

[Tommy Dinesen]

at vi skal kunne betjene det, skal fornys. Man vil kunne spare en masse penge ved at beholde den nuværende dæksbesætning, de sidste 10 år færgerne skal sejle, inden broen kommer.

Svar (21/8 87):

Industriministeren (Nils Wilhjelms):

Det skal indledningsvis bemærkes, at fastsættelsen af skibenes besætninger, herunder færger, foretages af direktøren for Statens Skibstilsyn i henhold til lov om skibes besætning (lov nr. 239 af 6. juni 1985).

Jeg har forelagt spørgsmålet for direktøren, der har oplyst følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

»Besætningerne på DSBs skibe på Storebæltsoverfarten er endnu fastsat i henhold til den tidligere bemandingslov (lovbekendtgørelse nr. 556 af 12. november 1975), jf. § 24, stk. 1, i den ny besætningslov, og en ændring af besætningens størrelse eller sammensætning vil i givet fald skulle ske i henhold til den ny besætningslovs § 4, stk. 1-4, jf. i øvrigt svar af 19. februar 1987 på spørgsmål nr. S 662 fra Birthe Hansen (SF).

Forinden en ændring af besætningernes størrelse eller sammensætning fastsættes af Skibstilsynet, vil der fra rederiet normalt foreligge et begrundet forslag til den nye besætnings størrelse og sammensætning.

Skibstilsynet vil under sagens behandling høre de søfarendes organisationer, bl.a. også Dansk Sø-Restaurations Forening, og ved gennemgang af materialet i sagen – herunder rederiets forslag til nye båd- og brandruller – samt eventuelt ved afholdelse af et bemandingssyn sikre sig, at bl.a. de ombordværendes sikkerhed, jf. besætningslovens § 4, stk. 2, er tilgodeset.

Der vil således kun kunne ske sådanne ændringer i skibenes besætninger, der er sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarlige.«

Jeg skal gøre opmærksom på, at direktørens afgørelser kan indbringes for Besætningsnævnet, som træffer den endelige administrative afgørelse.

Spm. nr. S 1683

Til *udenrigsministeren* (17/8 87) af:

Inger Harms (SF):

»Vil ministeren oplyse, hvilke konsekvenser det vil få, hvis danske turistvognmænd fra 1989 registrerer deres busser i andre EF-lande fremfor i Danmark?«

Begrundelse

Formanden for de danske turistvognmænd, Vagn Dahl, har bebudet, at danske turistvognmænd af hensyn til konkurrencen med andre vognmænd i EF kan spare 25 mill. kr. ved at lade deres busser registrere i f.eks. Vesttyskland. Den eneste forskel skulle således blive, at bussen må køre på tyske nummerplader fremfor på danske.

Hele udtalelsen bunder i ordninger, som en del af Danmark sagde ja til ved afstemningen om EF-pakken.

Spørgeren ønsker at få uddybet andre forhold f.eks. med hensyn til betaling af vægtafgift i Danmark. Og skal der ved tyske nummerplader stadig betales skat til Danmark? Og skal man ved tyske nummerplader betale løn til danske chauffører efter danske eller tyske overenskomster? De tyske lønninger ligger jo betydeligt under de danske. Og i det hele taget: hvordan bliver da – efter 1989 – de danske turistvognmænds forretninger stillet i forhold til den vognmand, som stadig lader sine busser registrere i Danmark? Og hvordan vil de danske indtægter være fremover, hvis det nu virkelig kan lade sig gøre at registrere i andre EF-lande?

Svar (14/9 87):

Udenrigsministeren (Ellemann-Jensen):

EF-Kommissionen har i foråret 1987 fremsat forslag til rådsforordning om fælles regler for international personbefordring med bus samt forslag til rådsforordning om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre intern personbefordring i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende (cabotagekørsel).

Hovedprincippet i forslaget vedrørende international buskørsel er, at de internationale markeder på visse betingelser skal åbnes for transportvirksomheder fra alle medlemsstater uden begrænsninger med hensyn til nationalitet eller etableringssted. En transportvirksomhed, der opfylder visse betingelser, skal således gives tilladelse til at udføre international personbefordring med udgangs-