

[Rahbæk Møller]

**Begrundelse**

Det er i de seneste dage kommet frem, at et stigende antal danske skibe registreres under bekvemmelighedsflag for at omgå danske beskatnings- og bemandingsregler.

På den baggrund forekommer det naturligt endnu en gang at overveje den danske holdning under UNCTAD-forhandlingerne, hvor Danmark hidtil har støttet rederiorganisationernes ønske om i videst muligt omfang at bevare muligheden for at kunne lade skibe registrere i åbne registre. I stedet burde Danmark i lighed med Australien og u-landene arbejde for strengere krav til disse registre.

*Svar (30/7 86):*

**Industriministeren (Nils Wilhjelm):**

Forhandlingerne om internationalt at fastsætte betingelser for registrering af skibe blev afsluttet i februar 1986. Resultatet af forhandlingerne blev en konvention, som træder i kraft 12 måneder efter, at 40 stater, der tegner sig for mindst 25 pct. af verdenstonnagen, har ratificeret konventionen. På nuværende tidspunkt har ingen lande ratificeret konventionen. Der var ved forhandlingernes afslutning enighed om konventionsteksten, der blev vedtaget uden afstemning. Både Australien og Danmark samt udviklingslandene tilsluttede sig således konventionsteksten ved forhandlingernes afslutning.

**Spm. nr. S 1514**

Til *industriministeren (23/7 86)* af:

**Rahbæk Møller (SF):**

»Hvor høje er de danske registreringsafgifter for skibe sammenlignet med afgiften i de lande, som vi sædvanligvis sammenligner os med?«

**Begrundelse**

Det er i de seneste dage blevet oplyst, at et stigende antal danske skibe bliver registreret under bekvemmelighedsflag, og at de danske skatte- og bemandingsregler bruges som begrundelse. Det er også blevet oplyst, at industriministeren overvejer at foreslå registreringsafgifterne nedsat.

Det kan uden videre afvises, at bemandingsreglerne i Danmark skulle være for stramme. Tværtimod synes de at være blevet

for lempelige, hvilket den utilstrækkelige bemanding på færgerne »Peder Paars« og »Niels Klim« illustrerer.

Derimod kender spørgeren ikke forholdet mellem afgifternes højde i Danmark og i konkurrerende lande. Derfor er spørgsmålet stillet.

*Svar (31/7 86):*

**Industriministeren (Nils Wilhjelm):**

Der betales ikke i Danmark afgifter for registrering af skibe. Derimod skal de enkelte dokumenter, bilbreve og pantebreve, der udstedes i forbindelse med et skibs bygning, stemples i henhold til stempelovens regler.

Endvidere betales til statens skibstilsyn en afgift på 1 kr. pr. registerton brutto for måling og udstedelse af internationalt målebrev. Hvis skibets reder ønsker udstedt Suez- og/eller Panamakanalcertifikat, betales for hvert af disse en afgift på 20 øre pr. registerton brutto.

Der kan ikke laves en meningsfuld sammenligning med forholdene i andre lande, idet afgiftssystemerne er stærkt varierende fra land til land. Eksempelvis betales i Norge – i modsætning til Danmark – en årlig afgift beregnet på grundlag af tonnagen, og i England betales afgifter for udstedelse af hvert enkelt sikkerhedscertifikat, medens der i Danmark ingen afgift betales for syn af skibe og udstedelse af certifikater. Det er derfor ikke fundet formålstjenligt at indhente og ajourføre oplysninger om afgifterne i de lande, som vi sædvanligvis sammenligner os med.

Uanset at afgiftsniveauet i Danmark meget vel kan være højere end i visse sammenlignelige lande, er det min opfattelse, at en række andre faktorer end afgifterne er de udslagsgivende ved beslutningen om at føre skib under bekvemmelighedsflag.

**Spm. nr. S 1515**

Til *ministeren for kulturelle anliggender (24/7 86)* af:

**Ingerlise Koefoed (SF):**

»Hvorledes vil ministeren forhindre, at EF blander sig i, hvor mange danskproducerede programmer Danmarks Radio og TV 2 må sende?«