

[Maisted]

tænkningen, for hvad er den reelle skatte-tænkning i dette samfund? Det er den økonomiske politik, som socialdemokratiet har stået for, hvor man brandskatter den danske befolkning, som så ganske naturligt finder på en række nød- og nødværgeforanstaltninger for at undgå at blive beskattet fra hus og hjem. De offentlige udgifter lægger beslag på over halvdelen af, hvad vi producerer i dette samfund, og så kan man ikke undre sig over, at man støder på leasingordninger. At kalde det fiduser, at man spreder ejendomsretten, sådan at almindelige lønmodtagere også kan prøve på at værgе sig lidt imod hr. Lykke-tofts brandskatning af den danske befolkning, er helt hen i vejret.

Det, der kan undre, er, at en borgerlig regering vil være med til at lave en skattereform, som betyder, at hvis den ulykke skulle ske, at der kom en socialdemokratisk regering med hr. Lykke-toft som skatteminister og et rødt flertal i folketinget, så er man i stand til stille og roligt at øge skatteprocenterne, fordi man så har et godt bruttoskattegrundlag at arbejde ud fra og enhver nødværgeforanstaltning for den danske befolkning er afskaffet.

Det er udtryk for en cementering af formynderstaten, og den stakkels danske befolkning er fuldstændig værgeløs over for det, folketinget her kan finde på.

Jeg vil stemme for ændringsforslag nr. 2 og imod de øvrige, og jeg stemmer selvfølgelig imod lovforslaget ved tredje behandling.

Ministeren for skatter og afgifter (Foighel):

Må jeg sige til hr. Maisted, og det er hermed også sagt til visse andre, at hvis man skulle diskutere regeringens oplæg til en skattereform, ville det faktisk være en god idé, at man satte sig ind i, hvad det drejede sig om, og ikke bare slyngede en hel masse ting ud.

Det lovforslag, som vi diskuterer for øjeblikket, er et lovforslag, hvormed vi forsøger at komme noget til livs, som vi gerne vil af med i skattesystemet, og det er helt klart et problem, når et sådant lovforslag skal formuleres, om vi rammer alt det, vi gerne vil ramme, og forhåbentlig ikke rammer mere end det, vi ønsker at ramme. Det er selvfølgelig en afvejning, der er vanskelig, men regeringen har ment, at vi med det lovforslag, vi har

fremSAT, rammer nogenlunde præcist. Ikke desto mindre var der, som der også er blevet sagt her, under udvalgsbehandlingen en række indsigelser, og vi modtog en række henvendelser fra folk i erhvervet. De gjorde opmærksom på visse mangler ved lovgivningen, og derfor har jeg stillet en række ændringsforslag, hvor jeg navnlig lægger vægt på det ændringsforslag, hvorefter man forøger tallet af ejere fra 10 til 30.

Ændringsforslaget er motiveret af en ting, som ligger regeringen på sinde, nemlig nok at komme misbrug af en lovgivning til livs, men ikke at slå noget i stykker, der er sundt og godt. Det problem, vi her tænker på, er det, man har talt om under overskriften part-rederi, men det passer jo lige så vel for interessensskaber og for kommanditselskaber. Det er klart, at en næring, som har eksisteret i mange år, som har skabt beskæftigelse ikke blot på værfterne, men også for søfolkene, og som har sejlet valuta ind til landet, er noget positivt, som vi meget gerne vil bevare. Vi mener, at en af de måder, man kunne gøre det på, var at øge antallet af ejere til de skibe, der er tale om, men jeg har indtryk af, at det ikke kan lade sig gøre at komme igennem med det.

Derfor var jeg meget glad for hr. Bernhard Baunsgaards udtalelse i dag. Hr. Bernhard Baunsgaard nævnte, at han tidligere kom med nogle signaler. Det må være røgsignaler – jeg har i hvert fald ikke opfanget dem – men det blev sagt tydeligt i dag, at vi kunne se igen på det spørgsmål, som denne lovgivning rejser. Det er helt klart, at en lov af denne type vil blive fulgt meget omhyggeligt ikke blot af erhvervslivet, men selvfølgelig også af mig og ministeriet, og hvis der bliver en mulighed for at præcisere loven med virkning for fremtiden, vil vi naturligvis gerne gøre det.

Det, jeg tænker på, er, at vi gerne vil bevare de former for rederier, hvor der er en personlig solidarisk hæftelse, hvor der er en forretningsmæssig risiko, og hvor der deltager et begrænset antal, som har tilknytning til skibserhvervet, og som derfor er naturlige investorer i en vedligeholdelse af dette erhverv. Hvis vi er i stand til at finde nogle kriterier, og hvis vi får tid til det, er jeg glad for, at jeg kan få tilslutning dertil fra det radikale venstre.