

[Industriministeren]

besætning, hvilket havde medført, at besætningen i disse landes skibe generelt lå ca. 10-15 pct. under besætningen i danske skibe.

Hensigten med forslaget til lov om skibes besætning og de samtidig hermed fremsatte forslag til lov om sønæring og forslag til lov om ændring af sømandsloven var derfor at sikre en lovgivning, hvorefter danske skibe så vidt muligt kunne få en besætning, hvis størrelse og sammensætning svarede til, hvad man fandt i de nærmeste nabolande.

Kun ved at give det danske skibsfartserhverv rimelige konkurrencevilkår i international sammenligning kan vi gøre os håb om at opretholde dette erhverv.

De i begrundelsen fremførte insinuerende bemærkninger om besætningsnævnets formands stemmeafgivelse synes jeg at vi kunne have været foruden.

Spm. nr. S 1217

Til *ministeren for offentlige arbejder* (2/6 86) af:

Tommy Dinesen (SF):

»I de særlige tilfælde, hvor reservationerne til pladsbestilling på færgerne suspenderes, er det da gældende for alle overførsler af biler og lastbiler?«

Begrundelse

Der har været kritik af, at DSBs store lastvognskunder får forret fremfor andre kunder, når det bl.a. i radioen er blevet meddelt, at reservationerne til færgerne ikke gjaldt mere, og at bilerne ville komme over i den rækkefølge, de kom i til færgehavnen.

Svar (18/6 86):

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

I de særlige situationer, hvor pladsreservationssystemet på bilfærgeoverfarten Halskov-Knudshoved suspenderes, gælder dette sædvanligvis for alle bilkategorier. Pladserne fordeles da således, at lastbiler og busser har forrang til underdækket, der er beregnet til høje køretøjer, og personbiler tildeles de øvrige dæk. Inden for hver af disse to kategorier af køretøjer overføres bilerne herefter i den rækkefølge, de ankommer i til færgehavnen.

Den i begrundelsen for spørgsmålet nævnte kritik er formentlig foranlediget af, at den netop beskrevne fremgangsmåde ikke blev fulgt i den situation, der opstod på overfarten den 27. maj 1986, hvor to af overfartens færger kolliderede og måtte tages ud af drift. Ved denne lejlighed forsøgte den lokale ledelse på overfarten som følge af de ekstraordinære forhold at fordele ulemperne for trafikanterne på den måde, at den ene halvdel af pladserne på de resterende bilfærger blev tildelt bilister med pladsreservation, mens den anden halvdel af pladserne blev fordelt til bilister uden pladsreservation. Der foregik ikke i forbindelse hermed nogen prioritering af store kunder. Blandt de bilister, der på denne måde bevarede deres pladsreservation, fandtes således både mindre og større kunder.

Den fremgangsmåde, der blev anvendt den 27. maj 1986, har som anført givet anledning til kritik og må betragtes som helt ekstraordinær og påtænkes ikke anvendt fremover, hvor det indledningsvis beskrevne hovedprincip ved suspension af pladsreservationssystemet vil blive fulgt.

Spm. nr. S 1218

Til *økonomiministeren* (2/6 86) af:

Rahbæk Møller (SF):

»Kan ministeren oplyse, hvor stor optagelsen af finanslån i udlandet under posten »finansieringsvirksomhed m.v.« samt posten »andet« var i sidste uge af marts 1986?«

Begrundelse

Spørgsmålet er stillet på baggrund af, at den netop udkomne kvartalsoversigt fra Nationalbanken viser, at optagelse af de nævnte typer lån er steget til 11,9 mia kr. i 1. kvartal af 1986 mod 8,1 mia kr. i 4. kvartal af 1985 og 2,9 mia kr. i 1. kvartal af 1985.

Da det netop var forbrugslån i disse grupper, som blev søgt begrænset i forbindelse med påskepakken i år, er det interessant at få at vide, hvor stor en del af den øgede låntagning der skyldes hamstring i den uge, der gik, fra indgrebet blev kendt, til det blev effektivt.

Svar (10/6 86):