

**[Skatteministeren]**

ene dag til den anden. Hvis man lavede dobbeltbeskatningsaftalen mellem Norge og Danmark om, så det ikke længere var den norske stat, der havde beskatningsretten her, så ville det også have nogle konsekvenser for, hvornår Danmark har beskatningsretten med hensyn til danske skibe under dansk flag.

Jeg vil da meget gerne – også med rådgivning fra hr. Tommy Dinesen – se på det her problem, men jeg vil ikke love, at det så bare er noget, vi løser, for det tror jeg desværre ville være at stille noget i udsigt, som jeg ikke ville kunne levere.

**Tommy Dinesen (SF):**

Jamen det siger jeg så tak for, og så må vi prøve at se, om vi kan komme videre. Men der er en vis forskel på registrene. Ministeren brugte Dansk Internationalt Skibsregister som eksempel, og der er også danske rederier, der bruger det, men der er strengere regler inden for Dansk Internationalt Skibsregister, og dem lever man selvfølgelig op til, som man skal, hvorimod man i NIS, altså Norsk Internationalt Skibsregister, i mange tilfælde bliver regnet som Bahamasskibe under bekvemmelighedsflag osv. Der er altså en vis forskel.

**Skatteministeren (Stavad):**

I den udstrækning hr. Tommy Dinesen har oplysninger, som kan være nyttige for de videre overvejelser, modtager jeg dem med glæde.

Hermed sluttede spørgsmålet.

**Spm. nr. S 719****8) Til trafikministeren af:****Tommy Dinesen (SF):**

»Vil ministeren af- eller bekræfte de postuler, Europaliniens direktør, Thorkild Damsgaard, har fremsat til de lokale aviser på Lolland-Falster (Lolland-Falsters Folketidende og Ny Dag den 17. februar 1994) om, at DSB »stjæler lastbilkunder ved at sejle til dumpingpriser, der ikke engang kan betale havneafgifterne«, samt at »DSB kan sejle løs hele året. Til nytår får de fyldt kassen op med skattekroner og starter fra nul i det nye år.«?

**Trafikministeren (Trøjborg):**

DSB har bekræftet, at der er konkurrence

om kunderne de to rederier imellem. Dette medfører, at de to rederier jævnlig tager kunder fra hinanden til lavere priser, end konkurrenten vil acceptere. Det er ganske simpelt spillets regler i fri konkurrence.

DSB afviser imidlertid, at DSB har kunder, der betaler mindre end havneafgiften i Gedser. Havneafgiften i Gedser udgør ca. 130 kr. pr. lastbil.

Helt principielt gælder, at DSB Rederi fungerer og skal fungere efter forretningsmæssige principper i konkurrence med Europalinien.

Jeg kan i den forbindelse oplyse, at DSB forventer, når det samlede regnskab er opgjort, at få et beskedent overskud på Gedser-War nemünde-overfarten i 1993.

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg takker for svaret.

Hermed sluttede spørgsmålet.

**Spm. nr. S 721****9) Til trafikministeren af:****Ole Donner (FP):**

»Vil ministeren venligst oplyse, hvilken dato DSB's advokat har udarbejdet det juridiske responsum, der belyser fordele og ulemper i forbindelse med en eventuel tinglysning af optionerne på »Ask« og »Urd«?»

**Skriftlig begrundelse**

Spørgeren beklager, at det er nødvendigt at stille en lang række spørgsmål i Folketingets spørgetid, fordi ministeren tilsyneladende ikke ønsker at svare på relevante spørgsmål.

**Trafikministeren (Trøjborg):**

Jeg vil gerne svare hr. Ole Donner direkte, at et notat fra DSB's advokat omhandlende registrering er dateret den 4. januar 1994 og blev revideret den 7. januar 1994.

**Ole Donner (FP):**

Jeg skal selvfølgelig først beklage, at det er nødvendigt at bruge spørgetiden for at få oplyst en dato, men jeg er meget glad for, at jeg nu har fået datoen, og jeg kan så forstå, at det svar, jeg fik af den forhenværende trafikminister den 15. december, var noget, DSB selv i