

[Indenrigsministeren]

blive nedsat to arbejdsgrupper. Den ene arbejdsgruppe får til opgave at undersøge muligheder for at give adgang til de videregående uddannelser. Den anden arbejdsgruppe skal beskæftige sig med etablering af de øvrige forbedrede uddannelsesstilbud.

Lovforslaget indeholder også forslag om en række forbedringer i indkvarteringsforholdene for personer med midlertidig opholdstilladelse.

Lovforslaget indeholder således en bestemmelse om, at Direktoratet for Udlændinge kan tillade, at personer med midlertidig opholdstilladelse indkvarteres hos private familier eller i mindre grupper i boliger uden for indkvarteringscentrene.

For at privat indkvartering kan etableres i større omfang og blive et reelt alternativ til indkvartering på centrene, samtidig med at det sikres, at værtsfamiliens ønske om at huse personer fra det tidligere Jugoslavien primært er humanitært begrundet, vil lovændringen blive fulgt op af en ordning, hvorefter der skal ske en godkendelse af de private værtsfamilier. De ydelser, der i dag gives til flygtninge, der bor i centre, får de med forslaget mulighed for at få udbetalt også ved privat indkvartering.

Lovforslaget åbner endvidere mulighed for støtte til frivillig tilbagevenden. Det foreslås således i lovforslaget, at personer fra det tidligere Jugoslavien, som ønsker at vende tilbage til hjemlandet, kan få dækket udgifter til rejseomkostninger samt få et beløb på 2.000 kr. pr. voksen og 1.000 kr. pr. barn til udgifter i forbindelse med den umiddelbare ankomst til hjemlandet.

Da det må anses som vigtigt, at personer, der efter frivillig tilbagevenden til det tidligere Jugoslavien konstaterer, at forholdene i området ikke er af en karakter som forventet, bevarer deres opholdstilladelse her i landet for en periode, foreslås det endvidere, at der indføres en fortrydelsesret. Det betyder, at opholdstilladelsen først bortfalder, når den pågældende har opholdt sig uden for landet i mere end 3 på hinanden følgende måneder.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget og de ledsagende bemærkninger, skal jeg hermed anbefale forslaget til det høje Tings hurtige og velvillige behandling.

Skriftlig redegørelse:

Redegørelse af 10/5 94 om sikkerhed til søs m.v.

(Redegørelse nr. R 20).

Industri- og samordningsministeren (Mimi Jakobsen):

Som opfølgning på en folketingsforhandling om sikkerhed til søs vedtog man den 9. februar 1993 følgende motiverede dagsorden, der var stillet af Tommy Dinesen (SF), Poul Andersen (S), Kai Dige Bach (KF), Svend Heiselberg (V), Annette Just (FP), Sonja Albrink (CD), Lone Dybkjær (RV) og Merethe Due Jensen (KRF):

»Idet regeringen opfordres til

- at arbejde for, at alle skibe uanset flag ensartet og effektivt opfylder internationale regler om sikkerheden til søs og beskyttelse af havmiljøet,
- inden for Den Europæiske Havnstatsaftale at arbejde for en effektivisering og styrkelse af kontrollen med fremmede skibe, herunder den operative kontrol med besætningernes kvalifikationer,
- internationalt at arbejde for gennemførelse af tiltag, der forbedrer sejladssikkerheden i de danske gennemsejlingsfarvande,
- at arbejde for fremme af anvendelsen af miljøvenlige skibe,
- at arbejde for internationale mindstekrav for anerkendelse af klassifikationselskaber,
- i samarbejde med erhvervets parter at arbejde for, at søfartsuddannelserne til stadighed i henseende til indhold og kapacitet tilgodeser erhvervets behov, beskæftigelsen af danske søfarende og indtjeningsmulighederne for dansk skibsfart,

pålægges regeringen inden den 1. juni 1994 at fremlægge en redegørelse for de indtil nu opnåede forbedringer i de nugældende regler og disses gennemførelse.«

1. Internationale regler

Skibsfart er Danmarks tredjestørste valuta-skabende erhverv med en nettoindtjening på ca. 5 mia. kr. årligt. Grundlaget for denne betydelige indtjening er en meget effektiv og efter vort lands størrelse stor handelsflåde. Den helt overvejende indtjening sker ved transporter mellem fremmede havne.

[Industri- og samordningsministeren]

Som følge af skibsfartens internationale karakter er en international regelfastsættelse en grundlæggende nødvendighed. Målet er, at alle skibe og ikke kun skibe under dansk flag skal have en tilfredsstillende sikkerhedsstandard. Det har betydning for de ombordværende, for søsikkerheden og for vores fælles havmiljø.

Ud over det sikkerhedsmæssige og miljømæssige aspekt, der ligger i en international regulering, opnås tillige den fordel, at andre landes skibe ikke gennem lavere standarder udkonkurrerer vore skibe. Også af konkurrencemæssige grunde er danske skibe, hvor vi kræver høje standarder, derfor afhængig af internationale regler.

Det væsentligste forum for den internationale regelfastsættelse på søfartsområdet er FN's internationale søfartsorganisation, IMO. Fra dansk side arbejder vi her generelt på, at de internationale standarder bliver så gode som muligt. Der er opnået en række positive resultater til forbedring af sikkerheden og til forebyggelse af den maritime forurening. Nye regler forventes vedtaget på en række områder.

De vigtigste ændringer i IMO bliver en revision af konventionen om sikring af menneskeliv til søs, den såkaldte SOLAS-konvention. Ændringerne skal navnlig skabe det folkeretlige grundlag for, at der kan indføres obligatoriske meldesystemer. De skal vedrøre skibe, der sejler med farligt eller forurenende gods gennem nærmere bestemte områder. Endvidere vil man indføre mulighed for krav om anvendelse af særlige ruter, hvor dette er nødvendigt for at forbedre sejladsikkerheden eller beskytte havmiljøet.

Ved ændringer af konventionen om forebyggelse af forurening fra skibe, den såkaldte MARPOL-konvention, er der vedtaget skærpede konstruktionskrav til nye tankskibe. Det er her, man finder kravene om dobbelt skrog eller dobbelt bund til tankskibe. De nye bestemmelser trådte i kraft i juli 1993.

Med baggrund i en færgeulykke i Den Engelske Kanal har man i IMO også vedtaget øgede lækstabilitetskrav til passagerskibe, hvor biler kan køre direkte om bord og fra borde, de såkaldte roro-passagerskibe. De bliver for eksisterende skibe gennemført over en længere periode fra oktober 1994.

Regeringen finder det væsentligt, at IMO ud over indsatsen for at forbedre de mere tekniske standarder ser på mulighederne af at formindske antallet af uheld, som skyldes den menneskelige adfærd. Det drejer sig om over halvdel. Et væsentligt element til forbedring af søsikkerheden vil være, at man internationalt, i lighed med hvad der allerede gælder i Danmark, gør rederiet direkte medansvarligt for den sikre drift af dets skibe. I samarbejde med de andre nordiske lande arbejder man derfor fra dansk side aktivt for, at der i IMO vedtages obligatoriske regler om sikker skibsdrift. Regeringen vil lægge vægt på, at en sådan vedtagelse følges op, så det sikres, at reglerne på dette område gennemføres ensartet overalt.

Danmark har taget initiativ til en IMO-resolution om piratvirksomhed og væbnede overfald på skibe. Formålet hermed er at sætte ind over for de stadig hyppigere væbnede overfald på skibe. Sådanne angreb har også ramt danske skibe.

Danmark har i IMO arbejdet aktivt for nye regler for hurtiggående passagerskibe, idet der er grund til at antage, at anvendelsen af denne type passagerskibe vil blive endnu mere udbredt i danske farvande i de nærmest kommende år.

2. EU

Danmark har ikke kun gjort en aktiv indsats i IMO. Det samme gælder i EU. Under det danske formandskab i EU fik vi en særlig platform for at sætte fokus på den maritime sikkerhed og forebyggelsen af forurening fra skibe. Denne mulighed har regeringen udnyttet fuldt ud. Der blev under formandskabet afholdt flere ministerrådsmøder, hvor søfartsministrene og miljøministrene har behandlet spørgsmålet om maritim sikkerhed og forebyggelse af forurening til søs. Man udstak her retningslinjerne for det fremtidige arbejde. Fra dansk side blev der sat et væsentligt præg på, hvorledes EU og fællesskabslandene i det fremtidige arbejde kan forbedre indsatsen både i og uden for Fællesskabet.

Kommissionen blev pålagt at fremlægge en række forslag. Det drejer sig blandt andet om mindstekrav til uddannelse af søfarende, kriterier for havnestatskontrol, krav til klassifikationsselskaber, meldepligt for skibe i transit, som sejler med farligt eller forurenende gods, samt om fremme af miljøvenlige tankskibe.

[Industri- og samordningsministeren]

Selv om IMO fortsat er – og bør være – det vigtigste forum for den internationale regel-fastsættelse, har der i Ministerrådet været en stadig stigende forståelse for, at der også kan være behov for initiativer på fællesskabsplan for at forebygge ulykker til søs. Det gælder både skibe fra medlemslandene og de skibe fra tredjelande, som kommer i vore farvande. Der er samtidig enighed om en mere aktiv EU-ind-sats i IMO for at forbedre den globale sikkerhed.

I efteråret 1993 blev der i EU vedtaget et direktiv om mindstekrav til skibe, som er på vej til eller fra Unionens havne med farligt eller forurenende gods. Hovedsigtet i dette direktiv er af miljømæssig karakter. Direktivet skal sikre, at der i land hos en kompetent myndighed inden for EU findes oplysninger om det farlige eller forurenende gods, der er om bord på skibe på vej til eller fra en EU-havn. Endvidere skal de myndigheder, der er ansvarlige for havmiljøbeskyttelsen, nemt kunne få adgang til disse oplysninger.

Der er i Ministerrådet i slutningen af 1993 opnået en foreløbig bred politisk enighed om et direktivforslag om mindstekrav til uddannelse af søfarende. Som et led i dette forslag vil der bl.a. blive stillet sprogkrav til besætningen på passagerskibe under EU-flag og under tredjelandes flag, når disse skibe går i rutefart på EU-havne. Der stilles også sprogkrav til besætningerne på EU-skibe, som transporterer farligt gods. Desuden vil man stille krav til kvaliteten af den uddannelse, som tredjelandes søfarende har, hvis de gør tjeneste på et EU-skib. Forslaget forventes vedtaget i 1994.

Rådet behandler også et direktivforslag om en harmonisering af de krav, der skal stilles til klassifikationsselskaberne. Formålet er at sikre, at de selskaber, der godkender skibe efter bemyndigelse af en søfartsmyndighed i EU, har den nødvendige høje standard, så de kan løse disse opgaver tilfredsstillende. Det er et forslag, der meget langt er inspireret af den godkendelsesordning, som praktiseres i Danmark. Rådet har endnu ikke taget endelig stilling til forslaget, men de fleste medlemslande, heriblandt Danmark, stiller sig positivt hertil. Forslaget forventes endeligt vedtaget i 1994.

Kommissionen har i begyndelsen af 1994 fremlagt et direktivforslag om en udvidet meldepligt for skibe med farligt eller forurenende

gods om bord. Forslaget omfatter skibe i transit og supplerer det direktiv om transport af farligt gods, der blev vedtaget i efteråret 1993. Rådet har påbegyndt drøftelserne af direktivet.

Også på et fælles rådsmøde for søtransport- og miljøministre i marts i år blev der vedtaget konklusioner om transport af farligt gods. Her opfordres medlemslandene til at arbejde for en række initiativer i IMO. Det gælder således de ovenfor nævnte ændringer i SOLAS-konventionen om muligheden for at etablere tvangs-ruter og obligatorisk meldepligt for skibe i transit. Endvidere gælder det for forslag om, hvorledes man bedst sikrer farligt eller forurenende gods om bord på skibe, herunder særlige uddannelseskrav for officerer. Medlemslandene blev også opfordret til at støtte vedtagelsen af en konvention om ansvar i forbindelse med transport af farligt eller giftigt affald, den såkaldte HNS-konvention.

Der kan yderligere i år som opfølgning af vedtagelserne under det danske formandskab forventes fremlagt forslag fra Kommissionen om standardisering af krav til skibsdstyr og sikkerhedsmæssige minimumskrav til de passagerskibe, som ikke i forvejen er dækket af internationale konventioner.

3. Havnestatskontrol

Det er ikke nok at vedtage skrappe internationale regler, hvis ikke flagstaterne lever op til deres ansvar og sikrer overholdelsen af disse regler på skibe, som fører deres flag. IMO har derfor i en vejledning understreget flagstaternes ansvar for skibenes sødygtighed m.v.

Der er også andre måder, hvorpå man kan sikre overholdelsen af de internationale standarder. Dette sker gennem den såkaldte havnestatskontrol, hvor et land ved stikprøvekontrol har mulighed for at undersøge, om de fremmede skibe, som anløber dets havne, lever op til de internationale krav om sikkerhed til søs og beskyttelse af havmiljøet. Her spiller de vesteuropæiske lande, herunder EU-landene, en væsentlig rolle gennem samarbejdsaftalen om havnestatskontrol.

Det lykkedes under det danske formandskab at skabe forståelse for, at EU-landene og Fællesskabet inden for rammerne af havnestatsaftalen skulle skærpe indsatsen over for substandardskibe og ukvalificerede besætninger.

[Industri- og samordningsministeren]

På dansk initiativ afholder industri- og samordningsministeren i september 1994 en ministerkonference om havnestatskontrol i København. En bred kreds af søfartsministre i og uden for EU vil deltage.

Vi vil på konferencen arbejde for en yderligere styrkelse og effektivisering af havnestatskontrollen. Navnlig vil der blive fokuseret på den menneskelige faktor, herunder de søfarendes kvalifikationer. Der vil også blive lagt op til en harmonisering af de kriterier, der skal anvendes ved tilbageholdelse af fremmede skibe. Således sikrer man, at alle deltagerlande tager lige strengt på skibe, som ikke lever op til de internationale konventionskrav.

Også på EU-plan vil det i løbet af 1994 blive drøftet, hvorledes man i Fællesskabet kan harmonisere reglerne om havnestatskontrol. Kommissionen fremlagde et direktivforslag herom i slutningen af marts.

Regeringen lægger vægt på, at havnestatskontrollen kommer til at omfatte fiskeskibe, når der er fastsat et internationalt eller regionalt regelsæt herom, og vil inden for de relevante samarbejdsfora arbejde aktivt for, at fiskeskibe også omfattes af en havnestatskontrol.

4. Sejladsikkerhed

Som nævnt arbejdes der internationalt for at skabe folkeretlig mulighed for at etablere obligatorisk meldepligt og fastsætte tvangsruiter for skibe i de områder, hvor der er særligt behov herfor.

Det er af betydning for Danmark, at man her kan opnå en international løsning. Som bekendt er det et særligt problem for Danmark, at vore stræder som hovedfærdselsårer til og fra Østersøen er internationale stræder. Dette medfører, at Danmark af folkeretlige grunde i dag ikke ensidigt kan fastsætte sejladsforskrifter for fremmede skibe. Danmark kan således kun etablere obligatoriske ordninger i form af f.eks. radiomeldtjenester for at forbedre sejladsikkerheden og for at forebygge forurening, såfremt man får vedtaget de ændringer til SOLAS-konventionen, som i øjeblikket drøftes i IMO. Danmark har selvsagt en stor interesse i disse vedtagelser og arbejder aktivt herfor.

Selv om de folkeretlige regler i øjeblikket medfører begrænsninger for, hvad man kan gennemtvinge af tiltag til forbedring af sejlads-

sikkerheden, er det ikke ensbetydende med, at man har forholdt sig passivt til spørgsmålet om forbedring af sejladsikkerheden i de danske stræder.

Der blev i april 1993 indført en radarovervågning, en såkaldt VTS-service kombineret med radiomeldtjeneste, i den centrale del af Storebælt. En midlertidig radarstation er etableret på Sprogø. Den assisteres af to afviserfartøjer. Formålet med dette VTS-system er at beskytte Vestbroen mod påsejlinger, at bistå skibene under passage af byggeområdet øst for Sprogø samt at identificere skibe, der ikke melder sig til VTS-systemet.

Når der er skabt mulighed for at gøre VTS-service obligatorisk i internationale stræder, er det regeringens hensigt at anmode IMO om at godkende et krav om, at skibe, der passerer Østerrenden i Storebælt, skal benytte den danske VTS-service. I øvrigt bliver de sejladsmæssige forhold i vore stræder løbende vurderet i tæt samarbejde med erhvervets parter med henblik på til stadighed at opretholde en høj sikkerhed.

5. Miljøvenlige skibe

Det er fastsat i lov om skibes sikkerhed m.v., at et skib skal være konstrueret og udstyret på en sådan måde, at der tages hensyn til havmiljøet.

De miljømæssige hensyn indgår derfor som et naturligt led i udarbejdelsen af de tekniske forskrifter til et skibs bygning og udstyr. En række internationale tiltag vedrører spørgsmålet om at fremme miljøvenlige skibe eller at begrænse forureningen fra skibe. Reglerne om dobbeltbundede tankskibe eller dobbeltkrogede tankskibe er eksempler herpå.

Man kan også fremme brugen af miljøvenlige skibe på anden måde. Danmark har i IMO arbejdet aktivt for, at man fremmer miljøvenlige tankskibe. På dansk foranledning er der vedtaget en IMO-resolution, som anbefaler, at de nye miljøvenlige tankskibe, der har en øget tonnage, fordi de er bygget med dobbeltbund eller -skrog, ikke skal betale højere havneafgifter end de tankskibe, der er bygget på den traditionelle måde. Ordningen er allerede indført i Danmark. Regeringen arbejder for, at man i Fællesskabet gør denne ordning obligatorisk. Et forslag herom drøftes allerede i Rådets arbejdsgruppe for transportspørgsmål og skønnes at kunne vedtages i løbet af 1994.

[Industri- og samordningsministeren]

Det bør endelig nævnes, at en international arbejdsgruppe i IMO er i gang med at finde relevante og effektive tekniske metoder til at nedbringe luftforureningen fra skibe.

6. Uddannelse

De søfarendes kvalifikationer er et væsentligt element i sikkerheden. Også på uddannelsesområdet lægger regeringen vægt på internationale regler. Danmark har derfor støttet, at der igangsættes en revision af den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold, den såkaldte STCW-konvention. Man deltager fra dansk side aktivt i revisionsarbejdet, og Danmark arbejder både for bedre og mere tidssvarende uddannelser og for, at uddannelsen i de enkelte lande lever op til konventionen.

Sideløbende med revisionen af STCW-konventionen er der med dansk støtte i IMO påbegyndt arbejde med at få fastlagt en selvstændig international konvention om uddannelse af fiskere. Regeringen lægger vægt på, at fiskeruddannelserne internationalt bliver af passende høj standard. Det er samtidig nødvendigt, at den kommende konvention udformes således, at den kan opnå den bredest mulige internationale tilslutning. Kun derved kan en snarlig ikraftsættelse sikres.

Hvad angår kapaciteten på de danske søfartsuddannelser, er det den generelle politik, at man ikke bør afvise kvalificerede ansøgere, der efter endt uddannelse har udsigt til et job. Søfartsstyrelsen forsøger derfor at regulere elevindtaget på skolerne i takt med erhvervets behov.

Regeringens initiativ til etablering af ekstra voksen- og efteruddannelsespladser har også styrket indsatsen på søfartsområdet. Søfartsstyrelsen har i 1994 udbygget antallet af såvel maritime forberedelseskurser for kommende maskinmestre og navigatører som efteruddannelseskurser for skibsassistenter.

Der sker som i andre erhverv på søfartsområdet en stadig teknisk udvikling. Regeringen lægger vægt på, at de søfarendes uddannelser løbende tilpasses denne udvikling. Man overvejer til stadighed, hvorledes man kan give de unge den bedste uddannelse også ved at inddrage nye hjælpemidler i uddannelsen. Der er således taget skridt til etablering af simulatorer både i navigatør- og maskinmesteruddannel-

sen med henblik på at styrke kvaliteten i disse uddannelser og efteruddannelsen generelt. Tilpasningen af uddannelserne sker fortsat i et tæt samarbejde med erhvervets parter.

På fiskeriområdet er indholdet af den fremtidige erhvervsfiskeruddannelse forhandlet på plads med erhvervets parter. Der er for AMU-midler nu gennemført 3 sikkerhedskurser for fiskere. Den egentlige fiskeruddannelse for unge under 18 år forventes etableret i 1994 i Søfartsstyrelsens regi.

Det er regeringens opfattelse, at uddannelsen er af afgørende betydning for sikkerheden og risikoen for forurening af havmiljøet. Danske søfartsuddannelser, som har en høj kvalitet, og som er skræddersyet til danske skibe, har også stor betydning for beskæftigelsen af danske søfarende. Veluddannede danske søfolk er tillige et aktivt element i den danske handelsflådes konkurrenceevne.

7. Afslutning

Denne redegørelse kan ikke afsluttes, uden at det nævnes, hvilken vægt regeringen lægger på at forbedre arbejdsmiljøet på danske skibe og dermed også forbedre sikkerheden. I 1993 vedtog Folketinget ændringer i lov om skibes sikkerhed m.v., specielt med sigte på en forbedring af forholdene omkring arbejdsmiljøet til søs. De arbejdsmiljøråd, som der derved blev åbnet mulighed for, er nu nedsat, og arbejdet er begyndt. Regeringen vil følge arbejdet nøje, således at vi også ad denne vej kan sikre de bedst mulige forhold for de søfarende på danske skibe.

I forbindelse med initiativer, der er gjort til forbedring af arbejdsmiljøet til søs, bør også Søfartsmedicinsk Institut i Esbjerg nævnes. I løbet af kort tid vil jeg imidlertid fremlægge en særskilt redegørelse om dette institut for Folketingets Erhvervsudvalg.

Det er regeringens opfattelse, at vi fuldt ud har levet op til de opfordringer, som Folketinget i februar 1993 har givet os med henblik på sikkerheden til søs, sejladsikkerheden og uddannelsen. Regeringen vil naturligvis fortsat arbejde for, at danske skibe har en høj sikkerhedsstandard, at sejladsen i vore farvande sikres, samt at uddannelsen af danske søfarende tilgodeser erhvervets behov og dansk beskæftigelse. Dette vil som hidtil ske i nært samarbejde med erhvervets parter.

Den første sag på dagsordenen var:

Ingen bad om ordet.

1) Tredje behandling af lovforslag nr. L 46:

Afstemning

Forslag til lov om ændring af forskellige skattelove. (Andelsselskaber).

Af skatteministeren (Stavad).

(Fremsat 27/10 93. Første behandling 11/11 93. Betænkning 28/4 94. Anden behandling 5/5 94. Ændringsforslag nr. 1-6 af 9/5 94 til tredje behandling af skatteministeren).

Der var stillet 6 ændringsforslag af skatteministeren.

Ændringsforslagene sattes først til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Ændringsforslag nr. 1-6 af skatteministeren vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget som helhed sattes derefter til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges enstemmigt med 108 stemmer.

Anden næstformand (Grove):

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Tredje behandling af lovforslag nr. L 134:

Forslag til lov om statsgaranti til udviklingsvirksomhed.

Af industriministeren (Trøjborg).

(Fremsat 15/12 93. Første behandling 13/1 94. Betænkning 26/4 94. Anden behandling 5/5 94).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Lovforslaget

vedtoges med 63 stemmer (S, SF, CD, RV og KRF) mod 44 (KF, V og FP).

Anden næstformand (Grove):

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Tredje behandling af lovforslag nr. L 231:

Forslag til lov om ændring af straffeloven og retsplejeloven. (Rejsedommerordning, forkyndelse, udeblivelsesdomme i straffesager samt lønindeholdelse for bøder, sagsomkostninger og konfiskerede beløb m.v.).

Af justitsministeren (Erling Olsen).

(Fremsat 6/4 94. Første behandling 14/4 94. Betænkning 28/4 94. Anden behandling 3/5 94).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges enstemmigt med 108 stemmer.

Anden næstformand (Grove):

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Tredje behandling af lovforslag nr. L 145:

Forslag til lov om ændring af lov om beskatning til kommunerne af faste ejendomme. (Ophævelse af grundskyld for erhvervsjendomme m.v.).

Af Niels Højland (FP) m.fl.

(Fremsat 12/1 94. Første behandling 3/2 94.