

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 søfolkene 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