

[Pia Kjærsgaard]

finansiere efter de regler, der blev oprettet som delvis kompensation for regeringens fejlagtige politik over for skibsfinansieringer i Danmark?»

#### Begrundelse

Mercandia Rederierne er en af de sikre leverandører af skibsordrer til Frederikshavn Skibsværft. Hidtil har disse ordrer resulteret i arbejde til en lang række værftsarbejdere og underleverandører. Denne stabile ordretilgang blev rystet, da regeringens misundelsespolitik, der var arvet fra Socialdemokratiet, blev gennemført i slutningen af 1984.

Trods de nye, forringede finansieringsmuligheder har Mercandia fortsat med ordreaflivning. Da der nu er ændret på grundlaget for ny skibsfinansiering, burde det være en selvfølge, at Mercandia også var omfattet af disse regler, hvilket kunne ske ved, at der var givet tilladelse til en omfinansiering af to skibe, således at ordren var blevet i Danmark.

*Svar (17/10 86):*

#### Industriministeren (Nils Wilhjelm):

De to nævnte skibe er blevet kontraheret i december 1984 og nyder som følge heraf godt af de på dette tidspunkt gældende gunstige afskrivningsregler. Formålet med skibsværftsaftalen af 19. august 1986 er at skaffe danske værfter nye ordrer til bygning af skibe.

Det er ikke Industriministeriet bekendt, at Mercandia har afgivet ordrer til udenlandske værfter. Mercandia kan som alle andre rederier benytte de af skibsværftsaftalen af 19. august 1986 omfattede ordninger i forbindelse med nye kontraheringer og har for nylig afgivet ordre på to skibe på dette grundlag. Bortset fra disse foreligger der ikke oplysninger om, at Mercandia siden 1984 har afgivet ordrer til Frederikshavn Værft.

#### Spm. nr. S 21

Til *ministeren for offentlige arbejder* (7/10 86) af:

**Dohrmann (FP):**

»Vil ministeren foranledige, at ruteflyselskaberne, herunder SAS, bliver ligestillet med charterselskaberne ved, at ruteselskaber-

ne også kommer til at betale charterafgift for de sæder, der sælges til charterpassagerer på ordinære afgang?»

#### Begrundelse

Det forekommer urimeligt, at koncessionerede selskaber ikke skal opkræve den afgift pr. passager, som charterselskaberne skal, når det er samme kategori passagerer, man flyver med.

Fritagelse for afgift fra ruteflyselskaberne er konkurreceforvridende over for charterselskaberne, hvilket formentlig ikke kan være en liberal regerings politik.

*Svar (14/10 86):*

**Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):**

Det fremgår af begrundelsen for spørgsmålet, at det »forekommer urimeligt, at koncessionerede selskaber ikke skal opkræve den afgift pr. passager, som charterselskaberne skal, når det er samme kategori passagerer, man flyver med«.

Den af spørgeren ønskede ligestilling eksisterer allerede, idet de koncessionerede ruteselskaber i dag opkræver charterafgift for de kategorier af ruteflyvning, der indholdsmæssigt sidestilles med charterflyvning.

Der opkræves afgift for passagerer med rutefly, der påbegynder udlandsrejsen i dansk lufthavn, når de deltager i arrangementerne Group Inclusive Tours (GIT-rejser) eller Individual Inclusive Tours (IT-rejser) samt ved rejser på Group Affinity Fares (GAF-priser).

Afgiften er efter Folketingets vedtagelse den 21. marts 1986 fastsat til 300 kr. for Europarejser og 400 kr. for oversøiske rejser.

Det kan i øvrigt oplyses, at spørgsmålet om, hvilke kategorier af flyvninger med rutefly der kan sidestilles med charterflyvning, afgøres af Nævnet vedrørende Merværdiafgift efter samråd med Ministeriet for Offentlige Arbejder.

#### Spm. nr. S 23

Til *ministeren for skatter og afgifter* (7/10 86) af:

**Thoft (SF):**