

enkelte medlemsland. I Frankrig har man vedtaget en lov, som Kommissionen har godkendt, om skattemæssige afskrivninger af investeringer i skibe under fransk flag og med fransk kaptajn. I det år, hvor investeringen foretages, kan enkeltpersoner opnå et skattefradrag på op til 500.000 francs, ægtepar det dobbelte, og virksomheder kan endda opnå et ubegrænset skattefradrag. Investeringen kan også gælde brugte skibe. Skibene skal leveres senest 30 måneder efter, at investeringen er foretaget, og man skal beholde anparterne i mindst 4 år, så man kommer til at deltage økonomisk i driften. Den franske regering regner med ca. 20 skibe om året, altså en væsentlig fornyelse af handelsflåden.

I Tyskland har man lavet en meget succesfuld kommanditselskabsmodel. Man kan investere 100.000 DM efter særlige afskrivningsregler, og så kan man fratække 125.000 DM i sin skattepligtige indkomst. Det betyder, at investor får 60.000 DM retur fra skattemyndighederne allerede i det år, investeringen foretages, og der er ingen begrænsning i antallet af deltagere.

Hertil kommer, at den tyske småskibsfart nyder godt af en række skattemæssige begunstigelser, både i forhold til andre erhverv og specielt i forhold til de danske konkurrenter. F.eks. kan 80 pct. af gevinsten ved et salg af et skib henlægges skattefrit ved køb af ny tonnage eller større ombygninger. Disse nye regler i Tyskland gælder foreløbig til den 31. december 1999 og har medført en tilgang på 87 skibe i 1994 og 116 skibe i 1995, og med de nye regler, som også tillader køb af brugte skibe, vil tilgangen stige yderligere. Det giver mange nye job til søs og i land.

Til sammenligning har Danmark i øjeblikket i alt mellem 150 og 200 mindre skibe tilbage, altså færre end den tyske tilgang i 1994 og 1995. De er i gennemsnit 23 år gamle, og ophugningsstøtte til de ældste vil være mere fornuftig end salg til nogle konkurrenter med lempeligere sødygtighedsregler. I øvrigt er antallet for nedadgående, og det kan vi ikke være bekendt.

Alt, hvad der er sket i Danmark på finansieringssiden indtil nu, er erhvervsministerens overvejelser af, om garantiordningen for bygning og ombygning af skibe også kunne udvides til at omfatte brugte skibe. Det er bestemt et fremskridt for småskibsfarten, men selv her er ministeren kun på overvejsesstadiet. Kan det ikke blive mere konkret? Hvad med en tidsplan, så disse overvejelser ikke går i stå ligesom forslagene til nye finansieringsmodeller?

I øvrigt bør man nok samtidig se på de kostbare danske krav for at få et indkøbt, brugt udenlandsk skib registreret under dansk flag. Det koster let ½ mio. kr. ekstra, og de mindre redere kan kun undgå den udgift ved at drive virksomhed under udenlandsk flag.

Jeg tror, at alle her i salen kender min indstilling til markedsøkonomi. Jeg er personlig imod både tilskud og konkurrenceforvridning, men at sige: Lad falde, hvad ikke kan stå, er latterligt her, hvor markedsøkonomien er sat ud af spillet, endda af Europas to mægtigste stater. Det kan ikke være meningen, at hvis et lille rederi i Svendborg eller Marstal ikke kan konkurrere med den tyske og franske stat, må søfarten nedlægges. Det er for kortsynet, og hvilket erhverv bliver så det næste?

Vi skal kæmpe imod subsidiering i EU og alle andre steder, hvor vi kan, men vi skal ikke lukke øjnene, når vi er ved at blive frataget en bid af vores eksistensgrundlag. Hvad kan vi gøre? Ifølge regeringens udsagn får man indtryk af, at hele vores verden falder sammen, hvis vi skulle vedtage en tilsvarende ordning som vore konkurrenters, også selv om vor nuværende velfærd faktisk er opbygget på den likviditet til investering, som en udsættelse af skattebetalingen har givet mulighed for.

Svaret er, at selskaber med mere end 10 investorer skal have en meget høj minimumsindbetaling, og at investorerne personligt skal hæfte ubegrænset for driften; eller at prisen på det skib, man vil anskaffe, skal være så høj, at et tilsvarende beløb ikke umiddelbart kan anvendes i andre sammenhænge eller ændringer i lånetid eller afdragsfrihed eller noget helt andet. Vi kan med vores indsigt ikke give et nøjagtigt bud, men vi må have en ændring af de danske regler, så vi fjerner den negative særbehandling af den danske småskibsfart. Måske kunne kontrollen ligge i en forhåndsgodkendelse af investeringsprojektet, f.eks. i Sekretariatet for Skibsfinansiering eller hos Told og Skat, for så kunne der ikke komme nogen overraskelser. Vi er indstillet på at se på alle muligheder.

Det er sådan set synd for miljøministeren, at han i miljøets navn er blevet trukket gennem hele denne tale; den burde være holdt for skatteministeren. Men da miljøministeren jo er en væsentlig del af regeringen, og da skibsfart er en miljøvenlig transportform, håber jeg, at denne meget forkortede gennemgang af erhvervets ulykkelige situation vil slå igennem og føre til det resultat, at dagen i dag ikke bliver et endegyldigt farvel til den danske småskibsfart.