

osv., men der er nu også behov for, at vi har en coasterflåde under dansk flag. Derfor er intentionerne gode i regeringens forslag, men desværre har vi ingen tro på, at forslaget vil virke. Alene tillægget til renten på mindst 2 pct. vil sikre, at kun de mest usikre projekter vil interessere sig for den statslige garanti.

I gamle dage, dvs. før 1970'erne, havde vi en fornuftig ordning i form af partrederierne. En kreds af borgere i søfartsbyerne med interesse for og forstand på søfart gik sammen om at udstyre et skib og delte så gevinst eller tab. Det har fungeret helt fint og har gjort det i mange, mange generationer.

Så skete der noget i 1970'erne, nemlig at nogle griske personer fandt på at udnytte denne ordning til såkaldte trusserederier, hvor de lokkede folk ind ved hjælp af skattefradrag og ofte med store tab for de pågældende til følge. Folketinget måtte så gribe ind. Det gjorde det selvfølgelig også, og vi fik stoppet trusserederierne, men partrederierne gik jo altså med i købet og dermed også fornyelsen af coasterflåden.

Det, vi er indstillet på fra SF's side, er at undersøge, om det er muligt at genoplive partrederierne i en form, så der er sikkerhed for, at de ikke igen udarter til trusserederier. Vi vil i dette arbejde lade os inspirere både af det forslag, som Rederiforeningen for mindre Skibe har sendt os, og af de ordninger, som kører i de øvrige EU-lande. SF deltager meget gerne i sådan drøftelse herom. Det foreliggende forslag giver en god anledning til at tage dem op. Til gengæld er de næppe egnede til at ende som en faktisk vedtaget lov.

(Kort bemærkning).

Kai Dige Bach (KF):

Det var jo et meget spændende indlæg, SF's ordfører, hr. Kjeld Rahbæk Møller, var oppe at afgive, og jeg synes da lige, jeg må spørge: Hvis man kan lave en ordning i dag, så det kun gælder skibe, kan man så forstå det sådan, at SF gerne vil være med til en finansieringsform, der går over anparter?

(Kort bemærkning).

Kjeld Rahbæk Møller (SF):

Trusserederier og skattefiduseri fandt altså ikke kun sted i containere og jernbanevogne og transformelle stationer. Der blev faktisk også brugt skibe til det formål. Så det er centralt for os, at det ikke alene er forbeholdt skibe, men også at det er i en form, så det ikke kan bruges

til skattefiduseri. Hvis vi kan finde en form, så vi har en sikker garanti herimod, er vi indstillet på at være med til at finde en løsning.

Ulla Solvang (RV):

Det lovforslag, som erhvervsministeren har fremsat, har til formål at medvirke til fornyelse og modernisering af den danske flåde af mindre fragtskibe.

I Det Radikale Venstre mener vi, at hvis vi bidrager til denne fornyelse vil vores politiske ønske om at fremme søtransporten af miljømæssige grunde hen ad vejen kunne opfyldes. Og da vejnettet ned gennem Europa ikke i væsentligt omfang vil kunne klare øgede godsmængder, vil det være gunstigt, om mindre fragtskibe i større omfang vil tage over.

Konkurrencesituationen inden for den internationale skibsfart adskiller sig fra de andre erhvervs internationale konkurrencesituation. Dette skyldes, at skibene sammenlignet med f.eks. traditionelle erhverv er mere mobile, hvilket øver indflydelse på konkurrencen. Konkurrencen bliver intensiveret på grund af, at skibene relativt hurtigt kan flytte hen, hvor det mest givtige marked er.

Lovens udvidelse om at yde statslig garanti for lån til erhvervelse af brugte fragtskibe vil særligt gavne de mindre rederier. Det forudsætter, at skibsregistrering sker i Danmark eller på Færøerne. Registreringskravet indebærer også, at garantien bortfalder, hvis skibet omflages i garantiperioden.

Risikopræmien forhindrer, at det ligner ulovlig statsstøtte, idet præmieindtægten skal være af en sådan størrelse, at ordningen kan bære på sigt. Der indsættes årligt risikopræmier i Danmarks Nationalbank, som skal dække risikoen i forbindelse med garantien.

Fragtskibsudvalget ændres fra rådgivende organ til besluttende organ.

Endelig indføres hjemmel til straf for afgivelse af urigtige eller vildledende oplysninger i forbindelse med ansøgning om garanti. Garantien tidsmæssige maksimum på 12 år for nye skibe svarer til de maksimale kreditter for eksportkreditter, som fremtidig vil blive gældende inden for EU og OECD.

Og som jeg har nævnt tidligere, vurderes ændringen af loven heller ikke at indeholde noget støtteelement. Derfor vil det bero på en skønsmæssig vurdering, når Europa-Kommissionen skal godkende loven.

Det Radikale Venstre støtter lovforslaget.