 95).

Der var stillet 3 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagenes paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagenes overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Forhandling

Tommy Dinesen (SF):

Fra SF's side har vi stillet fire ændringsforslag, og vi mener naturligvis, at lovene ville blive betydelig bedre, hvis man havde taget hensyn til dem.

En af grundene til, at vi ikke kan stemme for de lovforslag, der foreligger, er, at regeringen og de borgerlige partier med baggrund i finanslovforslaget har lavet en privatisering af DSB's busser og aktiver, således at der skal sælges 25 pct. Vi kunne godt have stemt for lovforslagene, hvis det var sådan, at det var blevet statsaktieselskaber. Det er det ikke blevet, og derfor stiller vi ændringsforslag på dette her område.

Det andet ændringsforslag handler om, at der står i loven om DSB Rederi, at man i fremtiden fra DSB's side kan sejle på udenlandske destina-

tioner. Det synes vi selvfølgelig er i orden. Men der står også, at man kan sejle med udenlandske besætninger. Som det er for øjeblikket, er der efterhånden ikke ret mange skibe i den danske handelsflåde, der har danske besætningsmedlemmer, og vi mener derfor, at det er nødvendigt, at der her bliver strammet op, således at der kommer til at stå, at den overvejende del af besætningen ved udenlandsk færgefart skal være dansk. Det er noget, som socialdemokraterne har kæmpet for, ligesom SF har gjort det, da vi diskuterede Dansk Internationalt Skibsregister, så det burde være soleklart, at vi her fik en opbakning.

Med ændringsforslag nummer tre har vi stillet forslag om, at de tjenestemænd, som overgår til rederiet, får de samme muligheder som alle andre med hensyn til at konflikte. Der står i lovene, at DSB skal have de samme muligheder for at konkurrere, altså gå ud og give den hele armen og så tjene nogle penge. Derfor er det ikke rimeligt, at DSB som rederi optræder på den måde, at man ikke har strejkeret.

Det er i orden, at tjenestemændene selvfølgelig skal have de lovede pensioner, og de skal have deres tryghedsaftaler, men man kan altså komme i den situation i tilfælde af, at der er en konflikt på det danske arbejdsmarked, at Mols-Linjen f.eks. kan blive berørt af konflikten, hvorimod DSB bare sejler videre, fordi de ikke har konfliktet.

Jeg forstår ikke, at socialdemokraterne ikke er med på, at folk, der går over i det nye rederi, skal have de samme fagretlige regler som alle andre. Man kan jo komme i den situation, som jeg lige har beskrevet.

Det gælder også de borgerlige. Hr. Kaj Ikast blev spurgt af Jyllands-Posten, og han sagde, at det var noget vås. Jeg tror ikke rigtig, han vidste, hvad han snakkede om. Hvad er det for en måde at gøre det på, når der skal være konkurrence, når det skal være, som man har krævet gennem mange år, altså at man skal tjene penge. Hvorfor giver man så DSB en særstilling på det her område? Jeg fatter ikke, at de borgerlige partier ikke har gjort vrøvl, og jeg fatter heller ikke, at Socialdemokratiet ikke har gjort det.

Det fjerde ændringsforslag gælder, at der står i lovforslagene, at medarbejdere, der ikke er ansat i DSB, også kan opstille til bestyrelsen. Det mener vi i SF er helt ved siden af. Det er vel ikke sådan, at der skal være en stor folkeafstemning om, hvem der skal være medarbejderrepræsentanter i DSB's bestyrelser i fremtiden.

Jeg ved, at man har talt om – og det er nok det, der ligger i det – at formændene for de to organisationer, Jernbaneforbundet og Jernbaneforeningen, skal have mulighed for at komme ind i bestyrelsen som medarbejderrepræsentanter. Det er formænd, som jeg har stor respekt for og har haft et udmærket samarbejde med, men hvis det er sådan, at fordi de pågældende fagforeningsformænd er trådt ud for nummer, skal de nu have mulighed for at komme ind som medarbejderrepræsentanter i bestyrelsen, så synes jeg, det er horribelt. Det er helt ved siden af, at formænd for fagforeninger skal sidde som medarbejderrepræsentanter i en bestyrelse. Det er ikke det, de er valgt til; de er valgt til at føre forhandlinger for medarbejderne med bestyrelsen.

Derfor disse fire ændringsforslag, som jeg selv synes er ret fornuftige, og som i hvert fald var blevet indarbejdet – det var i hvert fald ikke blevet sådan her – hvis vi havde været en del af flertallet bag dette her; men det er vi desværre ikke.

Ole Donner (FP):

De lovforslag, som vi behandler her under ét, har efter Fremskridtspartiets mening den skavank, at det er nogle lovforslag, der – allerede inden de blev lagt i Folketingssalen – var klart afhandlet mellem regeringen og Venstre og De Konservative, sådan at der ikke har været mulighed for at ændre noget som helst i dem. Uanset om der eventuelt var et fornuftigt ændringsforslag, ville der ikke være mulighed for at få det ind. Vi beklager i Fremskridtspartiet, at man indgår så bindende aftaler, inden man kommer i Folketingssalen.

Men jeg skal tage lovforslagene enkeltvis og sige, at til det første, nr. L 142, forslag til lov om styrelsen af DSB, har Fremskridtspartiet stillet et ændringsforslag, sådan at ordene »en statsvirksomhed under Trafikministeriet« ændres til »et aktieselskab«. Det er, fordi vi mener, det vil være en meget bedre idé at have et aktieselskab frem for at have sådan et misfoster, som ikke er noget alligevel.

Derfor indstiller Fremskridtspartiet dette lovforslag til vedtagelse med det af Fremskridtspartiet stilledes ændringsforslag.

SF har stillet et ændringsforslag om, at de af medarbejderne valgte medlemmer skal være ansat i DSB for at være berettiget til at opstille til bestyrelsen. Vi er helt enige i, at det burde være en selvfølge, at man ikke kan være medarbej-

derrepræsentant i en bestyrelse, hvis man ikke er ansat i det pågældende firma. Derfor tilslutter Fremskridtspartiet sig SF's ændringsforslag.

Med hensyn til lovforslag nr. L 143 om DSB Rederi tilslutter Fremskridtspartiet sig det. Vi har i betænkningen gjort rede for vores betænkeligheder omkring nogle ting, men vi tilslutter os altså lovforslaget. Og dér stemmer vi imod de tre første ændringsforslag, men vi stemmer for det fjerde ændringsforslag, som er det samme som ved L 142, dette med medarbejderrepræsentanterne i bestyrelserne.

Det sidste forslag, lovforslag nr. L 144, som drejer sig om DSB Busser A/S, indstiller vi til vedtagelse, og her stemmer vi imod ændringsforslag nr. 1 og 2, mens vi stemmer ja til nr. 3, som igen omhandler medarbejderrepræsentanterne i bestyrelsen.

Men specielt vil jeg godt sige her omkring forslaget om DSB Busser, at her har det været kedeligt at sidde i Trafikudvalget og se alle de indsigelser, der er kommet rundt omkring fra, som vi ikke har kunnet gøre noget ved. Det er formentlig også derfor, vi ikke har hørt Venstre og De Konservative tage ordet i denne her debat, fordi man har aftalt det hele på forhånd.

Arne Melchior (CD):

Jeg har et spørgsmål til trafikministeren vedrørende lovforslag nr. L 143 om DSB Rederi A/S. Det er af, skal vi sige teknisk-økonomisk art:

Ifølge § 5, stk. 3, skal staten yde betaling – jeg forstår det som underskudsdekning – for opretholdelsen af visse færgeruter, herunder Århus-Kalundborg. Jeg skal henvise til bemærkningerne til § 5, hvor dette er nærmere uddybet. Det vil altså sige, at forpligtelsen til at besejle Århus-Kalundborgruten frem til 1998, hvor Storebæltsforbindelsens vejdel tænkes ibrugtaget, nødvendiggør, at staten træder ind og dækker et eventuelt underskud på ruten.

Nu er det blevet kendt, at der vil komme yderligere besejling af Århus-Kalundborgruten med katamaran, og at DSB eventuelt og muligvis meget velbegrundet vil søge at deltage i denne besejling. Hvis den bliver en succes – det ved man jo ikke på forhånd – vil det automatisk medføre en afvandring af bil- og passagemængden fra den ordinære Århus-Kalundborg-rute over til den påtænkte katamaranrute, og i så fald vil der sandsynligvis blive et større underskud på denne klassiske Århus-Kalundborg-rute.

På denne baggrund stiller jeg det spørgsmål til trafikministeren, om det er staten, der har denne forpligtelse til underskudsdekning, og hvor de penge i givet fald skal komme fra. Det kunne jo tænkes, at et sådant yderligere underskud i givet fald skal afholdes inden for rammerne af den fireårige økonomiske aftale med DSB, og jeg vil da håbe, at ministeren ser sådan på det.

Skulle det på den anden side ikke være tilfældet, mangler der nogle penge i kassen, hvilket vel kan komme til at gå ud over den øvrige passagerbetjening eventuelt helt andre steder i landet.

Jeg vil være taknemmelig, hvis trafikministeren vil besvare dette spørgsmål – også fordi de, der skal disponere i sagen, bør have en viden om, hvordan det forholder sig med denne sag.

Når jeg først fremkommer med dette nu og ikke under udvalgsbehandlingen, er det, fordi det først efter, at vi havde afgivet betænkning i udvalget, er kommet til mit kendskab, at sådanne planer om alternative ruter er under, om jeg så må sige, opsejling.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Blandt de stillede spørgsmål under andenbehandlingen vil jeg først knytte kommentarer til det, hr. Tommy Dinesen fremførte.

For det første spørgsmålet om de tjenestemænd, der bliver selskabstjenestemænd. Det vil altså sige tjenestemænd, der overgår til tjenestemandslignende ansættelse i selskabet og derefter kaldes selskabstjenestemænd.

Dér vil det være sådan, at for selskabstjenestemændene vil DSB Rederi A/S eller DSB Busser A/S indgå en aftale individuelt med de pågældende, og i den aftale vil indgå de nærmere betingelser i form af en kontrakt, og af den kontrakt vil det fremgå, at de betingelser, som de er ansat på, svarer til de betingelser, som de er ansat på i staten i dag. Det vil altså sige med tjenestemandslignende status, og det vil altså sige uden konfliktret.

Det er jo ikke noget nyt begreb på det private arbejdsmarked. F.eks. kan direktører i en virksomhed jo ikke true med strejke, men kan true med at opsiges deres kontrakt. På den måde er de stillet ens med kendte forhold på det private arbejdsmarked.

For så vidt angår medarbejderrepræsentanter, kan man spørge: Kender man den konstruktion fra andre selskaber, som Folketinget har etableret ved lov? Dér kan jeg nævne et enkelt eksem-

pel, hvor tjenestemænd med tjenestefrihed uden løn kan vælges som medarbejderrepræsentanter. Jeg skal pege på Københavns Lufthavn som eksempel.

Vi har altså i Folketinget besluttet en sådan konstruktion før, og jeg finder den også rimelig, for så vidt angår DSB-selskaberne, som nu etableres. Det er klart, at det kan være et holdingspørgsmål. Vi har fundet, at det var rimeligt at fortsætte med de betingelser, hvorunder man kan vælge repræsentanter, der fremfører medarbejdernes synspunkter, for så vidt angår jernbanedriften.

Hr. Ole Donner har nogle principielle betragtninger om, at vi skulle privatisere det hele, og dér må jeg sige, at vi heldigvis – det beklager hr. Ole Donner – har indgået en stabil og fornuftig aftale, så vi de steder, hvor det forretningsmæssigt er muligt, hvor der er konkurrence, hvor der er et kommercielt marked, danner aktieselskaber. Hvor der er tale om, at vi skal køre jernbanedrift med meget store statstilskud, fordi det i høj grad er en social opgave at transportere, give et transporttilbud til den danske befolkning, dér interesserer vi os for at effektivisere den eksisterende statsvirksomhed.

Hr. Arne Melchior spørger om § 5, stk. 3, i L 143, om DSB Rederi A/S, og dér er svaret, at for så vidt angår kompensationen for de sociale ruter, herunder Århus-Kalundborg, der fortsætter frem til færdiggørelsen af Storebæltsforbindelsen, at denne kompensation er indgået i det store kompensationsregnestykke, som mange af forhandlerne, der deltog i finanslovforhandlingerne, vil kunne huske, og hvor vi for det første etablerer et udtræk af DSB-Rederi på 1,2 mia. kr., og hvor vi gennemfører en kompensation til DSB som opgjort i finanslovforhandlingerne.

Her er det jo således, at denne kompensation til DSB for at skulle afholde udgifterne i forbindelse med indgåelse af de kontrakter, der er omtalt i bemærkningerne til § 5, stk. 3, om de sociale ruter, er et element i det, således at det samlede aftalte tilskud til DSB er den ramme, inden for hvilken DSB skal afholde udgifterne til selvsjald på de fire navngivne sociale ruter.

Derfor kan man sige, at skulle underskuddet på Århus-Kalundborg blive større, end vi har forudsat i budgetoverslaget, er det et problem for DSB. Så er DSB i en situation, hvor de kan køre mindre tog, kan man sige, for pengene. Skulle underskuddet blive mindre, er DSB i en situation, hvor de kan køre mere tog.

Dér har vi altså i forhandlingerne mellem Venstre, De Konservative og regeringspartierne accepteret denne usikkerhed, som i betragtning af det samlede driftstilskud til DSB på henved 4½ mia. kr. jo er af en forholdsvis beskeden størrelse. Sådan har vi skruet det sammen, og jeg tror næppe, det var muligt at finde en mere præcis udformning. Ingen kan jo spå om, hvorvidt driftstilskuddet til de sociale ruter vil blive nogle få millioner mere eller mindre i de kommende år – for Århus-Kalundborg frem til 1998 og for de øvrige sociale ruter frem til aftaleperiodens udløb, også i 1998, men med henblik på indgåelse af kontrakter for deres vedkommende frem til år 2000.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg synes, det er udmærket, at hr. Arne Melchior rejser diskussionen med hensyn til Århus-Kalundborg, for selvfølgelig er der et problem. Der er det problem, at der er et nyt færgerederi, der hedder KatLink, og som går i gang her til påske.

Det, man må gå ud fra, er, at de tager de personbiler, der i dag kommer over med »Ask« og »Urd« på 3 timer og 20 minutter, hvorimod de andre kan gå over på 1 time og 1 kvarter. Der er ikke noget nyt i det, det er en 3 måneder gammel sag. Men det er da rigtigt, at DSB årlig overfører for 17 mio. kr. Det er den indtægt, de har i personbiloverførslen med »Ask« og »Urd«, og den kan meget nemt forsvinde. Dér kan Folketinget godt komme i klemme, for da vi vedtog, at der skulle være tilskud til »Ask« og »Urd« uden om det, der er lavet i finanslovforliget, stod der en passus om, at økonomien skulle forbedres.

Derfor rejser hr. Arne Melchior et problem, og jeg har også spurgt ministeren adskillige gange, om man ikke kunne få et samarbejde DSB og KatLink imellem. Det kan jeg forstå kommer nu, og det hilser jeg med glæde, for så kan DSB måske få noget af det overskud, den anden kan opregne.

Når ministeren så siger, at der er andre, der ikke har strejkeret, og peger på direktører, må jeg sige, at så har matroser efterhånden fået den højeste sociale status i det her land. Man sammenligner altså matroser på færger med direktører!

Det kan ikke bruges til ret meget, men sagen er, at jeg synes, det er betænkeligt også for de faglige folk, der findes i den socialdemokratiske

gruppe. Der er dog trods alt nogle, og der er også nogle i salen nu. Jeg synes, det burde være relevant at gå op og sige, at de, der ligger og sejler, og som nu kommer på en ny kontrakt i et privat selskab, skal have de samme fagretlige regler, som hele arbejdsmarkedet har.

Det her med direktører giver jeg altså ikke ret meget for. Det er ikke andet end ord.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Såfremt hr. ministeren vil bekræfte herfra, at der bliver indchartret et nyt skib til ruten Århus-Kalundborg, som skal sejle parallelt med »Ask« og »Urd«, og at der skal være underskuds-dækning fra DSB, ønsker jeg dette forslag tilbage i udvalget.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Jeg var meget glad for at høre hr. Kaj Ikastrs korte indlæg her, for det, jeg vil spørge ministeren om, er nemlig, om ministeren vil bekræfte, at det mellem Venstre og De Konservative og regeringen er aftalt, at DSB skal gå i samarbejde med KatLink i konkurrence med »Ask« og »Urd« og dermed påføre »Ask« og »Urd« et yderligere underskud. Det mener jeg i hvert fald er meget betænkeligt.

Jeg vil gerne spørge ministeren, om ministeren kan afkræfte, at der allerede ligger en option på det næste skib til KatLink, hvor DSB skal indtræde som partner.

Svend Heiselberg (V):

Jeg går ud fra, at trafikministeren om et øjeblik kan afkræfte, at det forholder sig sådan, som hr. Kaj Ikast og hr. Arne Melchior har spurgt om: At vi skal til at betale for en yderligere konkurrerende rute mellem Århus og Kalundborg.

I Venstre har vi tidligere givet udtryk for – og det er en opfattelse, som vi har – at det er urimeligt, hvis der er mulighed for, at der er andre, der vil overtage sejladserne mellem Århus og Kalundborg, at vi så fra statens side skal være med til at betale den underskudsgivende rute.

Derfor synes jeg, at det ville være rimeligt, at det flertal, som står bag Storebæltsaftalen, ville være med til at lade hele ruten overgå til at være privat. Men det er noget, som vi kan komme tilbage til.

Men ellers vil jeg blot sige, at det er med stor tilfredshed, at SF går imod lovforslaget. Det bestyrker os i, at det ikke er et rigtig socialistisk

forslag, der vil komme igennem, og det gør det lidt lettere for os at forsvare det.

I øvrigt er jeg glad for, at erhvervsorganisationerne har taget godt imod det lovforslag, som vi har udarbejdet. Jeg tror også, at det vil gøre det lettere at kigge i de forskellige virksomheders regnskab. Det mener jeg der er behov for, sådan at vi ikke kommer til at drive en form for såkaldte private virksomheder med statslige midler længere end det, vi allerede har gjort. Det er jo sådan, at alle gerne vil lege virksomhedsindehaver, bare det kan ske for andres penge. Jeg håber på, at med den konstruktion, vi har lavet, vil det blive med virksomhedernes egne penge, vi skal til at konkurrere.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg vil gerne takke trafikministeren for det svar, jeg fik, og som jeg finder i overensstemmelse med den indgåede aftale og også aftalen om lovens vedtagelse i den nuværende form. Jeg tror nemlig, at hr. Kaj Ikast og hr. Ole Donner har misforstået mit spørgsmål.

Jeg mener klart, at jeg gjorde opmærksom på, at man ved at gå ind i den planlagte katamaranrute, som jo startede fra privat side, ved eventuelt at tage imod et tilbud om at gå ind i den, kan det da ikke udelukkes, at man begrænser et stigende underskud i forhold til, hvad det ville være, hvis DSB ikke benyttede sig af muligheden for at gå ind.

Det er altså ikke DSB, der starter med at sejle i konkurrence med sig selv, men det er private, der starter det, og det kan jeg ikke tænke mig at hverken hr. Kaj Ikast eller hr. Ole Donner kan være imod. Hvis DSB så får en chance for at chartre sig ind på den rute, kan de da godt komme i den situation, at de begrænser et underskud, som ville blive endnu større, hvis de undlod at tage imod dette tilbud. Derfor kan jeg ikke se, at der er noget problem i det.

Jeg spurgte kun for at have formalia klar, når der indtræder en eventuel ny situation, så vi økonomisk ved, hvor vi er henne, og så beslutningstagerne ved, hvad basis de har for at beslutte.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Efter det, der har været i pressen, vil jeg give hr. Arne Melchior ret i, at det er den måde, man regner med samarbejdet skal være på. Det er i hvert fald det, der har været omtalt i bladet

Søfart og andre steder: At man har et billet-samarbejde.

Man har det med hensyn til opmarchbåse, og så er det selvfølgelig en fordel for DSB, hvis der kommer flere passagerer med KatLink, at DSB har et samarbejde og får de passagerer, der er dér. Det er lige ned i foret, så det må være en fordel også for de partier, der står bag finans-loven.

bange for, at det var et rent socialistforslag – det er så afkræftet nu – må jeg sige: Vi stemmer for, at der skal være en bestyrelse i DSB. Det har SF været blandt de første der har foreslået, men vi har selvfølgelig været imod privatisering. Når hr. Svend Heiselberg siger, at det vil give mere åbenhed, når der kommer private ind, så er det ikke rigtigt.

Der er et forslag til behandling i Erhvervsudvalget om de private selskaber, statsaktieselskaber, og her står helt klart, at det bliver lukket i fremtiden, når man får et rederi og en busdivision, hvor der er private med. Det gør man med baggrund i, at man ikke vil stille de private investorer særlig godt, hvis der er alt for åbent. Det forslag er der flertal for.

Jeg har et spørgsmål dernede på min plads. Det vil jeg gerne give hr. Svend Heiselberg senere.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast vil (KF):

Jeg vil gerne stille et tillægsspørgsmål til det, jeg fremførte før.

Jeg vil gerne have, om ministeren vil bekræfte eller afkræfte: Skyder DSB's rederier på en eller anden måde penge ind i det nye selskab, eller gør de ikke? Er det en samarbejdsaftale kun om salg af billetter og jernbanetransporter, eller er det et spørgsmål om aktier, der opkøbes af rederiet?

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg skal forsøge at rede trådene ud. Det ser ud til, at der er skabt en anelse forvirring hos både hr. Kaj Ikast og hr. Svend Heiselberg. Man kan jo godt blive en anelse forvirret, når man har med markedsøkonomi og frie markedskræfter og virksomheders frie dispositioner at gøre.

Virkeligheden er naturligvis den, at DSB ikke har, aldrig har haft og nu slet ikke vil få noget monopol på sejlads på ruter i Danmark. Og et af de steder, hvor der er ekstremt meget konkurrence, er på Kattegatruterne. En af disse Kattegatruter er Kalundborg-Århus.

På denne rute er der store planer hos et rederi, der hedder KatLink – det kan man læse og forvisse sig om i dagspressen – med henblik på indsættelse af moderne færger, moderne færgeteknologi.

Det er givet, at det vil påvirke markedssituationen. Det er givet, at DSB's opgave er at prøve at begrænse de negative effekter, det må have på den rute, som DSB af grunde vedtaget her i Folketinget, nemlig loven om Storebælt, skal opretholde. DSB skal forsøge at begrænse tabet på denne rute.

Derfor har jeg også tidligere orienteret Folketingets Trafikudvalg om, at DSB havde fornuftige planer om at samarbejde med ruten med henblik på billetsalg etc. etc. Så det er der ikke noget nyt i.

Jeg kan også sige, at der er heller ikke noget nyt, for så vidt angår samarbejdsaftalen. Der er ikke tale om, at DSB skal gå ind og eje aktier på nogen måde i KatLinkselskabet, men det er naturligvis sådan, at DSB's Rederi, nu når det bliver selvstændigt, vil gøre sig almindelige markedsøkonomiske overvejelser om, hvordan de kan agere på markedet.

Kan man for eksempel leje færgemateriale ud til andre private selskaber? Kan man tjene penge på at udføre opgaver for andre? Det er derfor, vi har dannet rederiet som et aktieselskab – for at det netop skal kunne agere i et åbent marked med de muligheder, som et åbent marked giver.

Jeg kan ikke vide – og jeg vil heller ikke foruddiskontere, det mener jeg ville være helt forkert – om rederiet vil disponere på den ene eller anden måde, på den ene eller anden rute, om man vil prøve at leje noget af sit materiel ud eller man vil holde sig fra det.

Men jeg kan afkræfte, at DSB har planer om at skyde sig selv i foden. Jeg kan afkræfte, at DSB har planer om at gå ind og eje andele i KatLink. Og jeg kan afkræfte, at DSB fører en politik, der medfører, at DSB får et større underskud.

Som jeg sagde før, vil der naturligvis blive en benhård forhandling mellem DSB Rederi A/S og DSB hovedvirksomheden med henblik på, hvilken kontraktsum der skal betales, for at DSB Rederi opretholder sejladsen på Århus-Kalundborg-ruten, indtil den sociale forpligtelse ophører i forbindelse med ibrugtagning af Storebæltsforbindelsen.

Den dag er det slut med så meget som fem øres tilskud til opretholdelsen af Århus-Kalundborg-ruten, men så længe denne bestemmelse er gældende lov, skal vi naturlig-

vis følge den bestemmelse, og det er det, vi vil koncentrere os om alene.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Jeg takker ministeren for et meget klart svar, nemlig når ministeren siger: Jeg kan ikke vide, hvordan DSB Rederi har disponeret.

Det synes jeg er overordenlig betænkeligt. Jeg synes også, at det er betænkeligt, at DSB Rederi har disponeret så langt, som de har gjort på nuværende tidspunkt. De kunne dog godt have ventet 14 dage, til vi havde været ude af at have noget at skulle have sagt. Og hvis man virkelig vil mene, at det er en god ide at starte en konkurrerende linje over for »Ask« og »Urd«, og at man dermed skulle kunne begrænse underskuddet i »Ask« og »Urd«, så synes jeg, at det er en mærkværdig form for forretning.

Jeg vil bede formanden om, at disse lovforslag kommer til fornyet behandling i udvalget inden tredje behandling.

Og jeg vil gerne skriftligt fra ministeren have besvaret disse spørgsmål i udvalget inden tredje behandling:

Ligger der en samarbejdsaftale eller et forslag til en sådan aftale mellem DSB og KatLink? Har DSB en option på den næste båd, der bliver leveret til KatLink?

Det mener jeg er nogle spørgsmål, som vi må have et klart svar på. Det vil da også være dejligt, mener jeg, for ministeren at få at vide, hvad det er, DSB Rederi foretager sig.

Formanden:

Måtte jeg spørge hr. Ole Donner, om ønsket gjaldt alle tre lovforslag eller kun L 143?

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Hvis formanden vil skille dem ad, så er det formandens valg. Det er ikke det, det drejer sig om. Det, det drejer sig om for mit vedkommende, er kun rederiet.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Vi beklager selvfølgelig, at vi var nødt til at ulejlige ministeren, men problemet er sådan set ikke vores.

Det er jo regeringen selv, der har bragt forvirringen ind i kredsen af aftalpartier ved, at hr. Arne Melchior stillede nogle spørgsmål til ministeren, og da man var i tvivl om, hvad der var

aftalt, synes jeg, det var relevant, at vi fik rejst det her.

Men jeg synes, det er godt, at ministeren nu har sagt, at forholdene er sådan, at DSB ikke skal til at konkurrere, og at staten ikke skal til at pumpe flere penge ind i en rute mellem Århus og Kalundborg.

Jeg synes personlig, at vi burde overveje at lade private helt overtage den rute, i stedet for at vi skal bruge penge på at konkurrere med andre virksomheder.

Der er jo private, der godt vil besejle ruten, og det eneste, staten får ud af at sejle på ruten, er, at det koster en masse penge.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Efter at have fået ministerens garanti her fra Folketingets talerstol for, at DSB ikke vil investere i nye færger på Århus-Kalundborg, ønsker vi ikke at få forslaget tilbage i udvalget.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg stillede i al saglighed et teknisk-økonomisk spørgsmål, som ministeren besvarede fuldt ud. Så er det jo ganske morsomt, at man skal opleve tre ordførere fra de borgerlige partier, der her ganske oplagt udviser mistillid til den bestyrelse, som nu skal indføres på DSB, og som det har været et stort ønske fra netop K og V og Z at få. Allerede før den er udnævnt, har man altså ikke rigtig tillid til, at de skal forvalte pengene ordentligt.

Det synes jeg da er meget festligt. Det er næsten lige så festligt, som at hr. Tommy Dinesen ikke er helt tilfreds med, at det er medarbejderne i en virksomhed, der selv bestemmer, hvem de vil indvælge til at repræsentere sig i bestyrelsen for det selskab, i hvilket de pågældende medarbejdere arbejder.

Men sådan er det jo dejligt, at linjerne ikke er så forudsigelige, og at vi kan komme ind på lidt munterhed selv i sådanne tekniske sager.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Hr. Arne Melchior må have misforstået mig – i hvert fald hvis han tror, at jeg har sagt, at jeg har mistillid til den bestyrelse, der bliver valgt nu om kort tid til DSB.

Nej, det, jeg havde mistillid til, var, at de, der leder DSB i dag, indgår nogle aftaler, 14 dage før de bliver selvstændige, og før de får noget at

skulle have sagt. Det er noget helt, helt andet, og jeg er lidt ked af, at ministeren her fra talerstolen står og siger, at han ikke ved, hvad der foregår derude, at han ikke er orienteret om, hvad de laver.

Men det er så noget af det, vi må få oplyst, og jeg synes, det var lidt vrøvl, når hr. Arne Melchior sagde, at medarbejderne kunne vælge, hvem de ville, som medarbejderrepræsentant i en bestyrelse. Det var da smart, synes jeg, at vælge en person, som var ansat i det pågældende firma, frem for at vælge en medarbejder i et cirkus f.eks.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil gerne sige til hr. Arne Melchior, at det var for så vidt ikke Venstre og De Konservative, der ikke helt havde hold på det her. Det var hr. Arne Melchior, der startede dette her spørgsmål. Om der nu var uenighed i regeringen eller ikke helt klarhed, så synes jeg, vi lige skulle have den klaret. Og det har vi jo heldigvis fået.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Hr. Arne Melchior gør sig skyldig i en misforståelse mere. SF har naturligvis ikke noget imod, at medarbejderne vælger nogle til de forskellige bestyrelser. Det synes vi er vigtigt.

Vi går ind for økonomisk demokrati, virksomhedsdemokrati, og hvad ved jeg. Men der står ikke i loven om medarbejdere i virksomhederne eller nogen andre steder den passus, at folk, der ikke er ansat i DSB eller i den pågældende virksomhed, kan opstille som medarbejderrepræsentanter.

Det findes ikke, og det ville også være helt komplet fåbeligt at have det, for en formand – hvis det er det, det drejer sig om – som bliver opstillet og sidder som medarbejdervalgt repræsentant i bestyrelsen, har altså tavshedspligt i nogle ting.

Det er én ting. Men der er mange andre ting, han ikke må udtale sig om, fordi der er hemmelighed om det her. Han har altså alligevel ikke nogen mulighed for at fortælle sine medarbejdere, hvad der sker, og set ud fra et fagretligt synspunkt må man altså også adskille det at være valgt som formand for en fagforening fra at være den, der sidder i en bestyrelse. Det er ærlig talt to diametrale modsætninger. Det er det i hvert fald for SF.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Der foretoges først afstemning vedrørende forslag til lov om styrelsen af DSB m.v. (Lovforslag nr. L 142).

Ændringsforslag nr. 1 forkastedes, idet 8 stemte for, 113 imod.

§§ 1 og 2 vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 2 forkastedes, idet 23 stemte for, 100 imod.

§§ 3-8 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Man gik dernæst til afstemning vedrørende forslag til lov om DSB Rederi A/S. (Lovforslag nr. L 143).

§§ 1-3 vedtoges uden afstemning.

§ 4 vedtoges med 107 stemmer mod 15.

Ændringsforslag nr. 1 om, at § 4 udgår, var dermed forkastet.

Ændringsforslag nr. 2 forkastedes, idet 15 stemte for, 108 imod.

§ 5 vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 3 og 4 forkastedes uden afstemning.

§§ 6-10 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Lovforslaget går herefter til fornyet behandling i udvalget.

Man gik dernæst til afstemning vedrørende forslag til lov om DSB Busser A/S. (Lovforslag nr. L 144).

§§ 1-3 vedtoges uden afstemning.

§ 4 vedtoges med 105 stemmer mod 15.

Ændringsforslag nr. 1 om, at § 4 udgår, var dermed forkastet.

§ 5 vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 2 og 3 forkastedes uden afstemning.

§§ 6-8 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

19) Anden behandling af lovforslag nr. L 145: Forslag til lov om ændring af lov om privatebanerne.

Af trafikministeren (Jan Trøjborg).
(Fremsat 18/1 95. Første behandling 27/1 95. Betænkning 16/3 95).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

§§ 1 og 2 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

20) Anden behandling af lovforslag nr. L 147: Forslag til lov om ændring af lov om trafikhavne m.v.

Af trafikministeren (Jan Trøjborg).
(Fremsat 18/1 95. Første behandling 27/1 95. Betænkning 16/3 95).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

§§ 1 og 2 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.