

stat, hvor virksomhedens hovedsæde er beliggende. Det gælder både supply-transporter i international trafik og i indenrigstrafik. Der sker herved for så vidt en udvidelse af flagstatsprincippet, idet også indenrigstrafik følger flagstatsprincippet, selv om virksomheden har kontor i sokkelstaten. Overfor de lande, som Danmark har almindelig dobbeltbeskatningsaftale med, men ikke en sær aftale på oliebeskatningsområdet, vil skibsfart i international trafik blive beskattet, hvor hovedsædet er beliggende, indenrigstrafik derimod i sokkelstaten, såfremt rederiet har kontor eller filial i denne stat. Det vil således alene være overfor lande, som Danmark ikke har

aftale med, at sokkelstatsprincippet umiddelbart vil få betydning. Dette gælder bl.a. de klassiske »bekvemmelighedsflagsstater«.

Som nævnt er den fordeling af beskatningsretten, som lovforslaget tager sigte på at udnytte indenfor off-shore virksomhed, tilrettelagt af Norge og Storbritannien, der som bekendt er søfartsnationer med både lange traditioner og betydelige økonomiske interesser inden for dette område. Jeg finder derfor ikke, at de af rederiforeningen anførte synspunkter om forslagets eventuelle afsmittende virkninger kan tillægges nogen vægt i denne forbindelse.

MOGENS LYKKETOFT

/ Gudmund Jensen

Til
folketingets skatte- og afgiftsudvalg