

[Ministeren for offentlige arbejder.]

den internationale omnibuskørsel, som 1948-loven tager sigte på, typisk udføres med betydeligt større vogne, finder jeg det ganske ubetænkeligt, at grænsen for lovens anvendelsesområde ændres fra 8 personer inklusive føreren til 9 personer plus føreren.

Den øvrige del af lovforslaget er også motiveret ved den omtalte resolution, vedtaget af Den europæiske Transportministerkonference den 26. november 1965, og jeg skal hertil knytte følgende bemærkninger:

Den aldeles overvejende del af den kørsel, som udføres med tilladelser i henhold til 1948-loven om international omnibuskørsel m. v., er den såkaldte klassiske turistkørsel, som består i, at en passagergruppe befordres fra udgangspunktet i det land, hvor det anvendte køretøj er hjemmehørende, til eller igennem et eller flere andre lande og tilbage til udgangspunktet, uden at der undervejs afsættes passagerer eller optages nye passagerer, og det samme køretøj anvendes under hele rejsen.

Princippet for denne form for turistkørsel er i sin tid vedtaget af den underkomité for vejtransport, der har virket under Den økonomiske Kommission for Europa (ECE), og denne underkomité har i en i 1949 vedtaget resolution om „Vejenes frihed“ anbefalet regeringerne i ECEs medlemslande i videst muligt omfang at liberalisere denne turistkørsel. I overensstemmelse hermed har man i Danmark — og i flere andre europæiske lande — fulgt den praksis at meddele tilladelse på anfordring såvel til danske som til udenlandske virksomheder til udførelse af sådan kørsel, og der er med trafikministerierne i flere europæiske lande indgået tosidede overenskomster, der bl. a. indebærer en gensidig anerkendelse af de af de respektive landes myndigheder udstedte turistkørseltilladelser til virksomheder, hjemmehørende i det pågældende land.

Som et yderligere liberaliserende skridt har Den europæiske Transportministerkonference i den omtalte resolution af 26. november 1965 vedtaget at anbefale medlemslandene dels at undtage den klassiske turistkørsel fra enhver begrænsning med hensyn til antallet af køretøjer, der må anvendes, og ture, der må udføres — og dette er, som det fremgår af, hvad jeg har sagt, allerede praksis for Danmarks vedkommende —

dels i det hele at fritage virksomhederne (køretøjernes ejere) fra forpligtelsen til at søge tilladelser til kørslen. Den således foreslåede ordning vil altså betyde, at turistkørselsvirksomheder, der er hjemmehørende i og har sine køretøjer registreret i et af ECMTs medlemslande, frit vil kunne udføre turistkørsel af den pågældende art til og igennem de øvrige medlemslande.

Det er herved forudsat, at de pågældende virksomheder fra deres hjemlands myndigheder har den efter den dér gældende lovgivning fornødne tilladelse til at udføre turistkørsel, og ECMT-vedtagelsen tilsigter således ikke at gøre indgreb i de ordninger, der måtte gælde i de enkelte medlemslande vedrørende udstedelse af tilladelser til de dér hjemmehørende virksomheder.

Gennemførelsen af den af ECMT foreslåede ordning vil medføre en betydelig lettelse for turistkørslen i Europa, idet de pågældende virksomheder spares for ulemperne ved at skulle rette henvendelser til myndigheder i fremmede lande for at opnå de fornødne tilladelser og at skulle medføre og fremvise sådanne tilladelser ved grænsepassagerne.

Med disse bemærkninger anbefaler jeg lovforslaget til det høje tings velvillige behandling.

Handelsministeren (Tyge Dahlgaard): Jeg skal herved have den ære for det høje ting at fremsætte forslag til lov om foranstaltninger mod forskelsbehandling inden for international skibsfart samt forslag til lov om begrænsning af danske rederes adgang til at afgive oplysninger til udenlandske myndigheder.

De to lovforslag må ses som et led i det internationale samarbejde, der gennem nogle år har fundet sted mellem en række søfartslande for at modvirke indgreb over for den frie internationale skibsfart. Ikke mindst de nordiske lande har et snævert samarbejde på dette område, og der er grund til at fremhæve, at begge lovforslag er resultatet af indgående drøftelser mellem disse lande.

I bemærkningerne til lovforslagene er der nærmere redegjort for omfanget og organisationen af det arbejde, der i de senere år har været udført på dette felt på grundlag af retningslinier, der er fastlagt på møder

[Handelsministeren.]

mellem de interesserede landes søfartsministre.

Baggrunden for lovforslaget om foranstaltninger mod forskelsbehandling inden for international skibsfart er ønsket om at bekæmpe den stadig voksende tendens i et stort antal lande til at gennemføre flagdiskriminerende foranstaltninger af forskellig art til skade for andre landes skibsfartsinteresser. Flagdiskriminationen har haft alvorlige virkninger for dansk skibsfart, der som nævnt i bemærkningerne for ca. 85 pct.s vedkommende ikke sejler på Danmark, men udelukkende i fart mellem fremmede havne. Det bør dog i denne forbindelse fremhæves, at man som hidtil fremdeles vil bestræbe sig på at modvirke flagdiskriminationen gennem forhandlinger med de pågældende lande og henvendelser på diplomatisk niveau. Da dette desværre ikke har ført til de ønskede resultater, har visse europæiske lande gennemført en lovgivning, der giver hjemmel til at iværksætte modforanstaltninger over for de diskriminerende landes skibsfart.

På det senest afholdte søfartsministermøde i Oslo i juni 1966 vedtoges en henstilling om, at de lande, som ikke allerede har hjemmel til foranstaltninger af denne art, burde overveje snarest muligt at tilvejebringe en sådan hjemmel. I lyset heraf er der i de nordiske lande arbejdet videre med sagen, og dette arbejde er nu, som allerede berørt, resulteret i udarbejdelsen af stort set enslydende lovforslag om foranstaltninger mod flagdiskrimination.

Gennemførelsen af en sådan lovgivning betyder ikke, at man fraviger den hidtil førte frie skibsfartspolitik, men man har fundet det rimeligt, at man til beskyttelse af sine interesser har mulighed for, såfremt andre midler slår fejl, at kunne gribe til modforanstaltninger mod flagdiskrimination. Jeg vil gerne understrege, at det selvsagt ikke er tanken, at Danmark alene skulle iværksætte sådanne modforanstaltninger, hvilket heller ikke ville være i overensstemmelse med vor almindelige politik. Noget sådant er der da heller ikke tale om, idet det, som det også er fremhævet i bemærkningerne til lovforslaget, under de forudgående internationale drøftelser har været en klar forudsætning, at det kun har været

tanken at bruge lovhjemmelen som led i en fælles optræden sammen med andre lande efter forudgående international konsultation.

Sagen har på internationalt plan været drøftet med rederrepræsentanter i de interesserede lande, der har stillet sig positivt til forslaget om gennemførelse af en lovgivning af denne art. Det samme gælder de danske redere, med hvilke jeg har haft lejlighed til at drøfte lovudkastet.

Som allerede berørt giver forslaget kun mulighed for at gennemføre modforanstaltninger inden for skibsfartssektoren. Der kan således ikke træffes foranstaltninger, der direkte berører varehandelen.

Jeg er klar over, at der kan være principielle betænkeligheder knyttet til gennemførelsen af lovforsaltninger af den foreslåede karakter. Efter de forhandlinger, jeg har ført med det danske rederierhverv, har jeg imidlertid fundet det rigtigt at fremsætte lovforslaget for herigennem at give Danmark mulighed for i samarbejde med de andre vestlige skibsfartslande, der har samme skibsfartspolitiske interesser som vi, at søge at dæmme op imod flagdiskriminationen. Hensynet til solidariteten med de andre skibsfartslande og det forhold, at tilsvarende foranstaltninger vil blive gennemført i de øvrige nordiske lande, har i så henseende vejet tungt.

Med hensyn til lovforslaget om begrænsning af danske redere adgang til at afgive oplysninger til udenlandske myndigheder, drejer det sig om restriktioner, der på en anden måde griber forstyrrende ind i den frie skibsfart, navnlig ved at der som et led i forsøg på at gennemføre en regulering af international skibsfart, der i første række berører linierederierne virksomhed, stilles vidtgående krav om udlevering af dokumenter vedrørende forretningsmæssige forhold eller afgivelse af oplysninger om sådanne forhold, selv om de pågældende dokumenter eller de personer, der kan give sådanne oplysninger, befinder sig uden for vedkommende stats jurisdiktion.

Det er den almindelige opfattelse i de vestlige skibsfartslande, at kontrolforanstaltninger af denne art ikke udelukkende kan betragtes som et mellemværende mellem vedkommende fremmede stat og de pågældende rederier, men tillige må ses som

[Hændelsesministeren.]

et problem mellem den fremmede stat og rederiernes hjemland.

Medens man formentlig også fra rederiside, vil være indstillet på i vidt omfang at imødekomme rimelige krav om udlevering af dokumenter og oplysninger, er der i de senere år forekommet eksempler på, at der stilles krav, som også ud fra et jurisdiktions-synspunkt må anses som urimelige, og der har derfor under det internationale samarbejde, der er omtalt ovenfor, været fuld enighed om, at der også på dette område bør tilvejebringes en lovhjæmmel, der gør det muligt i en given situation at forbyde rederne at udlevere dokumenter og oplysninger til fremmede myndigheder. Nogle lande har, som nævnt i bemærkningerne, allerede skaffet sig en sådan hjemmel. Under de nordiske drøftelser har der ligeledes været enighed om at søge tilvejebragt den fornødne lovhjæmmel på dette område, og Sverige har, som det fremgår af bemærkningerne, allerede med virkning fra 1. juli 1966 en sådan hjemmel. For Norges, Finlands og Danmarks vedkommende er der som resultat af det stedfundne samarbejde udarbejdet i det væsentlige overensstemmende lovforslag om dette spørgsmål, og der har herunder været lagt stor vægt på, at denne lovgivning gennemføres så vidt muligt samtidigt.

Også med hensyn til hjemmelen til at forbyde udlevering af oplysninger og dokumenter gælder det, at det har været en forudsætning, at bestemmelserne først skal anvendes efter nærmere konsultation mellem de interesserede søfartslande.

Med disse bemærkninger tillader jeg mig at anbefale begge lovforslag til det høje tings hurtige og velvillige behandling.

Indenrigsministeren (Hans Hækkerup):

Jeg tillader mig for det høje folketing at fremsætte forslag til lov om indfødsrets meddelelse.

Forslaget omfatter 180 personer, der søger dansk indfødsret ved naturalisation. Ved

de to tidligere indfødsretslove i dette folketingsår er der meddelt indfødsret til i alt 558 personer.

Jeg gør særligt opmærksom på, at Hendes Kongelige Højhed Tronfølgerens forlovede, grev Henri de Monpezat, er medtaget på lovforslaget, idet der foreslås tillagt ham dansk indfødsret fra den fastsatte bryllupsdag, 10. juni 1967.

Jeg anbefaler lovforslaget til det høje folketings velvillige behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

Spørgsmål til ministrene.

Af *Kjeld Olesen* til kirkeministeren:

„Finder ministeren det rimeligt, at præster har stemmeret i menighedsrådene?“

Kjeld Olesen: Jeg har spurgt kirkeministeren, om ministeren finder det rimeligt, at præster har stemmeret i menighedsråd; det ligger jo næsten i spørgsmålet, at jeg ikke selv synes, det er rimeligt, at de har denne stemmeret, og der skal ikke megen forklaring til for at vise hvorfor. Som loven er udformet, er det sådan, at alle fast ansatte præster er fødte medlemmer af menighedsrådene, og det betyder, at man i nogle råd har indtil flere præster siddende. Alle har de beføjelser som de folkevalgte medlemmer, når man lige undtager spørgsmålet om præsteansættelser. Det har mange steder medført, at en præst er formand for menighedsrådet, altså formand for et folkevalgt organ, der på adskillige områder er hans overordnede. Jeg kender eksempel på et menighedsråd med en sådan sammensætning, at de 3 præsters stemmer er afgørende ved mange afstemninger. Jeg mener, vi trænger til rene linjer her. Hvis man ønsker, at menighedsrådsvalgene skal være udtryk for demokrati, så må det være de folkevalgte alene, der træffer afgørelserne, og skulle en præst ønske at blive regulært