

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 færgerederier, 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.