

Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

18) Anden behandling af lovforslag nr. L 270: Forslag til lov om ændring af lov om Dansk Internationalt Skibsregister og lov om skibsregistrering. (Cabotage og bareboatregistrering). (Af erhvervsministeren (Mimi Jakobsen). (Fremsat 9/5 96. Første behandling 14/5 96. Betænkning 23/5 96).

Der var stillet 7 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Forhandling

Tommy Dinesen (SF):

Ved førstebehandlingen sagde jeg, at SF ville stille nogle ændringsforslag til dette lovforslag, og jeg havde naturligvis håbet, at Socialdemokratiet ville kommentere denne sag.

Her tænker jeg på Dansk Internationalt Skibsregister, for sagen er jo den, at både Socialdemokratiet og SF har været meget kraftige modstandere af DIS, fordi der er nogle ting i DIS, som er i modstrid med almindelig faglig retfærdighed i dette land.

Vi har været imod, at man i lovforslaget har sammenkædet bareboatcharterreglerne med cabotagereglerne.

Og vi har gjort os til talsmænd og -kvinder for, at bareboatcharter er en udmærket ting, men har stillet et par ændringsforslag, som bl.a. går ud på, at vi gerne vil have at vide, hvor mange danske arbejdspladser det giver.

Baggrunden for ændringsforslagene er jo en forespørgselsdebat, der var rejst af SF om, hvad regeringen agter at gøre for at bevare Danmark

som søfartsnation med danske søfolk om bord i skibene, og derfor vi vil selvfølgelig gerne årligt have at vide, om det her giver nogle danske arbejdspladser, for det har rederne sagt at det gør.

Med hensyn til ordet bareboatcharter skal jeg sige til dem, der ikke er klar over, hvad det betyder, at det betyder, at man lejer eller udlejer et skib uden besætning om bord.

Og med hensyn til det at udleje et dansk skib uden besætning om bord har vi stillet et ændringsforslag, der går ud på, at man ikke kan udleje et skib til en reder, der sejler under bekvemmelighedsflag, og det mener vi er en god ting, idet vi mener, at det at sejle under bekvemmelighedsflag skal bekæmpes med alle midler, fordi man her ikke vil efterleve de nationale regler, der er. De, der har hørt radioavis i dag, vil f.eks. vide, at et skib, der er bareboat-chartret af en dansk reder, er tilbageholdt i Canada. Det viser lidt om, hvad man kan komme ud for.

Cabotagereglerne er vi imod, for de betyder, at Dansk Internationalt Skibsregister også kommer til at gælde indenlands.

Vi har ikke haft noget imod, at de kommer til at gælde for coasterne som sådan, for det er en fornuftig ting, som kan hjælpe coasterne med at overleve, og det er noget, der ligger alle partiers hjerte nær. Men når man siger ja til DIS, siger man altså også ja til skattefritagelse for de søfolk, der er om bord.

Det lyder jo smart, at søfolkene er skattefritaget, men sandheden er, at rederne sparer en tredjedel af hyren, og at det, som de før gav til sømandskatten, og som sømandskattekontoret opkrævede, nu går lige i redernes lomme, og på den måde skal de altså kun betale danske sømænd to tredjedele hyre, og det giver i hvert fald konkurrenceforvridning.

Og der har i de sidste dage været en del omtale af det her i aviserne, fordi det er gået op for nogle, bl.a. for mig, at der er flere muligheder i det, end der står i lovforslaget, for dér står der, at det kun drejer sig om 125 arbejdspladser, og det kan ikke holde, for det er sådan, at danske færger, som ikke sejler med passagerer, i fremtiden kan sejle med førerløse lastbiler og personbiler osv., og det kan de altså gøre en tredjedel billigere end alle andre, og det betyder selvfølgelig en fordel for de pågældende.

Og det har været fremme, at der allerede er nogle, der har tænkt sig at score en gevinst på den konto, for DSB har sagt, at man vil have

fragtfærger, og en færge som »Romsø«, der sejler som giffthænge på Storebælt, kan f.eks. nævnes, og »Mercandia«, der sejler mellem Kalundborg og Juelsminde, og andre kan også komme ind i billedet, og det gør selvfølgelig, at der er andre rederiselskaber, f.eks. Mols-Linien, der føler sig uretfærdigt behandlet, fordi de har passagerer om bord.

Vi har sagt, at vi vil stemme på DIS på én betingelse, og det er, at de danske organisationer skal godkende de overenskomster, der bliver indgået, for en anden del af DIS er jo, at også de danske redere, der sejler »indenskærs« – hvis man kan bruge det udtryk – nu kan indgå overenskomster med både russere og polakker og filippinere, altså det samme, som vi har set ske i forbindelse med Dansk Internationalt Skibsregister andre steder.

Og det var her, jeg havde håbet at Socialdemokratiet havde bakket de ændringsforslag op, vi har stillet.

I hvert fald har fagbevægelsen som sådan før været ude – det er godt nok en 5-6 år siden – og sige, at det her var noget afskyeligt noget.

Det værste med DIS er måske, nej, det er det ikke, men DIS og skattefritagelsen, det, man også kalder nettohyre, betyder, at stat, amter og kommuner ikke får skatten ind mere, og det betyder altså, at nogle kommuner vil blive ramt hårdt, som da Dansk Internationalt Skibsregister blev indført i 1988. Da gjorde man det, at man gav Marstal Kommune, hvor der var mange søfolk, der sejlede udenrigs, 5 mio. kr. i en 3-årig periode. SF mener selvfølgelig, og derfor har vi lavet et ændringsforslag, at de kommuner, der i særlig høj grad bliver berørt af det her, skal have en kompensation fra staten. Det drejer sig især om Vestsjællands Amt og Århus Amt.

Hvis man kan stemme for de ændringsforslag, vi har stillet, vil vi godt stemme for loven, ellers vil vi stemme imod, og vi vil undlade at stemme til det forslag, der foreligger fra regeringen.

Poul Andersen (S):

Jeg skal sige til hr. Tommy Dinesen, at jeg da med interesse har læst ændringsforslagene fra SF, og de er stort set indeholdt i teksten i det fremsatte lovforslag.

Jeg vil også gerne sige, at hr. Tommy Dinesen går lidt tæt på Socialdemokratiet vedrørende DIS-ordningen, og at vi i sin tid stod sammen. Der er sket en udvikling siden, og det er den, Socialdemokratiet forholder sig til.

Disse forslag betyder, at danske skibe bliver stillet lige med andre nationers. Alternativet er jo, at hvis vi ikke gør disse ting, vil der ad åre ikke være nogen småskibstrafik tilbage.

Det, der bliver det næste interessante emne, bliver hele spørgsmålet om uddannelse, og dér er det i hvert fald en mærkesag for Socialdemokratiet, at vi får sat de ting på plads, som der også har været diskuteret her i Folketinget.

Men jeg vil gerne sige til hr. Tommy Dinesen, at der netop i dette lovforslag er lagt rammer for forhandling med organisationerne, og der er også sat en tidsbegrænsning på. Det synes jeg man skulle bemærke, for det er det, der ligesom binder hele lovforslaget sammen.

Kim Behnke (FP):

Man kan hurtigt blive fristet over evne, når hr. Tommy Dinesen benytter enhver lejlighed til at kaste smuds på DIS-ordningen. Jeg synes, at hr. Tommy Dinesen retfærdigvis burde stå fast ved den kendsgerning, at indførelsen af Dansk Internationalt Skibsregister rent faktisk ifølge alle statistikker og alle meldinger fra rederier, fra fagbevægelsen osv. er blevet en succes, og det erkender alle i dag.

Det, der var ved at ske i Danmark, var præcis det samme som i en lang række andre lande, nemlig at man i stigende grad benyttede meget billige udenlandske, filippinske, kinesiske og andre, søfolk om bord på skibene. Rederierne var pressede på fragtraten, og hvad gjorde de så? De skiftede de dyre danske sømænd ud med billige, f.eks. filippinske. Det fremhævede hr. Tommy Dinesen med rette dengang og sagde, at det måtte vi have gjort noget ved. Det gjorde Folketinget så, idet man indførte et internationalt skibsregister og fjernede sømandsskatten. Hvad hr. Tommy Dinesen glemmer at fortælle i dag er, at den sidste paragraf i den lov, der ophævede sømandsskatten, sagde, at loven først trådte i kraft på det tidspunkt, hvor rederierne og sømændenes fagforeninger stillede op og viste den daværende skatteminister en ny overenskomst, hvor det, at man havde fjernet sømandsskatten, var indregnet.

At give det indtryk, at det bare var rederierne, som så skummede fløden, er forkert. Det, der skete, vil jeg sige til hr. Tommy Dinesen, var, at de danske søfolk bevarede deres arbejdsplads, og vi har siden da sørget for at kunne bevare ganske mange danske søfolk på skibene, både dem, der sejler i langtrafik, og nu altså med dette forslag også dem, der sejler i indenrigstrafik.

Det er i sig selv for Fremskridtspartiet meget vigtigt, at vi kan bevare de danske søfolk på skibene, og at vi ikke frister rederne, når de er pressede på prisen, til at hyre billig udenlandsk arbejdskraft.

De kommuner, hvor søfolkene traditionelt hører hjemme, mister et skatteprovenu, men det ville de under alle omstændigheder gøre, hvis de danske søfolk blev fyret og ikke længere havde hyre. Nu får man altså den mulighed, at de stadig væk kan blive boende i kommunen, stadig kan betale ejendomsskatter og stadig væk kan være en del af lokalsamfundet, hvor den udvikling, der ellers var i gang, altså var, at der blev affolket, eller at man fik arbejdsløse søfolk til at gå rundt, som så nok var skatteydere, men til gengæld også nydere; når de skulle have arbejdsløshedsunderstøttelse eller bistandshjælp i de pågældende kommuner. Så de kommuner har ingen grund til at pibe; alternativet til det her var ikke, at sømandsskatten fortsat væltede ind, men at de danske søfolk blev arbejdsløse.

Vi kan derfor i Fremskridtspartiet støtte de to ændringsforslag af ministeren, nr. 5 og 6, vi indstiller lovforslaget til vedtagelse, og vi glæder os over, at vi også har fået det hjørne med, at Dansk Internationalt Skibsregister med denne lovændring bliver komplet, om man så kan sige. Det er en idé, vi har støttet lige fra dens fødsel i sin tid her i Danmark, og vi glæder os over, at ministeren har fremsat lovforslaget, og vi glæder os til, at også dette lovforslag kommer til at gavne dansk søfart.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Når hr. Poul Andersen siger, at der er sket en udvikling, er det da rigtigt. Der er kommet flere udlændinge om bord; i dag er der over 2.000.

Jeg har aldrig under behandlingen – hr. Fleming Hansen var f.eks. en af dem, der var søfartsordfører på daværende tidspunkt – om loven om Dansk Internationalt Skibsregister sagt, at det ikke ville bevare nogle arbejdspladser; det ville være tåbeligt. Altså jeg siger da ikke, at rederne er dumme, tværtimod er der nogle dygtige redere. Hvem vil ikke bevare nogle arbejdspladser, hvis de bliver en tredjedel billigere? Det kan jeg da godt forstå ville være komplet tåbeligt.

Jeg sagde under debatten dengang, at det her var skruen uden ende. Nu er det altså kommet dertil, at indenrigsfarten ryger med, og derfor er

det skruen uden ende, og det er det, alle andre lande laver også. I Norge har man NIS, akkurat det samme har man lavet dér; man har det samme i Tyskland og andre steder.

Det, som mange søfolk synes er forkert ved at være skattefritaget, som det hedder, er, at de hverken betaler til sygehuse, skoler eller noget som helst, og det vil de ærlig talt godt, hvis de har børn.

Sandheden om det her, vil jeg sige til hr. Kim Behnke, er jo, at det er Glistrups politik: Man skal netop ikke betale skat, man skal bare have ydelserne. Det er det, der er sket, og derfor kan jeg godt forstå, man er glad for det fra den side.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Jeg synes, det er interessant, vil jeg sige til hr. Tommy Dinesen, at der i det, der er hele grundlaget, nemlig Funderudvalgets rapport, er lavet en statistik, som alle har sagt god for, der viser, at man har fastholdt mange danske arbejdspladser.

Det, jeg savner lidt i debatten her, er den reelle baggrund for, hvorfor disse ting er sket, og at man også vil forholde sig til det, for en stor del af Funderudvalget peger netop på nogle ændringer, der kan gøre det bedre for erhvervet.

Jeg synes da også lige, at jeg vil præcisere det med, at der nu kan transporteres lastbiler på færger i Danmark under DIS. Det kan da godt være, der kan det, men så bliver det i hvert fald uden passagerer og chauffører, for man skal lige mærke sig, at erhvervsministeren har oversendt et ændringsforslag til udvalget, sådan at dette netop ikke skulle kunne foregå, og det har været hele ånden i lovforslaget.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Med hensyn til chauffører. Det, der er det smarte i det her, og det, jeg ville gøre både som reder og lastbilchauffør, er da selvfølgelig det, som man har gjort i mange år: Man kører bilen hen til Kalundborg, så stiller man den dér, og så går chaufføren hjem. Så sørger besætningen for at få den om bord på »Ask« eller »Urd«, så kommer den over, og så er den næste chauffør i Århus. Derved sparer vognmanden selvfølgelig en chauffør i en 3 timer, det er noget med en 200-300-400 kr., og den er da god nok set ud fra hans synspunkt; at den så også er god ud fra redernes synspunkt, er noget andet.

Når Mols-Linien i dag er sur, er det jo, fordi de har lavet noget med baggrund i Storebæltsforliget, der gør, at de har to nye passagerfærger til 600 passagerer. De kan ikke bruge denne transport, de bliver dårligere stillet efter cabotage-reglerne.

Hvordan Storebæltsforbindelsen kommer til at hvile økonomisk i sig selv i fremtiden, ved jeg ikke, for jeg er helt overbevist om, at det her giver betydelig flere fragtfærger. Det kunne jeg glæde mig over, hvis jeg alene skulle se ud ad mine sømandsbriller, men der er altså også noget, der hedder moral, og at folk skal betale deres skat. Derfor er vi imod forslaget.

(Kort bemærkning).

Kai Dige Bach (KF):

Det glæder mig, at hr. Tommy Dinesen nu taler sådan halvt for og halvt imod ordningen.

Sagen er jo, at vi her har en direkte forskellig opfattelse af, hvordan en lov vil virke. Vi tror, dette forslag giver flest danske søfolk arbejde og er bedst for dansk søfart, og med hensyn til indenrigsfarten på DIS går det jo ikke på andet, end at vi ikke kunne få lov til at udføre indenrigsfart i fremmede lande, hvis ikke vi også selv indførte det her.

Vi går fuldstændig ind for det foreliggende forslag og mener, at det vil være det, der er bedst for dansk søfart, og det, der giver de fleste danske arbejdspladser.

Erhvervsministeren (Mimi Jakobsen):

Det er velkendt, at der er forskellige synspunkter i Folketinget på DIS. Det har vi fået genopfrisket nu, hvis nogen skulle have glemt det, og det anerkender vi alle.

Det, jeg bare vil sige stiltfærdigt om dette lovforslag, er altså, hvad enten man kan lide DIS, eller man ikke kan lide DIS, at hvis ikke dette lovforslag vedtages – det gør det jo med et stort flertal, ser det ud til – har vi ikke mulighed for fra 1. januar at besejle en lang række ruter ude på et europæisk marked, hvor jeg ligesom hr. Tommy Dinesen meget gerne ser, at vi får en opblomstring af søtransporten i forbindelse med godstransport osv., og det ville da være ærgerligt, at vi ikke kunne komme til det marked, fordi vi ikke fik lavet den lille justering herhjemme.

Så kan man lide DIS eller ikke lide DIS, men taler vi om beskæftigelse for danske redere og for danske søfolk, og det ville da være for ærgerligt at sige nej tak til det marked. Jeg tror egentlig også, hr. Tommy Dinesen ville ærgre sig, hvis vi ikke kunne få del i det marked.

Derudover er der ingen tvivl om, at DIS har været et værn mod, at vi i Danmark fik det dramatiske fald i beskæftigelsen, man har set i andre lande, som hr. Kim Behnke var inde på. Jeg har ikke tallene med heroppe, og derfor skal jeg passe på at citere dem, men vi har set fald i beskæftigelsen på noget med 60 pct. i de lande, hvor det gik værst. Det har vi ikke set i Danmark på grund af DIS, og det synes jeg vi skal glæde os over i fællesskab.

Det er rigtigt, at vi i øjeblikket ser et også efter min mening deprimerende fald i antallet af danske søfolk på skibene, og jeg håber også, at rederierne vil gøre, hvad de kan for nu at tænke over det her. Men en af de gode ting, vi kunne gøre fra Folketingets side for at fremme den tankegang, er jo det, vi skal i gang med, og som jeg ved hr. Tommy Dinesen også interesserer sig positivt for, nemlig uddannelserne. Vi skal sørge for, at vores folk er nogle af de dygtigste i verden og derved friste danske redere, der jo er ude i et internationalt erhverv, til at vælge danske søfolk, og det synes jeg skal være vores næste projekt.

Selv om vi ikke kunne blive helt enige om det her, tror jeg på, at til efteråret, når vi tager fat på det, finder vi en stor og endnu bredere enighed.

Men jeg vil gerne takke det brede flertal, som ser ud til at støtte ændringsforslagene og, tør jeg måske håbe, også lovforslaget ved tredje behandling.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Ændringsforslag nr. 1 forkastedes, idet 14 stemte for, 97 imod.

Ændringsforslag nr. 2 forkastedes, idet 14 stemte for, 93 imod.

Ændringsforslag nr. 3 forkastedes uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 4 forkastedes, idet 14 stemte for, 98 imod.

§ 1 vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 5 og 6 vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 7 forkastedes uden afstemning.

§ 2, således ændret, og §§ 3 og 4 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Henning Grove):

Lovforslaget går herefter til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

19) Anden behandling af lovforslag nr. L 237: Forslag til lov om ændring af lov om forsikring mod følger af arbejdsskade og lov om erstatningsansvar. (Almindelig lovrevision). Af socialministeren (Jytte Andersen, fg.). (Fremsat 10/4 96. Første behandling 18/4 96. Betænkning 28/5 96).

Der var stillet 8 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Forhandling

Jens Løgstrup Madsen (V):

Jeg skal meddele, at Venstre kan stemme for de af socialministeren stillede ændringsforslag. Jeg har forstået, at forslaget sendes til fornyet udvalgsbehandling. Derfor vil Venstre i forbindelse med tillægsbetænkningen redegøre for sin endelige stilling til lovforslaget.

Karen Højte Jensen (KF):

Jeg skal også kort meddele, at den konservative gruppe stemmer for ministerens ændringsforslag, og så vil vi gerne begære forslaget tilbage til udvalget.

Tom Behnke (FP):

Som det fremgår af betækningsbidraget, vil Fremskridtspartiet redegøre for sin stillingtagen til lovforslaget og ændringsforslagene her ved andenbehandlingen. Det er ikke, fordi vi har været særdeles meget i tvivl om, hvordan vores stillingtagen skal være, men fordi udkastet til betænkningen kom på et så sent tidspunkt, at vi ganske enkelt ikke kunne nå i udvalget at sætte os ind i de ændringsforslag, som er stillet af ministeren.

Men vi er nået frem til den konklusion, at ændringsforslagene er en forbedring af forslaget, og derfor støtter vi ændringsforslagene, og med de ændringsforslag støtter vi også lovforslaget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Ændringsforslag nr. 2-5 og § 1, således ændret, vedtoges uden afstemning.

§ 2 forkastedes uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 6 om, at § 2 udgår, var dermed vedtaget.

Ændringsforslag nr. 7 om en ny affattelse af § 3, § 3 i den nye affattelse, ændringsforslag nr. 8 om en ny affattelse af § 4, § 4 i den nye affattelse og ændringsforslag nr. 1 angående titlen vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Henning Grove):

Lovforslaget går herefter til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

20) Anden behandling af lovforslag nr. L 240: Forslag til lov om litteratur. Af kulturministeren (Jytte Hilden). (Fremsat 17/4 96. Første behandling 26/4 96. Betænkning 22/5 96).