

[Camre]

Det, hr. Bernhard Baunsgaard diskuterer, er ønskeligheden af generelt at diffentiere afgifterne efter køretøjernes sikkerhed. Det er et synspunkt, som jeg i høj grad deler, og jeg synes, det vil være meget gavnligt, men det er ikke det, der er til behandling i dag

(Kort bemærkning).

Bernhard Baunsgaard (RV):

Jeg skal såmænd ikke sige meget, man skal jo ikke gøre sig uvenner med dem, der støtter én; det er en dårlig fremgangsmåde. Jeg vil dog lige have lov til at fortsætte med et citat af, hvad der står i loven. Der står nemlig: »således at sikkerhedsudstyr efterhånden fritages for afgift.« Det er det, som ministeren ikke opfylder.

Ministeren for skatter og afgifter (Anders Andersen):

Jeg har såmænd ikke megen lyst til at tage ordet igen, for hr. Bernhard Baunsgaard kommer vel op bagefter én gang til.

Jeg vil gerne gøre hr. Bernhard Baunsgaard opmærksom på, at der altså er 42 millioner eller et andet antal, men mindst 42 mill. kr., til rådighed til at forbedre sikkerhedsudstyret, til nakkestøtter, til sikkerhedsseleer på bagsæder og en række andre ting inden for de forskellige bilkategorier. Der er altså 42 mill. kr. mere til rådighed til sikring med disse forskellige komponenter. Det er rigtigt, at nogle af dem er taget fra forruderne, men forruderne er der stadig væk, og ved siden af forruderne kommer altså de andre ting til.

Jeg gør mig ingen forhåbninger om, at jeg kan overbevise hr. Bernhard Baunsgaard om, at sikkerhedsudstyret bliver forbedret med disse 42 mill. kr., men det bliver det altså alligevel.

Formanden:

Hr. Bernhard Baunsgaard har ordet for en kort bemærkning – på opfordring.

(Kort bemærkning).

Bernhard Baunsgaard (RV):

Der er vist ingen, der vil bestride, at når vi undtager det sikkerhedsudstyr, der består i lamineret forrude, fra at få delvis fritagelse

for registreringsafgift, så kan der blive mere til det andet. Ministeren kunne jo bare påbyde nakkestøtter, så kunne han få yderligere et antal millioner og prøve på at bilde os ind, at nu havde han forbedret det yderligere. Der er kun tale om, at man forbedrer med 2 mill. kr. alt i alt, man flytter om på de andre. Det er bare det, der skal frem. Jeg synes, at ministeren skulle indrømme noget sådant med det samme, så undgår vi disse bemærkninger.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Ændringsforslag nr. 1

forkastedes, idet 31 stemte for, 92 imod; 10 stemte hverken for eller imod.

Ændringsforslag nr. 2

forkastedes, idet 28 stemte for, 97 imod; 10 stemte hverken for eller imod.

Ændringsforslag nr. 3 og 4 og § 1 med de foretagne ændringer

vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 6

forkastedes, idet 27 stemte for, 80 imod; 27 stemte hverken for eller imod.

Ændringsforslag nr. 5

forkastedes, idet 50 stemte for, 74 imod; 11 stemte hverken for eller imod.

§ 2

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling

vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget gik herefter til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

17) Første behandling af:

Forslag til folketingsbeslutning om sikring af dansk skibsværftsindustri [af Bjørn Poulsen (SF) m. fl.].

(Beslutningsforslag nr. B 45. Fremsat 7/11 78).

Forslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Ministeren for skatter og afgifter (Anders Andersen):

Der er tale om et forslag fra socialistisk folkeparti, som vi to gange tidligere har haft til behandling her i tinget.

I forslaget opfordres regeringen til at fremsætte lovforslag om ændring af afskrivningsloven, således at der kun kan forskudsafskrives på skibe, der bygges i Danmark, ligesom der kun kan ske frigivelse fra investeringsfond til skibe, der bygges i Danmark.

Forslagsstillerne fra SF anfører som begrundelse, at man vil tilskynde de danske redere til at bygge dansk. Der er altså tale om en national støtteordning for de danske værfter.

Fra dansk side tilstræber vi en international afvikling af støtteordningerne, fordi en sådan afvikling vil være til gavn for danske værfter. Vi har allerede i dag opnået aftaler, der siger på en sådan afvikling. Danmark har sammen med andre lande inden for OECD truffet en aftale om en gradvis afvikling af ordninger, der forvrider konkurrencen på skibsbygningsområdet. Blandt de foranstaltninger, der søges afviklet, er udtrykkelig nævnt diskriminerende skatteregler til fordel for den nationale skibsbygning.

Jeg kan også nævne EFs 4. direktiv af den 20. juli 1977 om støtte til skibsbygningsindustrien. Efter disse regler må den støtte til køb af skibe, som under særlige betingelser kan ydes skibsredere i en medlemsstat, ikke medføre, at de øvrige medlemsstaters skibsværfter udsættes for forskelsbehandling.

SFs forslag strider mod disse internationale regler og modvirker derfor de danske bestrebelser på at få afviklet de enkelte landes subsidieordninger.

Med hensyn til at motivere danske redere til at bygge dansk kan jeg i øvrigt nævne, at Danmarks Rederiforening har oplyst, at danske redere ikke i 1977 og 1978 har kontrahe-

ret skibe i udlandet, og at de i dag ikke har skibe i ordre ved udenlandske værfter.

Vi er i regeringen opmærksom på de alvorlige problemer, der for tiden er for de danske værfter, men vi er af den opfattelse, at gennemførelsen af SFs forslag i hvert fald på længere sigt vil øge problemerne, og vi kan derfor ikke fra regeringens side støtte forslaget.

Erenbjerg (S):

Danske skibsværfter har i årevis argumenteret imod den omfattende subsidiering, hvormed andre lande støtter deres skibsbygningsindustri. Denne kritik har regeringen fulgt op i de internationale institutioner, som vi er medlem af.

Internationale regler for skibsfinansiering, gældende for OECD-landene, siger, at maksimum 70 pct. af skibets pris kan lånes over 7 år til 8 pct. p. a., og resten skal betales kontant. Danmark følger disse regler, og danske værfter har mistet ordrer, fordi andre lande har tilbudt bedre finansieringsmuligheder, om end i det skjulte.

Når dansk skibsbygningsindustri på trods af disse ulige vilkår har kunnet klare sig i konkurrencen, skyldes det, at dansk skibsbygningsindustri befinder sig på et højt internationalt stadi, der er betinget af den know-how, som skibsværfterne ligger inde med, samt arbejdernes dygtighed og effektivitet.

Denne position for dansk skibsbygningsindustri skal fastholdes, da det er i hele samfundets interesse. Derfor må der også fra samfundets side ydes en kraftanstrengelse for, at dansk skibsbygning kan overleve den nuværende krise, der bl. a. er opstået på grund af en uhammet statssubsidiering, der har skabt en overkapacitet på 75 mill. t dødvægt på tankmarkedet og ca. 25 mill. t dødvægt på tørlastområdet. Derfor må man antage, at der vil gå år, inden der opstår et behov for traditionelle nybygninger. Dette i forbindelse med, at der på globalt plan er en overkapacitet på 30-35 på værftsområdet, betyder, at der må ske en ændring af den danske skibsbygningsstruktur, selv om der er sket en reducere af værftskapaciteten her i landet.

Danske redere har hverken i 1977 eller 1978 kontraheret skibe på udenlandske værfter, og ingen har i dag nybygninger i ordre.

[Erenbjerg]

Disse faktiske forhold viser bedre end mange ord, at det foreliggende beslutningsforslag fra SF ikke løser de nuværende problemer for dansk skibsbygningsindustri. Selv lokkende tilbud fra udenlandske værfter har altså ikke kunnet friste danske redere til at give skibe i ordre.

Dansk skibsbygning skal som erhverv overleve den nuværende krise, men man må gå utraditionelle veje. Der skal ske en strukturerændring af dansk skibsbygning, og et initiativ hertil fra de danske værfter vil blive hilst velkommen. Danske værfter må i de kommende år satse mere på utraditionelle produktioner: vejbroer, elementbyggeri, alternative energikilder, ja, fantasien må have frit spillerum, og spørgsmålet om, hvorvidt man burde etablere et forskningscenter for stålets muligheder, melder sig med større og større aktualitet.

Regeringen har vist sin vilje til at hjælpe værfterne over krisen gennem utraditionelle initiativer. Nakskov by og omegn er regeringen særdeles taknemlig for den indsats, man har gjort for at redde byens vigtigste arbejdsplads for massefyringer, ligesom andre værfter i landet har nydt godt af regeringens bevågenhed i en kritisk situation. Et væsentligt bidrag til at redde værfterne gennem krisen ville det være, hvis staten vil kontrahere de statsskibe, færger m. v., som alligevel skal bygges i de kommende år.

Vi ser med glæde initiativer med det sigte at hjælpe værfterne over krisen, men det foreliggende beslutningsforslag redder intet.

Glistrup (FP):

Efter at også Emil Koch har rejst sig, vil jeg slutte mig til koret af de foregående og fremhæve over for forslagsstillerne, at den internationale arbejdsdeling faktisk er noget, som er ganske og aldeles fundamentalt vigtigt. Det er særdeles betydningsfuldt for alle 4 milliarder mennesker, der bor på jorden, at vi ikke rundt omkring ved statssubsidieordninger, nationale støtteregele og lignende ting begynder at undergrave mulighederne for, at varerne bliver fremstillet dér, hvor man gør det dygtigst og bedst. Det kan man måske tillade sig at fravige i meget store lande, der kan være selvforsynende på mange områder, måske også i vældig rige lande, oliesheikdommer og noget lignende. Måske kan man

blive nødt til det, hvis sultkatastrofer el. lign. er ved totalt at ødelægge et land. Men man kan ikke for et land, der befinder sig i Danmarks situation, hævde, at det kan være rigtigt at gå ind på en national støtteordning som den, der her foreslås. Det er noget, som kun vil medvirke til at gøre os alle sammen fattigere, hvis man gennemfører det.

Det er pinligt, at et parti spytter på de første 6 bogstaver i sit eget navn ved at fremsætte et forslag, som i den grad er asocialt som det foreliggende forslag.

Nu kan man selvfølgelig sige, at man tror, at jeg bare vil stå og fedte for skatte- og afgiftsministeren ved at erklære mig absolut enig med ham på alle mulige områder, men det var mig faktisk umuligt i den tale, som ministeren holdt her i dag, at finde én eneste sætning, én eneste vending, som man ikke fra fremskridtpartiets side fuldt ud kan bakke op og fuldt ud kan støtte.

Men det, som ministeren for skatter og afgifter ikke talte om, var jo skatteaspektet i det foreliggende forslag. Når man altså nu endelig fra SFs side vil være så asocial og så ufolkelig, at man vil til at lave disse subsidieordninger, så gør man det – og det tror jeg da nok også at de mennesker, der nu er blevet udrenset fra SF, vil være enige med mig i – på den for en subsidieordning dårligst mulige måde. Man bestemmer sig nemlig for at belaste vort indkomstskattesystem med endnu nogle krøller, endnu nogle bebyrdelser, som vil give anledning til forskellige fuptransaktioner af den ene eller den anden art, som vil give anledning til, at det bliver sværere at praktisere, at finde frem til, hvad det nu er for nogle grupper af skibsredere, disse regler her skal gælde for.

Man kan diskutere, og måske endda ikke være så særlig stærkt uenige, mellem socialistisk folkeparti og fremskridtpartiet, om det var nogen heldig hånd, den socialdemokratiske finansminister havde i 1957, da han indførte forskudsafskrivningssystemet for skibe, og da han indførte den særlige lov om investeringsfondsordninger. Men skal man gå til kamp imod disse ordninger, så skal det ikke være ved at indlægge nogle systemfremmede, asociale, fattiggørende begrænsninger i lovregerne om forskudsafskrivninger, om investeringsfondsordninger. Skal man have de ting afskaffet, så skal de afskaffes totalt, og

[Glistrup]

så skal de ikke blot afskaffes for så vidt angår dette område.

Ligeegyldigt ud fra hvilken synsvinkel man anskuer det foreliggende forslag, kommer man derfor i fremskridtspartiet til det samme resultat, som man efter de foregående taler at dømme er kommet til i de to andre store danske partier. Dette er et rigtig dårligt, et rigtig elendigt, et rigtig uigennemtænkt forslag – spørg hr. Sigurd Ømann!

Jeppé Kristensen (V):

Danske værfter har i årevis argumenteret imod den omsiggribende specielle hjælp, som andre lande yder deres værftsindustrier. Man har gjort det, fordi danske værfter godt kan klare sig i konkurrencen med udenlandske værfter, hvis det sker på lige vilkår. Danske regeringer har gennem årene støttet værfterne i denne indstilling ved for det første at arbejde for afvikling af støtteordninger til udenlandske værftsindustrier, for det andet at opnå en ligestilling vedrørende finansiering af nybyggede skibe og for det tredje ved en ligestilling i afviklingen og forrentningen af optagne lån.

I det foreliggende forslag opfordres regeringen til at indskrænke de gældende generelle regler om forskudsafskrivning af og anvendelse af investeringsfondshenlæggelser. Hvis regeringen fulgte forslaget, gik den imod sine egne bestræbelser og vel også imod indgåede aftaler om en afvikling af forskellige internationale støtteordninger.

Fra venstres side erkender vi værftsindustriens vanskeligheder, men vi kan ikke medvirke til fremme af SFs forslag til løsning af disse vanskeligheder. Gjorde vi det, kom vi i modsætning til de hidtidige bestræbelser på at finde løsninger af mere langsigtet karakter.

Vi har tillid til, at det arbejde, som er i gang vedrørende værfternes forhold, vil resultere i en politik, der giver langsigtede overlevelsesmuligheder for industrien.

Kallesøe (KF):

Det konservative folkeparti er også modstander af SFs forslag om at forsøge at binde danske redere til at bygge skibe på danske værfter, for det er jo ganske klart, at et forslag af denne karakter vil medføre, at de nationale støtteordninger, som er årsagen til vanskelighederne, griber om sig; det vil for-

hindre den afvikling af disse støtteordninger, som finder sted. Vi har jo set i det sidste par år, at danske redere rent faktisk er interesseret i at bygge skibe på danske værfter. Derfor vil et forslag, som øjeblikkelig vil blive gengældt med modforholdsregler fra andre landes side, skade den hensigt, der ligger i forslaget, og som vi tror at SF har med forslaget.

Det er tværtimod således, at man må sikre en afvikling i alle lande af støtteordninger, og at man må sikre, at rederierhvervet ikke belastes med ekstra omkostninger eller tilskyndes til at drive rederivirksomhed uden for landets grænser.

Det, det drejer sig om, er at finde en løsning på værftsproblemerne, skabt ved internationale forhandlinger, og skabe løsninger inden for EFs regie, så vi vil modarbejde dette forslag.

Birgith Mogensen (CD):

Jeg kan i det store og hele henvise til, hvad vores ordfører sagde, da forslaget sidst var til behandling her den 3. maj i fjor. Vi har fortsat den opfattelse, at forslaget strider mod forskellige internationale aftaler, og kan derfor ikke støtte forslaget.

Kaj Hansen (DKP):

Jeg vil først sige, at hvis dette forslag kunne redde dansk skibsværftsindustri, så ville vi selvfølgelig gå ind for det. Vi kan i og for sig også gå ind for det, for der ligger noget hykleri i nogle af de argumenter, vi har hørt fra anden side, at det skulle stride imod EF-regler f. eks. Hvad er sandheden i dag? Sandheden er jo, at næsten alle lande, som har skibsværfter og bygger skibe, overtræder EF-reglerne. Sandheden i dag er, at der praktisk talt ikke eksisterer det, man kalder fri konkurrence, mellem skibsværfter. Det findes ikke, det findes absolut ikke. Der er en værftsindustri i de forskellige lande, som får større eller mindre statsubsidier, så henvisningen til, at forslaget strider mod nogle regler osv., kan vi tage meget let på.

Jeg må imidlertid indrømme, at jeg tror ikke, forslaget får særlig stor beskæftigelsesmæssig effekt, for man kan ikke bestride, at der i det sidste halvandet år ikke er placeret ordrer på udenlandske værfter af danske redere, men jeg vil alligevel gerne for opklar-

[Kaj Hansen]

gens skyld bede ministeren om at undersøge, om det ikke er rigtigt, at man i Vesttyskland for ca. et år eller halvandet år siden vedtog en lov, hvorefter man ville give støtte til rederne, som byggede på vesttyske værfter. Her er vi i og for sig ved sagens kerne, hvad dette forslag i princippet drejer sig om. Det praktiseres altså i andre lande, og derfor har vi principielt ikke noget imod, at det også bliver praktiseret i Danmark, men vi har ikke så stor tiltro til, at alene det, der står i et sådant forslag, vil være i stand til at besvære den krise, som den danske skibsværftsindustri befinder sig i. Vi tror, der skal en hel lang række andre ting til. Det skal jeg komme ind på ved en anden lejlighed. Det synes jeg ikke dette forslag indbyder til.

Bolvig (RV):

Det bedste, der kan siges om SFs forslag, er, at vi igen tvinges til at beskæftige os med skibsværftskrisen. Vi ved, at værftskapaciteten er for stor, hvorfor en stor del af verdens værfter vil blive nedlagt i de kommende år. Vi ved også, at en række lande i den tredje verden af mange forståelige grunde ønsker at opbygge en egen national værftsindustri, hvilket gør fremtiden endnu mere usikker. Det har åbenlys betydning for vort samfund; at vi sikrer dansk værftsindustri en betrygget fremtid, og vi må se i øjnene, at vi gennem placering af statslige ordrer i nogen grad afgør, hvilke værfter der overlever krisen, for vi må realistisk erkende, at det ikke er alle værfter i landet, der gør det. Samfundet må derfor nødvendigvis blande sig og gennem støtteordninger sikre, at dansk skibsbygningsindustri overlever.

Det radikale venstre tror dog ikke, at den af SF anviste fremgangsmåde er den rigtige. Vi ved, at andre lande subsidierer deres skibsbygningsindustri endnu mere, end vi gør, men også, at vi kun har små muligheder for at deltage i et sådant kapløb. Vi må derfor være mere aktive end hidtil i bestræbelserne på at fjerne diverse subsidieordninger og må kunne indbyde andre mindre lande i en lignende situation til et fælles samvirke. Værfterne arbejder intenst på at konstruere nye avancerede skibstyper og forsøger at udvikle produkter inden for beslægtede områder. Sådanne bestræbelser bør vi efter det

radikale venstres mening ikke tøve med at støtte.

Jeg vil ikke undlade at gøre SF opmærksom på, at rederivirksomhed er næsten lige så krisepræget som skibsbygningsindustri, hvorfor tvangsmæssige foranstaltninger over for rederne meget let bringer dem i en endnu vanskeligere situation, hvilket ikke kan være vor opgave eller værfternes.

Arne Bjerregaard (KrF):

Vi erkender da, at værfterne er i krise, og vi må nok også erkende, at krisen vil vedvare, idet skibsbygningen i hele verden må ned sættes i forhold til den produktion, der er i øjeblikket. Vi erkender også, at de fleste lande subsidierer skibsbygning. Men vi må notere, at vi i Danmark ikke har mulighed for at hamle op med de store landes statskasser. Det er os ikke muligt, og i øvrigt er vi imod protektionisme.

Derfor må vi også være imod dette forslag.

Flygaard (DR):

Retsforbundet kan af principielle grunde ikke tilslutte sig det foreliggende forslag. Det er udtryk for en tendens til, at man forsøger at overbyde hinanden med hensyn til protektionistiske foranstaltninger. Det tror vi ikke er en vej ud af krisen. Det tror vi nemmere kan blive en vej ind i en langt dybere krise med erhvervsmæssig forvriddning m. v. til følge.

Waldorff (VS):

VS vil selvfølgelig blæse det en hatfuld, om EF-regler og andre bindinger, som Danmark har pålagt sig selv, skulle forhindre en gennemførelse af dette forslag.

Vi har tidligere, hvor det har været behandlet, og det har det to gange tidligere, givet vores principielle tilslutning til forslaget ud fra en ganske præcis synsvinkel, nemlig – og det er stærkt i modsætning til det, som bl. a. hr. Glistrup, som ellers plejer at være velorienteret, har sagt – ud fra den synsvinkel, at her er tale om en begrænsning af eksisterende subsidier. Der er ikke tale om at skabe nye subsidiemuligheder igennem SFs forslag, men om at man fjerner en række subsidier, som i dag eksisterer.

[Waldorff]

Man kan selvfølgelig sige, at i en eller anden udstrækning lægger SFs forslag selvfølgelig op til at finde en mere national løsning på problemet for skibsværfterne med den stigende arbejdsløshed for skibsværftsarbejdere. Men jeg mener, det er nødvendigt at se på, hvad det er for en mekanisme, som har kørt herhjemme i løbet af 1970'erne. Danmark har jo ikke afholdt sig fra at subsidiere skibsværfterne i modsætning til de store lande, som man siger man her vil foregå med et godt eksempel. Der er tale om, at Danmark hvert år har givet subsidier til skibsværfterne eller mest direkte til rederne i størrelsesordenen op mod ½ mia kr. om året igennem de forskellige forskudsafskrivninger og favorabile skibskreditorordninger.

Der er altså tale om en ganske massiv støtte, og hvad er der så blevet af den? Ja, man kunne f. eks. undersøge eksemplet Lindø, om der er sket en udbygning, rationalisering, forbedring af Lindø, om der er sket forsøg på at omstille Lindø til det fald i skibsproduktionen, som man kunne forudse allerede for fire år siden. Der er ikke sket noget i den retning. Der er derimod sket det, at A. P. Møller igennem et koncernselskab, hvor der kan trækkes penge fra værftet over i rederiet, mere eller mindre har tømt Lindøværftet for værdier, således at der i dag ikke på Lindø er midler til at modstå den aktuelle skibsværftskrise. Derimod er det lykkedes A. P. Møller at investere ganske pænt i sydkoreanske værfter. Sådan er det faktisk gået i adskillige tilfælde med de subsidier, som den danske stat har betalt til skibsværfterne op igennem 1970'erne.

I dag er der ikke mange bud på, hvordan man løser det problem. SFs forslag kan på mange måder være principielt rigtigt i en situation, hvor der faktisk sker en kapitaleksport, hvor der sker det, at redere og værfter investerer i udenlandske værfter og dér spekulerer i den billige arbejdskraft og etablerer konkurrerende virksomheder. I den situation kan man tale om, at netop SFs forslag kunne være rigtigt. Vi kan selvfølgelig heller ikke have den store tillid til, at det bliver til noget. Det fremgår bl. a. af socialdemokratiets holdning til forslaget.

Socialdemokratiets vej til løsning af skibsværfternes problemer har været den såkaldte Nakskovløsning. Det blev sagt fra den socialdemokratiske ordfører, at der rådede en

bred og stor taknemmelighed over for socialdemokratiet i Nakskov by og omegn. Der er faktisk sket det bl. a. på værftet i Nakskov, efter at Nakskovaftalen om løntilbageholdenhed havde fungeret i et par år og ØK begyndte at fyre skibsværftsarbejdere på Nakskov, at tillidsmændene undsignede den aftale, der var indgået om løntilbageholdenhed, fordi de på det tidspunkt klart kunne se, hvad det skulle bruges til, nemlig at øge ØKs fortjeneste og dermed ØKs muligheder for at investere andre steder, f. eks. i udlandet, medens det ikke gavnede arbejderne den mindste tøddel. Det er et pressionsmiddel, der bliver brugt mod arbejderne for at give rederne og de andre ejere af værfterne en større profit i den aktuelle situation.

Derimod var der væsentlig mere perspektiv i det andet, den socialdemokratiske ordfører nævnte, nemlig at prøve at omstille værfterne til en alternativ produktion. Det har der været snakket meget om, men det er desværre et perspektiv, som har været totalt fraværende bl. a. i den socialdemokratiske energipolitik, som var et yderst oplagt område, når det drejer sig om at forsøge at skabe beskæftigelsesmuligheder for værfterne. Der er faktisk sket det, at socialdemokratiet hen ad vejen har kørt en meget lav profil med hensyn til de områder inden for energipolitikken, hvor der kunne blive tale om at iværksætte en alternativ produktion, som muligvis kunne udnytte det bestående produktionsapparat og i hvert tilfælde den know-how og den uddannede arbejdskraft fra skibsværfterne, der er til rådighed.

Bjørn Poulsen (SF):

Det er jo svært at takke for ret megen sympati for dette forslag, og helt ærligt, det havde jeg heller ikke regnet med. Vi har jo tidligere fremsat dette forslag, og jeg skal da oplyse hr. Glistrup om, at selv hr. Sigurd Ømann har været med til at fremsætte dette forslag, så der er såmænd ingen grund til at tænke tilbage på gammel tid, da SF var anderledes, end vi er nu. Det er også en del af hr. Glistrups uvidenhed.

Der er talt meget om, at Danmark skal gå i spidsen med hensyn til afvikling af nationale støtteordninger. Jeg kan kun være enig i det princip, jeg synes, det er rigtigt, men gud hvor er det utopisk! Hvad er det for nogle

[Bjørn Poulsen]

internationale støtteordninger, der har betydet noget, som lille Danmark har været med til at afvikle? Lige så hurtigt som et land har afviklet en eller anden form for subsidieordning, har man lavet en ny, og det cirkus, som er værre end noget skattecirkus, der er set i dette land, fortsætter dag ud og dag ind i alle de lande, som har skibsbygning som en af de store industrigrene.

Hvad gør vi her i lille Danmark? Ja, vi opfører os pænt – sådan da. Det bringer mig over til den socialdemokratiske ordfører, der sagde, at Danmark følger OECD-reglerne. Gør vi nu også det? Mon ikke vi har i hvert fald nogle finansieringsordninger, som er betydelig bedre, end OECD vil være med til? Hvis hr. Erenbjerg tænker sig lidt om, så tror jeg, han vil erkende, at han sagde noget, som ikke var helt rigtigt. Men jeg synes også, de finansieringsregler, vi har i dag, er udmærkede, absolut.

Jeg vil ikke lade være med at pege på én væsentlig ting i vores forslag, nemlig at hvis dette forslag havde virket i dag, så havde Lindøarbejderne ikke været udsat for det pres, de er udsat for i øjeblikket, og så havde Nakskovs skibsværftsarbejdere heller aldrig nogen sinde været udsat for det pres, der var i forbindelse med den tidligere Nakskovaftale. Så havde vi været fri for at se det pres, som vi vil se i fremtiden på andre værfter, hvor man vil have nøjagtig samme slags aftaler fra redernes side. Det kunne være, at man som socialdemokrat måske en gang imellem burde hjælpe arbejderne på den led også. Det er en af grundene til, at dette forslag er fremsat.

Jeg bed meget mærke i udtalelserne fra hr. Glistrup, som uden tvivl er en betydelig større kapacitet på skatteområdet, end jeg er. Jeg bøjer mig dybt for hr. Glistrups viden på skatteområdet. Men jeg må til gengæld sige, at med hensyn til skibsværfter og international konkurrence – hvem der bygger skibe billigst og hurtigst, bedst og deslignende – er hans viden betydelig mindre, end min er på skatteområdet. Der er overhovedet ikke tale om nogen som helst form for fri konkurrence mellem skibsbygningsnationer og mellem skibsværfter. Det har ikke eksisteret i mange, mange herrens år, og det kommer såmænd heller ikke til at foregå i de næste mange, mange år. Der har altid, så længe jeg kan huske tilbage, været forskellige former for

statssubsidier, når man byggede skibe. Det vil der uden tvivl blive ved med, for der er intet som helst, der tyder på, at man får ændret dette forhold – hverken gennem OECD eller gennem EF.

Det bringer mig over til det spørgsmål, som hr. Kaj Hansen fremkom med til ministeren. For et par år siden var den tyske direkte statsstøtte til et skibsprojekt bygget i Tyskland 17,5 pct. af det, det kostede. Jeg mener ganske bestemt, at det beløb er blevet hævet til 22,5 pct.

I det forslag, vi er fremkommet med, er der jo ikke tale om, at vi vil til at give dem støtte via nogle penge, men vi vil meget gerne have, at danske redere, som i meget høj grad ejer de danske skibsværfter, i endnu højere grad viser deres ansvar over for de danske arbejdere, der har bygget alle de skibe, som de har tjent en fantastisk masse penge på. Det er jo det, det drejer sig om. Det drejer sig ikke om 1978, for det er gået. 1977 er også revnende trekvart ligegyldigt, det var sidste år. Det drejer sig om 1979, det drejer sig om 1980, det drejer sig om 1981. Det er den beskæftigelse, vi skal spekulere på nu, 1978 er totalt uinteressant. Det drejer sig ikke om de nuværende forhold, men om, hvad der skal laves i 1979, og hvad der skal laves i 1980, for danske redere skal også have bygget skibe i 1979 og i 1980. Det er noget, vi ved. Men det er da klart, at kan de presse arbejderne, som man gør for øjeblikket på Lindø, ja, så vil man vente så længe som overhovedet muligt med at afgive sine ordrer; jo længere man venter, jo hårdere kan man presse dem. Efter vort forslag er mulighederne for, at danske skibsredere skal kunne presse lønnen på de danske skibsværfter, ikke ret store.

Der er ikke tale om, at det kommer til at koste den danske stat noget særligt. Vi vil fra SFs side under ingen omstændigheder være med i dette subsidieræs, der foregår over hele verden blandt skibsbygningsnationerne, for vi vil aldrig nogen sinde kunne klare det. Derfor har vi nøjedes med at fremsætte dette forslag, som ikke er et forslag, der kan klare hverken de store kriser eller en forholdsvis kortvarig krise, men det er i hvert fald noget, som kan hjælpe de danske skibsværfter i fremtiden. Nu er det op til folketinget, om man vil det.

[Bjørn Poulsen]

Jeg er fuldkommen enig med tidligere ordførere, som har talt om, at vi skal have alle danske ordrer på danske statsskibe frem så hurtigt som overhovedet muligt, for det er i den nuværende situation, vi har problemerne. Det er jeg fuldkommen enig med dem i, og jeg synes, det er rigtigt at sige det nu. Men jeg tror ikke på, at statsordrer kan klare problemerne for ret mange danske skibsværfter. Jeg tror simpelt hen ikke på, at vi har brug for at bygge så mange skibe. Jeg ville meget, meget nødtigt gå ind på de ordninger, som man har i Sverige, hvor man bygger skibe, som så kan sejle op i en eller anden fjord og blive lagt op. Jeg tror ikke, det er den måde, vi kan redde de danske skibsværfter på. Det er helt andre ting, der skal til.

Man beskylder os meget tit i socialistisk folkeparti for, at vi er utopister. Jeg synes, der er betydelig mere utopi i at stille sig herop og sige: vi vil bare fjerne de subsidier, der findes i hele verden inden for skibsværftssektoren, det er den måde, vi klarer problemerne på. For så dør de danske skibsværfter, imedens de herrer prøver at ordne den slags problemer. Det tror jeg ikke vi er tjent med.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til skatte- og afgiftsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

18) Første behandling af:

Forslag til dykkerlov.

(Lovforslag nr. L 87. Fremsat 28/11 78).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Lerke (S):

223 Ft

Den ændring af dykkerloven, vi har til behandling, skyldes den stadig tiltagende virksomhed under havets overflade med placering af tekniske installationer på havbunden samt tilsyn og vedligeholdelse af samme.

Da lovforslaget giver mulighed for at udstede bevis til dykkerarbejde på vanddybde indtil 50 m, er det naturligt, at den helbredsmæssige kontrol skærpes, sådan at den 5-årige lægekontrol for dykkere mellem 18 og 40 år ændres til 2-årig kontrol mellem 40 og 60 år og 1-årig kontrol, når dykkerne er fyldt 60 år. At beviset kan inddrages ved 67 års alderen, er også i orden. Ligeledes er den årlige lungekontrol på sin plads.

Af samme grund, som jeg nævnte før, er det nødvendigt at skærpe kravet til dykkerudstyret. Det er derfor tilfredsstillende, at der stilles krav om typegodkendelse, samt at direktoratet for statens skibstilsyn skal godkende dette udstyr og føre løbende kontrol mindst én gang årligt.

Jeg skal på socialdemokratiets vegne anbefale lovforslaget til velvillig udvalgsbehandling.

Arentoft (FP):

Dette forslag til dykkerlov bærer præg af, at der har siddet et udvalg i næsten 6 år og arbejdet med dette spørgsmål, og det er et udvalg, som man kan se har haft forstand på de ting, det har haft med at gøre. Fremskridtspartiet kan gå ind for dette forslag.

Vi vil nok i udvalgets stille et par spørgsmål, bl.a. om aldersgrænsen, den øvre grænse for opnåelse af dykkerbevis. Vi synes, det er godt, at den nedre grænse er sat ned til 18 år, men det kan godt være, vi gerne vil drøfte lidt, hvorfor der er en øvre grænse på 40 år.

Ligeledes er det muligt, vi også godt vil debattere den gratis udstedelse af dykkerbeviser lidt, om man eventuelt skal betale lidt for dem. Endelig vil vi rejse spørgsmålet, hvorfor loven gælder for Grønland. Der står, den ikke gælder for Færøerne, men det vil altså sige, den gælder for Grønland. Der kommer vi nok ind i nogle problemer, for det er jo ret hyppigt, at man er nødt til at dykke på større dybder end 50 m i Grønland. Det vil vi også nok gerne drøfte lidt nærmere i udvalget. Vi synes, det er et godt lovforslag, og vi kan støtte det.