

[Kai Moltke.]

fik i den anledning. Spørgsmålet om huslejeudligning osv. var i alle tilfælde ikke nået frem til overfladen, da jeg i midten af september måned og før folketingets sammentræden forlod landet og dermed udvalgets arbejde.

Jeg påstår ikke, at hr. Axel Ivan Pedersen lider af en dårlig hukommelse, men vi kan jo alle sammen somme tider snyde os selv med nogle små periodiske forskydninger. Dermed vil jeg tro at den sag skulle være afsluttet.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslaget*

vedtoges med 119 stemmer mod 21.

**Første næstformand (From):** Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den sidste sag på dagsordenen var:

*Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om ændringer i lukkeloven [af Antonsen og Inger-Lise Bech Hansen].*

Valgt blev: *Albertsen, Lis Groes, Andreas Hansen, Viola Nørlov, Axel Ivan Pedersen, Sogaard, Tastesen, Jens Peter Jensen, Jens Frandsen, Holmberg, Niels Jørgen Nielsen, Weikop, Ellen Strange Petersen, Stetter, Gunhild Due, Kjær Rasmussen og Rigmor Christensen.*

**Første næstformand (From):** Der er ikke mere på dagsordenen.

I skrivelse af dags dato meddeler handelsministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om skoleskibsafgift og forslag til lov om ophævelse af plakat om kystfart.*

I skrivelse af dags dato meddeler landbrugsministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om udlån til yngre landmænd.*

*Skriftlig fremsættelse af lovforslag.*

**Handelsministeren (Tyge Dahlgaard):** Herved tillader jeg mig for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om skoleskibsafgift.*

Denne afgift, der blev indført ved lov nr. 351 af 19. december 1958 og senere er opretholdt ved lov nr. 394 af 19. december 1962, har til formål at skaffe delvis dækning for udgifterne ved driften af statens skoleskib „Danmark“ gennem et bidrag fra danske redere

Også før indførelsen af skoleskibsafgiften blev der fra rederside ydet bidrag til dette formål, idet man, siden skoleskibet blev sat i drift i 1933, anvendte den i medfør af lov nr. 132 af 1. juni 1929 om afgift af skibe til navigatørers praktiske uddannelse opkrævede afgift på 16 øre pr. registerton netto til dækning af en del af udgifterne ved skoleskibets drift og vedligeholdelse. Denne afgift indbragte i årene før krigen et beløb, der rundt regnet kunne dække halvdelen af skoleskibets udgifter, mens afgiften, der ikke var genstand for nogen regulering, i årene efter krigen på grund af den stedfundne almindelige udgiftsstigning kun kunne dække en stadig faldende andel i de med skoleskibets virksomhed forbundne udgifter.

Som nævnt i bemærkningerne til lovforslaget betød gennemførelsen af de i 1958 vedtagne ændringer i lovgivningen om navigatørers uddannelse og om erhvervelse af sønæringsbeviser, at kravet om obligatorisk sejlskibsfart for erhvervelse af sønæringsbevis som styrmand bortfaldt. Spørgsmålet om det betimelige i at opretholde skoleskibet „Danmark“ blev ved denne lejlighed taget op til nærmere overvejelser, og der blev under disse både fra redernes og navigatørernes side givet udtryk for, at man trods sejlskibsfartens bortfald som et obligatorisk led i navigatøruddannelsen måtte lægge stor vægt på, at skoleskibets virksomhed som uddannelsessted for unge søfarende blev opretholdt. Danmarks Rederiforening gav i forbindelse med forhandlingerne på rederinæringens vegne tilsagn om, at man ville være villig til at yde et væsentlig højere bidrag til den fortsatte skoleskibsdrift.

Ved den fornævnte lov af 19. december 1958 gennemførtes derefter foreløbig for en

[Handelsministeren.]

4-årig periode en ordning, hvorefter der årlig af skibe på over 300 brutto registertons skulle svares en årlig afgift på 50 øre pr. registerton netto, hvilken afgift i den pågældende periode har dækket ca. halvdelen af udgifterne til drift og vedligeholdelse af skoleskibet.

Ved lov af 19. december 1962 blev skoleskibsafgiften fra 1. april 1963 at regne nedsat til 35 øre årlig pr. registerton netto, efter at Rederiforeningen under de foregående forhandlinger bl. a. havde henvist til de for søfarten herskende vanskelige økonomiske forhold samt til, at staten i stigende omfang overtager udgifter til undervisning.

Den således nedsatte skoleskibsafgift har i årene 1963-66 gennemsnitligt indbragt ca. 450.000 kr. årlig svarende til ca.  $\frac{1}{3}$  af skoleskibsudgifterne i den nævnte periode. For en ordens skyld skal jeg erindre om, at loven af 1962, der udløb med udgangen af 1966, i indeværende folketingssamling er blevet forlænget med et halvt år indtil udgangen af juni måned 1967.

Det vil således være nødvendigt nu at tage stilling til, på hvilket økonomisk grundlag skoleskibet skal fortsætte sin virksomhed.

Handelsministeriet har i denne anledning forhandlet med Danmarks Rederiforening, der — som det vil fremgå af bemærkningerne til lovforslaget — på ny har givet udtryk for, at skoleskibet kan fortsætte virksomheden, og at man derfor, uanset at man principielt stadig må fastholde de i 1962 fremførte indvendinger, vil være villig til at acceptere en forhøjelse af afgiften fra 35 øre til 60 øre pr. registerton netto.

Da der med en sådan forhøjelse af afgiften vil kunne opkræves et beløb på ca. 780.000 kr. pr. år, hvorved afgiften som forudsat ved den i 1958 gennemførte ordning på ny vil kunne dække ca. halvdelen af de samlede drifts- og vedligeholdelsesud-

gifter, der for tiden udgør ca. 1,5 mill. kr. årlig, og da jeg i øvrigt deler den opfattelse, at skoleskibet bør fortsætte sin virksomhed under hensyn til dets betydning i uddannelsesmæssig henseende, har jeg i lovforslaget foreslået, at skoleskibsafgiften med henblik på skibets fortsatte drift i perioden fra 1. juli 1967 indtil udgangen af 1971 fastsættes til 60 øre pr. registerton netto.

Jeg vil gerne tilføje, at skoleskibet efter de foreliggende oplysninger er i god stand, og at det fra sagkyndig side skønnes, at skibet vil kunne benyttes til sit formål i den nævnte periode, uden at der skulle blive tale om ekstraordinære vedligeholdelsesudgifter.

Endelig skal jeg bemærke, at tilgangen af elever til skoleskibet stadig har været udmærket, således at alle elevpladser har kunnet udnyttes på de indtil nu stedfundne togter.

Med disse bemærkninger tillader jeg mig at anbefale lovforslaget til hurtig og villig behandling i det høje ting.

Endvidere tillader jeg mig for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om ophævelse af plakat om kystfart.*

Plakaten af 1. september 1819 tog sigte på at beskytte den danske småskibsflåde mod konkurrence udefra i de vanskelige år, der indtrådte efter Norges adskillelse fra Danmark. Den udvikling henimod større skibstyper, som har fundet sted i de forløbne næsten 150 år, har fjernet grundlaget for bestemmelsen, og den beskyttelse af den danske småskibsflåde, som endnu måtte være påkrævet, må anses for fuldt ud tilgodeset ved den med hjemmel i valutaloggivningen optagne bestemmelse i § 10 i bekendtgørelse om valutaforanstaltninger af 20. juni 1961. I henhold hertil kræves der — bortset fra visse småladninger — tilladelse fra handelsministeriets licenskontor til befragtning af udenlandske skibe på indtil 500 registertons brutto til godstransporter i indenrigs fart og betaling herfor. Denne bestemmelse er således både mere omfat-