

Danmark som en rederination. Vi er derfor tilhænger af en tonnageskat som en valgmulighed.

Indførelse af en sådan ordning behøver endvidere ikke nødvendigvis i sig selv at indebære en væsentlig lavere faktisk skattebetaling for rederierne. Skatten betales blot på en anden måde.

Men det afgørende for os er altså, at der er fundet en tilfredsstillende løsning på de udskudte skatter. Derfor lægger vi som sagt afgørende vægt på, at reglerne, herunder overgangsreglerne, er udformet således, at muligheder for at vælge eller fravælge tonnageskatteordningen ikke medfører, at de betydelige skatteudskydelser, rederierne har oparbejdet direkte eller indirekte, bliver eftergivet. Der er ikke nogen erhvervsfremme i at eftergive udskudte skatter, der bl.a. er fremkommet som følge af gunstige afskrivningsregler.

Socialdemokratiet kan støtte forslagene under forudsætning af, at problemstillinger omkring de udskudte skatter er løst på en tilfredsstillende måde. Det føler vi os ikke overbevist om er tilfældet i forslaget, som det nu foreligger, og slet ikke når vi ser på de ændringer, der er foretaget i det foreliggende forslag, i forhold til det, som vi har arbejdet med, da vi var i regering.

Vi var allerede i forbindelse med den tidligere regerings arbejde bange for, at anvendelse af den regnskabsmæssige værdi i forbindelse med beregningen af tonnagebeskatningsgrundlaget ville betyde, at der kunne opnås fradrag to gange. Det problem eksisterer fortsat, samtidig med at vi føler, at der er sket yderligere lempelser, og det vil jeg naturligvis gerne bede skatteministeren kommentere nærmere her i dag, ligesom vi i sagens natur vil interessere os meget for disse spørgsmål under udvalgsarbejdet.

#### **Mikkel Dencker (DF):**

Lovforslagene nr. L 92 og L 93, som i dag bliver behandlet, har til formål at indføre en tonnageskat til beskatning af rederivirksomheder. Ordningen bliver frivillig, sådan at rederierne selv kan vælge, hvorvidt de ønsker at blive beskattet via tonnageskat eller den traditionelle virksomhedsbeskatning.

Tonnageskat går i al sin enkelhed ud på, at rederierne beskattes på grundlag af skibenes tonnage. Der kan under denne ordning ikke på nogen måde fradrages udgifter eller foretages afskrivninger, så derfor fungerer tonnageskatten som en form for vægtafgift.

Da der er tale om en ordning, som kun gælder en bestemt branche, er der tale om særbehandling. Dansk Folkeparti er normalt imod at begunstige nogle brancher frem for andre, men i dette tilfælde kan vi godt være med til det. Det skyldes, at det for rederibranchen er gældende, at den er særlig følsom over for international konkurrence og de forhold, konkurrerende virksomheder bydes i andre lande. Da mange lande enten har en tonnageskatte Lovgivning eller påtænker at indføre den, mener vi, at vi i Danmark er nødsaget til også at indføre ordningen, for at danske rederier ikke skal sakke bagud i den internationale konkurrence.

Kl. 15.55

I modsat fald kan man frygte, at danske rederier flygter til udlandet med tab af såvel skatteindtægter som arbejdspladser til følge.

Det er en situation, Dansk Folkeparti gerne vil være med til at afværge, først og fremmest for at undgå tab af arbejdspladser, men også af historiske grunde, da dansk skibsfart som bekendt har lange og stolte traditioner.

På denne baggrund kan Dansk Folkeparti støtte forslagene.

#### **Lars Barfoed (KF):**

Da Det Konservative Folkepartis ordfører på dette område, fru Else Theill Sørensen, ikke kan være til stede, skal jeg i stedet fremføre Det Konservative Folkepartis synspunkter, for så vidt angår disse to lovforslag.

Den tonnageskatteordning, der nu er lagt op til at indføre, vil medvirke til at sikre en beskatning af danske rederier på internationalt konkurrencedygtige vilkår. I øjeblikket er det sådan, at alle søfartsnationer i EU har en tonnageskatteordning, og halvdelen af verdenshandelsflåden har en beskatning på lignende vilkår.

I Det Konservative Folkeparti er vi af den opfattelse, at en vedtagelse af det her lovforslag vil være med til at sikre skibsfarten som et fortsat væksterhverv i Danmark og dermed også sikre en fortsat solid bidragyder til den danske betalingsbalance. Skibsfarten er jo det næststørste eksport erhverv med en eksport i 2001 på lidt over 100 mia. kr.

Danmark har også tidligere været på forkant endda med udviklingen i international skibsfart, da man etablerede Dansk Internationalt Skibsregister tilbage i 1988. I det her tilfælde – altså med tonnageskatteordningen – kan man jo ikke ligefrem sige, vi er forrest i udviklingen på verdensplan snarere tværtimod, men ordningen vil i