

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-