

dringsforslag og stemme hverken for eller imod de af SF under nr. 5 og 10 stillede ændringsforslag. Hvis det af Socialdemokratiet under nr. 6 stillede ændringsforslag forkastes under 2. behandling, vil Socialdemokratiet stemme for det af SF under nr. 7 stillede ændringsforslag.

Socialdemokratiet bemærker følgende vedrørende L 92 og L 93:

Danmark er en af Europas betydeligste søfartsnationer. Det er en position, som Socialdemokratiet fortsat ønsker at skabe grundlaget for at fastholde også fremover. Da skibsfarten konstant er i hård global konkurrence, forudsætter det, at vi fastholder og udvikler regler, som er konkurrencedygtige på globalt plan. Det gælder også på skatteområdet, selv om det forudsætter løsninger, som bryder med vigtige principper i den normale danske skattepolitik.

Det er baggrunden for, at Socialdemokratiet siden fremkomsten af tonnageskatteordningen hos vigtige konkurrerende søfartsnationer har været optaget af at udvikle en dansk model, som er fuldt konkurrencedygtig uden at kunne misbruges til andre formål end at sikre dansk rederivirksomhed.

Efter indgående drøftelser med rederibranchen var SR-regeringen så langt fremme med et lovforslag, at det var sendt til teknisk høring hos interesserede parter. Det er baggrunden for, at VK-regeringen så kort efter sin tiltræden var i stand til at fremsætte forslag i Folketinget. Derfor har der også fra Socialdemokratiet under hele udvalgsbehandlingen været signaleret udpræget forhandlingsvilje til at nå en løsning, som kunne samle bredt flertal i Folketinget. Desværre har vi konstateret, at regeringen heller ikke i denne sag har udvist nogen form for forhandlingsvilje eller lydhørhed over for saglige argumenter fra andre partier.

Derfor har Socialdemokratiet stillet en række ændringsforslag til L 92 og L 93, som skal rette op på nogle af de forhold, som er uacceptable eller kan misbruges til at undvige en normal beskatning uden for lovforslagets virkeområde.

Lovforslag nr. L 92 indeholder en mekanisme, som har til formål at fastholde grundlaget for gamle udskudte skatter, såfremt man flytter sin rederivirksomhed væk fra Danmark eller nedjusterer sin virksomhed i betydeligt omfang. Som bestemmelserne er udformet, er problemet, at de latente skatter udhules år for år og dermed virker

stik imod lovforslagets hovedformål: at fastholde rederivirksomheden i Danmark. Tværtimod bliver det år for år billigere at flytte sin virksomhed væk fra Danmark i forhold til betaling af de gamle udskudte skatter.

Derfor foreslår Socialdemokratiet i ændringsforslag nr. 9, at der indsættes en reguleringsmekanisme, som sikrer imod denne udhuling. Ændringsforslaget vil alene udløse en beskatning af de udskudte skatter, såfremt man ophører med at drive rederivirksomhed i Danmark på mindst nuværende niveau. Sker det, er forslaget med til at sikre, at der skal betales gamle udskudte skatter på det eksisterende niveau ved fremtidige flytninger væk fra Danmark. Opretholder man derimod sin virksomhed, udløses der ingen skat.

Også i disse lovforslag spøger regeringens skattestop. Helt uforståeligt oplyser regeringen, at man på grund af skattestoppet fastfryser tonnageskatten i kroner og øre i en lov, hvor det skattepligtige beløb indgår i den almindelige selskabsbeskatning. Det ville svare til, at man i det øvrige indkomstskattesystem ville fastfryse indkomstskatterne i kroner og øre – selv uden inflationsudvikling – ved stigende løbende indkomster. Det illustrerer ganske præcist skattestoppets groteske karakter.

Derfor foreslår Socialdemokratiet i ændringsforslag nr. 8, at tonnageskattesatserne på sædvanlig vis bliver reguleret efter personskattelovens § 20.

Lovforslagets regler om såkaldt tyk kapitalisering er udformet, så det åbner mulighed for skatteundvigelse i den del af virksomheden, som ligger uden for lovforslagets område. Da renteudgifter ikke er fradragsberettigede inden for tonnageskattens virkeområde, eksisterer der en interesse i at flytte fremmedkapital og renteudgifter til den del af virksomheden, der åbner for ret til fradrag. Lovforslaget opererer med en egenkapital på 2/3 (66 2/3 pct.). Det har ikke været muligt under udvalgsarbejdet at få noget dækkende billede af egenkapitalprocenten for rederivirksomheder som helhed. Dog fremgår det af svaret på spørgsmål 30: »Det kan på grundlag af de foreliggende oplysninger skønnes, at soliditetsgraden (forholdet mellem egenkapital og den samlede kapital) for rederibranchen som helhed over tid udgør et tal i størrelsesordenen 50 pct.«

Vedtages lovforslaget som foreslået af regeringen, vil der således være åbnet for omfattende