

[Industriministeren]

Jeg skal tilføje, at den i bemandingslovens § 40, stk. 1, åbnede adgang til at fravige blandt andet bemandingskravene i lovens § 6 blev indført under hensyn til dansk skibsfarts kommende udvikling, således at det blev muligt for erhvervet at foretage de rationaliseringer, som en tilpasning til den hastige udvikling måtte tilsige, og for at erhvervet, der på grund af sin internationale karakter indtager en særstilling i dansk erhvervsliv, ikke gennem lovgivningen skulle belastes med strengere bemandingskrav end konkurrenterne på verdensmarkedet. Den i lovens § 6 anførte skalabemanding for lastskibe må således anses for at dække kravene til et »normalskib«, dvs. et skib, der med hensyn til konstruktion og udstyr var almindeligt på tidspunktet for lovens ikrafttræden i 1964. Som følge af den tekniske udvikling, erhvervet er undergået i de 17 år, der er gået siden lovens ikrafttræden, er især de større skibe næsten alle at anse som teknisk avancerede i forhold til de skibe, der fandtes i 1964, og de har som følge heraf fået fastsat en bemanding, der er mindre end den skalabemanding, der er indeholdt i lovens § 6.

Det er min opfattelse, at bemandingsloven på dette punkt har virket efter hensigten, og at den danske handelsflåde næppe ville have haft sin nuværende størrelse, hvis lovgivningen ikke havde åbnet mulighed for at tilpasse bemandingskravene til den tekniske og sikkerhedsmæssige udvikling inden for erhvervet.

Spm. nr. 579

Til *industriministeren* (14/4 82) af:

Tommy Dinesen (SF):

»Hvilken økonomisk betydning for rederne har dispensationerne fra bemandingslovens skalabestemmelser haft?«

Begrundelse

Dagpengene regnes til 92.000 kr. årligt, som reduceres med skat. Dette giver en nettoudgift til dagpenge til de 1.000 bortdispenserede på 53 mill. kr. Hvis disse 1.000 mand havde været forhyret, ville det have givet rederne en merudgift på 120 mill. kr., idet lønudgiften pr. mand regnes til 120.000 kr. Dette ville have givet en skatteindtægt på i hvert fald 100 mill. kr.

Betydningen for rederne er beregnet på grundlag af Regnskabsstatistik for Rederivirksomhed, statistiske efterretninger nr. A 40, 1981. Heraf fremgår det, at en eventuel ekstraudgift til yderligere 1.000 arbejdspladser på 120 mill. kr. skal ses i sammenhæng med en samlet fragtindtægt på 14,2 mia kr. og samlede udgifter på 11,5 mia kr., altså et bruttooverskud på 2,7 mia kr. Udgiften til 1.000 mand ville koste 4,4 pct. af redernes bruttooverskud.

Besvarelse (21/4 82):

Industriministeren (Erling Jensen):

Som anført i mit svar på spørgsmål nr. 578 har bemandingsfastsættelser i henhold til bemandingslovens § 40, stk. 1, bl.a. medført, at danske redere har haft mulighed for at modernisere og udbygge handelsflåden uden gennem lovgivningen at være belastet med strengere bemandingsforskrifter end krævet af hensyn til opretholdelsen af sikkerheden til søs. Såfremt lovgivningen ikke havde muliggjort, at også bemandingskravene kunne tilpasses den tekniske og sikkerhedsmæssige udvikling, ville det have været væsentligt mindre tillokkende at drive skibsfart under dansk flag, og handelsflåden ville i så fald næppe have haft sin nuværende størrelse og sammensætning. At sætte tal på værdien heraf lader sig ikke gøre.

De i begrundelsen anførte lønudgifter m.v. har været forelagt Danmarks Rederiforening, der stort set har kunnet bekræfte oplysningerne, men som dog anfører, at den samlede arbejdsgiverudgift pr. mand pr. år nærmer sig 200.000 kr.

Jeg går ud fra, at når det i begrundelsen for spørgsmålet anføres, at en lønudgift på 120 mill. kr. giver en skatteindtægt på 100 mill. kr., menes der en skattepligtig indtægt på nævnte beløb.

Spm. nr. 580

Til *landbrugsministeren* (14/2 82) af:

Askjær Jørgensen (FP):

»Hvorfor lukkede man for eksport af danske kartofler omkring 1. august 1981, når resultatet var, at der dermed ophobede sig alt for mange spisekartofler i Danmark?«

Begrundelse