

bomme skal lukkes efter benyttelsen, og fordi det af lovforslaget fremgår, at den, der driver eller trækker dyr over banen, skal udvise særlig forsigtighed og ikke må lade dyr stå stille i overkørslen. Det er vi helt enige i. Vi tilslutter os lovforslaget.

Svend Heiselberg (V):

Denne fornemme og elegante tale kan Venstre tilslutte sig.

Kaj Ikast (KF):

Denne lov er jo en praktisk foreteelse, som vi har været med til at støtte, og det vil vi fortsat gøre.

Tommy Dinesen (SF):

Det lyder meget fornuftigt, hvis vi i sidste ende kommer til at stemme ja for det andet lovforslag, så vi afventer og ser.

Johannes Sørensen (FP):

Efter disse fantastisk gode indlæg skal jeg ikke komme med en lang tale, men kun sige, at vi vil medvirke positivt til det udvalgsarbejde, der kommer.

Jette Gottlieb (EL):

Jeg opfatter også dette lovforslag som en fuldstændig integreret del af det foregående. Jeg synes bare, at når man nu tager hul på nogle af disse problemer om, hvem det er, der har den overordnede styring af jernbanetransportpolitikken i Danmark, burde man tage hul på det store problem, der er i, at Banestyrelsen i dag ikke har og heller ikke herefter får rådighed over samtlige danske skinner.

Der er to nåleøjer tilbage: Det er Øresund, og det er Storebælt. Hvordan vil regeringen sikre, at nåleøjet under Storebælt holdes under statslig kontrol? Det fremgår jo af bemærkningerne til det andet lovforslag, at Banestyrelsen i praksis er den samlede infrastrukturforvalter af både Storebælt og Øresund, men holder det i længden? Hvad sker der nu, hvis broernes aktiekapital sælges?

Jeg ved da godt, at det ikke er regeringens politik, men det nytter jo ikke, at regeringen siger, at de ikke har til hensigt at sælge aktierne, hvis de samtidig kridter banen op og stikker bolden i smasherhøjde til de borgerlige, hvis de får den interesse.

Arne Melchior (CD):

Man burde udnytte sin taletid, om ikke andet så af hensyn til ordførerne på de sidste tre sager på dagsordenen, som vel har fået hele deres eftermiddag ødelagt ved den fart, vi har sat her i Tinget i dag, men jeg kan ikke hjælpe dem med andet end disse få sætninger og skal i øvrigt henvise til min ordførertale under forrige punkt på dagsordenen. Jeg går ikke ud fra, at det var den tale, som hr. Johannes Sørensen henviste til i sit korte indlæg, men i al fald står den ved magt.

Ole Donner (DF):

Nu går det så hurtigt, må jeg sige til formanden, at vi næsten kommer til at løbe sammen her på trappen.

Jeg kan sige, at vi vil afvente behandlingen af det forrige lovforslag, men det ender med, at vi stemmer for.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Det her er en konsekvens af det tidligere lovforslag og en konsekvens af opdelingen af DSB i en banestyrelse og et operatørselskab, og det har været naturligt at tage de sikkerhedsbestemmelser, der var i den gamle lov, og som hr. Søren Hansen nævnte, med over i den nye lov.

Med hensyn til infrastrukturen synes jeg i hvert fald, fru Jette Gottlieb så kunne glæde sig over, at der er kommet skinner både ved Øresund og Storebælt.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Anden næstformand (Henning Grove):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

40) Første behandling af lovforslag nr. L 110: Forslag til lov om ændring af personskatteloven og andre skattelove. (Skibsanparter). Af skatteministeren (Carsten Koch). (Fremsat 27/11 97).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Per Kaalund (S):

I Socialdemokratiet er vi positive over for at sikre en dansk coasterflåde af tilstrækkeligt omfang, hvilket også ses af loven om garanti for lån til bygning af mindre fragtskibe, som Folketinget vedtog her i juni måned.

I forbindelse med vedtagelsen af denne lov udtalte et flertal i Erhvervsudvalget uden om regeringen, som det også fremgår af betænkningen: »Da der kan være tvivl om, hvorvidt lovforslaget vil være tilstrækkeligt til at sikre en dansk coasterflåde af tilstrækkeligt omfang, opfordres regeringen til at fremsætte lovforslag om opblødning af anpartsindgrebet.« Anpartsindgrebet var som bekendt i 1989.

Flertallet i Erhvervsudvalget mener, at denne opblødning af anpartsindgrebet skal ske på en sådan måde, at skatteudskydelsen af det skattemæssige incitament kombineres med et positivt driftresultat, og hvis der opstår tab, skal det dækkes af deltagerne og kreditorerne og ikke kun af skattevæsenet.

Alle deltagere i et sådant skibsprojekt skal hæfte personligt, ubegrænset og solidarisk for den samlede gæld. Den eneste mulige selskabsform bliver således et interessentskab, idet den form for hæftelse, der tales om, udelukker aktieselskab, anpartsselskab, kommanditselskab og partsrederi som selskabsform.

Med fremsættelsen af dette lovforslag har regeringen fulgt opfordringen fra flertallet i Erhvervsudvalget, og det var som nævnt et flertal uden om regeringspartierne.

I Socialdemokratiet er vi ikke positive over for det foreliggende lovforslag om at lempe de anpartsregler, der blev indført i 1989, og som fik stoppet mange af de mere eller mindre vidtløftige anpartsprojekter. De nye regler fra 1989 betød, at der ikke længere var noget skattemæssigt incitament til at investere i under-skudsgivende virksomhed.

Socialdemokratiet tror i øvrigt ikke, at den foreslåede opblødning af anpartsreglerne vil virke tiltrækkende på investorer med den form for personlig hæftelse, der som foreslået lægges op til, og vi betragter i bedste fald forslaget som overflødigt.

På det foreliggende grundlag kan Socialdemokratiet ikke støtte lovforslaget.

Erling Oxdam (V):

Da Venstres ordfører i denne sag, hr. Peter Brixtofte, ikke kan være til stede, har jeg lovet at tage ordførerskabet.

Jeg lagde mærke til, at Socialdemokratiets ordfører, hr. Per Kaalund, sagde, at regeringen ikke var bag forslaget. Det er jo, hvad der sker, når man af et flertal er blevet pålagt at fremsætte et lovforslag, men man kunne måske spørge, om uviljen imod lovforslaget er det, der begrunder, at man først kommer med lovforslaget nu, for det blev pålagt regeringen, at det allerede skulle være ved begyndelsen af folketingssamlingen 1997-98. Nu er vi faktisk henne midt i samlingen, efter at første halvdel omtrent er overstået.

Som det også er blevet sagt af hr. Per Kaalund, er der altså et flertal, der gerne vil have en opblødning af de gældende anpartsregler, som siden 1989 har været meget stramme. Og i dette lovforslag foreslås det så, at ligningsrådet kan tillade, at man fratrækker et underskud fra en virksomhed vedrørende skibsfinansiering, når ligningsrådet har tilladt det og man derved alligevel kan fratrække det i sin almindelige indkomst.

Det er jo rigtigt nok en opblødning i forhold til, hvordan det hidtil har været, men som hr. Per Kaalund ganske rigtigt fremhævede, er betingelsen jo noget hård, nemlig, som det blev nævnt, at samtlige ejere af andele i skibsvirksomheden skal hæfte personligt og solidarisk for lån, der optages til finansiering af skibsvirksomheden.

Det er én af betingelserne, og der kan altså, som det også blev nævnt, ikke drives en form for virksomhed i selskabsform såsom aktieselskab og anpartsselskab eller selskab med begrænset ansvar. Det skal være et interessentskab med personlig, solidarisk og, som det blev sagt, ubegrænset hæftelse.

Jeg tør nok spørge, hvem der i virkeligheden tør indgå i den slags risici. Så det formål, man så gerne vil tilgodese, nemlig miljørigtige coastere til nærtrafik, bliver måske alligevel ikke til noget særligt på denne baggrund.

Der er en anden bestemmelse om, hvorledes underskuddet regnes ud, og her har man jo sat det maksimum, at selv om der er større underskud, må det ikke overstige det, man kontant har indbetalt.

Og endelig, hvis der skulle ske udbetaling eller udlodning – lad mig kalde det udbetaling – skal der ske en genbeskatning af fradrag ud

over det kontante indskud. Det svarer selvfølgelig til genvundne afskrivninger andre steder, men ej heller det er sådan særlig lysteligt for dem, der har investeret her.

Venstre er begrænset begejstret for forslaget, som det nu er udformet, og mener, at der bør tales meget om det i Skatteudvalget, og at der selvfølgelig skal gennemføres en reform, når et flertal i Erhvervsudvalget har pålagt det, men det er så ikke sikkert, at den får fuldstændig samme udseende som her i forslaget. Men fremsættes skulle det jo, og behandles skal det.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Det er bare for at få klarhed over hr. Oxdams melding til Folketinget i dag. Kan Venstre stemme for forslaget, som det ligger her, eller er det en betingelse for Venstre for at stemme for det, at det ændres?

(Kort bemærkning).

Erling Oxdam (V):

Jeg har nu aldrig hørt, at man allerede ved førstebehandlingen af et lovforslag skal sige, om man vil stemme for et foreliggende lovforslag ud fra kravet »take it or leave it«.

Jeg har netop sagt, at der er ting, som vi kan lide, og ting, som vi ikke kan lide, og i Skatteudvalget må der så forhandles, og der kan stilles ændringsforslag. Hvilke ændringsforslag der vil blive foreslået, er jeg ikke bemyndiget til at stå og sige her ved førstebehandlingen, men det er jo netop det, man har udvalgsbehandlingen til, så hr. Aaen må styre sin nysgerrighed, til vi får behandlet forslaget dér.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Når det er interessant at få det frem ved førstebehandlingen, er det jo, fordi dette lovforslag er fremkommet gennem et, synes jeg, ganske umage samarbejde mellem højresiden og SF, hvor højresiden antydigt går efter at få genoplivet den gamle anpartsfidus og ønsker at få det oplødt endnu mere. Det er jo også det, der ligger i hr. Erling Oxdams udtalelser.

Derfor synes jeg, det er interessant at få at vide, om det er noget, man vil gå ufravigeligt efter, om ikke andet.

Nu må SF jo tage stilling for sig selv og tale for sig selv, men jeg har forstået det sådan, at SF's betingelse er, at det her ikke vil blive oplødt mere, end det er i øjeblikket, og derfor

kan vi lige så godt her ved førstebehandlingen få den interessante diskussion og ikke et eller andet mummespil, hvor vi først ved andenbehandlingen ved mere klart, hvad det her går ud på.

(Kort bemærkning).

Erling Oxdam (V):

Det er klart, at i det omfang der foreligger momenter af en aftale mellem de partier, der har indstillet til regeringen, at der fremsættes et lovforslag, skal den holdes, og i det omfang SF har de og de forudsætninger for lovforslaget, så skal de også overholdes. Men det kan stadig væk ikke afholde mig fra at sige, at der meget vel i udvalget kan blive foreslået tekniske ændringer, måske endda forbedringer, som man altså skal være enige om blandt de forslagsstillere, der er.

Kai Dige Bach (KF):

Jeg vil egentlig helst starte med at glemme det af ministeren fremsatte lovforslag og bede ham om for en kort stund at gøre det samme.

Når jeg foreslår det, er det, fordi jeg stadig håber, at der er tale om en grundlæggende misforståelse. Lovforslaget må simpelt hen være udarbejdet på et forkert grundlag.

Jeg vil gerne bede ministeren om at hæve sig op over alle de tekniske barrikader og hensynet til skatteteknikken, og tænke på det gode formål: at holde liv i og gerne fremme småskibsfarten.

Det Konservative Folkeparti beder ikke ministeren om en mulighed for at omgå de gældende skatteregler eller at opvække de anpartscirkus, der tidligere har været. Vi ønsker ikke en statsfinansieret skibsproduktion. Vi beder heller ikke ministeren om en mulighed for at lave underskudsgivende og overflødig skibsfart.

Vores ønske er meget enkelt: Vi ønsker, at vort land med stolte skibsfartstraditioner skal kunne føre dem videre. Vi ønsker i det mindste at kunne bevare den småskibsfart, vi har tilbage, ved at tilføje nogle få nye eller nyere skibe til de eksisterende, så flådens gennemsnitsalder på snart 25 år ikke kun vokser. At vi så samtidig kan styrke en miljørigtig transportform, er en glædelig sidegevinst, som vi meget gerne tager med.

Vi erkender nødtvungent, at vores ønske desværre ikke i øjeblikket ser ud til at kunne lade sig gøre uden regeringens velvilje og forståelse. Ministeren bærer derfor i denne sam-

menhæng det tunge ansvar på sine skuldre at bevare et dansk grunderhverv og skabe en miljømæssig forbedring. Vi håber at kunne overbevise ministeren om, at skibsfartens og Danmarks tarv bør gå forud for skattesystemets.

Hvis vi nu vender tilbage til det fremsatte lovforslag, er problemet, at lovforslaget i sin nuværende form efter min bedste overbevisning ikke danner grundlag for en eneste ny coaster, først og fremmest fordi lovforslaget indebærer solidarisk hæftelse. Det kan ikke lade sig gøre at få fornuftige og ansvarlige investorer til at acceptere solidarisk og personlig hæftelse. Intet fornuftigt menneske vil jo f.eks. investere 100.000 kr. og så løbe en risiko for at skulle betale mange millioner. Risikoen er for stor i forhold til en eventuel gevinst.

Om dette problem skal løses ved at tillade kommanditselskaber, de gamle partsrederier, eller begrænses ved kvota eller forudgodkendelse, er ikke afgørende for os. Det vigtige er, at der kommer nogle skibe ud af ordningen, så den traditionsrige småskibsfart har en chance for at overleve.

Desuden er det efterhånden vigtigt, at muligheden for anpartsfinansiering også kommer til at gælde nyere brugte skibe, som stadig væk er miljøforbedrende og rentable. Dette ønske skyldes ikke mindst, at vores små og pressede rederier efterhånden kan have svært ved at gabe over en så stor nyinvestering. Og hvis vi kommer så langt, kommer vi nok også til at tage stilling til at hæve grænsen på de 10 mio. ecu, alene fordi prisen og størrelsen på det konkurrencedygtige og miljørigtige skib stiger og stiger.

Af ovennævnte grunde er det derfor ligegyldigt i dag, om Det Konservative Folkeparti kan støtte lovforslaget i sin nuværende form. Vi vil meget hellere håbe og tro, at der under behandlingen i udvalget kan blive indarbejdet ændringer, så vi opfylder det oprindelige formål: at skabe bedre forhold for småskibsfarten.

Vi har forståelse for, at det er ministerens ansvar ikke at åbne mulighed for utilsigtet skattespekulation. Der er jo også allerede andre lovbestemmelser, der forhindrer det. Vi beder omvendt ministeren også have forståelse for vore synspunkter og ikke umuliggøre en fortsættelse af det stolte og vigtige erhverv.

Og jeg kunne da godt efterlyse her: Hvad vil ministeren ellers gøre? Vil man sidde og se på, at det danske småskibserhverv fuldstændigt glider ud?

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

To spørgsmål til hr. Kai Dige Bach:

Kan Det Konservative Folkeparti finde på at stemme for en overflødig lov? Altså kunne De Konservative finde på at stemme for loven, som den ser ud nu, da den med hr. Kai Dige Bachs egne ord ikke vil føre til finansiering af et eneste skib og derfor må betegnes som overflødig?

Og punkt 2: Hvad er vigtigst for Det Konservative Folkeparti: At sikre en skattetækningsmulighed for en, der kun har 100.000 kr., som vedkommende ønsker forrentet højest muligt, og det vil sige højere end i dag, og derudover er ligeglad med skibsfart, eller at få hjulpet coastertrafikken? Hvad er mest vigtigt for De Konservative?

(Kort bemærkning).

Per Kaalund (S):

Også et enkelt spørgsmål til hr. Kai Dige Bach, idet vi i Socialdemokratiet udmærket kan følge de smukke tanker om skibserhverv og skippere og coastere osv. Det støtter vi meget gerne.

Men spørgsmålet til hr. Kai Dige Bach går på: Når nu det er skatteministeren, der tvunget må fremsætte dette forslag, er det så ikke, fordi der skal ligge et skattetækningsmæssigt incitament, for at investorer kan gå ud i det her? Og kan det ikke være en ny start på et helt anparts-cirkus og disse meget håbløse projekter og tab af offentlige skattekroner, som vi så for snart 10 år siden, og som blev stoppet i 1989? Hvad er det, der skal gøres bedre ved dette forslag, hvis det ikke efter hr. Kai Dige Bachs mening skal være et forslag, der går på at få endnu mere skattetæknning ind i det?

Anden næstformand (Henning Grove):

Fru Elisabeth Arnold og derefter hr. Kai Dige Bach.

(Kort bemærkning).

Elisabeth Arnold (RV):

Med undren, med undren hørte jeg den konservative ordfører sige, at dansk småskibsfarts tarv måtte gå forud for skattesystemet. Det undrer mig at høre en konservativ, som jeg anser for at være en seriøs mand, sige, at vi så kan lave om på skattesystemet. Vi kan lave karnapper og kviste og alle mulige krumspring osv., for det skal jo på en eller anden måde komme de dér skibe til gode.

Jeg synes, det er en mærkelig falsk tone at høre fra De Konservative her.

Jeg synes, det ville være mere i orden at sige: Småskibsfarten kan ikke klare sig uden tilskud. Derfor må vi på en eller anden måde give det enten ved direkte tilskud eller ved skattefradrag.

Det ville være rigtigt at sige det. Men sådan som det blev sagt her, lyder det, som om man vil prøve at fifle sig igennem, og det synes jeg ikke passer med mit indtryk af Det Konservative Folkeparti.

(Kort bemærkning).

Kai Dige Bach (KF):

Jeg vil håbe, jeg kan nå at besvare spørgsmålet.

Først til hr. Frank Aaen: Jeg vil lige så lidt som før deltage i den diskussion, om vi nu vil tage stilling til, om der i dette lovforslag skulle ligge en lille vippe, der siger, at det er en lille fordel eller ingenting, eller om jeg har ret, når jeg siger, at der slet ikke er et skib eller vil komme et i løbet af 5 år.

Vi vil arbejde videre med denne her sag, og så vil jeg godt gå lige over i det næste spørgsmål om, hvorvidt det er skattetænkning, vi vil have. Nej, det er det ikke, men når hr. Frank Aaen nu går op og stiller det samme spørgsmål bare lidt baglæns, så er det jo, fordi der ligger en eller anden tanke om, at det er et statsrederi eller noget, som staten halvt ejer, der skal til at drive småskibsfarten i Danmark, eller nogle andre luskede bagtanker, som vi overhovedet ikke er for.

Vi synes, det er mere interessant, at almindelige mennesker får lov at indbetale et lille beløb, som går til den skibsfart, end det er, at staten skal til at gå ind for alvor. Det er ikke kun et skattetækningscirkus, der interesserer os. Det interesserer os faktisk meget lidt. Ellers kunne jeg heller ikke have foreslået, at vi ville gå ind for at godkende projekter eller kvoter eller sådan noget. Hvis vi tager kvoter og godkendelser og sådan noget, så ville det jo være umuligt at lave et direkte skattesystem, og det samme svar må så gå videre til fru Elisabeth Arnold.

Jeg er ked af, hvis jeg har udtrykt mig forkert. Selvfølgelig mener jeg – det er til fru Elisabeth Arnold – ikke, at det er ligegyldigt, hvordan skattesystemet er, men jeg mener grundlæggende, at vi har det problem her i Folketingssalen, at 3-4 af de ministre, der har størst indflydelse på erhvervslivet, kun tænker i systemerne, og

der er ganske få, der tænker på det erhvervsliv, som systemerne skal rumme. Det er faktisk bare det, jeg prøver at påpege. Jeg forsøger at vække ministeren til at fortælle, hvad man vil gøre ved sagen, og hvad man vil gøre, hvis småskibsfarten forsvinder, i stedet for at finde ud af, at det gør den.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Til hr. Kai Dige Bach: Jeg går ikke ind i den her diskussion, fordi jeg har et eller andet statsrederi i baglommen. Man kan altid, som hr. Kai Dige Bach gør nede fra sin plads, sige: Det plejer du at have – og så bygge sin argumentation på, hvad man tror, at modparten mener.

Det, der lå i udvalget, og det er jo det interessante – jeg skal vende tilbage til det i min ordførertale – er, at der jo var to metoder til at sikre kapitaldannelsen i coastererhvervet. Den ene var en genoplivning af skattefiduser, og den anden var en hjælp via Skibskreditfonden til at låne ham eller hende, der gerne vil drive en coaster, op til 95 pct. af coasterens værdi og på den måde sikre kapitaldannelsen til nye coastere og oven i købet også til at anskaffe sig brugt tonnage.

Der var altså en skattetænkermode, og så var der en alternativ model, som var lige så liberalistisk, som hr. Kai Dige Bach kunne ønske sig. Det, jeg ikke forstår, er, hvorfor hr. Kai Dige Bach aldrig har beskæftiget sig med den, der ikke var skattetænkning i, men kun har interesseret sig for den med skattetænkning i.

Anden næstformand (Henning Grove):

Hr. Kjeld Rahbæk Møller som ordfører.

Kjeld Rahbæk Møller (SF):

SF ønsker af en række grunde, herunder ikke mindst af hensyn til miljøvenlig transport, at coastererhvervet får bedre vilkår. Især finder vi det bekymrende, at den danske coasterflåde efterhånden er ret gammel. Det er hverken miljømæssigt eller forretningsmæssigt hensigtsmæssigt. Derfor ønsker vi bedre finansieringsvilkår for coastere, men det er en grundlæggende betingelse for os, at det sker, uden at der kommer et nyt skattecirkus, som vi kendte det for år tilbage.

Derfor skrev SF sammen med andre partier et betænkningsskildring, der præciserede disse ønsker og pålagde skatteministeren at fremsætte et lovforslag efter de retningslinjer, der var

indeholdt i betækningsbidraget. Det har skatteministeren nu gjort, og det skal han ikke have utak for.

Der har i pressen været livlig debat om, hvorvidt den præcise udformning af lovforslaget ville få den ønskede virkning i form af tilgang af flere coastere. Det spørgsmål vil vi gå grundigt ind i under udvalgsarbejdet. Men her under førstebehandlingen vil vi ikke fordybe os i tekniske detaljer.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Man skulle jo tro, at det var naturstridigt, og jeg ved i hvert fald, at det er i modstrid med SF's skattepolitik, at man går ind og i princippet bruger skattefiduser – om ikke i fuld udfoldelse, så i begrænset form – til at fremme det her formål.

Jeg vil spørge hr. Kjeld Rahbæk Møller om, hvorfor SF ikke har interesseret sig for det alternativ, der blev produceret på samme tid, nemlig muligheden for, at en coasterejer kan låne det, der er brug for, i Skibskreditfonden i stedet for at skulle begive sig ud på skattemarkedet.

(Kort bemærkning).

Kjeld Rahbæk Møller (SF):

Må jeg lige minde hr. Frank Aaen om, at det faktisk er normalt i forbindelse med enhver erhvervsvirksomhed, at man har afskrivninger. En hvilken som helst bager, der køber en bageovn, kan skrive den af. Det er unormalt, at man på det her punkt ikke har afskrivninger. Det er der en god grund til, nemlig at reglerne udarktede til skattefiduseri, så vi var nødt til at lave de stramme begrænsninger.

Det, vi nu vil gøre, er at undersøge, om vi kan lave en opblødning, så vi får skibserhvervet nogenlunde ligestillet med andre erhverv, uden – vel at mærke uden – at vende tilbage til de gammeldags skattefiduser.

Og angående det alternative forslag, som hr. Frank Aaen påberåber sig: Jeg erindrer det faktisk ikke, men jeg skal da genopfriske det og se, om der skulle ligge en løsning dér.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Selvfølgelig kan skibserhvervet og coastere afskrive ligesom alle andre erhverv. Det eneste, der blev bremset, var, at trusseredere kunne

afskrive på et skib, de ingen interesse havde i andet end skatteinteresse.

Jeg forstår ikke, at SF giver en lillefinger til højresiden her i salen, som kun ønsker nye skattefiduser i uhæmmet målestok. Hvorfor skal SF i den her sag give V og K den hjælp? Og så må jeg bare henvise hr. Kjeld Rahbæk Møller til, at i samme betænkning, hvor SF, V og K lavede deres bidrag, blev et alternativt skattebetækningsfrit forslag beskrevet af erhvervsministeren.

Anden næstformand (Henning Grove):

Hr. Kai Dige Bach for en kort bemærkning til hr. Kjeld Rahbæk Møller.

(Kort bemærkning).

Kai Dige Bach (KF):

Jeg håber da bestemt på, at vi må komme til at diskutere det her, også med hr. Kjeld Rahbæk Møller, og at vi kan komme længere, så vi kan få noget, der kan bruges.

Og til hr. Frank Aaen må jeg jo sige: Vi ønsker altså ikke et uhæmmet skattefradrag. Jeg ved ikke, hvor det kommer fra. Jeg har endda lige stået og holdt en lang tale. Det kan da kun være ønsketænkning at blive ved med at sige det, når jeg nu begrænser, hvad vi vil.

Og så kan det da i øvrigt godt være, at vi kommer tilbage til de forslag, som hr. Frank Aaen har lagt i betænkningen, og andre ting, for vi skal jo finde på et eller andet, og så må vi jo se på, hvad vi gør ved det. Vi kan i hvert fald ikke være med til at sidde og se på, at det hele lukker, mens vi går og diskuterer teknik og fikumdik herinde.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Det sidste ord tager jeg som en indrømmelse af, at det er en diskussion om fikumdik.

Det er rigtigt, at fordi De Konservative i dag er holdt i stramme tøjler af SF, så er der ikke den store skattespekulation på dagsordenen. Men hver eneste gang vi har skat og erhverv . . .

Anden næstformand (Henning Grove):

Det er hr. Kjeld Rahbæk Møller, der stilles spørgsmål til, og ikke til andre.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Er hr. Kjeld Rahbæk Møller ikke enig i, at det er normalt, at Venstre og De Konservative ved

enhver given lejlighed kræver flere og flere skattelettelser for erhvervslivet?

(Kort bemærkning).

Kjeld Rahbæk Møller (SF):

Jeg er da enig med hr. Frank Aaen i, at når man hørte hr. Erling Oxdam i dag, så var det, han talte om, alene at vende tilbage til den rene anpartscirkus, som vi kendte det for få år siden, og det er stadig væk ikke vores ønske.

Men at gå så vidt som hr. Frank Aaen og sige, at hver gang der er en konservativ eller Venstremand her på talerstolen, så handler det om uhammet skattefiduseri, synes jeg er at gå for vidt. Det mener jeg ikke der er belæg for.

Anden næstformand (Henning Grove):

Fru Elisabeth Arnold som ordfører.

Elisabeth Arnold (RV):

Alle forslag, der i dette Folketing kan samle mindst 90 mandater, kan vedtages. Det behøver det ikke at blive særlig fornuftigt eller klogt af.

Det forslag med det flertal, som afspejler sig i betænkningen fra Erhvervsudvalget fra hine tider, hvor man foreslog, at der skulle genindføres anpartsregler ved finansiering af mindre miljøvenlige coastere, er et sådant forslag, som Det Radikale Venstre ikke mener bør nyde fremme.

Et flertal i Erhvervsudvalget har pålagt regeringen at fremsætte det her forslag. Det har skatteministeren så gjort, og det er hans pligt. Men fra radikal side må vi sige, at vi ikke kan medvirke til forslaget gennemførelse. Vi forstår selvfølgelig godt de motiver, der ligger bag: Man vil gerne have nogle flere coastere, man vil gerne have mere trafik ad den vej end ad landevejen. Det er helt i orden, men vi synes ikke, at man skal fremme den trafik ved at lave nye skattefiduser, der genåbner nogle af de mest ubehagelige områder af skattesystemet, og som man har gjort meget for at lægge en dæmper på i de senere år.

Vi vil ikke genåbne anpartsreglerne med spekulationsmuligheder og de risici, der ligger i det, og derfor kan vi ikke medvirke til forslaget gennemførelse.

Kim Behnke (FP):

Der er mange ordførere og ikke mindst hr. Frank Aaen, der i dag har beskæftiget sig med fænomenet fup og skattefiduser omkring anparter. Og rigtigt er det da også, at på et tids-

punkt udviklede der sig tendenser til, at folk investerede i alt fra transformerstationer til canadiske togvogne og containere fra Australien og alt muligt andet.

Men der er et område, hvor vi jo sådan set alle sammen har erkendt, at det var en succes, og det var ved skibsfinansieringen. Det var med til at sikre, at danske skibsværfter rent faktisk fik nogle ordrer i bøgerne. Det var med til at sørge for, at danske rederier kunne få bygget skibe på tålelige vilkår her i landet.

Jeg har anparter i flere skibsprojekter. Nogle af dem er gået godt. Der er sandelig også nogle af dem, som sender girokort med efterbetalinger. Sådan er det, når man investerer i erhvervslivet.

Og til hr. Frank Aaen må jeg sige: De investeringer er ikke foretaget med det formål at lave skattetænkning, for i givet fald var det en rigtig dårlig forretning rent skattemæssigt. Men jeg har som person en glæde ved at være med til at finansiere bygningen af skibe og være med til at sørge for, at der er nogle danske værftsarbejdere, som har været i beskæftigelse.

Så kan man selvfølgelig gøre, som Socialdemokratiet og ministeren har valgt at gøre i dag, nemlig at komme og sige til Folketinget: Ja, vi er blevet bedt om at stille med et lovforslag – og så smider man noget bras på bordet.

Det synes jeg ærlig talt ikke at ministeren eller Socialdemokratiet kan være bekendt. Man kan ikke være bekendt at behandle den danske coasterflåde på den måde. Man kan ikke være bekendt at behandle rederne på den måde, og man kan slet ikke være bekendt at behandle vores små og mellemstore skibsværfter på den måde med de få, vi overhovedet har tilbage af dem.

I Fremskridtspartiet har vi den opfattelse, at det ikke længere er et spørgsmål om, hvorvidt Folketinget kan tage sig sammen. Toget er ved at være kørt, eller som man kunne sige i den her forbindelse: Skibet er ved at være sejlet. For hvor mange værfter har vi overhovedet tilbage i Danmark, som er i stand til at bygge de her skibe? De lukker på stribe, og det er kun nogle enkelte, der er tilbage.

Derfor er det her forslag kommet alt for sent, og derfor er den debat, vi har i dag, en debat, vi skulle have haft for flere år siden. Men der har jo været nedsat ekspertudvalg under Erhvervsministeriet, som kom med en klar anbefaling med hele branchen bag sig til Folketinget. Men en enkelt udpeget repræsentant fra Skattemini-

steriet sad med ved bordet, og hver eneste gang det kostede en krone på skatteministerens konto, blev der nedlagt veto.

Resultatet blev dengang, at den ordning, som alle for 4 år siden var enige om, nedlagde Skatteministeriets embedsmænd veto imod og forhindrede, at den blev til noget. Det var en ulykke, der skete dengang, og dér mistede branchen troen på, at det overhovedet kunne lade sig gøre, for i branchen opdagede man, at politiske tovtrækkerier i Folketinget var vigtigere for partierne end spørgsmålet om at komme en branche, der er i nød, til undsætning.

Så bliver det sagt fra flere: Jamen vi kan bare lave nogle statstilskudsordninger. Det her er en branche, som vil frabede sig statstilskud, fordi ikke én eneste krone bliver udbetalt i statstilskud, uden at der samtidig følger krav og betingelser med. Vi ved jo godt, hvordan det så udvikler sig. Så skal der sidde statsudpegede repræsentanter i bestyrelserne for rederierne og for værfterne osv. Det vil man gerne have sig frabedt. Man vil gerne have lov til at give mig og andre mulighed for at være med til at finansiere bygningen af coastere og andre mindre skibe.

Så fremsætter regeringen det her lovforslag, som man i pressen ligefrem har kaldt selvmordsforslaget. Hvis man er parat til at begå økonomisk selvmord, så skal man bare investere sine penge på den måde. At gå ind med krav om solidarisk hæftelse inden for en branche, der er så usikker som den, vi taler om her, er der jo ingen mennesker ved deres fulde fem, der kan finde på.

Det skulle da lige være en eller anden mafioso, som har nogle penge, han ikke ved, hvad han skal gøre ved. Så kan han investere dem her, hvis de alligevel er tabt på forhånd.

Det kan man simpelt hen ikke være bekendt, og derfor håber jeg, at de partier – det er SF, Venstre, De Konservative og Fremskridtspartiet – der mener, at det er vigtigt, at vi har en coasterflåde i Danmark, og at vi har nogle små og mellemstore skibsværfter, kan se, at de simpelt hen bliver nødt til at sætte sig sammen og få det her til at fungere. Vi kan konstatere, at der er ingen hverken saglig eller faglig bistand at hente hos ministeren, for ministeren har den opfattelse, at det er bedre at kaste grus i maskineriet end at få maskinen til at begynde at køre.

Så er der hele diskussionen om, hvorvidt der skal være et skatteelement osv. Det er en underlig diskussion, for hvis jeg i morgen starter

et anpartsselskab og selv begynder at foretage mig et eller andet, ja, så er det fuldt legalt, at der er afskrivninger for de driftsmæssige forhold. Men hvis jeg sidder i Århus og investerer i et skib, der bliver bygget på et værft 100 km derfra, så gør det samme sig ikke gældende. Så i den diskussion om, hvorvidt det er skatte-tænkning eller ej, vidner den måde, hvorpå man har anmeldt de gamle anpartsordninger til EU for notifikation, om, at der ikke er tale om den skatteunddragelse, som man gerne vil lægge op til.

Fremskridtspartiet håber, vi sammen kan få det her til at fungere, men det foreliggende lovforslag er ikke det seriøse grundlag.

(Kort bemærkning).

Kai Dige Bach (KF):

Jeg kommer jo til at komme med tilståelse til hr. Kim Behnke: En af de ting, vi har gjort for at få denne her sag på i dag og for overhovedet at komme så langt, er faktisk, at vi i vores indstilling i det betækningsbidrag, vi har lavet sammen, har skrevet ordene solidarisk hæftelse og sådan noget. Det får vi i hvert fald svært ved at bebrejde ministeren. Det må man nok sige.

Men vores ønske har hele vejen igennem været at få denne her sag på bordet og få lavet noget fornuftigt ud af den.

Så er der jo det, at risikoen for det anparts-sjov, som så mange her siger, jo ikke er, som den var før. Det, vi taler om, er jo meget mere begrænset, og samtidig er der jo nu nye love imod en masse af de ting, der foregår.

Og så er der jo sket det helt fantastiske, at man i befolkningen har opdaget, at fradrag ikke kun er en gevinst, ligesom hr. Kim Behnke har opdaget det. Man kan nemlig også lige pludselig løbe den risiko, som er meningen med det, og det er der vist mange, mange tusinde mennesker i Danmark, der har gjort.

Hvad der vil ske i fremtiden, kommer i hvert fald ikke på det her punkt til at ligne fortiden.

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (FP):

Jeg ved godt, at begrebet »den solidariske hæftelse« stammer fra den betænkning, der blev afgivet, men ikke desto mindre er det stadig væk en dårlig idé. Når vi taler om 10 personer, som går sammen om så stor en investering med al den risiko, der er, for at det kan gå galt, så hæfter de altså sammen med hele deres familie med deres personlige formue og alting for gæl-

den de næste 20 år osv. Det kan vi ikke byde folk. Der er desværre ingen, der er parat til i vore dage at investere så mange penge for at være med til at få et coasterprojekt til at fungere.

I forhold til det andet, hr. Kai Dige Bach tog op, nemlig spørgsmålet om risikoen for, at der skal udvikle sig skattetænkning, er jeg fuldstændig enig. Den risiko er jo væk, al den stund man går ind og beder om, at der skal være en forhåndsgodkendelse af disse projekter i Skatteministeriet. Så må det være Skatteministeriets folk, der skal være dygtige nok til at forhindre de rene skattespekulationsprojekter, så det kun er de seriøse byggeprojekter, der kommer på banen.

Frank Aaen (EL):

Til hr. Kim Behnke: Nu er forhåndsgodkendelse jo desværre ikke nogen garanti mod skatteplad, det viser historien.

Men ellers vil jeg sige, at hr. Kim Behnke jo har ret i, at sidst anpartscirkuset fik lov til at florere, var der ganske mange mennesker, der kom ud af det meget dårligt, tabte penge på det, måtte gå fra hus og hjem.

Sådan kan man selvfølgelig også godt frygte, at det her forslag vil ende, hvis der er nogen, der hopper på limpinden og vil gå i samme retning. Sådan forstod jeg i hvert fald hr. Kim Behnke, og man må jo sige, at som det ligger her, må man jo gå ud fra, at Fremskridtspartiet stemmer imod forslaget, fordi der er så stor fare for, at mennesker kommer i klemme. Jeg kan se, at der nikkles, og dermed er flertallet for forslaget i dets nuværende form altså borte. Det var da interessant at få det noteret i dag.

Så vil jeg ikke gentage det, jeg har sagt flere gange nu, men jeg forstår ikke, at SF på den her måde vil være med til at give skattetænknerne her i Folketinget den håndsækning. Selv om de i dag ikke synes, at de har fået nok, så er det jo tydeligt at høre, at skattetænknerne har fået håb om en renaissance, og vi må håbe, at vi formår at blokere for det, så det her ikke bliver åbningen til, at vi igen skal have et væld af skattefiduser til at blomstre i Danmark.

Så om lovforslaget: Baggrunden er, som det er nævnt, en betænkning fra Erhvervsudvalget fra maj 1997, og det, jeg synes, er så interessant, er, og det er i modsætning til den lov, der er under behandling, at der jo i betænkningen gøres opmærksom på, at Erhvervsministeriet sammen med Skibskreditfonden har iværksat

en mulighed for, at coasterejeren selv, ham, der gerne selv vil drive en coaster og ikke specielt tænker på at få en skattefidus, i Skibskreditfonden kan få ikke bare de 80 pct., han i dag kan låne, men også få fyldt yderligere op. Jeg har forstået det sådan, at opfyldningsbeløbet kan komme helt op på 95 pct. af coasterens samlede pris, således at vedkommende bare skal stille med en egenkapital på de sidste 5 pct.

Jeg vil sige, at det er den mulighed, der er i dag uden skattefidus, og det undrer mig, at alle de eksperter, der taler så meget godt om coastererhvervet og om hensynet til småskibsfarten, ikke i højere grad har været opmærksomme på, at der også var denne mulighed, og at den faktisk kan udnyttes allerede i øjeblikket. Det ville jo have fået de pågældende, hr. Kai Dige Bach og andre, til at gøre sig den overvejelse, hvorfor det er ikke nok, at man har løst finansieringsproblemet.

Det er jo ikke nok at løse finansieringsproblemet for coastere, og det har coastererhvervet jo selv sagt gang på gang. Deres afgørende problem i dag er, at de ikke har noget at sejle med. Det er coastererhvervets problem. Det er ikke, at de ikke har skibe nok. Det er ikke det, at de ikke kan købe sig et nyt skib. Det er ikke det, at der ikke er værfter til at bygge skibene. Problemet er, at coastererhvervet er udsultet, fordi de ikke har noget at sejle med. Og hvorfor har de ikke noget at sejle med? Det er jo, fordi det flertal, der her i Folketinget siger, at de har så stor en omsorg for coastererhvervet, jo samtidig gør alt, hvad de kan for at fjerne markedet for coasterne ved at anlægge nye motorveje og nye broer.

Man har bygget en bro i to omgange og sat prisen for at køre en lastbil over den ned og ned, og på den måde har man fuldstændig fjernet muligheden for at få en god forretning ved at sejle med skib. Man har gjort det ekstremt billigt at køre med lastbil. Det er jo hovedproblemet. Man opretholder, at lastbilen, der kommer til en havn, kan køre derned uden at betale vareafgift, uden at betale havneafgift, mens coasteren, der kommer til samme havn for at hente varerne, skal betale vareafgift og havneafgift.

Der er en konkurrenceulighed, og vi taler ikke om statstilskud til coastererhvervet. Vi taler om en konkurrenceligestilling, for i dag er det lastbilerhvervet, der i ekstrem grad modtager statssubsidier gennem billigt brændstof, gennem billige veje, gennem billig adgang til at

køre over broer, hvorimod coastererhvervet stadig selv må betale omkostningerne. Det er sådan, problemet skal stilles op. Og de, der her i Folketinget ønsker at gøre noget for coastererhvervet, skal droppe skattetænkningen og gå ind og se, hvordan vi kan sørge for, at coasterne får noget at sejle med.

Og så længe man kun beskæftiger sig med skattetænkning i stedet for de reelle problemer for coastererhvervet, så er det, fordi man i bund og grund er ligeglad med coastererhvervet. Det eneste, man tænker på, er, hvordan vi får nogle flere skattefiduser. Sådan er det.

(Kort bemærkning).

Kjeld Rahbæk Møller (SF):

I den bemærkning, hr. Frank Aaen kom med om favoriseringen af lastbilerhvervet, er vi ikke uenige. Det har været påpeget mange gange også fra SF's side.

Men der er endnu en ting at føje til, som favoriserer lastbilerhvervet, og det er, at de faktisk har fået opbygget nogle transportsystemer, der fungerer, og det har coastererhvervet ikke. En af årsagerne til, at de ikke har det, er, at skibene er forældede. Man vil ikke opbygge de systemer til de skibe, som man ved alligevel skal skrottes om få år. Derfor er en fornyelse af coasterflåden en forudsætning blandt flere for at få godset over på coastere.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Jeg er fuldstændig enig i det, hr. Kjeld Rahbæk Møller siger. Derfor synes jeg også, det er så ærgerligt, at det flertal, der lige tegner sig i Folketinget, kerer sig om skattefiduser i stedet for at kigge på, hvordan man udvikler erhvervet.

Mens der blev skrevet betænkning om skattefiduser, så forhandlede Enhedslisten med erhvervsministeren dels om at få den finansieringsordning åbnet i Skibskreditfonden, dels om at få sat et udviklingsprojekt med dør til dør-konceptet i gang. Udviklingsprojektet er igangsat. Men de, der tænker i skat, har ikke opdaget, hvad der er sket i realiteternes verden. De har kun tænkt på, hvordan man kunne lave en skattemodel.

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (FP):

Inden hr. Frank Aaen nu får udnævnt Skibskreditfonden til at være Guds udvalgte her på Jorden, så er jeg nødt til at gøre hr. Frank Aaen

opmærksom på, at i forbindelse med de overbelåningsskandaler, der har været både på Færøerne og her i Danmark, er det jo lykkedes at få overtalt Skibskreditfonden til at medvirke i overbelåningssager. Så den sagsbehandling, der finder sted dér, er jo ikke nødvendigvis udtryk for, at Guds åsyn har kigget på de sager, og at man er sikker på, at det kun er seriøse projekter.

Det, at der er et krav om, at rederen selv samt en lang række andre mennesker går ind og kigger på projekterne og finder ud af, om de kan bære vand eller ej, er altså en fornuftig ting. Hvis vedkommende kun er parat til at stille med 5 pct. af pengene selv, og resten skal lånefinansieres i en Skibskreditfond med statsunderstøttelse, så synes vi ærlig talt, at det er en dårlig måde at gøre det på, særlig fordi den Skibskreditfond jo meget vel kan gå hen og begå fejl, og de fejl, der bliver begået dér, er nogle, skatteyderne kommer til at være med til at betale for.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Jeg tror ikke, hr. Kim Behnke vil påstå, at min kritik af Skibskreditfonden har været mindre end den, Fremskridtspartiet har fremført. Så der kan vi sagtens tage en konkurrence.

Det, der bare er det interessante her, er, at der er en mulighed uden skattefidus, som også er bedre for coasterejeren, fordi der er ingen tvivl om, at den kapital, man kan låne i Skibskreditfonden med behørig kontrol naturligvis, låner coasterejeren billigere end den kapital, der skal opnås ude på markedet, hvor det er skattespekulantens interesse, der først og fremmest skal tilgodeses. Så det er bedre at undgå skattefiduserne også for coasterejerne.

Sonja Albrink (CD):

CD sætter pris på, at skatteministeren har taget problemerne med anpartslovgivningen op, men hvis hensigten er at styrke coastertrafikken og den mindre skibsfarts stilling, så føler vi ikke i CD, at det forslag her er godt nok skruet sammen.

Erhvervet har givet udtryk for, at en gennemførelse af lovforslaget vil sætte en stopper for de nuværende finansieringsordninger og i stedet henvise de mindre rederier til mere tvivlsomme finansieringsordninger. Vi mener, der er behov for at se nærmere på konsekvenserne af forslaget, og vi vil også gerne se, om forslaget

rent faktisk får den effekt, som var meningen med det, og som flertallet ønskede. Vi vil derfor, som andre ordførere har sagt, kigge nøje på, hvad vi kan gøre under udvalgsbehandlingen for at nå frem til de ændringer, der er nødvendige, for at vi kan få et forslag ud af det, som er godt for Danmarks coastertrafik, og som vi forhåbentlig kan stemme for ved tredje behandling.

Kristian Thulesen Dahl (DF):

I Dansk Folkeparti vedkender vi os selvfølgelig at have medvirket til dette lovforslags tilblivelse i form af den betænkning, som er afgivet i Folketingets Erhvervsudvalg, og som pålægger regeringen at fremsætte et lovforslag på området i dette folketingsår.

Til gengæld mener vi ikke, at lovforslaget fra regeringen lever op til det, som har været flertallets hensigt. Det må vi jo vurdere nærmere og diskutere under udvalgsarbejdet, men vi er selvfølgelig positive over for, at der skal findes en løsning på området. Vi vil arbejde konstruktivt for det og se, hvor langt vi kan nå, og vi vil bestemt ikke afvise, at det også vil kunne lade sig gøre at finde en ordning, der er bedre end den nuværende.

For os at se er der ingen tvivl om, at coasterflåden er for gammel, og at der skal tages nogle initiativer. Det vil også være miljømæssigt rigtigt at finde en afgørelse på området, som kan fremme en fornyelse af coasterflåden, og samtidig mener vi, at der dermed tages hensyn til bevarelsen af et godt dansk skibserhverv. Det skal vi jo heller ikke se bort fra.

Der er nogle problemer ved lovforslaget, og flere ordførere har været inde på nogle af dem. Det er jo bl.a. rigtigt, som det har været påpeget, at det kan være svært at få folk til at investere på grund af den risiko, som er indbygget i forslaget, og her tænker jeg selvfølgelig i særdeleshed på problemerne vedrørende den solidariske lånehæftelse. Der er også andre punkter, som vi mener vil kunne give nogle problemer, og vi håber, der vil vise sig opbakning under udvalgsarbejdet til at ændre dem.

Lovforslaget lugter i det hele taget af, at regeringen har fremsat et forslag, den ikke selv bryder sig om at skulle fremsætte, og derfor er det selvfølgelig skruet sammen med henblik på at få dræbt den tankegang, der ligger bag det. Sådan virker det i hvert fald på os, og det skal vi da beklage, men vi håber som sagt, at det kan lykkes at få lavet noget på området.

Blot lige en enkelt bemærkning til noget af det, der også har fyldt debatten, specielt fra hr. Frank Aaens side, nemlig at det at lave en ordning på dette område i sig selv appellerer til noget odiøst, nemlig til skattefiduser. Det må jeg klart tage afstand fra. Selve den tankegang at ville lave skattemæssige ordninger, som måske kan have den effekt, at der kommer en fornyelse af coasterflåden, er ikke i sig selv udtryk for noget som helst odiøst. Det er naturligvis odiøst, hvis anpartsordninger, som det tidligere er set, bliver misbrugt, for det er der ingen tvivl om at de er blevet. Men det giver under alle omstændigheder ikke sig selv, at det også vil være tilfældet fremover, måske endda tværtimod, fordi der er så mange, der har meget dårlige erfaringer med den måde, misbruket har fundet sted på.

Skatteministeren (Carsten Koch):

Dette forslag er ikke groet i min have. Det er lavet af en minister, som udfører sin gerning til punkt og prikke, og jeg kan ikke forstå, at jeg skal klandres for, at jeg har udført denne opgave til punkt og prikke.

Et folketingsflertal uden om regeringen har pålagt mig at udarbejde et lovforslag, som følger en række krav i betænkningen til lovforslag nr. L 201 fra i sidste samling, hvori der direkte formuleres en række krav. Disse krav opfylder vi, bl.a. kravet om den ubegrænsede, den solidariske hæftelse. Alt er opfyldt til punkt og prikke.

Jeg har noteret mig, at SF's ordfører kvitterede for forslaget, men jeg kan ikke se, at jeg skal klandres for at have fulgt et folketingsflertal til punkt og prikke, at jeg skal skældes ud for at have gjort det. Det havde været morsomt, om jeg havde fremsat et helt andet forslag end det, et folketingsflertal har pålagt mig at fremsætte, så nu må vi altså holde op med det pjat. Ja, en gang imellem må jeg altså bruge lidt stærke ord, selv om det nu ikke er fordi, de er så stærke.

Herudover vil jeg sige, at jeg også blev skældt ud af De Konservative, Venstre, Fremskridtspartiet og Dansk Folkeparti for at lave noget dårligt arbejde. Det dårlige arbejde består i, at et stort flertal, som normalt ikke kan finde sammen, uden om regeringen har flikket noget sammen, som har en sådan karakter, at det aldrig kan blive andet end dårligt arbejde, fordi hensigterne er så forskellige, og så er det mig, der skal skældes ud for det. Men jeg har en

bred ryg, og jeg lægger gerne ryg til endnu mere udskældning.

Så får jeg at vide, at det er et særlig stolt erhverv, det er et gammelt, stolt erhverv. Ja, det er jeg ikke et øjeblik i tvivl om, men der findes altså mange gode, stolte erhverv i det danske samfund. Skal de så også have en særordning? Er det kun stolte erhverv, der skal have særordninger? Hvad er kriterierne for det? Jeg har såmænd haft mange andre henvendelser om, at en helt anden gruppe af befolkningen udfører et virkelig godt, samfundsnyttigt arbejde, og derfor også skal have en særordning. Jeg kan altså ikke gå med til disse argumenter om, at fordi et eller andet erhverv er særlig prisværdigt – og det erkender jeg at coastererhvervet i høj grad er, det er slet ikke det – er det i orden, at man laver en skattemæssig særordning.

Jeg har kendskab til mange stolte erhverv, mange gode erhverv, og hvis de skulle have hver sin særordning, ville vi få en skattelovgivning, som i endnu højere grad kunne gøres til genstand for det, jeg gang på gang bliver skældt ud for af De Konservative, Venstre, Fremskridtspartiet og Dansk Folkeparti: Det ville nemlig blive en enormt kompliceret lovgivning med særregler og undtagelser osv. Men når det er noget, der tjener De Konservative, Venstre, Fremskridtspartiet og Dansk Folkepartis interesser, laver man alligevel denne lille særordning, for den tjener jo et særligt formål, og så gælder det om, at en skatteminister må sætte hælene i og sige: Vi skal ikke have én eneste særordning mere end højst nødvendigt!

Jeg må også sige, som hr. Frank Aaen har været inde på flere gange, at hvis man vil støtte et stolt erhverv – og det synes jeg er o.k., det kan være i orden ud fra mange hensyn, der er fuldt legale – kan jeg bare ikke forstå, hvorfor det nødvendigvis skal støttes med særregler i skattelovgivningen. Hvorfor kan man ikke støtte det på mere ærlig og gennemskelig vis, nemlig over tilskuddene i stedet for på denne måde? Mon det skyldes, at man har en opfattelse af, at hvis der gives støtte over tilskud, er det statsstøtte, men hvis der laves en skattemæssig særordning, så et eller andet erhverv får en særlig gunstig skattemæssig behandling, er det ikke statsstøtte, men noget fint noget. Det kan jeg altså bare ikke anerkende, for skattelovgivningen bliver utrolig kompliceret ved det.

Skattelovgivningen er kompliceret nok og hårdt nok belastet i forvejen. Det hører jeg gang på gang fra oppositionen, men bemærk lige dis-

se ord: Her er der endnu et særforslag! Jeg vil bare sige, at næste gang, jeg hører De Konservative eller Venstre eller andre gode kræfter klandre mig for at lave en kompliceret skattelovgivning, får de altså forslaget her i hovedet sammen med alle de andre sjove forslag, de er kommet med.

Jeg ved ikke, om det er helt tydeligt og klart, men regeringen kan altså ikke gå ind for det foreliggende forslag.

Kai Dige Bach (KF):

Vi er da temmelig glade for, at regeringen ikke kan gå ind for forslaget, selv om vi gerne ville have haft et, der var lidt bedre. Men når skatteministeren taler om en særordning, mener jeg faktisk, man må spørge: Særordning i forhold til hvad?

Da vi behandlede L 201 i sidste samling, gennemgik vi alle de områder, hvor udlandet har bedre regler end vores. Det må jo være i lyset af den konkurrence med udlandet, vi er i, særlovenes eksistens skal ses, og derfor skal jeg såmænd ikke sige andet, end at i alle landene omkring os er der betydelig bedre vilkår for skibsfarten. Det, vi ønsker, er såmænd bare, at vores skibsfart må bestå, så udlandet ikke kan vælte et erhverv ad gangen, og så kan skatteministeren alligevel stå her rank og frejdig og sige, at enhver regel skal følges helt nøje, selv om tingene falder sammen rundt omkring ham.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Anden næstformand (Henning Grove):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

41) Første behandling af lovforslag nr. L 129: Forslag til lov om leje af erhvervslokaler m.v. Af boligministeren (Ole Løvig Simonsen). (Fremsat 10/12 97).

Lovforslaget sattes til forhandling.