

Afstemning

Første næstformand (Birte Weiss):

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

21) Første behandling af lovforslag nr. L 29: Forslag til lov om ændring af lov om Banestyrelsen og lov om styrelsen af DSB m.v. samt om ophævelse af lov om DSB Rederi A/S. Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen). (Fremsat 26/3 98).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Jytte Wittrock (S):

Det er en genfremsættelse af et lovforslag fra december 1997, og høringen om dette lovforslag er resulteret i det nuværende lovforslags udformning.

Lovforslaget har det klare mål at videreudvikle Scandlines A/S sammen med det tyske DFO, og vi håber meget, at det svenske Sweferry vil tilslutte sig i løbet af 1999, så der kan skabes et godt aktiv primært i Øresundsområdet.

Desuden vil lovforslaget muliggøre en overførsel af en bestemmelse i lov om DSB Rederi til lov om Banestyrelsen, en bestemmelse, som forpligter staten til udbud af de to samfundsbegrundede ruter Kalundborg-Samsø og Bøjden-Fynshav. Andre ruter kan, såfremt der måtte opstå samfundsmæssigt behov herfor, udbydes.

Ifølge lovforslaget vil tjenestemænd udlånt af DSB til Scandlines A/S bevare deres rettigheder i forbindelse med valg til Scandlines A/S' bestyrelse; der er forhandlet med organisationerne, og det har deres fulde opbakning.

Hensigten er at skabe så fleksible rammer som muligt for medarbejderne i forbindelse med organisationsændringerne som følge af sammenlægningen af de to rederier, og det forventes, at Scandlines' ø-ruter vil blive samlet i et datterselskab.

Socialdemokratiet ser etableringen af et holdingselskab med en række datterselskaber

under sig, herunder de nuværende rederier Scandlines A/S og DFO, som en klar fordel for begge rederier og deres medarbejdere. Der vil kunne opnås driftsmæssige fordele i kraft af fælles markedsføring og fælles indkøbspolitik til gavn i sidste ende for kunderne.

Jeg skal på Socialdemokratiets vegne anbefale lovforslaget, og så skal jeg huske, at jeg samtidig skal anbefale lovforslaget på vegne af Det Radikale Venstre, da dets ordfører ikke kan være til stede.

Kristian Jensen (V):

Lovforslaget er tidligere behandlet både i Folketinget og i Finansudvalget, og jeg skal fastholde Venstres tilslutning til lovforslaget.

Hvis Venstre havde fået lov til at bestemme hele lovforslaget, havde vi nok fået en fuldstændig afhænging af statsaktierne i færgedriften, men når vi ikke har tilslutning til det, må vi sørge for, at statens færgedrift er bedst mulig, og vi støtter derfor sammenlægningen med det tyske rederi for at tage konkurrencen op. Vi håber ligesom Socialdemokratiets ordfører, fru Jytte Wittrock, at der så er opbakning fra det svenske rederi til at indgå i et samarbejde senere hen.

Vores tilslutning til lovforslaget skal dog ikke afholde os fra at stille spørgsmål bl.a. til § 2, stk. 2, hvor Banestyrelsen bemyndiges efter trafikministerens bestemmelse til at udbyde besejlingen af andre ruter. Vi vil gerne have oplyst, hvilke andre overfarter der kan komme på tale på senere tidspunkter, og vi vil gerne have en drøftelse i Folketingssalen, hvis sådanne overfarter skal i offentligt udbud.

Derfor ser vi frem til arbejdet i udvalget, men vores positive indstilling fastholder vi.

Kaj Ikast (KF):

Det Konservative Folkeparti kan støtte lovforslaget, som vi gjorde sidst, og vi erklærer samtidig, at vi er meget tilfreds med det forhandlingsresultat, der er opnået med tyskerne om fordelingen af posterne i den daglige ledelse og i direktionen. Tyskerne har i dette tilfælde været så elskværdige, at direktøren for det er en tysk statsborger, som er dansk født. Det kan vi jo kun takke mange gange for.

Men også den øvrige del af hele set up'et, der er lavet om færgeselskabet, viser, at man er indstillet på at være det færgeselskab, der etablerer sig i Østersøområdet. Dermed vil Danmark få en ret central rolle i fremtidens færgedrift uden