

alle deres overenskomstmæssige forpligtelser i forhold til de ansatte i DSB. Dette gælder selvfølgelig også de overenskomstmæssige forpligtelser, der måtte være aftalt, for så vidt angår trykthedsgaranti.

DSB har oplyst, at ledelsen i den generelle personalepolitik for DSB har angivet, at virksomheden har en trykthedsgaranti for medarbejdere, der har været ansat i mere end 2 år i DSB. Rederiet har dog meddelt sine medarbejdere, at medarbejdere, der var ansat i rederiet før 1. januar 1994, også har jobgaranti.

For begge garantier gælder, at de er en del af den førte personalepolitik.

Under behandlingen af lov nr. 143 om DSB Rederi A/S blev spørgsmålet om trykthedsgaranti for overenskomstsatte medarbejdere flere gange besvaret. Folketingets Trafikudvalg spurgte bl.a. om, hvorvidt trykthedsaftaler også gælder de forhyrede, efter at rederiet er blevet udskilt fra DSB, ligesom Statsansattes Kartel, Jernbaneforeningen og Dansk Jernbaneforbund rejste spørgsmålet.

Jeg svarede, at den særlige søjobgaranti vil være gældende. Efter denne garanterer rederiet ved lukningen af Korsør-Nyborg-overfarten under visse forudsætninger søfartspersonalet ved alle DSB's overfartsområder samt landpersonalet ved Storebæltsoverfarterne nyt søjob i rederiet, forudsat at de pågældende medarbejdere var ansat i rederiet før 1. januar 1994.

Endvidere gav jeg tilsagn om, at DSB Rederi A/S så vidt muligt vil søge at omplacere medarbejdere, som i forbindelse med eventuelle fremtidige nedlæggelser af ruter mister deres job, til tilsvarende job inden for rederiet. Dette vil også gælde medarbejdere i rederiets datterselskaber.

DSB vil ikke have nogen forpligtelse til at genbeskæftige medarbejdere, der er overgået til ansættelse i DSB Rederi A/S, såfremt disse senere måtte blive ledige. DSB's generelle trykthedsgaranti anses for overholdt ved, at alle ansatte i DSB's rederivirksomhed får tilbud om ansættelse i DSB Rederi A/S.

Told og Skat meddelte ved brev af 14. juli 1995 DSB, at ved overgang til aktieselskabet kan de ansatte ikke længere anses for at udføre offentligt hverv og kan derfor ikke modtage skattefrie godtgørelser efter skattelovens § 5 d. De kommer derfor ind under de normale lønmodtagerregler.

Det betyder, at den enkelte medarbejder vil skulle betale skat af sejlpenge. Konsekvenserne heraf drøftes i øjeblikket mellem rederiet og medarbejdernes organisationer.

På forespørgsel fra bl.a. Statsansattes Kartel om fribefordring har jeg tidligere oplyst, at det af bemærkningerne til lovens § 9, nr. 7, fremgår, at de gældende regler om fribefordring på DSB's færgeoverfarter ophæves, men at der mellem rederiet og DSB kan indgås en aftale, hvorefter frirejsebefordring ydes på overfarterne til DSB's medarbejdere i samme omfang som i dag. Tilsvarende vil DSB og DSB Rederi A/S kunne indgå en aftale om frirejsebefordring med DSB's tog for rederiets medarbejdere.

I denne forbindelse kan jeg oplyse, at DSB Rederi A/S har oplyst, at man for 1995 har indgået en aftale om frirejsebefordring for rederiets medarbejdere, og at man har til hensigt at gøre det samme for 1996.

Endelig kan jeg oplyse, at DSB Rederi A/S og de faglige organisationer er i løbende forhandlingsmæssig kontakt bl.a. om ovennævnte spørgsmål, ligesom spørgsmålene vil blive drøftet i forbindelse med de kommende overenskomstforhandlinger.

På baggrund af ovennævnte finder jeg, at der er god overensstemmelse mellem mit svar til Folketinget under førstebehandlingen af lovforslaget om omdannelsen af DSB Rederi til aktieselskab og de overenskomstmæssige forpligtelser og de ved lov fastlagte overgangsbestemmelser, som DSB Rederi A/S og de faglige organisationer nu er i gang med at leve op til.

Spm. nr. S 2203

Til trafikministeren (21/7 95) af:

Tommy Dinesen (SF):

»Har ministeren planer om at udarbejde begrænsninger for transporten af farligt og stærkt brandbart gods på lastbiler igennem Øresundsforbindelsens sænketunnel?«

Begrundelse

Da et uheld med udslip af farlige væsker og giftige dampe og/eller et uheld, hvor der opstår en brand i tunnelen, kan få meget alvorlige konsekvenser for de personer, der opholder sig i sænketunnelen – og da nødsporene i tunnelen samtidig bliver minimale og langt under de svenske sikkerhedskrav – vil mulighederne for at undslippe et uheld i tunnelen være tilsvarende mindre.