

[Formanden]

I skrivelse af d.d. meddeler skatteministeren (Fogh Rasmussen), at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af forskellige skattelove. (Fortrykt selvangivelse).

(Lovforslag nr. L 16).

Forslag til lov om ophævelse af lov om sømandsskat.

(Lovforslag nr. L 21).

Forslag til lov om særlige fradrag til sømænd m.v.

(Lovforslag nr. L 22).

Forslag til lov om ændring af forskellige skattelove. (Beskatning af sømænd m.v. – ophævelse af lov om sømandsskat).

(Lovforslag nr. L 23).

Forslag til lov om ændring af forskellige skattelove. (Beskatning af sømænd m.v. – Dansk Internationalt Skibsregister).

(Lovforslag nr. L 24).

Medlemmer af Folketinget Ole Espersen (S), Pia Gjellerup (S), Lissa Mathiasen (S), Leif Hermann (SF), Carsten Andersen (SF) og Ebba Strange (SF) har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af retsplejeloven. (Fri proces og retshjælp).

(Lovforslag nr. L 25).

I skrivelse af 3. juni 1988 har kulturministeren anmodet om, at der af Folketinget udpeges 2 nye medlemmer til Danmarks Radios bestyrelse for den resterende del af funktionsperioden, der udløber 30. september 1991, i stedet for Elisabeth Arnold og Peter Duetoft, som ved valget den 10. maj 1988 blev indvalgt i Folketinget.

Skriftlig fremsættelse af forslag**Industriministeren (Nils Wilhjelm):**

Hermed tillader jeg mig for det høje Ting at genfremsætte:

Forslag til lov om Dansk Internationalt Skibsregister.

(Lovforslag nr. L 3).

Forslag til lov om ændring af lov om skibes besætning.

(Lovforslag nr. L 4).

Forslag til lov om ændring af sønæringsloven.

(Lovforslag nr. L 5).

Forslag til lov om ændring af sømandsloven.

(Lovforslag nr. L 6).

Forslag til lov om uddannelse af maskinmestre.

(Lovforslag nr. L 7).

Forslag til lov om statstilskud til godkendte maskinmesterskoler og værkstedsskoler.

(Lovforslag nr. L 8).

Lovpakken blev fremsat den 2. december 1987 og var til 1. behandling den 11. december 1987. Lovpakken bortfaldt som følge af udskrivning af valg. Lovforslagene er en opfølgning af den redegørelse om den skibsfartspolitiske situation, som jeg afgav i Folketinget i oktober 1987 på grundlag af den hvidbog om skibsfartens konkurrencesituation, som var udarbejdet af Industriministeriet.

Jeg skal her kort gentage konklusionen af min redegørelse:

Den langvarige skibsfartskrise har i løbet af de sidste 10 år reduceret antallet af skibe med godt en tredjedel. Faldet i antallet af skibe har medført, at antallet af beskæftigede i handelsflåden er reduceret fra godt 17.000 til ca. 9.000. Dette er især gået ud over dæksbesætningen.

De private rederiers bruttoindtjening, hvoraf der skal dækkes afskrivninger, renter og skat, er faldet betydeligt siden 1981. Et særlig markant fald indtrådte i perioden 1985–86. Bruttoindtjeningen udgjorde i 1985 2,8 mia. kr. og var i 1986 faldet til 1,8 mia. kr. Dette er langtfra tilstrækkeligt til at dække forrentning og afdrag på gæld, der i 1986 udgjorde 16,4 mia. kr., samt afskrivning på skibenes kostpris, der i 1986 udgjorde 34 mia. kr.

For at nedbringe omkostningerne har der været en stigende tendens til at overføre skibe til fremmed flag.

I min redegørelse nævnte jeg, at medens rederiernes anvendelse af fremmed flag i perioden 1982–85 har ligget konstant på ca. 10–12 pct. af den danskregistrerede handelsflåde, var der i løbet af 1986 sket en stigning til ca. 20 pct. Denne udvikling er yderligere accelereret, således at de udlagede skibe i oktober 1987 udgjorde 40 pct. af skibene under dansk flag. Målt i tonnage udgjorde de 38 pct. eller udtrykt i tal 198 skibe på 1,6 mio. BRT.

[Industriministeren]

I april 1988 udgjorde de udflagede skibe 47 pct. af skibene under dansk flag. Målt i tonnage udgjorde de 50 pct. eller udtrykt i tal 224 skibe på 2,03 mio. BRT/BT.

Hvis denne udvikling, der har været bremset af fremsættelsen af lovpakken, fik lov at fortsætte uden indgriben, måtte det forudses, at Danmark senest i 1990 ville have udspillet sin rolle som skibsfartsnation. Dette vil efter min mening være en højst ulykkelig situation. Ikke alene vil Danmark miste en meget betydelig valutaindtægt, men det vil også gå ud over beskæftigelsen.

Den foreliggende lovpakke må ses i lyset heraf.

Jeg skal derefter komme med nogle bemærkninger til de enkelte lovforslag.

Forslag til lov om Dansk Internationalt Skibsregister

Forslaget genfremsættes med enkelte redaktionelle ændringer.

Som nævnt i min skibsfartspolitiske redegørelse til Folketinget har visse vestlige skibsfartslande oprettet eller påtænkt oprettet internationale skibsregistre som en modvægt til »åbne registre« som f.eks. Liberia og Bahama.

Sådanne registre er oprettet på Isle of Man og på en fransk ø, Kergeulen. Endvidere har Norge fra 1. juli 1987 etableret et internationalt register, og også Luxembourg og Vesttyskland har planer om at oprette et internationalt register.

Ifølge det foreliggende forslag oprettes der et Dansk Internationalt Skibsregister ved siden af, men uafhængigt af det almindelige danske skibsregister.

Jeg skal her nævne de væsentligste elementer i forslaget.

For det første skal kun skibe, hvis ejer i henhold til søloven anses som dansk, eller hvis ejer er et udenlandsk selskab, hvori danske personer eller selskaber har en betydelig kapitalandel og dermed en betydelig indflydelse i selskabet, kunne optages i Dansk Internationalt Skibsregister.

Formålet med at åbne registret også for visse udenlandske skibe er at muliggøre, at danske skibe, som gennem deltagelse i udenlandske selskaber er blevet overført til udenlandske flag, men som stadig reelt disponeres af det danske rederi, kan tilbageføres til registret. Det

er vanskeligt at fastsætte, hvor stor den danske andel i det udenlandske selskabs kapital skal andrage, idet dette bl.a. vil afhænge af selskabets stemmeretsregler og lignende, men jeg forudsætter, at kapitalandelen mindst må udgøre 20-25 pct.

Det er endvidere en forudsætning for at være optaget, at skibet i overvejende grad går i udenrigsfart uden for et nærmere afgrænset område omkring Danmark, og at det ikke anvendes til transport af passagerer eller gods mellem danske havne.

Det andet afgørende element i forslaget er, at de gældende kollektive overenskomster om løn- og arbejdsforhold ikke finder anvendelse på skibe i Dansk Internationalt Skibsregister. Der må indgås nye kollektive overenskomster, som udtrykkeligt angiver, at de kun gælder for beskæftigelse i skibe i Dansk Internationalt Skibsregister.

Sådanne kollektive aftaler, som indgås med danske faglige organisationer, vil kun omfatte personer, der har bopæl i Danmark, eller som i medfør af internationale forpligtelser er ligestillet med danske statsborgere. På samme måde vil en kollektiv overenskomst, der er indgået med en udenlandsk organisation, alene omfatte personer, der er statsborgere i det land, hvor organisationen er hjemmehørende, men danske arbejdsretlige regler vil også finde anvendelse på sådanne kollektive overenskomster.

Jeg er opmærksom på, at disse regler betyder en nydannelse inden for det danske arbejdsretlige system, men jeg anser det for en nødvendighed, hvis loven overhovedet skal fungere, at rederierne får adgang til at afslutte særlige overenskomster for ansatte i skibe i Dansk Internationalt Skibsregister.

Dette bringer mig til et tredje moment, som ikke direkte henhører under dette lovforslag, men som har nøje sammenhæng med dette.

Hvis et dansk skibsfartserhverv skal oprettholdes, er det nødvendigt at sikre, at rederiernes hyreudgifter kan nedsættes til et konkurrencedygtigt niveau. Dette må ses i sammenhæng med de lovforslag om ændring i skatte- og lovgivningen, som skatteministeren fremfører.

Jeg skal i øvrigt henvise til de til lovforslaget knyttede bemærkninger.

[Industriministeren]

*Forslag til lov om ændring af lov om skibes
besætning*

Forslaget genfremsættes uændret.

Det væsentligste indhold af de foreslåede ændringer er, at de vejledende bemanningsskalaer ophæves, og at der tillægges danske sønæringsbeviser rettigheder i overensstemmelse med den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønærning og om vagthold (STCW-konventionen). Dette indebærer, at visse skibsofficerer får tillagt yderligere rettigheder. Det gælder således personer med bevis som sætteskipper eller som styrmand af 3. grad, der får ret til at gøre tjeneste som henholdsvis fører og overstyrmand i skibe op til 1.600 tons (mod nu 800 tons). Som nævnt i mine bemærkninger til lovforslaget om uddannelse af maskinmestre vil en skibsmaskinist af 1. og 2. grad få ret til at gøre tjeneste i skibe med fremdrivningseffekt under 3.000 kW.

I konsekvens af det samtidig fremsatte lovforslag om Dansk Internationalt Skibsregister foreslås det endelig, at kravet om danske beviser for skibsofficerer og skibskokke bortfalder for personer ansat i skibe i dette register. I øvrigt gælder besætningsloven i fuld udstrækning for sådanne skibe.

Forslag til lov om ændring af sønæringsloven

Forslaget genfremsættes uændret.

Det foreliggende lovforslag indeholder de konsekvensændringer, der er nødvendige som følge af de samtidig fremsatte lovforslag om uddannelse af maskinmestre og om ændring af lov om skibes besætning.

Endvidere er det for skibe i Dansk Internationalt Skibsregister i lovforslaget fastsat, at der ved påmønstring af dæks-, maskin- og enhedsmandskab i nordeuropæiske havne skal gælde samme regler som ved påmønstring i havne uden for dette område.

Forslag til lov om ændring af sømandsloven

Forslaget genfremsættes med det af mig til Folketingets Erhvervsudvalg fremsendte ændringsforslag.

Efter de gældende regler afholder staten halvdelen af udgifterne ved hjemrejse for søfarende med bopæl her i landet, når de efter opsigelse fratræder tjenesten efter 6 måneders uafbrudt tjeneste på et dansk skib eller skibe tilhørende samme rederi.

Denne ordning foreslås ændret, således at staten i stedet for at deltage i hjemrejseudgifterne betaler halvdelen af udgifterne ved udrejse fra bopælen i Danmark til det sted i udlandet, hvor tjenesten i et dansk skib skal tiltrædes.

Da specielt officersbesætningen i danske skibe i henhold til gældende overenskomster har ret til at fratræde i udlandet efter en kortere periode end 6 måneder, i hvilke tilfælde statsrefusionsordningen ikke finder anvendelse, indebærer forslaget, at rederiernes udgifter formindskes og statens udgifter tilsvarende forøges.

Forslaget må ses som et led i bestræbelserne for at øge rederiernes konkurrenceevne og sikre danske søfarendes ansættelse i danske skibe.

Den anden del af forslaget går ud på, at der for søfarende, som antages til tjeneste i skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, allerede inden tjenestens påbegyndelse kan aftales – kollektivt eller individuelt – en kontraktperiode på op til 12 måneder. For søfarende, der gør tjeneste i andre danske skibe, gælder fortsat, at de efter 6 måneders uafbrudt tjeneste har ret til efter opsigelse at fratræde i en hvilken som helst havn.

Forslaget er en udløber af det samtidig fremsatte lovforslag om Dansk Internationalt Skibsregister, som har til formål at støtte dansk skibsfarts konkurrencemæssige stilling. Jeg vil dog gerne fremhæve, at de sociale beskyttelsesregler, som er indeholdt i sømandsloven, fuldt ud finder anvendelse på søfarende ansat i skibe, der er registreret i dette register.

Forslag til lov om uddannelse af maskinmestre

Forslaget genfremsættes uændret.

Det foreliggende lovforslag går ud på en forbedring og effektivisering af maskinmesteruddannelsen, der skal sikre, at uddannelsen opfylder de nødvendige forudsætninger såvel for stillinger i land som til søs.

Den nuværende uddannelsesstruktur, der opererer med en opdeling i 3 særskilte eksaminer: maskinist-, maskinmester- og udvidet maskinmestereksamen, foreslås ændret, således at der indføres en sammenhængende treårig uddannelse, der afsluttes med maskinmestereksamen. Uddannelsesforløbet kan derved udnyttes mere hensigtsmæssigt med henblik på en løbende tilpasning af uddannelsen til de øgede krav, der følger af den teknologiske udvikling.

[Industriministeren]

Der vil i mindre skibe være behov for maskinofficerer, som ikke nødvendigvis er i besiddelse af den højeste uddannelse. Med henblik herpå gives der efter forslaget den, der efter 1 års teoretisk uddannelse har bestået 1. årsprøve, adgang til at få udstedt et bevis herfor. På grundlag heraf kan der efter erhvervelse af den krævede sejltid udstedes sønæringsbevis som skibsmaskinist af 1. og 2. grad, der giver adgang til at gøre tjeneste som maskinofficer i skibe med en fremdrivningseffekt på under 3.000 kW.

I lovforslaget er der naturligvis indeholdt en overgangsbestemmelse, der giver studerende, som har påbegyndt uddannelsen inden lovens ikrafttrædelse, adgang til at fortsætte uddannelsen og aflægge eksamen efter de nugældende regler.

Forslag til lov om statstilskud til godkendte maskinmesterskoler og værkstedsskoler

Forslaget genfremsættes med de ændringer, der følger af det af mig til Folketingets Erhvervsudvalg fremsendte ændringsforslag.

Lovforslaget er en konsekvens af, at maskinmesteruddannelsen ved kgl. resolution af 15. december 1983 fra 1. januar 1984 blev overført fra Undervisningsministeriet til Industriministeriet.

Det er fundet hensigtsmæssigt at udskille reglerne om statstilskud til en særlig lov for at pointere, at godkendelse af en skole ikke nødvendigvis giver adgang til tilskud, men bestemmelserne i lovforslaget svarer i øvrigt stort set til de gældende regler.

Jeg kan i øvrigt nævne, at Statens Skibstilsyn som et led i sin almindelige regelgennemgang er i færd med at gennemgå de regler for skibsbygning og udstyr m.v., som ud over internationale konventioner m.v. gælder for danske skibe.

I det omfang disse regler efter Skibstilsynets skøn kan ophæves eller eventuelt gives vejledende status, vil forslag herom i overensstemmelse med sædvanlig praksis blive forelagt erhvervets parter til drøftelse i Skibstilsynsrådet.

De nævnte lovforslag kan forekomme indgribende og til en vis grad ikke i overensstemmelse med traditionel dansk tankegang. Jeg anser dem imidlertid for absolut nødvendige. Gribes der ikke ind nu, vil vi om få år være i den situation, at Danmark står uden en egentlig han-

delsflåde med de valutamæssige og beskæftigelsesmæssige konsekvenser, som dette indebærer.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale lovforslagene til hurtig og velvillig behandling i det høje Ting.

Justitsministeren (Ninn-Hansen):

Hermed tillader jeg mig for det høje Folketing at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af retsafgiftsloven. (Forhøjelse af tinglysningsafgiften).

(Lovforslag nr. L 9).

Lovforslaget er en uændret genfremsættelse af det forslag, som jeg fremsatte den 14. januar 1988.

Lovforslaget har til formål at forhøje tinglysningsafgiften fra 400 kr. til 500 kr. Herved får staten en merindtægt, der på årsbasis skønnes at blive på ca. 150 mio. kr.

Tinglysningsafgiften blev indført i 1983 og er ikke siden forhøjet. Der er derfor efter forslaget i alt væsentligt alene tale om en prisregulering af afgiften.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslagets bemærkninger, skal jeg hermed anbefale forslaget til det høje Tings velvillige behandling.

Indenrigsministeren (Thor Pedersen):

Jeg skal herved tillade mig for det høje Folketing at fremsætte:

Forslag til lov om indfødsrets meddelelse.

(Lovforslag nr. L 10).

Lovforslaget, der omfatter i alt 727 personer, er udarbejdet efter de samme retningslinjer, som blev fulgt ved gennemførelsen af de to øvrige indfødsretslove i folketingsåret 1987-88.

Med dette lovforslags vedtagelse vil der i dette folketingsår være naturaliseret i alt 2.075 personer.

I folketingsåret 1986-87 var antallet af naturaliserede personer 2.001.

Med disse ord anbefaler jeg lovforslaget til det høje Folketings velvillige og hurtige behandling.

Indenrigsministeren (Thor Pedersen):

Hermed skal jeg for Folketinget fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner og amtskommuner. (Overudligning, ændring af