

[Berlau]

gaards bemærkninger om, at dette her er noget, der haster. Langt den letteste måde at forsøge at stoppe udflagning fra Danmark på ville nok have været at gå den vej, som især de søfarendes organisationer har peget på, og som ligger meget tæt op ad den svenske model. Den havde gjort det teknisk muligt at sikre en ændring af forholdene for skibsfarten, således at man både tilfredsstillede de søfarende og tilsyneladende også tilfredsstillede den del af rederierhvervet, som hævder, at det har så store problemer.

Jeg synes, man skal lede længe efter magen til sjofel behandling, når man diskuterer spørgsmålet om Dansk Internationalt Skibsregister og herunder også lovforslag nr. L 244, som vi behandler nu. Jeg har stillet, jeg tror, det er 240 spørgsmål til ministeren i udvalget, og jeg har fået de mest beskidte svar, man overhovedet kan forestille sig, hvis man overhovedet kan kalde det svar, og det har været kendetegnende for regeringen i hele denne sag vedrørende Dansk Internationalt Skibsregister.

En forudsætning for at konstatere behovet for et internationalt skibsregister – især når man forsøger at kaste sig ud i en skattemæssig betragtning af det – er naturligvis, at man kan præstere en reel påvisning af, at det netop er lønomkostningerne, der er det element, som gør det umuligt at drive skibsfart under det danske flag.

En sådan påvisning har ganske enkelt aldrig nogen sinde fundet sted. Enhver, som gør sig den ulejlighed at slå op i Danmarks Rederiforenings Skibsfartsberetning 1986-87, vil med sine egne øjne kunne konstatere, at det umuligt kan være lønninger og hyrestørrelser, der er afgørende for, om det er muligt at drive skibsfart under dansk flag.

Det, der er tale om, er naturligvis, at danske redere undersøger en række udenlandske konkurrenter og konstaterer, at de får et større dækningsbidrag – det, jeg kalder profit. De har altså en større profit pr. ansat. Der er ikke tale om, at skibe, der sejler under bekvemmelighedsflag med udenlandske besætninger og dermed reducerede omkostninger, af den årsag sejler til billigere fragtrater end andre. De hører sejler som regel i pool sammen, og det vil sige, at det er samme omkostning, om man flytter en container med et dansk skib eller med et skib registreret under Singaporeflag. Det afgørende er, at profitten pr. enkelt ansat sandsyn-

ligvis er større under et Singaporeflag. Det kan der selvfølgelig være nogle forskellige mekanismer som ændrer i op- eller nedadgående retning.

Det foreliggende forslag er det rene diletteri, og jeg kunne påpege en række eksempler på, hvordan det ville gøre det muligt for spekulative danske rederier at lave et nærmest tagselvbord. Jeg kan allerede nu forudse erhvervsvirksomheder overflytte en række af deres ansatte til formel ansættelse om bord i skibene og dermed omgå denne lovgivning. Man kunne for den sags skyld have skibe liggende ganske tæt på Danmark i internationalt farvand, hvor det ville være muligt at forhyre folk og dermed lade dem deltage i et større skattecirkus.

Det nytter ikke noget, at man forsøger at angribe denne sag på den lemfældige facon, som skatteministeren har lagt op til. Jeg skal selvfølgelig give en klar melding om, at vi er aggressive modstandere af forslaget, og at vi vil forsøge at påvirke dets videre forløb, så vi kan få det endeligt forkastet.

Jeg er glad for hr. Bernhard Baunsgaards bemærkninger heroppefra, for de gav mulighed for, at der i fremtiden stadig væk ansættes danske søfolk om bord i danske skibe.

Hvis DIS bliver en realitet – altså hvis dette lovforslag går igennem – bliver der overhovedet ingen dansk beskæftigelse i den danske handelsflåde – danske søfolk vil end ikke med skattefritagelse være konkurrencedygtige.

Jeg har tilladt mig at indhente et tilbud fra Den Kinesiske Folkerepublik på hele besætninger og kan oplyse, at det for under 8.000 \$ om måneden vil være muligt at købe hele besætninger og sætte dem om bord i skibene. Så kan enhver gøre sig sin egen beregning. Ikke én dansk barberet, skattefritaget, sømand vil være i stand til at konkurrere med de slavevilkår, der bliver tilbudt udefra. Og enhver vil kunne få det. Jeg skal sørge for, at tilbudet bliver tilstillet Erhvervsudvalget og Skatteudvalget, således at de ved selvsyn kan konstatere, hvilke vilkår der bliver tilbudt af udenlandske konkurrenter, som ganske enkelt vil stå i kø her i Danmark for at sikre, at det bliver muligt for lige netop deres nationalitet at komme om bord i skibene.

Derfor er det en anden vej, man skal gå, for så vidt man ønsker at bruge statsmidler til at forbedre rederierhvervets økonomiske forhold, og det må være den variant, man har valgt i Sve-