

den de næste 20 år osv. Det kan vi ikke byde folk. Der er desværre ingen, der er parat til i vore dage at investere så mange penge for at være med til at få et coasterprojekt til at fungere.

I forhold til det andet, hr. Kai Dige Bach tog op, nemlig spørgsmålet om risikoen for, at der skal udvikle sig skattetænkning, er jeg fuldstændig enig. Den risiko er jo væk, al den stund man går ind og beder om, at der skal være en forhåndsgodkendelse af disse projekter i Skatteministeriet. Så må det være Skatteministeriets folk, der skal være dygtige nok til at forhindre de rene skattespekulationsprojekter, så det kun er de seriøse byggeprojekter, der kommer på banen.

Frank Aaen (EL):

Til hr. Kim Behnke: Nu er forhåndsgodkendelse jo desværre ikke nogen garanti mod skatteplad, det viser historien.

Men ellers vil jeg sige, at hr. Kim Behnke jo har ret i, at sidst anpartscirkusset fik lov til at florere, var der ganske mange mennesker, der kom ud af det meget dårligt, tabte penge på det, måtte gå fra hus og hjem.

Sådan kan man selvfølgelig også godt frygte, at det her forslag vil ende, hvis der er nogen, der hopper på limpinden og vil gå i samme retning. Sådan forstod jeg i hvert fald hr. Kim Behnke, og man må jo sige, at som det ligger her, må man jo gå ud fra, at Fremskridtspartiet stemmer imod forslaget, fordi der er så stor fare for, at mennesker kommer i klemme. Jeg kan se, at der nikkles, og dermed er flertallet for forslaget i dets nuværende form altså borte. Det var da interessant at få det noteret i dag.

Så vil jeg ikke gentage det, jeg har sagt flere gange nu, men jeg forstår ikke, at SF på den her måde vil være med til at give skattetænknerne her i Folketinget den håndsækning. Selv om de i dag ikke synes, at de har fået nok, så er det jo tydeligt at høre, at skattetænknerne har fået håb om en renæssance, og vi må håbe, at vi formår at blokere for det, så det her ikke bliver åbningen til, at vi igen skal have et væld af skattefiduser til at blomstre i Danmark.

Så om lovforslaget: Baggrunden er, som det er nævnt, en betænkning fra Erhvervsudvalget fra maj 1997, og det, jeg synes, er så interessant, er, og det er i modsætning til den lov, der er under behandling, at der jo i betænkningen gøres opmærksom på, at Erhvervsministeriet sammen med Skibskreditfonden har iværksat

en mulighed for, at coasterejeren selv, ham, der gerne selv vil drive en coaster og ikke specielt tænker på at få en skattefidus, i Skibskreditfonden kan få ikke bare de 80 pct., han i dag kan låne, men også få fyldt yderligere op. Jeg har forstået det sådan, at opfyldningsbeløbet kan komme helt op på 95 pct. af coasterens samlede pris, således at vedkommende bare skal stille med en egenkapital på de sidste 5 pct.

Jeg vil sige, at det er den mulighed, der er i dag uden skattefidus, og det undrer mig, at alle de eksperter, der taler så meget godt om coastererhvervet og om hensynet til småskibsfarten, ikke i højere grad har været opmærksomme på, at der også var denne mulighed, og at den faktisk kan udnyttes allerede i øjeblikket. Det ville jo have fået de pågældende, hr. Kai Dige Bach og andre, til at gøre sig den overvejelse, hvorfor det er ikke nok, at man har løst finansieringsproblemet.

Det er jo ikke nok at løse finansieringsproblemet for coastere, og det har coastererhvervet jo selv sagt gang på gang. Deres afgørende problem i dag er, at de ikke har noget at sejle med. Det er coastererhvervets problem. Det er ikke, at de ikke har skibe nok. Det er ikke det, at de ikke kan købe sig et nyt skib. Det er ikke det, at der ikke er værfter til at bygge skibene. Problemet er, at coastererhvervet er udsultet, fordi de ikke har noget at sejle med. Og hvorfor har de ikke noget at sejle med? Det er jo, fordi det flertal, der her i Folketinget siger, at de har så stor en omsorg for coastererhvervet, jo samtidig gør alt, hvad de kan for at fjerne markedet for coasterne ved at anlægge nye motorveje og nye broer.

Man har bygget en bro i to omgange og sat prisen for at køre en lastbil over den ned og ned, og på den måde har man fuldstændig fjernet muligheden for at få en god forretning ved at sejle med skib. Man har gjort det ekstremt billigt at køre med lastbil. Det er jo hovedproblemet. Man opretholder, at lastbilen, der kommer til en havn, kan køre derned uden at betale vareafgift, uden at betale havneafgift, mens coasteren, der kommer til samme havn for at hente varerne, skal betale vareafgift og havneafgift.

Der er en konkurrenceulighed, og vi taler ikke om statstilskud til coastererhvervet. Vi taler om en konkurrenceligestilling, for i dag er det lastbilerhvervet, der i ekstrem grad modtager statssubsidier gennem billigt brændstof, gennem billige veje, gennem billig adgang til at