

[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