

[Leif Hermann]

derne med i en produktansvarslov, og at det fik afsmittende virkning på andre landes lovgivning? Jeg er nemlig temmelig overbevist om, at i det øjeblik vi ikke tager det med, så siger de andre, at så er der jo heller ikke nogen grund til, at de gør det. Derfor er det selvfølgelig lige så klart, at hvis Danmark tager det med, kan det få indflydelse på den lovgivning, der er tale om.

Jeg tror ikke, jeg skal sige mere.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

#### Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til retsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

#### 8) Første behandling af lovforslag nr. L 16:

*Forslag til lov om ændring af forskellige skattelove. (Skibsværftsaf-talen).*

Af ministeren for skatter og afgifter (Foi-ghel).

(Fremsat 7/10 86).

Lovforslaget sattes til forhandling.

### Forhandling

#### Stavad (S):

Værfterne befinder sig i en meget vanskelig situation i øjeblikket. Kontraheringerne er faldet drastisk. Det er ikke et dansk fænomen, men en internationalt meget vanskelig situation for værftsindustrien. Regeringen og regeringspartierne har på den baggrund stort set givet op og om ikke accepteret så i hvert fald taget til efterretning, at værfterne måtte give op, hvis de ikke kunne klare sig selv. Det blev dokumenteret af udtalelser fra industriministeren, som kun levnede to frederikshavnske værfter – som ministeren sagde: »små værfter« – overlevelsesmuligheder, og ligeledes udtalte den konservative gruppefor-

mand til Aalborg Stiftstidende den 13. juli 1986:

»Regeringen er allerede kommet med ét udspil til værfterne, som de ganske vist ikke er tilfredse med. Nu må de først prøve at klare sig selv. Umiddelbart kan jeg ikke tro, at regeringen vil være med til at forhandle statsstøtte til værfterne med Socialdemokraterne, men når lederen af oppositionen kommer med et udspil til regeringen, skal han selvfølgelig også have et ordentlig svar, og det skal han også nok få.«

Det sagde altså den konservative gruppeformand, hr. Knud Østergaard, som en kommentar til tidligere statsminister Anker Jørgensens opfordring til at komme de betrængte værfter til hjælp.

Som denne udtalelse dokumenterer, startede Socialdemokratiets formand, hr. Anker Jørgensen, forhandlingerne med et brev til statsministeren i begyndelsen af juli måned. Socialdemokratiet mødte op med en 10 punkts plan. Oppositionen måtte endnu en gang tage initiativet for at løse et påtrængende problem. Vi var ikke i Socialdemokratiet ukritiske over for alle vore egne forslag, men vi erkendte, at skulle vi nå et resultat, måtte der også benyttes metoder, som appellerede til Folketingets borgerlige flertal.

Vi er glade for, at det lykkedes at nå et forlig; det har reddet arbejdspladser, det har reddet uddannelsespladser – et forhold, som ofte bliver overset – og det har forhindret ødelæggende beskæftigelsesnedgang i de mest sårbare områder af landet. Vi er kede af, at vi ikke fik alle vore forslag tilgodeset; eksempelvis manglede og mangler vi en pakke af statslige skibe, som kunne have reddet beskæftigelsen på f.eks. Ålborg Værft i en overgangsperiode, indtil nye ordrer kan aftales. Nu frygter vi i allerhøjeste grad for Ålborg Værfts nybygningsafdelings fremtid. Vi er kede af, at vi ikke kom igennem med den nødvendige hjælp til de områder, der rammes af værftskrisen, eksempelvis Nakskovområdet. Vi forsøgte; regeringen sagde nej.

Vi mangler også øremærkede statslige udviklingsmidler, der kan støtte det udviklingsarbejde, der skal sikre de danske værfters fortsatte førerstilling i udviklingen af fremtidens skibstyper. Også det foreslog vi, også det blev afvist af regeringen.

Men værftspakken indeholder dog så mange positive ting, at vi mener, det er rig-

[Stavad]

tigt, vi har indgået et forlig på trods af manglerne. Alternativet havde været at acceptere regeringens passivitet, og det ville være forkert over for de mange familier, som ville blive berørt af værftslukningerne.

Mange arbejdspladser reddes ved værftspakken; trods alt tak til flertallet, som var parat til at bøje af for Socialdemokratiets saglige argumentation og Socialdemokratiets konstruktive forslag. Værfter er højteknologiske arbejdspladser, som vi også har behov for i fremtiden.

Og så vil jeg godt sige, at regeringens opfattelse af vigtigheden af den sag, vi behandler i dag, bliver sat i relief af, at end ikke industriministeren har tid til at overvære denne debat. Men uanset regeringens holdning kan jeg love Socialdemokratiets positive medvirken til en hurtig udvalgsbehandling, så dette forslag kan blive virkelighed til hjælp for danske værfter og danske værftsarbejdere.

**Carl Martin Christensen (KF):**

Jeg kan konstatere, at hr. Stavads historiske redegørelse ikke gik helt så langt tilbage, som man måske kunne ønske sig, når man skulle have en historisk redegørelse; men det skal jeg ikke trætte yderligere med her. Jeg synes egentlig, det ville være mere spændende, om man så lidt frem for at finde ud af, hvad denne lovgivning kan løse.

Jeg skal tilslutte mig hr. Stavads bemærkning om glæden ved, at der er indgået et forlig mellem regeringspartierne, Det Radikale Venstre og Socialdemokratiet, sige en lille smule om, hvad dette forlig indeholder, og også gøre hr. Stavad opmærksom på, at loven også gælder for andre områder af landet end det, der ligger nord for Limfjorden, idet der jo også findes skibsværfter andre steder.

Grundideen i forslaget er at lette en række af de gældende regler, således at det bliver mere attraktivt og betydelig nemmere at investere i nybygninger og ombygninger af skibe. Forslaget har en begrænset løbetid og gælder således for skibe, der kontraheres inden udgangen af 1988 og leveres inden udgangen af 1990. Derudover er det en forudsætning, at industriministeren godkender de projekter, der skal gennemføres efter forslagets regler.

For at lette låntagning for skibsværfterne udstedes indeksobligationer i Danmarks Skibskreditfond. Den pålydende rente af disse obligationer kan enten være 4 pct. eller 2½ pct., og lettelsen for låntager består i, at man kun er forpligtet til at betale renter og afdrag af disse lån ud fra en inflationsrate på henholdsvis 1,5 pct. årlig for 4 pct.s lån og 3 pct. årlig for 2½ pct.s lån. Såfremt den faktiske inflation er større, er staten forpligtet til at betale den forskel, der måtte opstå, dog således at låntager ikke beskattes af dette tilskud.

For dem, der vil investere i skibe, lempes gældende regler. Der åbnes for anvendelse af midler fra etablerings- og investeringsfondskonti til investering i skibsanparter. Der er også nogle begrænsninger her, således skal disse midler være bundet senest i 1985, og der skabes i hvert fald med denne ordning mulighed for, at nogle af de bundne midler i andre erhvervsgræne kan komme til udbetaling og komme til anvendelse i disse situationer frem for at blive inddraget af skattevæsenet.

Jeg skal på Det Konservative Folkepartis vegne anbefale forslaget og tilsige en hurtig udvalgsbehandling.

(Kort bemærkning).

**Stavad (S):**

Hr. Carl Martin Christensen og jeg kan i fællesskab glæde os over, at vi fortsat har værfter også syd for Fjorden. Det var jo det, som industriministeren havde forudset at man kun ville have nord for Fjorden. Men den værftspakke, som Socialdemokratiet her har taget initiativ til, og som vi er glade for at regeringen – om end nødtvungent – har forhandlet og har tilsluttet sig, så vi har fået lavet et forlig, betyder også, at værftet på Fyn, Lindøværftet, som ellers havde en uhyre vanskelig situation, kan overleve. Det glæder jeg mig som bosiddende nord for Fjorden lige så meget over, som jeg tror hr. Carl Martin Christensen gør som fynbo.

**Skrumsager Skau (V):**

Dansk skibsværftsindustri udgør en vigtig del af dansk industri og har i højeste grad medvirket til at sikre Danmark en betydelig del af den internationale skibsfart og til at sikre danske redere en moderne flåde af forskellige skibstyper. Desuden har værfterne,

[Skrunsager Skau]

som vi lige har hørt, stor lokal betydning for beskæftigelsen. Det ved vi jo bl.a. fra Nakskovområdet, som siden foråret har været ramt af stor arbejdsløshed.

I den foreliggende skibsværftspakke, som jo ikke er den første af sin art, vil der igen blive ydet en ganske betydelig økonomisk hjælp fra samfundets side til de danske skibsværfter, og vi må antage, at denne hjælp kan sikre overlevelse for de bedste af vores værfter.

Siden skibsværftspakken er blevet kendt, har forliget allerede medført, at der er blevet kontraheret, som det allerede er nævnt, en hel del skibe på visse af de danske værfter, og vi mener, det er rigtigt, og Venstre støtter forslaget.

Men det må ikke få værfterne til at falde i søvn og tro, at nu er den hellige grav vel forvaret. Vi må på det kraftigste opfordre til en fortsat modernisering og dermed en fortsat forbedring af produktiviteten på værfterne samt til, at der produceres moderne skibe af høj kvalitet og med lang levetid. Vi må også huske på, at dele af forliget jo hører op igen.

Desuden må vi opfordre til, at der gøres en ekstra indsats i nogle områder til en gradvis omstilling til anden produktion, således at beskæftigelsen kan sikres. Det er jo et paradoks, at vi har beskæftigelsesmæssige problemer i værftsindustrien, mens vi mangler veluddannede folk inden for næsten hele jern- og metalområdet. Der har vi nogle flaskehalsproblemer. Jeg må opfordre arbejdsmarkedets parter – ja, også industriministeren – til at gøre en ekstra indsats for ved siden af værfterne at sikre en beskæftigelsesmæssig udvikling på andre arbejdsområder bl.a. ved hjælp af de ordninger, der er til rådighed nationalt, egnsudviklingsstøtte og også i EF. Den nødvendige omskoling og uddannelse af arbejdskraften må ligeledes sikres.

Det er ikke nok at bygge skibe, men vi skal også have redere og partsredere, og jeg går også ud fra, at denne ordning vil medføre en forbedring for de danske redere og partredere. Det er ikke rart at se gang på gang, at danskbyggede skibe bare bliver solgt til udlandet. Det er vigtigt at sikre flere nye skibe under dansk flag. Det skaber arbejdspladser, og det skaber valutaindtjening. Det ved vi alle.

For øjeblikket ser vi desværre en fortsat nedgang i antallet af danske skibe under dansk flag, og det går selvfølgelig ud over danske værfter både på kort og lang sigt, både hvad angår nybygning og reparation.

Vi må også have nogenlunde sikkerhed for, at denne erhvervspakke – selv om subsidielementet i pakken er mindre end de værftssubsidier, der ydes i andre lande – ikke medfører, f.eks. via matching i andre lande, at vi kommer ud i et nyt internationalt subsidiekapløb. Og derfor vil jeg spørge regeringen, om man har taget kontakt med OECD og EF for at sikre, at vi ikke løber ind i et sådant kapløb.

Venstre støtter det foreliggende forslag som helhed, og vi tilsiger det en hurtig udvalgsbehandling.

#### **Rahbæk Møller (SF):**

Det er dyrt det her. Jeg vil blot nævne nogle tal fra bemærkningerne.

Tilladelsen til at anvende etableringskonti og investeringsfonds til skibsanparter koster statskassen 41½ pct. af de hensatte beløb. Forhøjelsen af forskudsregistreringen koster yderligere et par procent. Realrenteafgiftsfritagelsen for indekslån koster et sted mellem 33 og 43 pct. af investeringerne. Det er ikke oplyst, hvor meget det vil koste, at staten skal betale inflationsreguleringer over 1½ pct., og det forstås jeg såmænd godt at Skatteministeriet ikke har været villig til at kaste sig ud i spådomme om, for det er helt oplagt, at medmindre inflationen går helt i bund, bliver det en meget, meget dyr historie for statskassen.

De tal, jeg har nævnt, kan ikke direkte lægges sammen, men det er oplagt, at det samlede statstilskud bliver en meget, meget høj andel af de enkelte projekters pris.

Når jeg nævner dette, skyldes det ikke, at SF ikke er villig til at medvirke til at sikre skibsværftsindustrien økonomisk. Tværtimod har vi selv foreslået et 20 pct.s direkte tilskud i form af prisreduktion efter vesttysk mønster. Tilskuddet skulle gives fra 1986–87 og nedtrappes til nul i 1990. Et sådant forslag kunne ikke vedtages. Det var for skræmmende for det borgerlige flertal at se en så stor enkeltpost på finansloven. Men det, vi her har fået fastlagt, koster langt, langt, langt mere. Forkærligheden for at indføre er-

[Rahbæk Møller]

hvervstilskud via forskellige indirekte og uigennemskuelige ordninger er en dyr historie for skatteyderne.

Der til kommer, at der er to oplagte mangler i den foreliggende aftale. Der er ingen elementer, der fremmer produktudvikling og omstilling på værfterne. Vi risikerer derfor at stå i samme situation om nogle få år. Vi ved alle sammen, at hvis danske værfter skal konkurrere, er det på længere sigt nødvendigt, at deres skibe er konkurrencedygtige og der hele tiden udvikles.

Den anden mangel er initiativer vedrørende de områder, hvor et værft må lukke. Det har været rystende at se regeringens passivitet i anledning af situationen på Vestlolland. Jeg ved godt, at der er to ministre, der har besøgt området, men bortset fra denne høflighedsvisit er der ikke sket noget. Jeg kan annoncere, at SF om kort tid vil fremlægge et forslag om et statsligt initiativ til afhjælpning af situationen på Vestlolland.

Af de grunde jeg har nævnt, kan vi ikke stemme for. Omvendt ønsker vi faktisk, at værfterne overlever, og dette er åbenbart det eneste, der kan samle flertal. Da der desuden trods alt er tale om en midlertidig ordning og oven i købet en ordning med nogenlunde samme tidsinterval som den ordning, vi selv foreslog, vil vi heller ikke stemme imod. Vi vil derfor undlade at stemme ved tredjebehandlingen.

(Kort bemærkning).

**Stavad (S):**

Jeg er enig med hr. Rahbæk Møller i, at det er et dyrt forslag. Jeg er enig med hr. Rahbæk Møller i, at selv om man gemmer udgifterne i skattereglerne, forsvinder de ikke. De bliver usynlige på finansloven, men de forsvinder ikke.

Men jeg går ud fra – det var også det, jeg opfattede af hr. Rahbæk Møllers sidste bemærkninger – at hr. Rahbæk Møller og SF er enige med Socialdemokratiet i, at med den meget vanskelige situation, vi har befundet os i, og som visse værfter fortsat befinder sig i ordremæssigt, er det helt afgørende, at vi kommer med en hurtig hjælp. Jeg går også ud fra, at hr. Rahbæk Møller er enig i, at hvis det skal lykkes, så er man nødt til at operere ud fra de politiske muligheder, der findes i dette hus i øjeblikket.

Derfor vil jeg godt spørge hr. Rahbæk Møller: hvis nu SF havde været tungen på vægtskålen i denne sag vedrørende dette forslag, havde SF så turdet stemme et sådant forslag ned, som Socialdemokratiet har forhandlet sig frem til?

(Kort bemærkning).

**Rahbæk Møller (SF):**

Som hr. Stavad bemærkede, undlod jeg konsekvent at angribe Socialdemokratiet for det her. Vi forstår udmærket godt, vi har et fælles ønske om at sikre værftsindustrien, vi kender godt flertallet herinde, og vi har ikke villet håne jer for det.

Om vi ville kunne stemme for, kan jeg ikke svare på på nuværende tidspunkt. Det er klart, at det ville være et andet forløb, hvis SF havde været inddraget i forhandlingerne, og hvis vi havde måttet erkende, at vi ikke kom længere, men hvordan vores stilling så havde villet være, er en hypotetisk situation, som jeg ikke kan svare på.

**Aase Olesen (RV):**

Det Radikale Venstre kan støtte det forslag til ændringer af forskellige skattelove, der vedrører skibsværfterne.

Vi har haft så mange skibsværftsdebatter her i de seneste måneder, at der ikke er nogen særlig grund til at gå ind på det i dag.

Jeg må nok sige, at jeg ligesom den konservative ordfører noterede mig den meget korte historiske redegørelse, vi fik fra hr. Stavad, som åbenbart mener at have ophavsretten til disse forslag. Jeg undrede mig nu egentlig over, at der ikke var ret meget eller i hvert fald en endnu kortere historisk fremadrettet synsvinkel på det, hr. Stavad sagde.

Vi vil da gerne stemme for det her forslag, men det er vel rimeligt at sige, at det har ingen mening at have korte, midlertidige ordninger, hvis ikke denne korte periode anvendes af værfterne selv til nytænkning og omstilling. Folketinget kan ikke og skal ikke blive ved med at gå ind og støtte en industri, hvis ikke der sker noget.

Vi håber meget på, at dette korte tidsrum kan give anledning til, at man bliver klar over, at man skal tænke på en omstilling, og at vi ikke kan blive ved med at komme løbende, hver gang den er gal, for det vil den blive ved med at være. Vi kan håbe, at vi

[Aase Olesen]

kan få de bedste skibsværfter til at overleve, men vi har også set, hvordan hele erhvervet – det gælder værfterne, og det gælder de faglige organisationer – totalt nægter at diskutere omstilling.

Vi har hørt, at skibsværftsarbejdere kun vil bygge skibe; de kan ikke omskoles. Det er egentlig fantastisk, når vi samtidig ved, at der inden for metalindustrien er stor mangel på arbejdskraft. Det var det, der kom ud af den conference, Det Radikale Venstre i sin tid foreslog vi skulle afholde.

Derfor er der ikke andet at sige, end at vi kan og vi skal ikke blive ved med at komme løbende med sådanne små, nyttige forslag med halvandet års mellemrum.

#### Ove Jensen (FP):

Hele sagen om skibsværfterne er et godt eksempel på, hvordan man ved en forkert lovgivning kan ødelægge et helt erhverv og endda gøre det så grundigt, at det ikke vil være muligt at gøre skaden god igen, hvilket heller ikke kan gøres med dette lovforslag.

Alle partier minus Fremskridtspartiet var i december 1984 enige om, at nu skulle skibsværfterne have det endelige dolkestød, og det må siges, at aktionen lykkedes fuldt ud med indgrebet i december og de senere indgreb, som blev foretaget. Hvis partierne har glemt, hvad de dengang sagde, kan følgende måske genopfriske deres hukommelse:

I Folketingets forhandlinger 1984-85 sp. 3557 indleder hr. Lykkeitoft sin ordførertale således:

»Det må hilses med tilfredshed, at regeringen hermed fremsætter et forslag, der betyder en væsentlig begrænsning af skatteleasing af skibe.«

I sp. 3559 indleder hr. Hagen Hagensen sin ordførertale således:

»Det konservative folkeparti vil takke regeringen for, at man nu kommer med dette lovforslag ... «

I sp. 3560 indleder hr. Fogh Rasmussen sin ordførertale således:

»Venstre kan støtte dette lovforslag.«

I sp. 3561 indleder hr. Rahbæk Møller sin ordførertale således:

»SF kan naturligvis støtte dette lovforslag ... «

Og i sp. 3563 indleder hr. Bernhard Baunsgaard sin ordførertale således:

»Lovforslaget har til formål at gribe ind over for skibsleasing, og jeg skal med det samme sige, at det støttes fra radikal side.«

Aktionen lykkedes som bekendt fuldt ud. Alle partier minus Fremskridtspartiet stemte for forslaget, og skibsværfterne fik ingen ordrer, arbejderne blev sendt hjem til arbejdsløshed. Efter to års forløb finder partierne endelig ud af, at det da vist var for groft, det, man blev enige om dengang, og så kommer man altså nu med denne skibsværfts aftale.

Skibsværfts aftalen vil vel nok forbedre situationen lidt på skibsværfterne, og derfor vil Fremskridtspartiet stemme for lovforslaget. Men skaden er som bekendt sket, og denne aftale kan ikke redde skibsværfterne.

#### Elisabeth Bruun Olesen (VS):

Det er dyrt, sagde hr. Rahbæk Møller fra SF, og det har han så inderligt ret i. Samtidig er problemet, at man inderst inde slet ikke ved, hvor mange arbejdspladser man ender med at have for alle de penge, man bruger, penge, som kunne være brugt til andre arbejdspladser.

Faktisk er det for os ret svært at finde en grimasse, der kan passe, når vi skal kommentere skibsværfts aftalen mellem Socialdemokratiet, Det Radikale Venstre og regeringen.

Vi mener, at støtten til værfterne, i dette tilfælde via skattelovgivning, er historien om en slingrende kurs vedrørende de indirekte tilskud, værfterne får, en slingrekurs, som siger sparto til alt, og som er totalt principløs. Først afliver man skibsanparter. Så genopliver man dem for så vidt, uden at man har haft en snak om, hvad vi egentlig skal med de værfter, hvilken strategi vi har over for dem, hvad vi gør ved en sektor, hvor der er overkapacitet på verdensplan, hvor fragtmarkedet er helt i bund, og hvor værfterne på verdensplan underbyder hinanden i en fortvivlet indbyrdes konkurrence om kunderne.

Jeg har hermed ikke sagt, at vi ikke ønsker, at der skal være værfter i Danmark; det ønsker vi. Men vi mener faktisk, at der er overkapacitet også i Danmark, og at de penge, der bliver brugt, skulle bruges langt, langt mere målrettet, også til at kræve den omstillingsproces, som fru Aase Olesen var inde på, og vi mener, at fru Aase Olesen har ganske ret.

[Elisabeth Bruun Olesen]

Men alle de andre lande støtter jo, siger politikerne. Når alle de andre lande støtter, må vi også, halvandet år ad gangen, for næste år eller næste år igen skal vi diskutere det igen.

På baggrund af den aftale, der er lavet, har Niels Blomgren-Hansen fra Handelshøjskolen i København analyseret, hvad dette egentlig vil koste samfundet. Det har han gjort på baggrund af den ordre på 5 skibe til i alt 2,3 mia. kr., Lindøværftet fik på baggrund af forliget. Ifølge hans beregninger har det danske samfund givet et tilskud på 392.000 kr. for hvert mandår, der bliver lagt på Lindø i de 5 skibe. Udregnet pr. time er det offentliges tilskud 221 kr.

Vi synes, det er ret vildt, for at sige det på den måde, bevidstløst at blive ved med at pumpe penge i værfterne og også fjollet herinde at blive ved med at sige, at nu skal der en omstilling til, for så vidt uden at der bliver stillet krav i forbindelse med de penge, der bliver givet, uden at der bliver stillet krav om omstilling, uden at der bliver stillet krav om offentliggørelse af produktionsplaner osv.

Det mener vi er en forkert vej at gå. Vi mener som sagt, at lige så sikkert som den årstid, vi nu har, nærmer sig vinteren, lige så sikkert diskuterer man det her igen næste år eller næste år igen. Det har man jo gjort indtil nu.

Vi har for øvrigt forstået, at det af rederkapitalen for så vidt allerede er bestemt, at der er visse værfter i Danmark, der skal lukkes. Det skal Nakskov. Vi har også forstået, at det skal Ålborgs nybygning, mens f.eks. Lindø og Frederikshavn skal overleve.

Det synes vi er fuldkommen – ja, man har næsten ikke ord for det. Hvis man tager Nakskov som eksempel, har skatteborgerne langmodigt år efter år tilført værftsejerne, rederkapitalen, støtte uden betingelser. Staten har været langmodig, er gået ind, har udvirket via Folketinget, at ØK fik tildelt gunstige ordrer på Storebæltsfærgerne »Frederik« og »Joachim«, osv. osv. Og hvad ender det med? Ja, det ender med en lukning.

Vi mener konkluderende, at det er perspektivløst, og vi vil ikke være med.

#### Ministeren for skatter og afgifter (Foighel):

Jeg deler fuldt ud den socialdemokratiske ordførers, hr. Stavads, store glæde over dette

regeringsforslag, som er til drøftelse her i Tinget i dag.

Det er jo rigtigt, som det er blevet sagt af mange, at Socialdemokratiet har gjort en stor indsats for skibsværfterne. Vi fik en meget forkortet historisk gennemgang. Måske ville det være nyttigt at minde om nogle af de ting, som Socialdemokratiet har været meget aktivt i, og som har betydet noget for skibsværfterne.

Først var der skibsanparterne, som simpelt hen blev visket ud af systemet. For det andet er der Socialdemokratiets fuldstændige ubøjelighed med hensyn til at få skibsanparter som bierhverv ind i virksomhedsordningen i skattereformen.

I lovforslaget her handler det jo om, at vi lukker op for etableringskonti og investeringsfonds. Ja, hvem var det nu, der lukkede for disse kontis mulighed for at investere i de produktive erhverv? Det var såmænd uden om regeringen og på trods af regeringens protest hr. Stavads parti.

Ja, og så er der vores fælles arv, nemlig realrenteloven, som jo også spiller en rolle i forbindelse med det lovforslag, vi behandler her, og hvor vi undtager skibsinvesteringsobligationer fra realrenteafgiften for at være sikre på, at de kan holde kursen.

Med andre ord ville jeg aldrig være så ufin at nævne alle disse ting, hvis det ikke netop var, fordi hr. Stavad, synes jeg, på en helt besynderlig måde fremstillede et forlig, der var indgået mellem regeringen, Det Radikale Venstre og Socialdemokratiet, som noget, hr. Stavad havde fundet på, og som ellers aldrig nogen sinde ville være blevet gennemført.

Hvis hr. Stavad, mens vi forhandlede forlig i ro og mag, havde været lige så usaglig, som hr. Stavad har været i dag, havde det faktisk været synd for de skibsværfter, som vi jo alle sammen gerne vil hjælpe.

Det kan heller ikke i den forbindelse undre mig i Jyllands-Posten fra i morges at se omtalen af hr. Stavads indsats for at få ændringsforslag igennem til vores forbrugslånsrenteafgiftslov, således at skibsrederne, de, der driver rederi som bierhverv, får nøjagtig den samme skatteretlige stilling, som hvis de havde været inde under virksomhedsordningen. Jeg har læst i Jyllands-Posten – og det må jo stå til troende – at hr. Stavad har haft intense forhandlinger med værftsindustrien,

[Ministeren for skatter og afgifter]

med rederierne, med repræsentanter for arbejdskraften og andre derinde. Jamen det er jeg da glad for at hr. Stavad har haft. Jeg har ikke haft sådan nogle forhandlinger. Jeg har bare lavet forslaget og fremsat det til vedtagelse.

Når dette er sagt, vil jeg gerne tilføje, at regeringen er glad for dette lovforslag. Vi er glade for, at nogle af de midler, som er brændt inde i etableringskonti og investeringsfonds, kan komme ud i produktive erhverv.

Jeg er ganske enig med fru Aase Olesen i hendes opfordring til værftsindustrien om, at når man nu får et pusterum, der betyder økonomiske ofre for samfundet som helhed, så må man udnytte dette pusterum, således at man står vel rustet, den dag konjunkturerne ændrer sig.

**Stavad (S):**

Det er rigtigt, som skatteministeren sagde, at han ikke har haft forhandlinger med nogen overhovedet. Også i forbindelse med det, der er blevet passet til, så værftsforslaget ikke blev brudt, har Socialdemokratiet måttet gøre arbejdet. Skatteministeren har ikke haft forhandlinger med nogen.

Når skatteministeren nu taler om skibsanparterne og om passive og aktive, hvilket i øvrigt ikke står nogen steder i skattelovgivningen, vil jeg godt sige, at det hykleri, skatteministeren og visse personer fra regeringspartierne er gået ud med, er blevet sat vældigt i relief. Man er i forbindelse med forslaget om forbrugslånsafgifter kommet med en konstruktion, som vil betyde, at det, vi har lavet i værftsaftalen, i meget stor udstrækning vil blive ødelagt eller i hvert fald meget kraftigt forringet. Eksempelvis vil med hensyn til de skibe, som B&W nu har fået kontraheret, slutresultatet blive forringet – det har vi fået dokumentation for under udvalgsarbejdet – med 41 pct. Jeg må sige, at det hykleri, skatteministeren er kommet med her, er meget usmageligt.

Skatteministeren siger også, at Socialdemokratiet har været meget aktivt vedrørende skibsanparter. Ja, Socialdemokratiet støttede det lovforslag, skatteministeren lagde på Folketingets bord uden forudgående forhandling med Socialdemokratiet. Jeg ved ikke, om det er det, skatteministeren mener er forkert.

Jeg synes, at vi fik en indrømmelse af skatteministeren, når skatteministeren siger, at hvis jeg havde opført mig lige så usagligt under forhandlingerne, så var der ikke blevet noget forlig. Jeg mener, at jeg har refereret meget korrekt, hvad der er foregået. Jeg har citeret partifæller til skatteministeren. Jeg ved ikke, om det er det, der har ophidset skatteministeren så voldsomt. Det er jo en indrømmelse af, at hvis ikke Socialdemokratiet havde været konstruktivt, hvis ikke Socialdemokratiet var kommet med forslag, og hvis ikke Socialdemokratiet havde taget initiativet, så var der ikke blevet nogen hjælp til danske værfter.

Jeg vil slutte af med at sige, at jeg havde i det mindste forventet, at industriministeren var dukket op under forhandlingerne; enhver minister kan jo blive en lille smule forsinket. Jeg synes, det er utroligt, at industriministeren kan udeblive fra en forhandling som den, vi har her. Bl.a. har industriministeren ikke nogen mulighed for at svare på spørgsmål.

Jeg ville eksempelvis gerne have vidst lidt mere om det, industriministeren udtalte i et stort interview til Aalborg Stiftstidende i søndags, den 12. oktober 1986, hvor industriministeren kom med nogle for mig nye oplysninger, nemlig at Aalborg Værft ikke har været aktivt, at Aalborg Værft ikke har forsøgt at få nogle ordrer, som Aalborg Værft måske kunne have fået. Det var nogle oplysninger, jeg synes burde indgå i drøftelserne om det problem, vi står med her.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Afstemning*

Lovforslagets overgang til anden behandling  
vedtoges uden afstemning.

**Formanden:**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til skatte- og afgiftsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette lovforslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**9) Første behandling af lovforslag nr. L 38:**