

[Askjær Jørgensen]

man har forhandlet sig til rette om? Derfor har vi ingen frie overenskomstforhandlinger haft her i dette samfund. Og det vil vi heller ikke kunne få. Så det, hr. Alfred Hansen så smukt taler om, er noget, som ikke eksisterer, ikke engang i form af en by i Rusland.

Det er jo således, at det er nødvendigt, at der er en offentlig sektor i samfundet, og denne sektor skal naturligvis finansieres. Hvor dyrt det er at have den offentlige sektor, hænger naturligvis nøje sammen med, hvad de, der skal udføre jobbene i den offentlige sektor, skal have i løn, og det er man altså også nødt til at fastsætte fra det offentliges side. Så de luftkasteller, hr. Alfred Hansen skal med, holder ikke.

Jeg skal for god ordens skyld slå fast, at det, vi har talt om i dag, ikke er at nedsætte lønningerne. Det er at nedsætte bruttolønningerne. Det vil altså sige, at vi vil nedsætte bruttoprisen på arbejdskraft. Jeg har understreget op til flere gange, at vi ønsker at hæve reallønningerne og nedsætte bruttoprisen på arbejdskraft.

#### **Maisted (FP):**

Det, der får mig herop igen, er hr. Bolvigs omtale af de fremskridt, som forligspartierne har opnået. Men folketingets medlemmer har jo den 3. november 1980 fået en industriinformation, der viser, at industriens produktion, beskæftigelse og investeringer falder.

Det, som industrien og samfundet lever af, er jo den værditilvækst, som industrien og andre produktionsvirksomheder er i stand til at fremskaffe, det vil sige produktionsværdien minus værdien af indkøbte råvarer. Og når produktionsværdien bliver mindre, fordi produktionen falder og råvarepriserne stiger, så betyder det trods alt, at værditilvæksten bliver mindre. Værditilvæksten går til overskuddet til firmaerne, investeringer, renteudgifter, lønomkostninger, skatter og afgifter og øvrige omkostninger. Så er der jo ikke ret meget at operere med, hvis man ønsker, at vi skal løse samfundets problemer ved at sørge for, at der bliver yderligere investeret i danske arbejdspladser. For at man kan opnå det, må man altså have et større overskud. Den post, som umiddelbart må falde i øjnene, er den, der hedder skatter og afgifter. Disse skatter og afgifter blev forøget i december 1979, og så kan det ikke nytte, at man bagefter

ter kommer og giver tilskud af den ene og den anden art. Det kan heller ikke nytte, at man begynder at operere med meget store summer i udpumpning af statspapirer, for så påvirker man selvfølgelig virksomhedernes renteudgifter.

Det, vi har beskrevet, hænger altså meget nøje sammen. Den eneste løsning er at angribe renteudgifterne og lønomkostningerne. Det er de eneste operationelle muligheder, vi har tilbage for øjeblikket. For at det ikke skal gå ud over lønmodtagerne, er vi tvunget til at kigge på skatter og afgifter og give dem alvorlige skattelettelser, sådan at de ikke har behov for at kræve mere i løn. På den måde falder lønomkostningerne for dansk erhvervsliv, men reallønnen falder ikke. Sådan er sammenhængen. Alt det andet er noget snak.

Hermed sluttede forhandlingen.

#### *Afstemning*

Forslag om motiveret dagsorden af Askjær Jørgensen (FP) (se foran)

forkastedes, idet 16 stemte for, 117 imod; 5 stemte hverken for eller imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

#### **5) Første behandling af:**

*Forslag til lov om ændring af sønæringsloven.*

(Lovforslag nr. L 40. Fremsat 17/10 80).

Sammen med denne sag foretoges den under punkt 6 på dagsordenen opførte sag, nemlig:

#### **6) Første behandling af:**

*Forslag til lov om ændring af lov om søfartsuddannelse.*

(Lovforslag nr. L 41. Fremsat 17/10 80).

Lovforslagene sattes til forhandling.

#### *Forhandling*

**Jytte Andersen (S):**

[Jytte Andersen]

Lovforslaget om ændring af sønæringsloven er det ene af de to lovforslag, som har til formål at tilvejebringe det nødvendige lovgrundlag for ratifikation af konventionen om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold.

Konventionen er vedtaget som et udtryk for et krav og et ønske om at sikre størst mulig sikkerhed for menneskeliv og ejendom på søen og beskyttelse af havmiljøet.

En række alvorlige søulykker med en omfattende forurening til følge gav i begyndelsen af 1970'erne både i Den internationale Arbejdsorganisation og i Den mellemstatslige Søfartsorganisation anledning til overvejelser om, hvordan man kunne undgå søulykker og forebygge forurening af havmiljøet. Den menneskelige faktor er af overordentlig stor betydning ved forureningskatastrofer, og de søfarendes kunnen er af altafgørende betydning for sikkerheden på søen og sikring af havmiljøet.

Konventionen indeholder dels regler om søfarendes teoretiske og praktiske uddannelse, dels regler om sønæringsbeviser, dels bringes der ved lovforslagene klarhed over tilskudsregler til øvelsesskibe, skoleskibe m.v. For god ordens skyld skal det understreges, at der i konventionen tales om minimumsregler, og at den danske lovgivning stort set opfylder konventionskravene, og det, vi her taler om, er mindre ændringer og justeringer.

Sønæringsloven foreslås ændret på følgende områder: 1) For flere sønæringsbevisers vedkommende stilles der i konventionen større krav til praktisk uddannelse og erfaring. 2) Da konventionen ikke har den skarpe skellen mellem kravene til store og små skibe, vil det være nødvendigt at afskaffe sætteskippereksamen af 2. grad og erstatte den med sætteskippereksamen af 1. grad med en vis forøgelse af pensum. 3) Kravene om forebyggelse af forurening af havmiljøet gør det nødvendigt med en særlig uddannelse for visse søfarende. For officerer og mandskab i olie-, kemikalie- og gastankskibe gøres det nødvendigt med kurser i tankskibssikkerhed. Disse kurser gøres obligatoriske, og samtidig kræves det, at alt personel har gennemgået et mere omfattende brandkursus. Endelig lægges der op til mere detaljerede regler for tilrettelæggelse af vagttjenesten.

Hensynet til menneskeliv og forebyggelse af forurening af havmiljøet er som nævnt

baggrunden for dette lovforslag. Det er et samfundshensyn, som den socialdemokratiske gruppe meget gerne vil tilgodese, og vi vil derfor gerne anbefale lovforslaget.

**Jens Peter Jensen (V):**

Den forrige ordfører uddybede det, som ministeren på udmærket måde har forklaret om denne lovgivning. Jeg skal bare – hvis industriministeren er opmærksom; jeg bruger min taletid til at vente på ministeren – sige, at der er nogle enkelte ting, jeg gerne vil drøfte i udvalget. Man kan måske sige, de er lidt perifere, men der er ingen grund til at lave en politisk diskussion ud af det her nu, så jeg kan sige, at vi gerne vil være med til en hurtig og saglig udvalgsbehandling.

**Henning Andersen (KF):**

Disse to lovforslag om ændring af søfartsuddannelse og sønæring har, som industriministeren nævner i sin skriftlige fremsættelse, baggrund i den i 1978 vedtagne internationale konvention på disse områder.

Det er meget vigtigt, at de søfarende har en ajourført uddannelse både på det teoretiske og det praktiske plan. Her i landet opfylder vi stort set i dag de minimumsregler, som ligger i konventionen, og hvor vi ikke gør det, vil det kunne klares ved nogle mindre justeringer på nogle få områder. Det er ikke for meget sagt, at vi i dag på området olie-, kemikalie- og gastankskibe hører til de bedst udrustede i verden. Det tjener vor skibsfart til ære, men også det høje plan, vor søfartsuddannelse ligger på, har sin store betydning.

Lovforslagene drejer sig i høj grad om sikkerhed til søs, herunder fremmede skibes gennemsejling af danske farvande, hvilket også er noget meget væsentligt. Der er i de senere år sket en kraftig vækst i transport af farlige stoffer. I lovforslag nr. L 40, § 36 A, siges, at industriministeren fastsætter regler om særlige uddannelseskrav for officerer og mandskab i olie-, kemikalie- og gastankskibe og i skibe med særlig udrustning, og her er formentlig tænkt på bl. a. boreplatforme. Denne nye paragraf er i orden, men jeg vil bede ministeren overveje, om der ikke også bør indføres noget lignende som »eller skibe, som transporterer særlige ladningstyper«. Som begrundelse herfor kan jeg anføre, at

[Henning Andersen]

det ikke noget sted klart fremgår, at transport af vogne med kemikalier, f. eks. overførsel med færges, er dækket ind af disse bestemmelser.

Det konservative folkeparti kan anbefale en hurtig og velvillig behandling af lovforslagene.

**Arentoft (FP):**

De to lovforslag, som vi behandler, er folgelove, såfremt Danmark ratificerer den internationale konvention for 1978 om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagt-hold. Man kunne næsten trække en parallel til de internationale søvejsregler, som stammer helt tilbage fra 1840, og som Danmark godkendte i form af en bekendtgørelse i 1963. Hvis man tager de internationale søvejsregler som udgangspunkt, så er det altså dér internationalt lykkedes at skabe noget, som virkelig fungerer. Et filippinsk og et brasiliansk skib kan møde hinanden i Den engelske Kanal, og der er ingen tvivl om, hvem der skal gøre hvad, der er ingen tvivl om lanterneføring, og der er, såfremt der skulle ske et sammenstød, ingen tvivl om, hvor skylden skal placeres. Det er altså muligt at lave den slags ting internationalt, og der ligger virkelig mange gode ting i denne konvention her.

Det kan undre lidt, at kun tre lande endnu har ratificeret, nemlig Sovjetunionen, Østtyskland og Frankrig. Jeg er lidt forundret over, at f. eks. ikke England og de andre nordiske lande har ratificeret, og jeg vil da gerne spørge, om ministeren ved, hvorfor der faktisk kun er tre lande, der endnu har ratificeret, og om andre er lige på trapperne. En mulig forklaring kunne være, at vores uddannelsesniveau ligger ret højt og faktisk nærmer sig konventionens bestemmelser. Det kan jo være, at det ikke ligger så højt i andre lande, at man dér skal rette mange ting til med følgelovgivning, og at det er det, der forsinker det.

Til selve konventionen har jeg et par små spørgsmål, som ministeren formentlig ikke kan besvare her, men så vil vi tage dem op i udvalget.

Artikel 3 siger, at konventionen finder anvendelse på søfarende, der gør tjeneste i søgående skibe, som er berettiget til at føre en deltagers flag, bortset fra søfarende, der gør tjeneste om bord i krigsskibe, marinehjelpe-skibe eller andre skibe, der ejes eller admini-

streres af en stat, og som udelukkende anvendes i ikke-kommerciel statstjeneste. Jeg har ikke kunnet finde noget i lovforslagene om f. eks. marinehjemmeværnet. Jeg har selv været lærer for mange marinehjemmeværnsfolk til kystskippereksamen, og de kan få dispensation for sejltid osv. Jeg er ikke helt klar over, om konventionen dækker folk fra det maritime hjemmeværn, om man burde have noget om det ind i lovforslaget, eller om det måske skulle med i betænkningen.

Ligeledes i artikel 3, i pkt. c, står der, at det heller ikke gælder lystfartøjer, der ikke benyttes erhvervsmæssigt.

Nu har jeg selv prøvet i 3 år at være daglig leder af operationsrummet i søværnets operative kommando og dér haft lejlighed til at lede søredningstjenesten. Det er ingen hemmelighed, at for år tilbage skete der en hel del uheld med ukyndige sejlsportsfolk. Takket være et meget stort arbejde, der er gjort i sejlklubberne og af Søsportens Sikkerhedsråd, er der blevet bedret betydeligt på dette forhold. Skal man på landjorden køre knallert, så kræves der da i al fald et forsikringsbevis, og man taler også om at indføre knallertprøver, men man kan faktisk købe en motorbåd op til næsten 20 t og ganske roligt sejle ud uden at ane noget om helst om søvejsregler eller almindelig sømandskab. Det er et spørgsmål, om ikke det var noget, vi også burde se på i udvalget.

Jeg synes, det smager lidt af kontoriusseri, men det er formentlig ikke nemt at ændre noget i en konvention. I artikel 8, pkt. 3, står der, at efter hvert års 1. januar skal der sendes en rapport til generalsekretæren med oplysning om, hvilke dispensationer man har givet i henhold til disse uddannelsesregler, og det er spørgsmålet, om det ikke er lige lovlig megen indblanding i de enkelte landes indre anliggender.

Der er et kapitel 2 i det, der hedder Reglement II/5, om minimumskrav til sikring af skibsføreres og navigatørers fortsatte duellighed og ajourføring af deres kundskaber. Det finder jeg godt, selv om det går ud over mig selv. Jeg har skibsførerpatent, og nu har jeg altså ikke været ude at sejle i mange år, men jeg har undersøgt det hos industriministeriet, og som reglerne er i øjeblikket, kunne jeg komme ud at sejle, hvis jeg kunne få hyre i morgen, på det patent, og det ville faktisk være direkte ansvarsløst at slippe mig løs,

[Arentoft]

med ny afmærkning og en vældig udvikling på navigationsområdet med radar osv. Derfor synes jeg, at reglen om, at et sådant patent kun gælder i 5 år, hvis man har sejlet 1 år inden for disse 5 år, absolut er en god ting.

Ligesom flere andre ordførere kan jeg i princippet gå ind for, at man gør disse kurser for officerer og mandskab i specielt olietransportskibe, kemikalietransportskibe og gastankskibe, som jo regnes for særlig forureningsfarlige, obligatoriske, og at de også skal gennemgå obligatoriske brandkurser.

Ifølge bemærkningerne til lovforslag nr. L 41 vil en ikrafttræden indebære årlige merudgifter til søfartsuddannelsen på lidt over 1 mill. kr. foruden engangsudgifter på 165.000 kr. Det første beløb skal bl. a. dække ansættelse af 3 nye navigationslærere, hvoraf den ene skal være afdelingsleder. Vi ser i fremskridtspartiet positivt på fremme af denne uddannelse, men vi vil gerne i udvalget kigge lidt nærmere på behovet for at ansætte flere navigationslærere.

Da vi mener, at erhvervsuddannelser fortrinvis skal betales af erhvervene selv, kunne vi godt tænke os, at man i udvalget prøvede at undersøge mulighederne for, at de danske rederier betalte denne ekstra udgift. Fordelt på de danske rederier kan det ikke komme til at betyde noget særligt. Det ville vi finde var en mere rimelig løsning på det, idet rederierne selv må være særdeles interesserede i, at de har så veluddannet et personel som overhovedet muligt.

Jeg kan tilsige både en aktiv og en saglig deltagelse i udvalgsarbejdet fra fremskridtspartiets side.

**Bjørn Poulsen (SF):**

Som tidligere ordførere så rigtigt har været inde på det, er selve IMCO-konventionen kun meget lidt forskellig fra de regler, vi har haft på området i Danmark gennem flere år, og derfor er lovforslagene, når det kommer til stykket, meget små. Men jeg synes, at der er nogle ting, som burde ændres.

Hr. Arentoft fra fremskridtspartiet var inde på, om ikke det snart var tiden at gå lidt videre, hvad angår uddannelse af de mennesker, der udnytter fritidsfartøjer. Der er jo noget mærkeligt i, at man forbedrer uddannelsen af, skal vi kalde det de professionelle

søfolk, den ene gang efter den anden, mens alle de småbåde, som kan komme i vejen for de større skibe og lave alle ulykkerne, faktisk kan sejle rundt uden at have nogen som helst form for baggrund for det, de gør. Jeg tror nok, at vi bør opfordre til, at man begynder at kigge på det område, så man får en eller anden form for tvungen uddannelse, hvor man synes, det er nødvendigt. Vi synes i hvert fald fra SFs side, at det snart er nødvendigt at kræve et vist kendskab, for at folk kan få lov til at sejle fritidsfartøjer.

Der er jo tale om to forskellige lovforslag, og vi vil sådan set fra SFs side medvirke til, at begge forslag bliver vedtaget så hurtigt som muligt. Vi kan ikke se, at der er de helt store problemer i nogen af dem. Der er dog en enkelt ting, som jeg gerne vil komme ind på, og som ministeren også er kommet ind på i bemærkningerne.

Det nytter altså ikke noget – det er i hvert fald mine ord – at forbedre sikkerhedsuddannelserne for besætningerne, hvis man via bemandingsloven efterhånden fortynder hele muligheden for virkelig at få et fornuftigt sikkerhedsniveau om bord på skibene. Jeg synes personlig, også som gammel sømand, at man efterhånden er kommet meget, meget langt væk fra det, jeg vil kalde det sikkerhedsmæssigt forsvarlige, ved de bemandingsregler, man har i dag, ikke mindst via de dispensationer, der bliver givet for mange af de nyere skibe. Men det er noget, vi kan snakke om i udvalget, der er ingen grund til at tage den store diskussion om det her og nu.

Vi vil medvirke til begge lovforslagenes vedtagelse så hurtigt som muligt.

(Kort bemærkning).

**Jens Peter Jensen (V):**

Hr. Arentoft var inde på et tema, som jeg netop havde tænkt at vi skulle drøfte i udvalget. Det er noget om uddannelsen og om de hvilende ting, hvis man bliver amtsråds- eller byrådsmedlem. Jeg forstår udmærket, at hr. Arentoft siger, at det vil være uansvarligt at slippe ham løs til søs. Jeg synes faktisk, med al proportionssans i behold, at det er mere farligt at have ham gående her.

**Bolvig (RV):**

I det radikale venstre er vi glade for en konvention, der tvinger os til at skærpe kra-

[Bolwig]

vene til de søfarende. Sikkerheden til søs skal forbedres, og vi skal gennem øget uddannelse formindske risikoen for forureningskatastrofer og forureningsulykker. Vi danske må som boende omkring sunde og bæltter, der bruges af næsten alle landes søfarende nationer, være særlig ivrige for at fremme den omtalte konvention. Hvis vi danske, hvad vi vel ofte har en tendens til, går med den opfattelse, at vores regler o. lign. er mere effektive end de fleste andre landes, så bliver vi gang på gang belært om noget andet, når vi ser forskellige konventioner, som nødvendiggør, at vi skærper vore krav. Dette er altså et nyt eksempel på en international konvention, som tvinger os til at skærpe kravene til vore uddannelser og til vore forhold. Vi kan tilsige ministeren en positiv udvalgsbehandling.

**Alfred Hansen (DR):**

De andre ordførere har fremsat en del kommentarer til de to lovforslag, og der er sådan set ikke grund til for mit vedkommende at gentage noget af det, der allerede er sagt.

Jeg vil blot lige sige fra retsforbundets side, at det jo er helt andre laster, man sejler med i dag, end man gjorde tidligere, og derfor er der netop behov for sådan noget som uddannelse og sikkerhedsregler om bord og for, at det tages op med jævne mellemrum. Derfor hilser vi med tilfredshed, at der er kommet sådan et forslag på bordet.

Jeg skal lige spørge ministeren, om han, for yderligere at skabe sikkerhed til søs, har tænkt sig at tage initiativ med hensyn til eventuel tvungen lods om bord, om ministeren har planer i den retning. Jeg synes nok, at med de laster, som skibene transporterer i dag i de danske farvande, er der behov for at forebygge, at skader indtræffer, og det ville jo være noget i retning af en naturkatastrofe, om et skib lastet med olie eller giftstoffer skulle støde på grund og på den måde forurene vore farvande. Jeg ved ikke, om ministeren har gjort sig nogen tanker om et initiativ i den retning på et eller andet tidspunkt. Vi vil medvirke til et positivt udvalgsarbejde vedrørende de to forslag.

**Anden næstformand (Ninn-Hansen):**

Fru Jytte Andersen var ikke klar over, at vi også behandlede lovforslag nr. L 41, og får højst 5 minutter til at kommentere dette.

**Jytte Andersen (S):**

Jeg skal ikke bruge 5 minutter. Det er korrekt, jeg var ikke opmærksom på, at vi behandlede begge lovforslagene.

Som jeg sagde tidligere, tydeliggør lovforslag nr. L 41 reglerne om statstilskuddene til skole- og øvelsesskibe. De ydes kun, i det omfang der skønnes tilstrækkeligt behov for vedkommende uddannelse, I den forbindelse vil jeg godt stille ministeren et enkelt spørgsmål, nemlig hvor mange unge mennesker der er under uddannelse inden for søfart, og hvor mange af disse unge mennesker der er kvinder.

**Industriministeren (Erling Jensen):**

Jeg tror, jeg kan besvare det sidste spørgsmål. Så vidt jeg husker, er der 1.800-1.850 elever på vore navigations- og søfartsskoler, og af dem er for nærværende knap 200 kvinder.

Jeg kan til hr. Arentoft sige, at jeg ikke tror, det er udtryk for nogen modvilje mod konventionen og dens indhold, når jeg oprindeligt måtte skrive, at der var 3 lande, nu 4, der har gjort sig færdige. Baggrunden er jo, at alle landene i den anledning skal gennemføre lovgivning, og derfor tager det en vis tid og har en vis forskydning. Men det er vor opfattelse, at de lande, som er søfartsnationer som vi, vil bestræbe sig på nogenlunde lige så hurtigt som vi at kunne opfylde konventionen.

Jeg skal sige til hr. Alfred Hansen, at dette kun er et enkelt aspekt af sikkerheden til søs og sikkerheden på havene, og vi overvejer til stadighed, hvordan vi i øvrigt - nogle steder i form af særlige lodsregler, andre steder i form af særlig overvågning af farvandene - kan forbedre sikkerheden for sejladsen i de danske farvande. Jeg redegør meget gerne ved lejlighed for vore overvejelser i den henseende.

Jeg kan høre, at der ikke er nogen indvendinger mod disse lovforslag, de møder bred tilslutning, men man vil gerne drøfte nogle detailspørgsmål i udvalget, og det er jeg helt parat til.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

### Anden næstformand (Ninn-Hansen):

Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til erhvervsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

### 7) Første behandling af:

*Forslag til lov om ændring af ligningsloven. (Den skattemæssige behandling af visse tilskud til fiskeriet).*

(Lovforslag nr. L 48. Fremsat 23/10 80).

Lovforslaget sattes til forhandling.

### Forhandling

#### Ervin Jensen (S):

Det foreliggende forslag til ændring af ligningsloven har til formål at medvirke til at fremme strukturforanstaltningerne inden for fiskerierhvervet ved, at de tilskud, der ydes efter loven om midlertidige statstilskud til visse strukturforbedringer m. m. inden for fiskeriet, fremover kan tages til indtægt over en 10-årig periode. Forslaget er et led i den aftale, som regeringen og socialdemokratiet har indgået med de tre forligspartier. Her aftales det at afsætte 1,2 mia kr. til lempelse af erhvervslivets beskatning, idet den egentlige udmøntning skulle ske efter drøftelser med erhvervslivet.

Et af ønskerne fra fiskerierhvervet har været, at fiskeriets tilskud til strukturforanstaltninger skattemæssigt behandles på samme måde som tilskud til strukturprojekter inden for jordbruget og tilskud til strukturforbedringer inden for fiskeindustrien. Det betyder, at reglerne bliver som i ligningslovens § 27 C, hvorefter den skattepligtige selv kan vælge, hvor meget han vil medregne i de enkelte år inden for en 10 års periode. Forslaget er udformet således, at der er taget hensyn til afhændelses- og likvidationssituationen, og

de provenumæssige virkninger af forslaget er begrænsede.

Vi finder, at der med dette forslag sker en rimelig ligestilling af fiskeriet med øvrige erhverv, som bl. a. kan gavne fiskeriets strukturomlægning. Vi kan derfor anbefale forslaget og tilsige en hurtig og positiv udvalgsbehandling.

#### Anders Poulsen (V):

Vi hilser med glæde de forbedringer, man kan tilbyde erhvervslivet, og det lovforslag, der fremsættes her om støtte til strukturforbedringer, hilser vi også med glæde. Vi synes også, det er rimeligt, at der sker en beskatning over en 10 års periode af disse tilskud.

Vi kan måske nok undre os lidt, når vi sammenholder dette lovforslag med lovforslag nr. L 11, hvor man gjorde støtte til produktudvikling ganske skattefri. Vel, der er forskel på de to ting, det er jeg opmærksom på, men jeg vil godt spørge ministeren, om han, hvis ikke han vil gøre de tilskud, vi her snakker om, helt skattefrie, vil overveje en anden beskatningsordning, så disse tilskudsbeløb ikke skulle beskattes, når de blev udbetalt, men skulle fragå investeringsbeløbet, og så var det kun nettoudgiften, der kunne foretages skattemæssig afskrivning på. Jeg ville synes, at en sådan ordning var administrativt betydelig mere enkel.

Vi kender denne ordning fra andre områder af skattelovgivningen, og dér fungerer det ganske udmærket. Jeg vil også tro, at tilskudseffekten ville blive betydelig større, hvis man indrettede beskatningen på denne måde, ikke mindst når man tager i betragtning, at der ved det forslag, ministeren fremsætter her, egentlig indirekte igen sker en beskatning af disse tilskud, når man sælger det pågældende fartøj, nemlig i form af genvundne afskrivninger. Det problem, der også ligger deri, ville man være ude over, hvis man indrettede skattelovgivningen på dette område på den måde, jeg har foreslået her. Jeg vil gerne spørge, om ministeren vil overveje noget sådant.

#### Gammelgaard (KF):

Der er her tale om erhvervsfremmepolitik. Jeg vil karakterisere det således: det er lidt, men det er bedre end intet. Det konservative folkeparti kan give sin tilslutning. Der skal dog ikke herske tvivl om, at vi ønsker en