

**Sonja Albrink (CD):**

Da tidligere ordførere allerede har tilkendegivet, hvad forslaget går ud på, kan jeg sige på CD's vegne, at vi støtter lovforslaget og gerne medvirker til en hurtig behandling i Tinget.

**Frank Aaen (EL):**

Forslaget virker som almindelig sund fornuft, og vi behøver ikke at trække tiden i langdrag. Vi støtter lovforslaget.

**Flemming Kofod-Svendsen (KRF):**

Ja, vi i Kristeligt Folkeparti er også tilhængere af sund fornuft, så vi kan støtte dette fornuftige og praktiske lovforslag.

**Kim Behnke (FRI):**

Den danske lovgivning er fyldt med selvmodsigelser, og den danske lovgivning er fyldt med alle mulige bestemmelser, der primært har til formål at skaffe provenu i statskassen, og indimellem støder disse selvmodsigelser og provenukrav imod almindelig sund fornuft. For ingen kan vel mene, når man har fundet eksempler på dyr, i det her tilfælde de nok så omtalte BSE-ramte kreaturer, at de så skal transporteres langt og kun kan vente på at blive brændt på særlige steder, når der umiddelbart i nærheden findes forbrændingsfaciliteter, som kan foretage den nødvendige destruktion.

Men med kravet om provenu fra forbrændingsanlæg, hvor man skal betale afgift for at forbrænde affald, selv om det er en både samfundsnyttig og overordentlig gavnlige ting, så opstår der pludselig den absurde situation, at man skal til at betale afgift for at brænde et BSE-ramt kreatur, og derfor støtter vi naturligvis lovforslaget.

Men – og der er et men – hvorfor skal vi nu i en skattelovgivning have angivet en bestemt kvægsygdom? Hvorfor laver man ikke en mere generel bestemmelse? Hvorfor laver man ikke en bestemmelse, hvor man f.eks. henviser til en paragraf i den veterinære lovgivning? Vores kloge veterinære hoveder finder nok en dag ud af, at det i virkeligheden ikke er så smart, at man nedgraver kreaturer, der har været ramt af mund- og klovesyge, men at det også er bedre, at de destrueres ved forbrænding, eller finder ud af, at tilfælde af svinepest ikke bare skal gå til destruktionsanstalter, men at de også skal brændes for at hindre smittespredning.

Sagt på en anden måde: Hvorfor laver man ikke en bestemmelse i skattelovgivningen? Det

er jo ikke veterinærlovgivningen, vi taler om. Hvorfor laver man ikke en bestemmelse her i skattelovgivningen, der henviser til den veterinære lovgivning, sådan at vi ikke skal bringes i den situation, at Folketinget også skal ind og involveres med lovændringer, den dag man står med forskellige dyr med andre sygdomme end lige BSE?

Så derfor en simpel opfordring til ministeren om, at man fjerner den direkte henvisning til BSE og i stedet for laver en henvisning til den veterinære lovgivning, som jo har præcise paragraffer om, hvilke sygdomme der skal behandles på hvilke måder. Det håber jeg skatteministeren vil tage som en positiv medvirken til det her lovforslag, sådan at man har en mere generel bestemmelse, og sådan at skatteministeren ikke i tide og utide skal ulejlige Folketinget, når de veterinære forhold kræver, at der også sker special destruktion og forbrænding af andre dyr.

**Skatteministeren (Ole Stavad):**

Jeg skal nøjes med her at takke samtlige ordførere, også hr. Kim Behnke, for en positiv modtagelse. Det spørgsmål, som hr. Kim Behnke rejste i sin ordførertale, vil jeg foreslå at vi kigger på under udvalgsarbejdet.

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:

**21) Første behandling af lovforslag nr. L 287: Forslag til lov om ændring af lov om Dansk Internationalt Skibsregister og af forskellige skattelove. (Udvidelse af DIS-ordningen samt beskatning af søfolk og luftfartspersonale i international trafik m.v.).**

Af skatteministeren (Ole Stavad).  
(Fremsat 28/4 2000).

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

### Frode Sørensen (S):

Som bekendt var det ikke nogen særlig populær sag at afskaffe det toldfri salg, men ikke desto mindre var det logisk og nødvendigt. Begejstringen var især meget behersket blandt de danske rederier, som sejlede i rutefart mellem en dansk og en udenlandsk havn, og hvis væsentligste eksistensberettigelse var at være flydende supermarked for det toldfri salg og i mindre omfang at være et nødvendigt transportmiddel for passagerer.

Det er bl.a. på den baggrund, det foreliggende forslag skal ses. Hensigten er at give danske færgerederier bedre konkurrencevilkår og dermed sikre danske arbejdspladser. Lovforslaget indebærer, at danske passagerskibe, som besejler havne i vore naboregioner, Nordsøen, Den Engelske Kanal og Østersøen, med udgangspunkt fra en dansk havn kan lade sig registrere i Dansk Internationalt Skibsregister, DIS, hvilket jo så hermed udvider den gældende DIS-ordning. Herved opnår disse færgers personale den samme skattefritagelse, som gælder for den internationale skibsfart under DIS i øvrigt.

Lovforslagets gennemførelse vil ændre den undtagelse, som indtil nu har forhindret, at passagerfærger i de nævnte områder har kunnet komme i DIS. Forslaget gør det hermed også muligt helt eller delvis at bevare en række arbejdspladser, ikke blot på skibene, men også på landjorden, og er dermed også til gavn for den lokale beskæftigelse.

Med en nedsættelse af lønomkostningerne gøres det muligt for færgefarten at nedsætte driftsomkostningerne. Med andre ord får den kreds af færgerederier, som har mærket bortfaldet af det taxfree salg i EU, hermed en art kompensation.

Men i tilknytning hertil skal anføres, at Tyskland allerede har indført en ordning, som er blevet udvidet til at gælde Østersøruterne. De tyske rederiers ordninger går ud på, at de ikke skal afregne 40 pct. af søfolkenes indeholdte kildeskat. En klar konkurrencefordel for tyskerne, som kunne bevirke, at danske rederier flytter deres færger til det tyske skibsregister, fyrrer de danske ansatte og ansætter tysk personale med tysk skatterabat.

Så lad os slå fast: Dette forslag ville egentlig have været overflødigt, hvis ikke de tyske regler var blevet ændret. Men vi kan naturligvis

ikke stiltiende se på, at der bliver skabt en ny og ulødig konkurrence mellem EU-lande.

Et andet formål med lovforslaget er at fjerne enhver tvivl om, hvorvidt de danske skatteregler er forenelige med EU-retten bestemmelse om statsstøtte. Vi skal sikre, at DIS-ordningen er helt på linje med EU-retten, samtidig med at vi beholder fordelene ved DIS-registret.

I øjeblikket er arbejdet på DIS-skibe skattefritaget for alle nationaliteter af søfolk. Skatteministeren agter at ændre skattepligten, så udenlandske søfolk kun skal betale skat i Danmark, hvis det er i dansk territorium, arbejdet bliver udført. Herved flyttes skattefritagelsen over blandt de almindelige danske beskæftningsregler og væk fra de særlige regler.

Af ministerens bemærkninger fremgår det, at man har fået positive meldinger fra Kommissionen om denne løsning, og det har vi noteret os.

Det er Socialdemokratiets opfattelse, at der er tale om et godt, gennearbejdet og overskueligt lovforslag, som binder danske skatteregler sammen med EU-retten på forbilledlig vis. Det sikrer samtidig rederiernes fremtidige konkurrenceevne og dermed også beskæftigelsen til gavn og glæde specielt for de områder, der blev hårdest ramt ved bortfaldet af det toldfri salg.

Socialdemokratiet kan derfor støtte forslaget og anbefaler det til hurtig behandling, og jeg skal oplyse på De Radikales vegne, at de også går ind for forslaget.

(Kort bemærkning).

### Frank Aaen (EL):

Jeg vil gerne spørge Socialdemokratiets ordfører, om det kan bekræftes, at vedtagelsen af den her lov betyder ophævelse af alle gældende overenskomster for de her færger, og at det yderligere betyder, at det fremover er forbudt for en dansk fagforening at lave overenskomst for de udenlandske medlemmer, der er ansat på de her færger, f.eks. svenskere, der i dag er ansat i henhold til en dansk overenskomst.

(Kort bemærkning).

### Frode Sørensen (S):

Jeg kan bekræfte, at det ikke betyder, at overenskomster indgået mellem arbejdsmarkedets parter på den her måde bortfalder. Mig bekendt vil det være sådan, at man i en overgangsperiode skal finde frem til, hvordan man får løst problemet og finde frem til den nettoløn, som bliver udslaget af dette lovforslag.

(Kort bemærkning).

**Frank Aaen (EL):**

Der blev svaret lidt kringlet, men konsekvensen af loven er, sådan forstod jeg også svaret, at de overenskomster, der er i dag, skal ophæves. Det har da nogle konsekvenser for både de ansatte og deres fagforeninger, punkt 1.

Punkt 2: Det har da absolut den konsekvens – og det vil jeg også gerne have svar på – at den nye overenskomst, der så bliver indgået, ikke må omfatte udlændinge, altså f.eks. de svenske, der arbejder på danske færges. Det betyder, at hvis f.eks. halvdelen af personalet på en færge er bosat i Sverige, så må de ikke længere arbejde under en dansk overenskomst. Er det socialdemokratisk arbejdsmarkedspolitik?

(Kort bemærkning).

**Frode Sørensen (S):**

Jeg kan sige, at reglerne her først træder i kraft, når man på frivillig vis har aftalt reglerne mellem arbejdsmarkedets parter.

Skulle der være nogle ting i relation til svenske søfolk, der dukker op, så må vi naturligvis se på det i forbindelse med udvalgsarbejdet.

**Kim Andersen (V):**

Skatteministerens lovforslag nr. L 287 drejer sig jo om en udvidelse af DIS-ordningen til også at omfatte danske færges i international rutefart, og så drejer det sig om en tilretning i forhold til EU-rettens statsstøttebestemmelser.

Forslaget om, at det også skal være muligt for danske færges i international rutefart at tilslutte sig DIS-ordningen, er udtryk for et synspunkt, som Venstre tidligere har gjort gældende, og det kan vi støtte.

Vi kan naturligvis også kun støtte, at den tvivl, der efter vores mening er uberettiget, men dog er rejst, og som har været om ordningens lovmedholdelighed, nu bringes endegyldigt på plads med dette lovforslag.

Vi er af den opfattelse, at de byer, hvorfra mange af disse færges udgår, er i en overordentlig vanskelig situation udviklingsmæssigt og beskæftigelsesmæssigt, og selv om det store forretningsgrundlag for mange af disse ruter ikke længere eksisterer med fjernelsen af det toldfri salg i EU, så er der dog stadig væk en vis erhvervsvirksomhed for de rederier, vi her taler om. Og vi vil meget gerne være med til i forlængelse af de ændrede regler, der er indført i Tyskland, at bibringe disse rederier en fornøden konkurrenceevne til at kunne opretholde deres

virksomhed til gavn og glæde for beskæftigelsen i de pågældende færgerederier, men så sandelig vedrørende den afledede effekt med hensyn til beskæftigelsen i land.

Jeg skal derfor på Venstres vegne tilsige lovforslaget vores velvillige behandling i udvalget. Vi er positive over for det stillede forslag.

**Brian Mikkelsen (KF):**

Danmark har en identitet, en kultur, som søfartsnation, men konkurrenceevnen på området har været meget trængt, og det var årsagen til, at man lavede DIS for nogle år siden.

At man nu også giver de samme muligheder i en parallel situation til færgerne, synes vi i Det Konservative Folkeparti er aldeles glimrende. Sagen er den, at dette lovforslag forbedrer den internationale konkurrencesituation for danske færges ved at sikre, at alle danske færges bliver registreret i registret. Det betyder helt sikkert, uden nogen som helst tvivl, flere danske arbejdspladser, det betyder, at vi kan bibeholde de danske færgeruter på et fornuftigt niveau, og det betyder, at vi kan blive ved med at værne om den kultur, det er, at vi kan sejle rundt med færgerne i de danske farvande.

Det andet formål, der er nævnt i bemærkningerne, nemlig at sikre, at danske beskatningsprincipper på transportområdet stemmer overens med EU-rettens støttebestemmelser, kan vi selvfølgelig også støtte fra konservativ side.

Så alt i alt er det et aldeles glimrende forslag, som vi støtter i Det Konservative Folkeparti.

**Aage Frandsen (SF):**

Om dette her lovforslag kan man jo sige, at ud fra den situation, vi er i, og den logik, der er i denne forbindelse, er det naturligt. Men det er også et eksempel på, at der efter vores opfattelse nogle gange er begået fejl, og så begår man flere fejl, og så begår man endnu flere fejl. Det, som jeg i den forbindelse tager udgangspunkt i, er Det Internationale Skibsregister, som jo var en ordning, vi var klart imod, da den blev gennemført.

Nu ser vi så, at det betyder, at når forskellige lande – i dette tilfælde Tyskland – lader de af deres skibe, som sejler samme sted som danske skibe, indregistrere i et internationalt skibsregister, bliver vi også tvunget til det. Det vil efterhånden betyde, at hele rederiverdenen bliver sat uden for skattesystemet, og det er jo noget underligt noget, at vi er kommet dertil, at det er en form, som vi synes er rimelig. Det undrer

mig lidt, at man ikke i EU-sammenhæng diskuterer, om det ikke var rimeligt at indføre en form for beskatning. Der er mange andre ting, man regulerer, men her er der tale om noget grænseoverskridende, så hvorfor taler man ikke om, hvordan man løser det problem, i stedet for at man skal konkurrere med hinanden om at undgå at betale skat? Forholdet har også den konsekvens, at en række kommuner, som er søfartskommuner, lider økonomisk.

Vi vil derfor indtil videre forbeholde os vores stilling med hensyn til, hvordan vi vil stemme. Vi kan sagtens se noget fornuftigt i, at danske skibe sikres mulighed for at kunne konkurrere, men set i forhold til de konsekvenser, det har, synes vi sandelig, det er meget ulykkeligt, at det netop er det, man tager som udgangspunkt. Vi kunne have ønsket, at det var andre metoder, man tog i anvendelse, i stedet for at anvende denne metode, men det har måske ikke været muligt.

Men under alle omstændigheder giver vi altså ikke på nuværende tidspunkt tilslutning til forslaget. Vi har nogle ting, som vi godt vil have nærmere belyst i forbindelse med udvalgsarbejdet, og jeg vil godt spørge skatteministeren: Diskuterer man ikke en gang imellem i EU at indføre nogle regler, når Danmark og Tyskland nu skal til at konkurrere med hinanden om at give skattefritagelse til skibsfarten? Vi føler altså, det er et af de steder, hvor der virkelig er tale om noget grænseoverskridende, men man siger bare, at når det ene land gør det, er det andet land også nødt til at gøre det – med de konsekvenser, det har.

#### **Klaus Kjær (DF):**

Formålet med lovforslaget er at forbedre den internationale konkurrencesituation for danske færger i international rutefart mellem dansk og udenlandsk havn for derved at kunne fastholde danske arbejdspladser. Det drejer sig om danske færger, der sejler mellem danske havne og udenlandske havne i Nordsø-, Kanal- og Østersøområdet. Det foreslås, at disse færger registreres i Dansk Internationalt Skibsregister i lighed med de passagerskibe, der i dag overvejende sejler mellem udenlandske havne, og at DIS-lønnen fastsættes som en slags nettohyre, hvad der også er en forudsætning for gennemførelse af skattefritagelse inden for dette lønsystem.

Lovforslaget medfører, at danske rederiers konkurrencemæssige stilling over for rederier

fra andre lande bliver styrket, da indførelse af DIS-lønnen gør det muligt for rederierne at nedsætte driftsomkostningerne. Der henvises til, at der er sket en tilsvarende udvikling i Tyskland, idet den særlige ordning, hvorefter rederierne ikke skal afregne 40 pct. af indeholdt kildeskat for søfolk, nu er blevet udvidet til at omfatte bl.a. Østersøruterne.

Forslaget giver mulighed for at bevare danske arbejdspladser om bord på færgerne, hvilket også danner grundlag for danske arbejdspladser i land, og DIS-ordningen vil komme den kreds af færgederier, som er blevet berørt af afskaffelsen af det afgiftsfri salg i EU, til gode.

Det andet formål med lovforslaget er at sikre, at de danske beskatningsprincipper på transportområdet indrettes på en sådan måde, at tvivlen om de eksisterende reglers forenelighed med EU-rettens statsstøttebestemmelser forsvinder, uden at disse reglers generelle målsætning lider skade.

En vedtagelse af lovforslaget skønnes at medføre et samlet provenutab i størrelsesordenen 55 mio. kr. årligt, nemlig 50 mio. kr. årligt i tabt personskat og 5 mio. kr. årligt som følge af ændringen i reglerne om skattepligt for udlændinges lønindkomst for arbejde om bord på danske skibe og fly.

Dansk Folkeparti er positivt over for lovforslaget, men der synes dog at være nogle problemer vedrørende beskatningen af udenlandske søfolk på danske skibe, men dem må vi se at få udredt under udvalgsarbejdet.

#### **Sonja Albrink (CD):**

Afviklingen af det toldfri salg har desværre fået de negative konsekvenser, som fra flere sider var forudset. Nogle ruter er decideret forsvundet, andre har måttet reducere sejlfrekvensen, og samtidig er det, som det blev fremhævet af ministeren, således, at man specielt i Tyskland har vedtaget foranstaltninger, som gør registrering under tysk flag mere fordelagtig end registrering under dansk flag. For danske færgeselskaber er det derfor vigtigt, at ændringen gennemføres, og at den gennemføres hurtigt.

I CD kan vi tilslutte os, at lovændringerne træder i kraft på et tidspunkt, der fastlægges af erhvervsministeren. Det er nemlig vigtigt, at man får den fornødne tid til at ændre de gældende bruttohyrer til nettohyrer, så rederiernes driftsomkostninger nedsættes.

For så vidt angår den sidste del af forslaget, hvor det siges, at baggrunden for skatteændringerne er, at skatteministeren ønsker at sikre, at der ikke kan sættes spørgsmålstegn ved DIS-ordningens forenelighed med EU-rettens statsstøtteregler, kan vi også støtte dette, og jeg skal på CD's vegne tilkendegive en positiv udvalgsbehandling og ønsket om en hurtig vedtagelse af forslaget.

#### **Frank Aaen (EL):**

Den logik, der ligger bag dette lovforslag, og den logik, der ligger bag en lang række af de ordførertaler, vi har hørt, har jo den konsekvens, at der stort set ikke er noget tilbage til at finansiere den offentlige velfærd med, og derfor er vi i bund og grund imod den slags ordninger.

Når det så er sagt, må vi erkende, som vi også har gjort ved tidligere debatter om DIS-loven, at de internationale konkurrenceforhold gør det meget svært at opretholde nogle særskilte skatteregler, for så forsvinder skattesubjektet ganske enkelt, og der vil simpelt hen ikke være nogen måde, man kan beskatte på. Derfor er det lidt med en pistol for panden, vi tager stilling til den type forslag, og derfor er vi for så vidt også indstillede på at overveje muligheden for at stemme for et sådant lovforslag.

Som det fremgik af min korte ordveksling med den socialdemokratiske ordfører for lidt siden, er hovedproblemet i hele DIS-loven jo, at man har nogle reguleringer i § 10 vedrørende mulighed for at indgå overenskomst, når det drejer sig om danske fagforeninger. Derfor vil jeg gerne anerkende over for regeringen, at man i tiden, fra det oprindelige forslag blev fremlagt, og til det nærværende forslag blev forelagt Folketinget efter høringen, har lyttet til fagbevægelsen – SiD, restaurationspersonalet og LO – og har fjernet udvidelsen af DIS-lovens omfang, altså § 10, stk. 2 og 3. Det er, må man sige, en tilfredsstillende indrømmelse, så der ikke uden videre lægges en bombe under hele overenskomstområdet og det f.eks. ikke uden videre udelukkes, at danske fagforeninger er i stand til at organisere udenlandske søfolk, der arbejder på danske skibe.

Når det så er sagt, vil jeg sige – og det vil vi bruge udvalgsarbejdet til – at med hensyn til anerkendelsen af problemstillingen vedrørende § 10, stk. 2 og 3, og i det hele taget § 10, som jo er et af de punkter, hvor vi år efter år får kritik af Den Internationale Arbejderorganisation,

ILO, og hvor vi er virkelig på kant med internationale konventioner, burde det jo føre til, at regeringen satte gang i et arbejde for helt at ophæve § 10, når den nu har bøjet sig for kritikken vedrørende nærtrafik med færger. Det er jo sådan, at selv om det må indrømmes, at vi i nogle tilfælde er tvunget til at se bort fra nogle beskætningsmuligheder på grund af konkurrencen, behøver det jo ikke at indebære, at man skal have en § 10, som f.eks. direkte siger, at danske fagforbund ikke må organisere personalet med bopæl i udlandet.

Vi skal senere behandle et forslag om beskatning af politifolk og andre, når de arbejder i udlandet, og selvfølgelig skal overenskomsterne være indrettet efter, at der er en skattefrihed. Man kan ikke bare køre videre med de gamle overenskomster og indføre skattefrihed, for så får man jo et helt skævt forhold, og det anerkender vi fuldt ud, men det spørgsmål behøver man ikke at regulere med en § 10 i DIS-loven. Det spørgsmål kunne sagtens reguleres på en anden måde, og jeg vil sige, at det vil vi tage op under udvalgsarbejdet. Den åbning, regeringen har vist her med hensyn til problemstillingen omkring § 10, bør udvides til at gælde alle de områder, som er omfattet af muligheden for at lade sig registrere i DIS-registret.

#### **Flemming Kofod-Svendsen (KRF):**

Der er to relevante spørgsmål, som kan stilles, når man bliver præsenteret for dette lovforslag, og det første er: Er det fornuftigt at lægge en beskatningspolitik til rette på en sådan måde, at man bevarer danske arbejdspladser? Det synes jeg er fornuftigt. Og for det andet: Er det naturligt at sikre sig, at de regler, vi har, er i overensstemmelse med EU-rettens statsstøttebestemmelser? Jeg synes også, det er fornuftigt at indrette sig på den måde.

Da lovforslaget både satser på at bevare danske arbejdspladser, og at vi holder os inden for EU-rettens statsstøttebestemmelser, kan vi i Kristeligt Folkeparti helt og fuldt tilslutte os forslaget.

#### **Kim Behnke (FRI):**

I 1974 fremsatte Fremskridtspartiet første gang forslag om at afskaffe sømandsskatten. Det var der ikke flertal for, men da Dansk Internationalt Skibsregister blev indført i 1988, var en naturlig følge af det, at sømandsskatten blev ophævet.

Vi var på daværende tidspunkt meget kraftigt tilhængere af indførelsen af et internationalt

skibsregister og er fortsat tilhængere af det, selv om det ved forskellige lejligheder, primært af fagbevægelsen, er blevet godtgjort, at DIS skulle være udtryk for en eller anden form for fiasko. Vi mener det modsatte, fordi DIS' formål primært er at sikre danske arbejdspladser. For rederierne er alternativet jo, at man hyrer folk fra Philippinerne og Kina og andre steder og sejler under bekvemmelighedsflag, for skibene skal jo nok komme ud at sejle, uanset om de sejler under Liberias eller Bahamas flag. Vi har imidlertid den opfattelse, at et skib, der sejler under dansk flag, ikke bare er et smukt skib, men at det også set fra et beskæftigelsesmæssigt synspunkt er en klar fordel, at vi har flest mulige danske søfolk ansat.

Men for rederierne er det jo en kynisk betragtning, når de ser på bundlinjen: Kan tingene hænge sammen? Ja eller nej? Hvis de danske overenskomster med de danske skatter osv. er grundlaget, bliver resultatet desværre ofte, at de danske søfolk bliver fravalgt, og det synes vi er synd. Danske søfolk er jo dygtige søfolk, og især når det gælder færgefart, er det jo overordentlig vigtigt, at det personale, der er om bord på færgerne, mens de sejler med passagerer, enten kan tale dansk eller i det mindste skandinaviske til danske passagerer. Derfor må vi sørge for, at der er flest mulige danskere om bord på færgerne, især med henblik på krise- eller katastrofesituationer.

Dengang man indførte DIS, godtgjorde de kommuner, hvor mange rederier har hjemme, at de ville lide et eller andet økonomisk tab, og det er rigtigt, at det gjorde de også. Men borgmestrene måtte erkende, at alternativet ikke var at opretholde sømandsskatten, men at søfolke- ne kom hjem og måtte gå på dagpenge, og det fik naturligvis de pågældende borgmestere til at bakke indførelsen af DIS op. Derfor mener vi heller ikke, at de argumenter, der er fremført i forbindelse med det her forslag, om, at kommunerne kommer til at lide et økonomisk tab, er noget, vi skal være særlig imponerede af. Alternativet for de pågældende kommuner er nemlig som sidste gang, at de i stedet får folk gående hjemme på dagpenge.

Med de bemærkninger vil vi fra Frihed 2000 fuldt ud støtte ministerens lovforslag, og vi glæder os over, at et større antal rederier og skibe nu kommer til at kunne sejle under dansk flag i Dansk Internationalt Skibsregister, og vi glæder os på vegne af de, som ministeren har opgjort, ca. 650 medarbejdere, som får deres ar-

bejdsplads sikret ved, at de får lov til at sejle under de her regler.

Sidste gang var den daværende skatteminister, hr. Anders Fogh Rasmussen, smart nok til at indføje en bestemmelse, som betød, at skattereglerne først trådte i kraft, i det øjeblik rederiet og fagbevægelsen stillede med nye overenskomster.

Hvis ellers den nuværende skatteminister kigger tilbage og ser, hvordan det forløb dengang, er jeg overbevist om, at den samme metode kan bruges den her gang, og så skulle man heller ikke have nogen problemer med at sikre, at der ikke er noget gab mellem gamle og nye overenskomster.

Vi støtter fuldt ud lovforslaget.

#### **Skatteministeren (Ole Stavad):**

Også her kan jeg takke for en helt overvejende positiv holdning til forslaget, og derfor skal jeg koncentrere mig om nogle enkelte bemærkninger til de ordførere, som har udtrykt en særlig bekymring for forslaget uden, og det er jeg glad for, på nogen måde at afvise det, men ved at være lidt lyttende og søgende. Egentlig har jeg hørt både hr. Aage Frandsen og hr. Frank Aaen være forstående og positive over for, at det her har været et træk, som de godt kan se nødvendigheden af, og hvor de godt vil gå ind i en positiv overvejelse om deres endelige stilling.

Først til hr. Aage Frandsen: Vi kan sige, at det her jo er en slags nødværge. Der er ingen tvivl om, at med de ordninger, der er lavet i Tyskland, hvor de tyske redere kun skal indbetale en del af den skat, de opkræver hos de ansatte, der er på færgeruter, eksempelvis på Østersøen, sættes de danske rederier under et frygteligt pres. Det er ingen overdrivelse at sige, at der er rederier, der sidder og har siddet i helt konkrete overvejelser om at flytte til Tyskland, fordi de derigennem kunne hente en konkurrencefordel, og når det første rederi er flyttet, så tvinges det næste til at flytte, og det er måske ikke mindst arbejdspladser i den del af Danmark, hvor alternativerne ikke er så voldsomt store, nemlig på Lolland-Falster, vi taler om her. Derfor har jeg og regeringen følt et behov for at finde et svar og også komme med det hurtigt, inden, om jeg så må sige, ulykken skete.

Derfor skal jeg også takke alle partierne og alle ordførerne for paratheden til, at selv om det her forslag er kommet meget sent og det først blev fremsat i fredags – jeg sendte et brev til alle ordførerne i torsdags – er der ingen, der har

haft indsigelser imod, at vi tager førstebehandlingen i dag, så vi har en mulighed for en rimeligt ordentlig udvalgsbehandling. Som jeg har hørt det, er der også en indstilling om, at man er parat til at få forslaget vedtaget inden sommerpausen, og det er meget, meget vigtigt af hensyn til de arbejdspladser, der her er på spil.

Så har hr. Aage Frandsen selvfølgelig ret i, at det kunne være et oplagt område at prøve at nå nogle fælles regler på. Problemstillingen er jo, at det er klart, at omkring færgefarten er det lidt anderledes, men ellers må vi sige, at skibsfart er meget mere international end det, vi kan klare inden for EU, og det er også klart, at der vil være nogle meget forskellige interesser i, hvilke regler der skal laves. Jeg kan trods alt ikke lade være med at glæde mig over, at det er lykkedes os som gammel sejlsnation at holde fast i, at det danske flag stadig væk vejer over utrolig mange skibe, der sejler i international søfart. Det mener jeg er en interesse, som vi er fælles om at kunne fastholde.

Så er der så her i sidste omgang kommet nærskibsfarten med ikke mindst Østersøen, hvor vi har fået en konkurrence, som pressede os. Jeg mener, at det svar, vi giver her, er det nødvendige svar, selv om nogle af de principielle synspunkter, som både hr. Aage Frandsen og hr. Frank Aaen har givet udtryk for, deler jeg sådan set fuldstændig, men der er et gammelt ordsprog, der hedder »Nød lærer nøgen kvinde at spinde«, og det kan godt være, det er mig, der i denne her sammenhæng er den nøgne kvinde. I hvert fald mener jeg, at svaret, vi giver her, er et rigtigt svar for at løse problemet og for at sikre danske arbejdspladser, og alle har givet udtryk for, at det er det rigtige.

Må jeg sige til hr. Frank Aaen, at vi har haft en god dialog med de faglige repræsentanter, også i fasen mellem, at vi fik høringssvarene ind, og frem til fremsættelsen af det her lovforslag. Og det er fair nok, at man stiller spørgsmålstal, men den bestemmelse, som hr. Frank Aaen henviser til, § 10, stk. 2 og 3, er inkorporeret i det her lovforslag, fordi det er en konkret del af den løsning, vi laver her. Men det er jo dybest set erhvervsministerens lovforslag, så vi kan sige, at det er fair nok, at man stiller spørgsmål til den store diskussion, men hvis det er sådan, at man vil inddrage den samlede diskussion i det her, så er det vel ikke ændringer til det her lovforslag.

Derudover vil jeg godt understrege, at når der er en anden løsning her, end der er i det,

om jeg så må sige, generelle DIS, så skyldes det jo, at det er en anden problemstilling, når vi snakker nærskibsfart, hvor det er forskellige nationer, der bor tæt på hinanden, som er beskæftiget på de her skibe. Derfor er der forskel på, om vi taler om det eller om skibe, der sejler på Fjernøsten, og som måske aldrig nogen sinde når i nærheden af Danmark, og som har besætningsmedlemmer beskæftiget, der aldrig nogen sinde har været i nærheden af Europa.

Men jeg kan i hvert fald notere, at den konkrete løsning, vi har fundet på det, er en løsning, som samler en ganske betydelig tilfredshed både på lønmodtager- og på arbejdsgiver-side, og jeg er da i sagens natur glad for, at et i øvrigt klogt og nødvendigt initiativ ikke skal fødes i et dumt slagsmål.

Må jeg sige til hr. Kim Behnke, at det faktisk fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at jeg har aftalt med min kollega indenrigsministeren, at det formentlig først bliver aktuelt i 2003, men at hvis der er kommuner, der berøres i større udstrækning af det her, og det er der formentlig et par kommuner der bliver, så er vi parate til at gå ind og se på en kompensation over puljen for vanskeligt stillede kommuner. Vi har jo ikke overblik over, i hvilke kommuner de pågældende ansatte er bosiddende, men det får vi jo klarhed over. Som sagt: Benytter man den garantiordning, der er, så er det en problemstilling, der først bliver aktuel i 2003, men vi har allerede nu ønsket at tilkendegive, at for alle kommuner, der i større udstrækning bliver berørt, er vi parate til at gå ind og se på det.

Så nævnte hr. Kim Behnke, at hr. Anders Fogh Rasmussen, der var skatteminister på det tidspunkt, hvor DIS blev gennemført, havde lavet en klog ikrafttrædelsesbestemmelse. Jeg er nu nødt til at korrigere hr. Kim Behnke. Det var den daværende industriminister, Anne Birgitte Lundholt, fordi det stadig væk er i erhvervsministerens, dengang industriministerens, lovgivning, de pågældende bestemmelser er. Men den bestemmelse, vi her har om ikrafttræden, er nøjagtigt identisk med det, og der er også her en bemyndigelse til erhvervsministeren til, at når man har lavet aftalen, kan lovforslaget sættes i værk.

Alt i alt tak for en positiv modtagelse og tak for en parathed til at behandle det her lovforslag med den korte frist og også for signalet om, at man er parat til at bære det igennem inden sommerpausen. Det tror jeg er noget, der giver meget stor tilfredshed i de dele af landet, hvor

der er mange arbejdspladser, som har stor betydning, på spil.

(Kort bemærkning).

**Frank Aaen (EL):**

Jeg anerkender, at regeringen har lyttet til kritikken i det her konkrete lovforslag. Jeg anerkender også, at det her i høj grad hører til erhvervsministerens bord. Jeg vil alligevel ikke undlade, når jeg kan se, at man i det her forslag har forstået at lytte til kritikken, at bruge den anledning til at bore i, hvorfor man så ikke har lyttet til kritikken af hele DIS-området.

Det er ikke sådan, at det kun er skibe, der aldrig kommer til Danmark, der er omfattet; der er også skibe, der sejler i europæisk fart, som er omfattet, og derfor synes jeg, det er en god anledning, og derfor vil jeg stille skriftlige spørgsmål. Så må skatteministeren selv vedtage, om det så skal sendes til høringovre i Erhvervsministeriet. Det er helt i orden.

Vi vil stille skriftlige spørgsmål om denne her § 10, som ikke alene kritiseres af ILO, men også gentagne gange er blevet kritiseret i Europarådet. Det er en af de sager, hvor Danmark virkelig står til spanking i de internationale organisationer og altså også enstemmigt kritiseres af dansk fagbevægelse. Det bør vi altså se at få gjort noget ved. Derfor vil vi uden at forsinke dette lovforslag, uden på nogen måde at ville forhindre, at det her lovforslag vedtages, forfølge den problemstilling, så vi får åbnet for debatten. Det har hidtil været helt umuligt at få regeringen til at gå ind i en debat om § 10.

**Skatteministeren (Ole Stavad):**

Jeg vil godt takke hr. Frank Aaen. Signalet om, at det ikke er noget, der må forhindre eller forsinke det her initiativ, synes jeg er et godt signal. At man har ønske om at tage debatten op, hverken kan eller vil jeg forhindre, og jeg vil heller ikke forsøge på det. Jeg synes, det også i denne sammenhæng er helt i orden, at man stiller de spørgsmål, man synes er relevante, og vi vil selvfølgelig gøre os umage for at svare så ordentligt, vi kan, på de spørgsmål, der kommer.

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

## Afstemning

**Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):**

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:

### 22) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 143:

**Forslag til folketingsbeslutning om retfærdighed og ordentlige skatteforhold for danskere i international tjeneste.**

Af Kim Behnke (FRI) m.fl.  
(Fremsat 6/4 2000).

Forslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Skatteministeren (Ole Stavad):**

Det her beslutningsforslag har sin baggrund i en sag, der allerede har været behandlet i Skatteudvalget to gange via nogle samrådspørgsmål.

Sagens fakta er kort fortalt, at rigspolitiembudet har haft en række politifolk udsendt til tjeneste i Kosova. Efter politifolkenes hjemkomst til Danmark er der i pressen opstået en debat om skattepligten af de pågældendes løn. Enkelte af politifolkene har fået den opfattelse, at deres løn under udstationeringen var skattefri.

Forslagsstillerne vil på den baggrund gøre lønnen for en stor del af de offentligt ansatte, der siden 1995 har været udsendt til udlandet, skattefri, selv om loven siger, at den er skattepligtig. Efter min opfattelse er loven rimelig og også ganske fornuftig. Ifølge loven kan lønnen først blive skattefri, når arbejdsgiveren og arbejdstageren i fællesskab har haft mulighed for at fastsætte lønnens størrelse under hensyn til, at den er skattefri.

Politifolkene er blevet aflønnet i henhold til en kollektivaftale, hvor lønnen er aftalt og fastsat under den forudsætning, at beløbet underlægges normal beskatning. Der er altså ikke som forudsat ved kollektive aftaler aftalt skattefrihed, snarere tværtimod.