

forhold til det indhold, der ligger i Adoptionsrådet.

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

### Afstemning

#### Tredje næstformand (Kaj Ikast):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

#### 16) Første behandling af lovforslag nr. L 92: Forslag til lov om beskatning af rederivirksomhed. (Tonnageskatteloven).

Af skatteministeren (Svend Erik Hovmand). (Fremsat 6/2 2002).

Sammen med denne sag foretoges:

#### 17) Første behandling af lovforslag nr. L 93: Forslag til lov om ændring af afskrivningsloven. (Ændringer som følge af tonnageskatteloven).

Af skatteministeren (Svend Erik Hovmand). (Fremsat 6/2 2002).

Lovforslagene sattes til forhandling.

### Forhandling

#### Sven Buhrkall (V):

L 92 drejer sig om indførelse af tonnagebeskatning, og jeg vil indlede med at sige, at Venstre lægger vægt på, at vi kan fastholde og udbygge den kompetence, som Danmark historisk har haft på rederisiden. Vi lægger også vægt på, at nyerhvervet tonnage kan placeres i Danmark under dansk flag og ikke under udenlandsk flag.

Med gennemførelse af tonnageskatteordningen kan vi medvirke til, at danske rederier får en international konkurrenceevne, og at de kan fastholde deres position på verdensmarkedet. Det kan de gøre til gavn for det danske samfund, og den form for konkurrencevilkår lægger vi megen vægt på i Venstre.

Så vil jeg sige, at der er tale om et afbalanceret forslag, hvor der tages højde for de forskellige vilkår, som den internationale skibsfart fungerer under, nemlig en udpræget globalisering, en hård konkurrence og et meget mobilt kapitalapparat. Det er de faktiske forhold, som vi må forholde os til, og som vi også må agere ud fra.

Kl. 15.50

Velgennemtænkte hensyn til et særligt erhverv skal derfor ses i forhold til de konsekvenser, som kunne opstå, såfremt ordningen ikke gennemføres. Med vedtagelsen af lovforslaget får danske rederier de samme vilkår som de øvrige europæiske søfartsnationer, da ordningen allerede er indført i flere lande, og derfor får de samme muligheder for at drage fordel af den stigende globale transportefterspørgsel.

Det er endvidere et positivt element ved, at investeringer i nye skibe – under forudsætning af at tonnageskatteordningen bliver indført – i højere grad vil blive påvirket af driftsøkonomiske forhold og i mindre omfang blive fastlagt ud fra skattemæssige overvejelser. Det vil indebære en større stabilitet i de sektorer, som etablerer og beskæftiger sig med nybygning af skibe.

Endelig er det Venstres opfattelse, at ordningen sikrer den nødvendige fleksibilitet, uden at der skabes grundlag for en uønsket »shopping« mellem ordningerne. Der sikres bl.a. gennem overgangsordninger mulighed for virksomhedsomdannelse, valgfrihed samt bestemmelser om bindingsperiodens varighed.

Med disse bemærkninger kan Venstre anbefale forslagene.

#### Jacob Buksti (S):

Socialdemokratiet finder det principielt betænkeligt at indføre særlige skatteordninger for enkelte erhverv. Men på grund af den specielle og meget stærke internationale konkurrence, dansk skibsfart står i, var vi allerede under den tidligere regering i færd med at forberede en tonnageskatningsordning i lighed med den, der er indført i en lang række andre lande.

Vi førte således langvarige forhandlinger med rederierne om indførelse af en sådan ordning, men således, at hvis man forlader Danmark som rederivirksomhed, så må man naturligvis betale de udskudte skatter. Man skal ikke ligefrem præmiere udflagning til udlandet. Det drejer sig jo om at fastholde og udvikle dansk skibsfart. Målet er altså at sikre danske rederiers internationale konkurrenceevne og fastholde

Danmark som en rederination. Vi er derfor tilhænger af en tonnageskat som en valgmulighed.

Indførelse af en sådan ordning behøver endvidere ikke nødvendigvis i sig selv at indebære en væsentlig lavere faktisk skattebetaling for rederierne. Skatten betales blot på en anden måde.

Men det afgørende for os er altså, at der er fundet en tilfredsstillende løsning på de udskudte skatter. Derfor lægger vi som sagt afgørende vægt på, at reglerne, herunder overgangsreglerne, er udformet således, at muligheder for at vælge eller fravælge tonnageskatteordningen ikke medfører, at de betydelige skatteudskydelser, rederierne har oparbejdet direkte eller indirekte, bliver eftergivet. Der er ikke nogen erhvervsfremme i at eftergive udskudte skatter, der bl.a. er fremkommet som følge af gunstige afskrivningsregler.

Socialdemokratiet kan støtte forslagene under forudsætning af, at problemstillinger omkring de udskudte skatter er løst på en tilfredsstillende måde. Det føler vi os ikke overbevist om er tilfældet i forslaget, som det nu foreligger, og slet ikke når vi ser på de ændringer, der er foretaget i det foreliggende forslag, i forhold til det, som vi har arbejdet med, da vi var i regering.

Vi var allerede i forbindelse med den tidligere regerings arbejde bange for, at anvendelse af den regnskabsmæssige værdi i forbindelse med beregningen af tonnagebeskatningsgrundlaget ville betyde, at der kunne opnås fradrag to gange. Det problem eksisterer fortsat, samtidig med at vi føler, at der er sket yderligere lempelser, og det vil jeg naturligvis gerne bede skatteministeren kommentere nærmere her i dag, ligesom vi i sagens natur vil interessere os meget for disse spørgsmål under udvalgsarbejdet.

#### **Mikkel Dencker (DF):**

Lovforslagene nr. L 92 og L 93, som i dag bliver behandlet, har til formål at indføre en tonnageskat til beskatning af rederivirksomheder. Ordningen bliver frivillig, sådan at rederierne selv kan vælge, hvorvidt de ønsker at blive beskattet via tonnageskat eller den traditionelle virksomhedsbeskatning.

Tonnageskat går i al sin enkelhed ud på, at rederierne beskattes på grundlag af skibenes tonnage. Der kan under denne ordning ikke på nogen måde fradrages udgifter eller foretages afskrivninger, så derfor fungerer tonnageskatten som en form for vægtafgift.

Da der er tale om en ordning, som kun gælder en bestemt branche, er der tale om særbehandling. Dansk Folkeparti er normalt imod at begunstige nogle brancher frem for andre, men i dette tilfælde kan vi godt være med til det. Det skyldes, at det for rederibranchen er gældende, at den er særlig følsom over for international konkurrence og de forhold, konkurrerende virksomheder bydes i andre lande. Da mange lande enten har en tonnageskatte Lovgivning eller påtænker at indføre den, mener vi, at vi i Danmark er nødsaget til også at indføre ordningen, for at danske rederier ikke skal sakke bagud i den internationale konkurrence.

Kl. 15.55

I modsat fald kan man frygte, at danske rederier flygter til udlandet med tab af såvel skatteindtægter som arbejdspladser til følge.

Det er en situation, Dansk Folkeparti gerne vil være med til at afværge, først og fremmest for at undgå tab af arbejdspladser, men også af historiske grunde, da dansk skibsfart som bekendt har lange og stolte traditioner.

På denne baggrund kan Dansk Folkeparti støtte forslagene.

#### **Lars Barfoed (KF):**

Da Det Konservative Folkepartis ordfører på dette område, fru Else Theill Sørensen, ikke kan være til stede, skal jeg i stedet fremføre Det Konservative Folkepartis synspunkter, for så vidt angår disse to lovforslag.

Den tonnageskatteordning, der nu er lagt op til at indføre, vil medvirke til at sikre en beskatning af danske rederier på internationalt konkurrencedygtige vilkår. I øjeblikket er det sådan, at alle søfartsnationer i EU har en tonnageskatteordning, og halvdelen af verdenshandelsflåden har en beskatning på lignende vilkår.

I Det Konservative Folkeparti er vi af den opfattelse, at en vedtagelse af det her lovforslag vil være med til at sikre skibsfarten som et fortsat væksterhverv i Danmark og dermed også sikre en fortsat solid bidragyder til den danske betalingsbalance. Skibsfarten er jo det næststørste eksport erhverv med en eksport i 2001 på lidt over 100 mia. kr.

Danmark har også tidligere været på forkant endda med udviklingen i international skibsfart, da man etablerede Dansk Internationalt Skibsregister tilbage i 1988. I det her tilfælde – altså med tonnageskatteordningen – kan man jo ikke ligefrem sige, vi er forrest i udviklingen på verdensplan snarere tværtimod, men ordningen vil i

hvert fald bringe danske rederier på omdrejningshøjde med konkurrenterne på dette område, og det er minsandten på tide.

I Det Konservative Folkeparti er vi glade for, at regeringen på denne måde vil bidrage til en forbedring af konkurrenceevnen for et erhverv i international konkurrence og et erhverv med et meget mobilt kapitalapparat, samtidig med at der stort set ikke er tale om nogen udgifter i den forbindelse.

Forslaget vil skabe en langtidsholdbar løsning til gavn for erhvervet. Det er jo vigtigt, at vi på dette som på andre områder sikrer gode og internationalt konkurrencedygtige vilkår for dansk erhvervsliv, ikke mindst for at sikre en fortsat udbygning af vores velfærdssamfund.

Fra konservativ side kan vi derfor støtte forslaget.

#### **Aage Frandsen (SF):**

SF har som udgangspunkt, at skattesystemet skal udtrykke en lige behandling af lige forhold. Når det drejer sig om denne her tonnageskat, er det som udgangspunkt selvfølgelig noget, vi ikke er begejstret for. Omvendt må vi jo så nok også konstatere, at vi er nødt til at tage nogle særlige hensyn til rederierne i den her forbindelse, fordi den beskatningsform, man har i andre lande, er den, som der også lægges op til fra regeringens side.

Man kan også sige, at hvis vi indfører den her ordning, er det ikke, fordi vi får noget særligt provenutab, for sådan som den eksisterende ordning er, så udnytter man jo forskellige afskrivningsmuligheder, og hvis man er et rederi, så har man måske et datterselskab, som måske beskæftiger sig med noget helt andet, måske med fødevarerhandel, så kan det også have nogle skibe, og det vil sige, at de ikke brugte afskrivningsmuligheder kan det, som systemet er i dag, så bruge et andet sted i systemet. Rederierne betaler ikke for meget skat i forvejen – og det kender vi også fra det store danske rederi A.P. Møller – fordi de via forskellige ordninger kan undgå at komme til at betale skat. Derfor er det formentlig i virkeligheden ikke noget tab, vi får i den her forbindelse.

Det er i hvert fald en forudsætning også for os, at der ikke er tale om, at vi skal forære rederibranchen en hel masse penge, men det er, for at den kan komme i et lige konkurrenceforhold med dem, den skal konkurrere med i omverdenen.

I den forbindelse er det så vigtigt, at vi får en afgrænsning, som er rigtig i forhold til, hvem det er der kommer ind under ordningen, at vi sikrer en rimelig afgrænsning.

Det andet, som også den socialdemokratiske ordfører var inde på, er, at den udskudte skat ikke er noget, de slipper for, for det er altså rent faktisk noget, som de skylder, fordi de har udskudt skatten.

Så en af forudsætningerne for, at vi kan sige ja til de her forslag, er altså for det første, at man sikrer en rimelig afgrænsning, at man sikrer, at det er de rigtige, der får det, og for det andet, at der findes en løsning på de udskudte skatter, der er inden for området.

Der er også nogle andre problemer, vi gerne vil have belyst i forbindelse med udvalgsarbejdet. Det er f.eks., om afskrivningsprocenten fra 25 til 12 pct. også skal gælde personer mere generelt, og det er også hele spørgsmålet, om koncerndefinitionen er rimelig, sådan som den ligger i lovforslaget.

Men altså princippet om, at vi går over til en anden beskatningsform, som der lægges op til, er vi tilhængere af, selv om vi som udgangspunkt kunne være noget betænkelige ved det, og det, vi så vil have belyst her, er, at vi sikrer os, at det altså ikke er en urimelig begunstiggelse i forhold til en række andre danske erhverv, som skatteforslaget her fra regeringens side lægger op til.

De betænkeligheder har vi, og hvis vi ikke får dem løst på en tilfredsstillende måde, kan vi formentlig ikke medvirke til at støtte forslaget. Derfor er vores stillingtagen i sidste ende afhængig af, hvilke ting vi når frem til i forbindelse med udvalgsarbejdet.

#### **Anders Samuelsen (RV):**

Det er ikke, fordi jeg kan bidrage med yderligere nyt i forhold til hverken SF's ordfører eller den socialdemokratiske ordfører. Det samme princip gør sig gældende for Det Radikale Venstre: Vi er positivt indstillet over for at gå over til en tonnageskat, men der er altså også nogle hjørner, som vi godt vil have kigget på under udvalgsarbejdet. Jeg kan forstå, at der så i hvert fald er tre partier, som vil gå meget op i at få belyst de forhold der, sådan at vi finder den rigtige ordning.

Men altså grundlæggende en positiv indstilling til forslaget, som jo altså også var en problemstilling, der blev arbejdet med under den tidligere regering.

**Pernille Falcon (EL):**

Enhedslisten kan i modsætning til de foregående talere ikke støtte de to lovforslag, men der er til gengæld god grund til at ønske Danmarks Rederiforening og A.P. Møller til lykke. Det er gennem et ihærdigt, årelangt lobbyarbejde lykkedes at få regeringen til at fremsætte dette lovforslag. Det lykkedes ikke at komme helt igennem med det under den tidligere regering, men det er sket ret prompte under den nuværende.

Det er forslag, som vil forære skibsrederne i dette land 100 mio. kr. år efter år fremover. Regeringen påstår ganske vist, at indførelsen af en tonnageskatteordning ikke nødvendigvis i sig selv vil indebære en væsentlig lavere faktisk skattebetaling for rederierne. Netop derfor er det bemærkelsesværdigt, at regeringen har valgt en model, som faktisk giver rederne en væsentlig lavere beskatning, og vi kunne godt tænke os at få en forklaring på, hvad der er baggrunden for det, specielt fordi lovforslaget ikke fremsættes, fordi det går dårligt for de danske rederier, for ifølge bemærkningerne til lovforslaget steg rederernes fragttindtægter i 2000. Den danske handelsflåde er den største nogen sinde, og i 2001 havde den en rekordomsætning på mere end 100 mia. kr.

Det er heller ikke, fordi rederne bliver slået med de nuværende skatteregler. Ifølge bemærkningerne til lovforslaget har de gennem de sidste 10 år i gennemsnit betalt 125 mio. kr. i skat pr. år. I 2001 vil de højst komme op på at betale 170 mio. kr. Set i det perspektiv er en lettelse på 100 mio. kr. ikke at kimsæ ad. Det er et skattestop, der vil noget, og der er derfor ikke noget at sige til, at Knud Pontoppidan, direktør i A.P. Møller, den 25. januar i Jyllands-Posten roser regeringens handlekraft i denne her sag.

Når det gælder om at forkæle vennerne og dem, der finansierer de borgerlige partiers valgkamp, så sidder pengene dejlig løst hos regeringen. Når det gælder om at skaffe penge til de allerfattigste, som regeringen ellers lovede det i valgkampen, så kniber det noget mere.

Regeringen undskylder sig med, at den er nødt til at indføre tonnageskat, fordi man har eller vil indføre denne skat i andre EU-lande.

Det er også rigtigt, at Europa-Kommissionen har anbefalet at indføre tonnageskat for at hjælpe den europæiske rederikapital, men der er stadig væk en række europæiske lande, der endnu ikke har fulgt EU's anbefalinger.

Ved at vedtage tonnageskat lægger vi et massivt pres på de øvrige EU-lande for at få dem til

at gå samme vej. Der findes kun én vinder i denne her proces. Det er de store europæiske rederier anført af A.P. Møller.

Kl. 16.05

Statsministeren har proklameret, at klassekampen er slut. Det fører til massive forringelser for miljø, arbejdsmiljø, uddannelser, til fyringer og forringelser, medens vennerne i erhvervslivet nu forgyldes med nye skattefiduser ad libitum. Måske var det på tide, vi genoplivede klassekampen.

Som det fremgår, kan Enhedslisten ikke støtte lovforslagene.

**Skatteministeren (Svend Erik Hovmand):**

Jeg vil gerne takke for en positiv tilslutning. Der har været et enkelt parti, som har været meget negativt, det skal jeg vende tilbage til, men generelt en meget positiv tilslutning.

Forslagene her drejer sig jo om at sikre danske rederier på danske hænder til gavn for det danske samfund, og så drejer de sig om en ting til, nemlig om at sikre danske rederiers internationale konkurrenceevne.

Jeg mener, det er kolossalt vigtigt for det danske samfund, at vi har os disse mål for øje. Vi har netop hørt en repræsentant fra Enhedslisten, fru Pernille Falcon, tale om klassekamp, og det er i hvert fald helt tydeligt, at Enhedslistens repræsentant ikke har glemt klassekampen, det fremgik tydeligt af hendes indlæg her. Det fremgik også helt tydeligt, at Enhedslisten åbenbart er totalt ligeglad med beskæftigelsen i de danske rederier. Alternativet til det her kan jo meget nemt være, at vi ikke har den rederivirksomhed, vi har i Danmark i dag, kan meget nemt være, at vi bukker under for den internationale konkurrence, kan meget nemt være, at masser af rederier siger, at de ikke kan fortsætte med at sejle under dansk flag.

Hvilke konsekvenser vil det så få? Det vil selvfølgelig få den konsekvens, at det vil gå ud over beskæftigelsen. Jeg forstår ikke, at Enhedslisten stadig væk kører rundt i antikverede opfattelser af klassekampens reminiscens i også dette spørgsmål. Men o.k., lad det stå for Enhedslistens egen regning, og jeg vil herefter vende mig til de bemærkninger, som er kommet fra S, SF og Det Radikale Venstre om overgangsordningen.

Jeg vil gerne sige, at vi har ikke kunnet imødekomme alle de ønsker, som rederierne har haft til dette forslag. Det siger jeg sådan for en ordens skyld, og det gælder også, når det drejer

sig om overgangsordningen. Der var jo et klart ønske fra rederierne om at få ændret på de regler, som ligger i dette forslag, gøre dem mere lempelige i forhold til eftergivelse af de udskudte skatter. En række andre ønsker har vi heller ikke kunnet opfylde.

Men jeg vil godt sige om dette med overgangsreglerne, som jo altså er udformet også helt i overensstemmelse med den udformning, man havde i den tidligere regerings tid, at de er baseret på, at man ved en overgangstonnagebeskatning opsplitter den eksisterende afskrivningssaldo, sådan at de aktiver, som bliver omfattet af ordningen, indgår på særlige overgangssaldi, og ny erhvervede tonnager indgår på særlige udligningssaldi, afhændelsestonnage fragår den saldo, hvor den står opført.

Begge saldi nedskrives årlig med afskrivningslovens maksimale satser, som foreslås fastsat til disse 12 pct. for skibe, som vil kunne anvende tonnageskatteordningen. Negative overgangssaldi kommer til beskatning, medmindre de kan udlignes af positive udligningssaldi. Bindende kontrakter om levering af nybyggede tonnager inden 3 år sidestilles i denne forbindelse med erhvervelse af skib.

Virkingen af hele dette ret komplicerede system, det indrømmer jeg gerne, er, at rederierne ikke vil kunne reducere virksomheden væsentligt efter overgang til tonnageskatning, uden at udskudte skatter kommer til betaling. Avancer ved afhændelse af skibe i tonnageskatteordningen vil altid blive beskattet efter de almindelige regler.

Jeg har gerne villet gøre opmærksom på disse lidt komplicerede forhold for at understrege, at vi faktisk har været meget opmærksomme på den problemstilling, som både hr. Buksti, SF's ordfører og Det Radikale Venstres ordfører har rejst, men jeg er naturligvis åben for, at vi fortsætter drøftelsen i udvalget, og hvis der er tekniske spørgsmål, skal de naturligvis klares af.

Men endnu en gang vil jeg gerne sige tak for en positiv tilslutning.

Kl. 16.10

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti (S):**

Jeg synes da bare for god ordens skyld og også sådan, at der ikke skal være nogen tvivl for eftertiden, at jeg vil sige, at den tidligere regering arbejdede med et forslag, men der *var* ikke noget forslag.

Det var jo sådan, at det forslag var sendt i høring, men det er ikke et forslag, som er vedtaget nogen steder af hverken den socialdemokratiske folketingsgruppe eller den radikale folketingsgruppe. Det kunne så godt være, at det kunne være blevet det. Men det er bare sådan, at man ikke tager alt for stærkt udgangspunkt i, hvad der så egentlig står i forhold til, hvor meget det binder.

Det, jeg bare sagde, var, at der er en række problemstillinger, som vi netop arbejdede med, og grunden til, at det er en proces, der har været i gang over 2 år, er præcis, at det er meget, meget vanskeligt at få styr på, hvordan man håndterer de udskudte skatter, hvordan og hvorledes man sikrer, at de i givet fald kommer til beskatning.

Det, som jeg rejste som et spørgsmål, og som vi vil bore i, er, hvorvidt den mekanisme, at man tager udgangspunkt i den regnskabsmæssige værdi – den regnskabsmæssige værdi har jo ikke nødvendigvis noget at gøre med, hvor meget det så faktisk er værd – betyder, at først kan man få fradraget over regnskaberne, og derefter kan man få fradraget i forbindelse med en overgang til tonnageskat. Det kan godt være, at det er forkert, men det vil vi gerne have en belysning af.

Vi vil også gerne have en belysning af, hvordan og hvorledes de beregner tonnageskattegrundlaget i andre lande, f.eks. i Holland, hvor det er sådan, har jeg en fornemmelse af, at man har en anden indgangsværdi end den regnskabsmæssige værdi.

Endelig ved vi jo selvfølgelig godt, hvordan det forslag, vi arbejdede med, så ud, og når man sammenligner med det her, så ser det ud til, at samtlige de ændringer, der ligger her, uanset om ministeren siger, at man ikke har fulgt Rederiforeningen fuldt og helt, er affødt af Rederiforeningens høringssvar.

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

## Afstemning

**Den fg. formand (Pia Gjellerup):**

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

**Meddelelser fra formanden**

**Den fg. formand (Pia Gjellerup):**  
Der er ikke mere på dagsordenen.

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

Mødet hævet kl. 16.13

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 22. februar 2002, kl. 10.00.

---