

Men det er jo fuldstændig rigtigt, som det er sagt af flere ordførere – hr. Arne Melchior og hr. Kaj Ikast – at der naturligvis er tale om, at der er de eksisterende regler, det eksisterende ministeransvar, de eksisterende muligheder for Folketinget. Det er Folketinget, der fastsætter bevilningerne til DSB gennem vedtagelse af finansloven, det er Folketinget, der kan pålægge regeringen dette og hint. Det er Folketinget, der kan afeske ministeren svar, og det er naturligvis ministeren, der stadig væk har sin beføjelse i forhold til statsvirksomheden DSB.

Jeg håber, bestyrelsen kan være til nytte og til glæde for DSB, og håber især på det, vi skal måle DSB's succes på: Tilgang af tilfredse kunder.

Hr. Tommy Dinesen stillede en række spørgsmål.

For det første siger hr. Tommy Dinesen, at den aftale, hr. Tommy Dinesen prøvede at strikke sammen i fællesskab med den tidligere regering og den tidligere trafikminister, hr. Helge Mortensen, var en bedre aftale end den, vi nu står med, for så vidt angår DSB 1995-98. Det var et udkast til aftale for 1993-96, som ikke kunne gennemføres af partierne, der havde forhandlet den.

Jeg vil gerne sige, at jeg godt kan forstå, at hr. Tommy Dinesen bedst kunne lide den aftale, han selv havde medvirket til, men hr. Tommy Dinesen bør huske, at i det udkast, der forelå, var tilskuddet til DSB mindre end i den aftale, der nu er indgået mellem regeringen og V og K. Især var det betænkeligt mindre på investeringsiden, på anlægsinvesteringerne. Og er der noget, vi har brug for at rette op på i DSB, så er det mangelen på investeringer over en årrække, og det er det, vi har satset på i den aftale, der er indgået for DSB 1995-98: At rette op på de manglende investeringer gennem en række år og få en fornuftig sammenhæng mellem disse investeringer og de investeringer, vi i øvrigt foretager af fornuftig karakter, og som hr. Kaj Ikast også var inde på, nemlig gennemførelsen af to faste forbindelser over Øresund og Storebælt, der – uanset om man har stemt for disse faste forbindelser eller ej – vil have stor positiv betydning for den kollektive trafik og ikke mindst jernbanetrafikkens muligheder for at klare sig i konkurrencen.

Hr. Tommy Dinesens andet spørgsmål vedrørte, var det et fagligt møde, det blev kaldt? – på et par færger på Storebælt og et par færger på Østersøen.

Jeg vil gerne sige, så det ikke kan misforstås, så det står tindrende klart, hvad betingelserne er: Uagtet virksomhedsoverdragelseslovens bestemmelser ikke er gældende for søgående skibe, har vi med § 7 i lovforslaget om DSB Rederi indsat den bestemmelse, at virksomhedsoverdragelsesloven også gælder for de ansatte i DSB Rederi. Det betyder, at DSB og DSB Rederi naturligvis skal vedstå alle sine overenskomstmæssige forpligtelser i forhold til de ansatte i DSB. Det gælder selvfølgelig også de overenskomstmæssige forpligtelser, der måtte være aftalt, for så vidt angår trykkesgaranti. Dermed kan der vist ikke svares mere klart på det.

Men i øvrigt vil jeg gerne sige tak for positiv behandling. Jeg mener, der er blevet lagt nogle gode spor, hvis man må sige det sådan, for DSB i fremtiden.

Jeg ser frem til et konstruktivt udvalgsarbejde. Jeg kan forstå på hr. Ole Donner, at han vil holde ministeren vågen både i onsdagsspørgetiden og i forbindelse med udvalgsarbejdet. Det glæder jeg mig naturligvis til. Vi kan svare godt og konstruktivt på de spørgsmål, der bliver stillet, det føler jeg mig overbevist om. Vi vil medvirke konstruktivt til, at udvalgsarbejdet bliver et udvalgsarbejde, der har mulighed for grundigt at belyse alle forhold, også de økonomiske etableringsforhold, der bliver gældende for DSB Busser og DSB Rederi, og jeg ser frem til et fornuftigt samarbejde om gennemførelsen af disse lovforslag.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.