

[Voigt]

**Begrundelse.**

Det kan naturligvis ikke være rigtigt, at virksomheder i nybyggerstaten Christiania ikke er omfattet af de skatte-, afgifts- og momslove, der gælder for virksomheder i det rigtige, lovlydige samfund.

*Besvarelse (11/9 79):*

**Ministeren for skatter og afgifter (Anders Andersen):**

De oplysninger om antallet af virksomheder, som en repræsentant for Christianias informationsgruppe ifølge Jyllands-Posten af 3. september har givet, stemmer ikke med de oplysninger, der foreligger fra toldvæsenet. Tallene fra artiklen vil imidlertid indgå i toldvæsenets kontrolmateriale vedrørende Christianias momsregistrerede virksomheder.

Til *handelsministeren (3/9 79)* af:

**Inge Krogh (KrF):**

»Vil ministeren kommentere artiklen i Ingeniøren nr. 35 fra den 31. august 1979 om muligheden for at udnytte Storebæltfærgerens spildvarme i Nyborg og Korsør?«  
(Spm. nr. 1445).

**Begrundelse.**

Det projekt, der omtales i spørgsmålet, lyder umiddelbart tiltrækkende, og hvis det er gennemførligt, vil det formentlig kunne hjælpe de 2 byers varmforsyning.

*Besvarelse (11/9 79):*

**Handelsministeren (Arne Christiansen):**

Det fremgår ikke af den omhandlede artikel, om forfatteren har forelagt forslaget eller de beregninger, det bygger på, for de kommuner, der berøres af det – Korsør og Nyborg – eller for DSB. Umiddelbart må det antages, at forslaget ville begrænse fleksibiliteten i sejlplanen såvel som mulighederne for i de kommende år at forøge skibsmaskinernes effektivitet. Også færgernes nyttelast måtte forventes påvirket i negativ retning. Både Nyborg og Korsør modtager i dag som tilskud til byernes varmforsyning overskudsvarme fra affaldsforbrændingsanlæg, og herudover leverer Kommunekemi overskudsvarme til Nyborg.

Jeg har på den givne foranledning bedt energistyrelsen om nærmere at undersøge det pågældende forslag.

Til *handelsministeren (3/9 79)* af:

**Jens Møller (KrF):**

»Vil ministeren undersøge mulighederne for ved lovgivning eller på anden måde at fastsætte regler, hvorefter skibe, der går i fast rutefart mellem dansk og udenlandsk havn (færger, spritruer og lignende), skal være indregistreret i Danmark eller i det andet land, der anløbes, eller eventuelt i et tredje land, hvis bestemmelser vedrørende sikkerhed og bemanning ikke er væsentligt ringere end de i Danmark gældende?«

(Spm. nr. 1446).

**Begrundelse.**

Foranlediget af vanskelighederne omkring besejlingen af Rømø-Sild-ruten må det erkendes, at uanset hvor meget man måtte beklage nogle af de metoder, man fra de blokerendes side har anvendt, så er det ganske urimeligt, at skibe, der fast anløber dansk havn og derfor i stor udstrækning benyttes af danske passagerer, kan sejle under bekvemmelighedsflag. Da dette ikke alene medfører en dårligere bemanning og dermed større risiko for passagererne, men også medfører en konkurrenceforvriddning over for rederier, der sejler med skibe under dansk flag, vil en bestemmelse som ovenfor omtalt efter min opfattelse være både rimelig og retfærdig.

*Besvarelse (11/9 79):*

**Handelsministeren (Arne Christiansen):**

På det skibsfartspolitiske område har Danmark altid støttet en liberal holdning og været modstander af enhver form for flagdiskriminering. En fravigelse af disse principper, der også danner grundlaget for OECDs liberaliseringskode, ville i sidste instans være til stor skade for dansk skibsfart, hvoraf 85 pct. er beskæftiget i sejlads mellem fremmede lande. Også passagerskibe under dansk flag går i fart mellem fremmede havne. Som eksempel kan nævnes DFDS' passagerskibe, der besejler ruter i Middelhavet.

Specielt med henblik på skibe under såkaldt bekvemmelighedsflag bør det erindres, at Danmark i lighed med de fleste søfartsna-