

## Afstemning

### Første næstformand (Ivar Hansen):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

### 5) Første behandling af lovforslag nr. L 55: Forslag til lov om ændring af selskabsskatte- loven. (Begrænsning af skattefriheden for havne).

Af Niels Jørgen Langkilde (KF) og Mariann Fischer Boel (V) m.fl.  
(Fremsat 4/11 97).

Lovforslaget sættes til forhandling.

## Forhandling

### Skatteministeren (Carsten Koch):

Det lovforslag, som vi her har til førstebehandling, omhandler havnenes skattefritagelse, og formålet med forslaget er ifølge både dets titel og bemærkningerne til det at begrænse skattefriheden for havne.

Af lovforslagets bemærkninger fremgår, at det især er Københavns Havns virksomhedsområde efter sammenlægningen med Københavns Frihavns- og Stevedore Selskab A/S, der har fået forslagsstillerne til at fremkomme med dette forslag.

Indledningsvis må jeg fastslå, at forslaget synes at bygge på nogle vildfarelser vedrørende Københavns Havns skattefritagelse. Forslaget går nemlig ud på at ændre skattefritagelsesbestemmelserne i selskabsskatte-loven § 3, stk. 1, nr. 4, vedrørende de private havne. Københavns Havn er imidlertid som en særlig statslig forvaltningsenhed skattefritaget efter selskabsskatte-lovens § 3, stk. 1, nr. 1, vedrørende skattefritagelse for staten og dens institutioner.

Forslagsstillerne må derfor gøre sig klart, at forslaget vil være uden nogen betydning for den havn, der angiveligt – i hvert fald i det væsentligste – har bevirket, at forslaget overhovedet fremsættes.

For de havne, der er skattefritaget efter bestemmelsen i selskabsskatte-loven § 3, stk. 1, nr. 4 – altså de private havne – vil forslaget derimod få betydning.

Som jeg skal komme tilbage til om lidt, er det imidlertid ikke sikkert, at virkningen vil være den tilsigtede, nemlig en indskrænkning af skattefriheden.

Lad mig lige først skitsere de gældende skattefritagelsesbestemmelser for havne:

Havne kan være fritaget for indkomstbeskatning efter én af flere bestemmelser i selskabsskatte-loven.

Skattefriheden kan hvile på bestemmelsen i selskabsskatte-lovens § 3, stk. 1, nr. 1, om staten og dens institutioner, eller § 3, stk. 1, nr. 2, om kommuner og kommunale virksomheder og institutioner, eller § 3, stk. 1, nr. 4, om havne m.fl.

Såfremt en havn som en statslig eller kommunal virksomhed er omfattet af selskabsskatte-lovens § 3, stk. 1, nr. 1 eller 2, vil havnen være fuldstændig og ubetinget skattefritaget; skattefritagelsen gælder uanset arten af den udøvede virksomhed, og skattefritagelsen skyldes ikke, at der er tale om en havn, men er en følge af den almindelige skattefrihed for stat og kommune.

Skattefriheden efter selskabsskatte-lovens § 3, stk. 1, nr. 1 og 2, omfatter ikke statslige og kommunale aktieselskaber, dvs. aktieselskaber, hvor staten eller en kommune er aktionær. Disse beskattes således som ethvert andet aktieselskab. Statslige og kommunale aktieselskaber kan dog være omfattet af skattefritagelsesbestemmelserne i § 3, stk. 1, nr. 4, hvis betingelsen i denne er opfyldt.

Efter dette, altså selskabsskatte-lovens § 3, stk. 1, nr. 4, er det en betingelse for skattefrihed, at havnen er åben for offentlig trafik, samt at havnens indtægter – bortset fra en normal forrentning af en eventuel indskudskapital – ifølge vedtægtsmæssig bestemmelse udelukkende kan anvendes til havneformål. Efter denne bestemmelse er det således afgørende for skattefriheden, at der kun udøves havnevirksomhed.

Bestemmelsen skal fortolkes restriktivt.

Udøves der f.eks. andre aktiviteter end sådanne, som kan henføres til havnedrift i snæver forstand, bortfalder skattefriheden fuldt og helt. Det gælder også, selv om sådanne andre, såkaldt sideordnede, aktiviteter udøves i et selvstændigt selskab ejet af havnen, idet havnen ved at investere midler i et selskab med side-

ordnede aktiviteter vil have anvendt en del af sine indtægter til aktiviteter, der ligger uden for havnens formål.

Den endelige afgørelse af, hvorvidt der skatteretligt kan anses at foreligge havnevirksomhed i snævre forstand – altså således som omhandlet i § 3, stk. 1, nr. 4 – henhører under ligningsmyndighederne.

Som det forhåbentlig er fremgået, er der altså allerede efter de gældende regler snævre grænser for de private havnes skattefrihed.

Nu kan det jo være vanskeligt at vurdere – og som nævnt er der jo i sidste instans også tale om en konkret ligningsmæssig afgørelse – men umiddelbart ses gennemførelsen af oppositionens forslag ikke at ville betyde en begrænsning af de private havnes skattefrihed i forhold til de eksisterende skatteregler. Man kan tværtimod forestille sig, at lovforslaget vil kunne betyde en udvidelse i forhold til den gældende skattefritagelsesregel.

Ifølge den foreslåede lovbestemmelse skal skattefriheden nemlig være betinget af, at havnens aktiviteter i det væsentligste – som det hedder i forslaget – er begrænset til etablering, udbygning og vedligeholdelse af havnens infrastruktur.

Så hvis forslagsstillerne med udtrykket »i det væsentligste« sigter til en bagatelgrænse, f.eks. således, at havnen inden for en vis grænse vil kunne have aktiviteter, der ikke har sammenhæng med havnedrift, vil der være tale om en udvidelse af skattefriheden i forhold til de gældende regler. For efter de gældende regler er de private havnes skattefrihed som nævnt betinget af, at der kun udøves havnevirksomhed, så hvis havnen har andre aktiviteter, vil skattefriheden bortfalde fuldstændig, og det gælder også for den del af indtægterne, der vedrører havnevirksomhed.

Forslaget må altså skulle forstås således, at der åbnes for, at der fremover i et vist omfang skal kunne udøves havnefremmed virksomhed, som man kunne kalde det, og en sådan udvidelse af havnernes skattefrihed kan regeringen ikke støtte.

Og hvordan – kan man i øvrigt filosofere videre – har forslagsstillerne forestillet sig at en sådan væsentlighedsreel bagatelgrænse skal administreres i praksis?

Ligningsmyndighederne skulle så åbenbart fra sag til sag afgøre, om der udøves andre aktiviteter i væsentligt eller uvæsentligt omfang

– med den usikkerhed og de afgrænsningsproblemer, som dette ville medføre.

Også på andre punkter giver forslaget anledning til usikkerhed.

I forslaget tales der f.eks. både om havnernes infrastruktur og om deres suprastruktur, og det er jo sådanne udtryk, som kan bruges i nogle bemærkninger, men jeg må erkende, at det er ikke helt klart for mig, hvad der nærmere menes med infrastruktur og suprastruktur.

I det hele taget er der en del uklarhed med hensyn til, hvad skattefri havne må og ikke må ifølge lovforslaget, specielt når man sammenholder lovteksten med både de almindelige bemærkninger og de specielle bemærkninger. I særdeleshed er forslagets specielle bemærkninger meget vanskelige at forstå.

Alt i alt vil forslaget, sådan som det foreligger, efter min mening ikke medvirke til at skabe mere klare regler for, hvad de private havne skattefrit kan udøve af aktiviteter.

Så regeringen kan ikke støtte lovforslaget, sådan som det foreligger. Og de væsentligste grunde er, som jeg har nævnt, at den gældende skattefritagelsesbestemmelse i selskabsskatte-lovens § 3, stk. 1, nr. 4, er tilstrækkelig restriktiv, og at forslaget rent faktisk må antages at ville medføre en *udvidelse* af den gældende skattefritagelse.

Men når det er sagt, vil jeg også gerne tilføje, at det efter min opfattelse altid er sådan, at hvis der fra statens eller en kommunes side er tale om udøvelse af mere kommercielle aktiviteter i konkurrence med private firmaer, kan man overveje at lægge sådanne aktiviteter i et aktieselskab – med større gennemsigtighed og skattepligt efter de almindelige regler til følge.

Men jeg må også gøre opmærksom på, at denne betragtning selvfølgelig også gælder Københavns Havn, som jo er det, der interesserer, men som jeg ikke har beskæftiget mig så meget med.

Jeg må dog i den forbindelse henvise til den omfattende diskussion, som fandt sted i forbindelse med behandlingen af lov nr. 504 af 24. juni 1992 om Københavns Havn, for formålet med den lov er i hvert fald ikke i overensstemmelse med ønsket om skattepligt i dette lovforslag, især når man ser på diskussionen i forbindelse med den, ligesom jeg må anbefale, at man orienterer sig i den omfattende grundlovsdiskussion, der udspandt sig forbindelse med lovbehandlingen dengang. For begge dele – altså både formålet med den daværende lov og den

diskussion, som fandt sted i forbindelse med grundlovsproblemstillingen – er relevante i forbindelse med intentionerne med det nærværende lovforslag.

**Per Kaalund (S):**

Socialdemokratiet kan ikke støtte det af De Konservative og Venstre fremsatte lovforslag, og vi kan i det hele henholde os til de bemærkninger, som skatteministeren er kommet med.

Som også fremført af skatteministeren anser vi den gældende lov for at være så tilpas restriktiv, at det fremsatte lovforslag ikke vil medvirke til øget klarhed – herunder væsentlighedskriteriet og bagatelgrænsen – og vi kan også se, at lovforslaget muligvis vil have den stik modsatte virkning i forhold til det, som vi tror er ideen med at fremsætte forslaget.

Og vi er bekendt med, at trafikministeren med henblik på en ændring af trafikhavneloven for nylig har nedsat et udvalg, som både skal se på havnestrukturen og på eventuelle aktieselskabsdannelse, og vi er også bekendt med, at Sammenslutningen af Danske Havne har støttet, at det lovforslag, der ligger her i dag, L 55, kan behandles i det af trafikministeren nedsatte udvalg.

Så den socialdemokratiske folketingsgruppe kan altså ikke stemme for, men vil tværtimod stemme imod lovforslag nr. L 55.

**Jens Løgstrup Madsen (V):**

Venstre har en sund skepsis over for offentlig erhvervsvirksomhed. Det er jo skatteydernes penge, der bruges til kommercielle formål, og derfor skal man altid være ganske eftertænksom, når man begiver sig ud i offentlig erhvervsvirksomhed.

Et princip, der må gælde i forbindelse med offentlig erhvervsvirksomhed, er jo, at den skal være ligestillet med privat erhvervsvirksomhed i forhold til lovgivningen. Denne ligestilling er en betingelse for, at der kan være tale om en fair form for konkurrence.

Når det gælder skatteområdet, ja, så er det jo i særlig grad vigtigt, at der gælder en ligestilling mellem de aktiviteter, som et offentligt selskab udøver, og de aktiviteter, som et privat selskab udøver. Når man udøver samme type af aktivitet, skal det beskattes på én og samme måde. Det er det, det er intentionen med det lovforslag, der her er lagt frem.

Jeg har forstået, at skatteministeren har flere tekniske indvendinger imod lovforslaget, men

jeg har ikke forstået skatteministeren således, at der er indvendinger imod det, der er intentionen i lovforslaget. Ellers ser Venstre frem til at høre fra ministeren, at der ikke er indvendinger mod selve intentionerne i det, og derfor kan vi under udvalgsarbejdet få lovforslaget indrettet på en sådan måde, at de intentioner, der er i det, bliver opfyldt.

**Gitte Seeberg (KF):**

Jeg vil starte med at sige, at jeg fuldt ud kan tilslutte mig det, som Venstres ordfører allerede har været inde på.

Man kan selvfølgelig altid diskutere, om dette lovforslag er formuleret på den rigtige måde, men én ting – og det er i hvert fald tankerne bag forslaget – er, at der skal være lige konkurrence mellem offentlige og private virksomheder. Altså når det offentlige driver virksomhed i konkurrence med private virksomheder, skal det så vidt muligt ske på lige konkurrencevilkår.

Der skal heller ikke herske tvivl om, at vi mener, at de opgaver, som de offentlige havne i nogle tilfælde har påtaget sig i dag, burde varetages af private virksomheder. Det er klart vores udgangspunkt, men når det sker nu, har vi en situation, hvor vi også er nødt til at sikre os, at det offentlige ikke får ulige konkurrence.

Dér vil jeg da også tage skatteministerens sidste bemærkninger positivt til indtægt, de bemærkninger, som handlede om udskillelse i selvstændige aktieselskaber.

Det er vores opfattelse, at alle skattemæssigt bør behandles lige. I dag er det kendsgerningen, at de private servicevirksomheder betaler skat, mens det samme ikke er tilfældet, når offentlige havne yder servicevirksomhed.

Efter fusionen mellem Københavns Frihavns- og Stevedore Selskab A/S har Københavns Havn monopol på stevedorevirksomhed i frihavnen. Såfremt monoopolet skal bevares – hvilket er en anden diskussion, og det er vi så heller ikke tilhængere af – er det ikke rimeligt, at havnen fortsat er understøttet med skattefrihed.

Sammenslutningen af Danske Havne har længe været fortaler for, at havnene skal overtage flere og flere funktioner, som kan varetages af skattebetalende private stevedoreselskaber, skibsmæglere m.v. Med dette lovforslag skal havnene kun have skattefrihed, så længe de koncentrerer sig om havnenes egentlige drift såsom etablering, udbygning og vedligeholdelse af havnens infrastruktur.

Havnenes skattefrihed kunne fra et EU-synspunkt opfattes som ulovlig statsstøtte, hvis skattefriheden kun er til for offentlig servicevirksomhed på havnene og ikke for private havneservicevirksomheder. Her er vi selvfølgelig inde i en anden problemstilling, som dog i sig selv gør, at forslaget bør nyde fremme.

Med dette lovforslag vil konkurrencen på havnene blive styrket, det vil fremme effektiviteten, og det vil samtidig være en fordel for miljøet, hvis en større del af godstrafikken fremover foregår ad søvejen.

Man kan selvfølgelig stille spørgsmålet: Hvorfor skal de offentlige havne betale skat? Det er jo alligevel den samme kasse, kan man næsten sige. Men hertil er at sige, at de fleste havne er kommunalt styrede havne, der fungerer som en form for selvejende institutioner med selvstændig økonomi. Derfor er det også rimeligt, at de i det her tilfælde skal betale skat.

Til slut vil jeg sige, at Det Konservative Folkeparti helt generelt ønsker de statslige havne privatiseret, men det har vi ikke fremsat forslag om i dag. Vi har taget udgangspunkt i situationen, som den foreligger, og ønsker derfor, at der skal ske en konkurrencemæssig ligestilling mellem den offentlige og den private virksomhed.

Men som sagt, jeg har taget skatteministerens bemærkninger til positiv indtægt, og vi må se, hvad vi kan arbejde videre med i udvalget.

(Kort bemærkning).

**Per Kaalund (S):**

Må jeg ikke stille det spørgsmål til fru Gitte Seeberg, om det ikke havde været mere hensigtsmæssigt, hvis man vil fremme de intentioner, som ligger bag lovforslaget, i stedet at stille ændringsforslag til lov nr. 504 af 24. juni 1992 om Københavns Havn, idet der jo som bekendt påhviler Københavns Havn en lang række forpligtelser bl.a. i forbindelse med byfornyelse og en lang, lang række andre ting. Derfor er der en særlig lovgivning omkring Københavns Havn, som der nok må ses på specielt – også i forhold til andre både statshavne, private og kommunale havne.

(Kort bemærkning).

**Gitte Seeberg (KF):**

Man kunne selvfølgelig altid overveje, om dette forslag burde have været et beslutningsforslag, for teknisk set er der tale om vanskelige forhold, men jeg tror godt, at hr. Per Kaalund ved, hvad intentionerne bag forslaget er.

**Aage Frandsen (SF):**

Da mit partis ordfører ikke kan være til stede, skal jeg fremføre SF's synspunkter i denne sag.

Det er forslagsstillernes opfattelse, at der foregår en ublu konkurrence mellem offentlige virksomheder og havne, som konkurrerer med private, og i det omfang der er et problem i den forbindelse, har vi ikke noget imod at se på det.

Men vi synes heller ikke, som også skatteministeren har været inde på, at løsningsmodellen er rigtig. Det, vi mener det var mere relevant at kigge på, er det, som man kunne gøre, nemlig skille den del, som er, skal vi sige den serviceorienterede virksomhed, ud som en selvstændig virksomhed, så havnene stadig kunne udøve den samlede virksomhed, som de kan i dag.

Men jeg vil også sige, at efter at jeg har hørt skatteministerens, synes jeg, meget kloge udlægning af teksten – og jeg skammer mig ikke over at indrømme, at der var tidspunkter i skatteministerens foredrag, hvor jeg ikke helt var med; det var ikke skatteministerens fejl – på den baggrund vil jeg sige, at jeg synes, at dette kræver nok lidt mere omtanke, inden man skri- der til gennemførelse af lovforslaget.

Som også den konservative ordfører var inde på, var det måske mere hensigtsmæssigt at kigge på det som et beslutningsforslag, selv om det er fremsat som et lovforslag, og det vil sige, at det er noget, man kunne kigge på i Skatteudvalget, hvor jeg ikke selv har sæde. Og det siger jeg god fornøjelse med.

**Elisabeth Arnold (RV):**

Nu, vi er ved bekendelserne, vil jeg da gerne fortsætte og sige, at på trods af at jeg har siddet i Skatteudvalget og har gjort det i mange år, blev jeg alligevel overrasket, da jeg så dette forslag, for jeg tænkte: Er der overhovedet et problem? Det var jeg ikke klar over at der var.

Men vi kan jo altid blive klogere, også i Det Radikale Venstre, og jeg har den indstilling, at hvis de gældende regler er i orden, er der ikke mere at snakke om. Men hvis de ikke er det, vil vi da gerne kigge på det. Og vi mener, ligesom flere andre har sagt, også hr. Aage Frandsen, at offentlige virksomheder og især offentlige monopoler jo ikke gennem deres sideaktiviteter skal påføre private virksomheder unfair konkurrence; det skal de ikke.

Så hvis de gældende regler ikke er i orden, må vi selvfølgelig kigge på det. Jeg kan ikke bedømme, om den løsningsmulighed, der er beskrevet her, er god til at løse det pågældende

problem, men dertil er udvalgsarbejdet jo et glimrende instrument. Lad os få stillet nogle spørgsmål, lad os få opklaret sagerne; hvordan hænger det sammen? Hvis der er et problem, vil vi gerne være med til at løse det, og hvis problemet i virkeligheden er et helt andet end det, jeg tror det er, jamen så er det ikke sikkert, at der skal foretages noget som helst.

Så mit tilsagn til forslagsstillerne skal være: Lad os kigge på det i udvalget, lad os få belyst problemet, og lad os prøve at løse det i fællesskab.

#### **Kim Behnke (FP):**

I Fremskridtspartiets folketingsgruppe var den første reaktion, da vi så lovforslaget og ikke mindst lovforslagets titel, at vi tænkte: Der er noget galt. Altså hvordan kan partiet Venstre og Det Konservative Folkeparti mene, at man skal gå ind for skatteforhøjelser? Så læste vi bemærkningerne og opdagede, at det, forslaget måske i virkeligheden mest går ud på, er en bekymring over, at der i offentlige havne foregår sideordnede aktiviteter, som under dække af skattefrihed for havne kan finansieres med ublu konkurrence til følge.

Stopper vi lidt op og ser på, hvad det egentlig er, Folketinget tværpolitisk har som ønske for vores havne, så er det, at havnene bliver brugt mere end i dag. Vi har alle sammen et ønske om, at fragt bliver flyttet fra landevejene og ud på alt lige fra coastere til småskibe og pramme og andet, som kan transportere gods rundt mellem havnene, fordi der er masser af plads ude på vandet, og en ton transporteret på havet forurener mindre end en ton transporteret på landevejene.

Derfor må vi alle sammen have som mål, at betingelserne for at benytte havnene er så lempelige som overhovedet muligt, og forestiller man sig nu, at lovforslaget, som det foreligger, blev vedtaget og det rent faktisk havde den konsekvens, at havneafgifterne blev højere, så synes vi faktisk, at vi har gjort miljøet, dansk erhvervsliv og de politiske intentioner en bjørnetjeneste.

Så inden vi går ind og tilkendegiver, hvad vi mener om det her lovforslag, tror vi, vi skal bruge udvalgsarbejdet til at finde ud af, hvad det egentlig er, Venstre og Det Konservative Folkeparti gerne vil opnå.

Jeg kan anbefale, at vi, hvis man har kontakt til Stevedorekompagniet og andre relevante, som ligger inde med oplysninger om det, så får

materialet frem fra dem. De kan komme i deputation, eller de kan gøre det skriftligt.

Men som lovforslaget er formuleret, kan vi godt frygte, at det faktisk har den stik modsatte virkning, nemlig at vi får begrænset sejladserne på vores havne. For hvad er det, rederierne bruger som argumentation, når de ikke benytter de danske havne? Ja, de siger, at de danske havne er for dyre, og at specielt de kommunale havne er blevet for dyre at anløbe. Statshavnene har deres helt egen prispolitik, men specielt for de kommunale havne gælder, at de er blevet for dyre at anløbe.

Det kan da godt være, at man ud fra en snæver skattepolitisk betragtning kan synes, at hvis Århus Havn driver stevedorekompagni ved siden af i konkurrence med Mærsk – det ved jeg er et konkret eksempel – at den prisdannelse, der finder sted dér, er med til at holde anløbspriserne nede, og så vil Mærsk selvfølgelig umiddelbart synes, at det er urimelig konkurrence. Men til gengæld betyder det jo altså også, at alle de Mærskskibe, der anløber Århus Havn, får en billigere havnetakst, end hvis Århus Stevedorekompagni ikke var en underafdeling af Århus havnevæsen.

Derfor er man nødt til at se de her ting i sammenhæng, og før vi har den rette sammenhæng på plads, har vi altså simpelt hen svært ved at sige, hvad vi mener om lovforslaget, for vi er på nuværende tidspunkt mere end meget i tvivl om, hvad intentionerne er.

Vi har under alle omstændigheder som det overordnede mål, at vi skal have gjort havnene billigere, og derfor var vores første rygmarsvreaktion i Fremskridtspartiet at sige, at vi synes, at hvis der er en ulighed, er der jo to måder at bringe balance på. Den ene er, at nogle skal betale mere i skat. Den anden kunne være, at der var nogle, der skulle betale mindre i skat. Og ud fra en overordnet filosofi om, at vi skal have gjort det billigere at anløbe havnene, synes vi, at modellen med at betale mindre i skat faktisk er bedre, end at man prøver at skabe lighed ved, at nogle skal betale mere i skat.

Men det er sandsynligt, at vi i forbindelse med det her lovforslag ikke har lagt snittet det rigtige sted, og i givet fald ønsker vi under udvalgsarbejdet at blive belært om, hvordan stevedorekompagnier, private som offentlige, håndterer havneadministrationen og havneindtægterne, for det er et interessant og vigtigt område.

**Keld Albrechtsen (EL):**

Da mit partis ordfører, hr. Frank Aaen, er forhindret i at være til stede, skal jeg tilkendegive Enhedslistens holdning.

Jeg må allerførst sige, at jeg lyttede med betydelig forbløffelse til hr. Kim Behnkes ordførerindlæg, der jo nærmest var rensset for liberalisme og i lange passager præget af hensyntagen til miljøet og erkendelsen af, at offentlig drift er en god ting. Man må håbe, at der ikke er tale om en enlig svale, men om en gryende erkendelse hos hr. Behnke om, hvordan samfundsforholdene er indrettet. Forbløffet var jeg i hvert fald.

Jeg var ikke forbløffet, må jeg til gengæld sige, over fru Gitte Seebergs bemærkning om, hvad der egentlig var det langsigtede mål med det her. Man mærker hensigten og bliver forstemt. Privatisering af de offentlige havne er i virkeligheden det, som det her skal ses som et første skridt på vejen til, og derfor kan Enhedslisten selvfølgelig ikke støtte intentionerne i det her forslag.

Så kunne man selvfølgelig sige, at skatteministeren på det nærmeste har overbevist mig om, at Enhedslisten i virkeligheden burde stemme for forslaget, fordi forslaget, som det er udformet, rent teknisk går stik imod dets egne intentioner. Men det er nok klogest at lade være med at begive sig ud i den slags politik, og derfor må jeg sige, at vi ikke kan støtte forslaget.

Det, som er tilfældet i dag, er jo, at vi har havne, som hviler på offentlig drift. Vi kan ikke se noget problem i, at de også har fornuftige sideaktiviteter. Vi kan heller ikke se noget problem i, at sådanne sideaktiviteter naturligvis er skattefri. Det er, som hr. Behnke var inde på, til gavn for brugerne af havnene og til gavn for miljøet. Og hvis skatteministeren vil modtage et råd fra vores side, så skal det være: Hold fingrene fra havnenes indtægter, og lad dem blive brugt til gavn for miljøet.

**Første næstformand (Ivar Hansen):**

Ordfører for forslagsstillerne hr. Langkilde.

**Niels Jørgen Langkilde (KF):**

Jeg vil gerne sige tak for de mange bemærkninger til forslaget, hvoraf mange var konstruktive.

Jeg synes måske, hr. Aage Frandsen var den, der ramte mest plet, for når jeg så mig om i forsamlingen under skatteministerens indledende forelæsning, kunne jeg se, at meget af det var dunkelt, og jeg tror også, at meget af det, der er

dunkelt sagt, måske også er dunkelt tænkt. Jeg tror ikke, at alle kunne gennemskue dybderne i ministerens tale, og jeg er glad for, vi derfor får den på tryk, så vi kan studere den indgående under udvalgsarbejdet.

Men jeg forstod i alt fald, at alle ordførerne havde fattet hensigten med forslaget. Hr. Kim Behnke havde også fornemmelse for, at det var miljøfolk, der var kommet med forslaget, fordi vi var optaget af at få mere over til havnene. Det er meget væsentligt, og det er et element blandt mange. Jeg ved, at Det Radikale Venstre og SF normalt er meget indstillede på at virke den vej, og derfor takker jeg meget for de bemærkninger, der kom derfra.

Vi kan f.eks. tage en lille ting, som vi alle sammen kan overskue: Skal man have repareret en container, sker det ude i Københavns Havn, og så sker det altså i en virksomhed, der ikke skal betale skat af det. Den konkurrerer med virksomheder, der på helt almindelige skattevilkår betaler skat af det samme. Det synes vi er uanstændigt.

Jeg kan godt forstå, når hr. Kim Behnke siger: Hvordan kan det være, at De Konservative foreslår højere skatter på erhvervslivet? Der må være noget helt galt.

Nej, vi tænkte os om meget længe og diskuterede det meget længe, inden vi kom så langt. Men vores filosofi er, at skal vi have opgaverne til at ligge ude i de private virksomheder, så er vi nødt til at lave lige vilkår. Det skal ikke være sådan, at offentlige virksomheder har fordelene, for så slår vi containerreparationen ihjel hos private, og så slår vi de private stevedorer ihjel. Vi slår det ene efter det andet efter det tredje ihjel, hvis det offentlige kan udkonkurrere dem.

Rigsrevisionen har her i mandags afleveret en sag omkring Exsos, hvor man udnyttede et offentligt monopol på en utilstodelig måde. Det har man fået mange og lange skrivelser om i aviserne og andre steder. Det er den slags, vi skal undgå.

Vi er ikke hadske i forhold til det offentlige, men når det offentlige løser opgaver, så skal det være af karakteren myndighedsopgaver, der skal løses. Man skal ikke udkonkurrere det private og på den måde underminere havnenes mulighed for at drive en fornuftig virksomhed og privates mulighed for at gøre det samme.

Der var en bemærkning fra ministeren, jeg i hvert fald fattede og forstod til fulde, for det er noget, vi selv har arbejdet meget med, og den handlede om begrebet »i det væsentligste«.

Det var et forsøg på at lave en bagatelgrænse. Vi var klar over, at det var et ganske vanskeligt spørgsmål, vi stod over for. Men det, vi oplever, når vi snakker med havnefolkene, er jo, at den eksisterende lov ikke bliver fortolket, som ministeren siger.

Vi opfatter det her som en alvorlig indskrænkning og ikke som det modsatte. Så hvis ministeren tror, at vi er interesserede i at åbne op for alskens ting, så var det det modsatte. Det mener jeg også fremgår. Jeg tror også, hovedparten af ordførerne har fattet, at ideen var at indskrænke det, der kunne foregå i offentligt regi af konkurrenceforvridende erhvervsvirksomhed. Det var intentionen. Kan vi skrive det bedre, så er vi helt klar til det.

Jeg mener, vi ligger inde med et problem. Når vi får at vide, at det er et problem, og at det er noget af det, der er med til at ødelægge havnemulighederne ved siden af finansieringen af nye skibe og det ene og det andet og det tredje, så tager vi det op, og så vil vi gerne løse det. Og jeg håber, at ministeren vil være med til det og kan foreslå bedre forhold. Eller kan ministeren sikre, at den eksisterende lovgivning overholdes, så vi kan fjerne begrebet, så vil jeg ikke være uvillig til, at vi går videre ad den vej.

Den socialdemokratiske ordfører pegede meget præcist på, at der er noget udvalgsarbejde i gang i øjeblikket. Det er vi jo også inspireret af, og det får vi jo også meldinger om, og jeg er meget tryk ved, at man under det udvalgsarbejde også vil kigge på de her aspekter. Det tror jeg ville komme af sig selv i alle tilfælde. Men vi har ment, at det har været meget væsentligt at få gang i vores havnevirksomheder, inden der sker en alt for stor, skal vi sige fjernelse af aktiviteter fra vore havne.

Det er jo desværre problemet mange steder, at opgaverne går fra havnene og til lastbilerne, som kan klare de her ting bedre. Det må vi stoppe så hurtigt som muligt for at give havnene en fremtid i Danmark. Jeg tror, de har en meget væsentlig rolle at spille, navnlig hvis vi også kan få bygget danske skibe.

Ministeren havde svært ved at forstå de specielle bemærkninger. Ministeren sagde ikke, hvad det specielt drejede sig om, men ministeren må da godt stille yderligere spørgsmål. Hvis der er noget, så skal vi nok være klar til at drøfte det enten i udvalget, eller hvornår ministeren måtte ønske at mødes om det.

Så vil jeg gerne kvittere hr. Aage Frandsen for SF's åbne sind over for at få gjort noget ved

det. Og helt det samme vil jeg sige til Det Radikale Venstre. Jeg er glad for den åbenhed, for jeg tror ikke, der er nogen af os, der har et ideologisk ønske om at have mere offentlig produktion, der udkonkurrerer privat produktion. Det er jo sådan set den modsatte vej, vi normalt går i øjeblikket. Det er trenden, det er det, der virker bedst, og sådan skal det selvfølgelig være.

Jeg har kommenteret en del på hr. Kim Behnkes indlæg, og jeg vil sige, at ideen var jo netop ikke at gøre det dyrere at være på havnene. Vi har en erfaring for, at når private driver virksomhed, så bliver det billigere. Når der er en åben og fair konkurrence, så er der nogen, der har lyst til at etablere sig i området. Hvorimod hvis man skal drive stevedorevirksomhed i København og ved, at der et selskab, der er skattefrit, så flygter man væk, for så har man ikke lyst til at gå ind i den konkurrence. Det er simpelt hen alt for farligt.

Jeg tror, at jeg grundlæggende er enig med hr. Kim Behnke. Han har misforstået noget af forslaget, måske fordi vi ikke har formuleret det godt nok. Vi tror grundlæggende på, at konkurrence på havnene er med til at skaffe billigere havnefaciliteter.

Og jeg kan ikke undgå her at nævne, at vi også ser et problem i, at areallejerne på havnene stiger ganske betydeligt i øjeblikket. Man kører godt nok efter hvile i sig selv-princippet i en række havne, men det ser ud til, at en lang række havne er i gang med at lave voldsomme opsparinger – til hvad, ved jeg ikke. Det er selvfølgelig også et andet ødelæggende element for vores havnedrift.

At Enhedslisten er imod forslaget, vil jeg gerne takke for, for så er jeg klar over, at jeg har ramt nogenlunde rigtigt.

(Kort bemærkning).

**Kim Behnke (FP):**

Jeg har både et spørgsmål til ministeren og til hr. Langkilde.

Til ministeren: Hørte jeg ikke rigtigt, da ministeren forklarede, at hvis en offentlig havn etablerer sideordnede aktiviteter som f.eks. containerreparation, så bortfalder skattefriheden for hele havnen, uanset det er et selvstændigt selskab? For hvis det er korrekt forstået, så har hr. Langkilde jo ikke det problem, som hr. Langkilde beskriver. Det kan godt være, at skattelovgivningen så ikke administreres sådan, og der

er nogle konkrete eksempler på det, men så må vi jo rette op på det.

Op så til hr. Langkilde: Hvis vi har en havn, som er i offentligt eje, så er hr. Langkilde og jeg sikkert enige om, at det var bedre, om den havn blev en privat havn, så den fik som konkurrenceparameter at trække kunder til. Men hvis den havn er i offentligt eje og der er et hvile i sig selv-princip – som jeg støtter, for ellers så kunne vi forestille os, at kommunerne begynder at subsidiere havnene – og den havn skal til at begynde at betale skat, hvor skal den så hente penge henne andre steder end i stigende priser for anløb ved havnen? Det giver ikke flere anløb til fordel for miljøet, men måske desværre færre.

#### Niels Jørgen Langkilde (KF):

Nu da ministeren ikke bad om ordet, så kan jeg måske foreslå et svar på hans vegne. Københavns Havn driver i dag f.eks. stevedorevirksomhed og containerreparation. Københavns Havn betaler ikke skat, og mig bekendt er der ikke taget initiativer til at rette op på det forhold, og det er jo dér, at jeg er blevet opmærksom på konkurrenceforvriddningen.

Til tanken om, at havne i offentligt eje skulle til at betale skat: Filosofien bag forslaget var jo, at det ville man ikke risikere. For hvis man nu drev en stevedorevirksomhed eller containerreparation eller noget andet, så ville man sige: Vi kommer til at betale skat af det hele, hvis vi gør det. Det må vi hellere lægge ud til et privat selskab og sige, at det er en opgave for private firmaer at reparere containere, og det kan ikke være havnens opgave.

Op der ville selvfølgelig straks være nogle, der ville gå i gang med opgaven, hvis de var sikre på ikke at blive udkonkurreret af et offentligt understøttet selskab, der ikke skulle betale skat. Deri ligger filosofien.

#### Skatteministeren (Carsten Koch):

Det er sådan, at hvis en offentlig havn f.eks. er organiseret som et aktieselskab og det kun driver havnevirksomhed, så kan det godt være skattefritaget som følge af det. Har det derimod datterselskaber og udøver sideordnede aktiviteter, så er hele herligheden skattepligtig. Det er fuldstændig rigtigt, det kan jeg bekræfte over for hr. Kim Behnke. Men det kræver altså, at det oprindelige moderselskab er organiseret som et selskab.

Hvis det er skattefritaget som følge af, at det er en offentlig forvaltningsenhed, som driver nogle bivirksomheder, så kan den ikke være skattepligtig, for en offentlig forvaltningsvirksomhed er ikke skattepligtig.

Det, der var pointen i mit indlæg, som er blevet kaldt dunkelt og alt mulig andet godt, er, at hvis man er utilfreds med Københavns Havn aktivitet, så skal Københavns Havn på aktier, for at man kan pålægge den skattepligt, hvis den har sideordnede aktiviteter, idet vi går ud fra, at den har sideordnede aktiviteter.

Men jeg vil gøre opmærksom på, at den diskussion havde man jo i fuldt flor i 1992, og det er den, jeg har henvist til at man sætter sig ind i, for den vil være meget god at få forstand af. Men dertil kommer, at – og det har forslagsstilleren ikke været tilstrækkelig meget inde på – modstykket til skattefriheden for Københavns Havn og en række andre offentlige, hvad skal vi sige instanser, som måske driver en vis form for produktionsvirksomhed, er, at de påtager sig nogle flere opgaver, end de skulle have gjort, hvis de var rent privat drevne kommercielle virksomheder.

Som det også blev nævnt af den socialdemokratiske ordfører under et af indlæggene, er det altså sådan, at man bliver nødt til at erkende, at modstykket er, at Københavns Havn deltager i en række offentlige aktiviteter, som skal finansieres osv., og det var et af de synspunkter, som indgik med stor vægt i diskussionen i 1992, og som gjorde, at man faktisk afstod fra at gå videre med de tanker.

#### Niels Jørgen Langkilde (KF):

Det fremgår altså af ministerens svar her, at Københavns Havn ikke betaler skat, når de er ude og konkurrere med private virksomheder. Det er situationen. Det er blandt andet det, vi gerne vil have ordnet.

Så kan man sige, at det har et ædelt formål – det er i orden – men hvorfor skal et containerreparationsfirma eller et andet selskab lide under, at der er et statsligt monopol på det?

Så synes jeg, at det er mere fair at sige, at det vil vi gerne betale et eller andet for. Det skal man ikke gøre over skattelovgivningen og på den måde favorisere en frem for en anden, for det mener jeg er skadeligt.

Kan ministeren foreslå en anden måde, hvor på vi kan rette op på det her forhold, så er vi åbne over for det. Jeg synes, at det er meget væsentligt for havnene, at vi ikke gør det til et



område, hvor det er farligt for private virksomheder at gå ind, fordi de kan komme ud i den form for konkurrenceforvridning. Det er en af de ting, vi skal værne om. Der må ikke være nogen konkurrenceforvridning, hvis vi skal lokke nye til at etablere sig eller eksisterende firmaer til at fortsætte med at arbejde i det pågældende område.

Hvis vi så skal til at se på Københavns Havns modsvar af havnemæssige forpligtelser, så er det jo noget med, at man gerne vil modtage godset. Det har ikke været det store problem, at man har stået i de danske havne og sagt: Nej, vi har alt for meget gods, hold jer væk, I må sejle et andet sted hen. Jeg skal ikke kunne sige, at det ikke er sket en eneste gang, men jeg har aldrig hørt, at det skulle være et meget stort problem.

Derfor er det en forpligtelse, man har, der ikke koster havnen ret mange øre – om overhovedet noget. Det har jeg ikke hørt nævnt i debatten før, men Københavns Havn har nogle gode opgaver med at udvikle en række jordarealer, som det også sker i privatiserede havne i England. Vi har lige hørt, da engelske havnefolk var herovre, om, hvordan de fik udviklet det. Hvordan de fik sænket taksterne, efter at de var blevet privatiseret. Det kan virke meget charmerende, måske er der også problemer i det, men det må man først i gang med at se på for alvor og finde en model, der sikrer havnene en central placering i fremtidens erhvervsliv og i fremtidens kommunikationssystem.

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

## Afstemning

**Første næstformand (Ivar Hansen):**

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

---

Den sidste sag på dagsordenen var:

**6) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 48:**

**Forslag til folketingsbeslutning om inddrivelse af gæld til det offentlige og om genoptagelse af et udvalgsarbejde vedrørende indstilling om løsningsforslag til næringskarantæne.**

Af Kristen Touborg (SF) m.fl.

(Fremsat 4/11 97).

## Meddelelser fra formanden

**Første næstformand (Ivar Hansen):**

Som tidligere meddelt udgår denne sag af dagsordenen for mødet i dag, og der er herefter ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 20. november 1997, kl. 10.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet hævet kl. 17.16

---