

forhold til det indhold, der ligger i Adoptionsrådet.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Retsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

16) Første behandling af lovforslag nr. L 92: Forslag til lov om beskatning af rederivirksomhed. (Tonnageskatteloven).

Af skatteministeren (Svend Erik Hovmand). (Fremsat 6/2 2002).

Sammen med denne sag foretoges:

17) Første behandling af lovforslag nr. L 93: Forslag til lov om ændring af afskrivningsloven. (Ændringer som følge af tonnageskatteloven).

Af skatteministeren (Svend Erik Hovmand). (Fremsat 6/2 2002).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Sven Buhrkall (V):

L 92 drejer sig om indførelse af tonnagebeskatning, og jeg vil indlede med at sige, at Venstre lægger vægt på, at vi kan fastholde og udbygge den kompetence, som Danmark historisk har haft på rederisiden. Vi lægger også vægt på, at nyerhvervet tonnage kan placeres i Danmark under dansk flag og ikke under udenlandsk flag.

Med gennemførelse af tonnageskatteordningen kan vi medvirke til, at danske rederier får en international konkurrenceevne, og at de kan fastholde deres position på verdensmarkedet. Det kan de gøre til gavn for det danske samfund, og den form for konkurrencevilkår lægger vi megen vægt på i Venstre.

Så vil jeg sige, at der er tale om et afbalanceret forslag, hvor der tages højde for de forskellige vilkår, som den internationale skibsfart fungerer under, nemlig en udpræget globalisering, en hård konkurrence og et meget mobilt kapitalapparat. Det er de faktiske forhold, som vi må forholde os til, og som vi også må agere ud fra.

Kl. 15.50

Velgennemtænkte hensyn til et særligt erhverv skal derfor ses i forhold til de konsekvenser, som kunne opstå, såfremt ordningen ikke gennemføres. Med vedtagelsen af lovforslaget får danske rederier de samme vilkår som de øvrige europæiske søfartsnationer, da ordningen allerede er indført i flere lande, og derfor får de samme muligheder for at drage fordel af den stigende globale transportefterspørgsel.

Det er endvidere et positivt element ved, at investeringer i nye skibe – under forudsætning af at tonnageskatteordningen bliver indført – i højere grad vil blive påvirket af driftsøkonomiske forhold og i mindre omfang blive fastlagt ud fra skattemæssige overvejelser. Det vil indebære en større stabilitet i de sektorer, som etablerer og beskæftiger sig med nybygning af skibe.

Endelig er det Venstres opfattelse, at ordningen sikrer den nødvendige fleksibilitet, uden at der skabes grundlag for en uønsket »shopping« mellem ordningerne. Der sikres bl.a. gennem overgangsordninger mulighed for virksomhedsomdannelse, valgfrihed samt bestemmelser om bindingsperiodens varighed.

Med disse bemærkninger kan Venstre anbefale forslagene.

Jacob Buksti (S):

Socialdemokratiet finder det principielt betænkeligt at indføre særlige skatteordninger for enkelte erhverv. Men på grund af den specielle og meget stærke internationale konkurrence, dansk skibsfart står i, var vi allerede under den tidligere regering i færd med at forberede en tonnageskatningsordning i lighed med den, der er indført i en lang række andre lande.

Vi førte således langvarige forhandlinger med rederierne om indførelse af en sådan ordning, men således, at hvis man forlader Danmark som rederivirksomhed, så må man naturligvis betale de udskudte skatter. Man skal ikke ligefrem præmiere udflugning til udlandet. Det drejer sig jo om at fastholde og udvikle dansk skibsfart. Målet er altså at sikre danske rederiers internationale konkurrenceevne og fastholde