

Til lovforslag nr. L 16. Betænkning afgivet af skatte- og afgiftsudvalget den 29. oktober 1986

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af forskellige skattelove

(Skibsværftsftalen)

Udvalget har behandlet lovforslaget i en række møder og har herunder stillet spørgsmål til ministeren for skatter og afgifter og industriministeren, som disse har besvaret skriftligt.

Nogle af disse spørgsmål og ministrenes besvarelser heraf er optrykt som bilag til denne betænkning.

Herefter indstiller et *flertal* (udvalget med

undtagelse af Socialistisk Folkepartis medlemmer) lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Et *mindretal* (Socialistisk Folkepartis medlemmer af udvalget) kan ikke medvirke til lovforslagets vedtagelse og henviser i øvrigt til den begrundelse, som Socialistisk Folkepartis ordfører fremkom med i forbindelse med 1. behandling af lovforslaget.

Hagen Hagensen (KF) Collet (KF) Stetter (KF) Fogh Rasmussen (V)

Skrumsager Skau (V) Bente Juncker (CD) Ove Jensen (FP)

Kofod-Svendsen (KRF) nfm. Jytte Hilden (S) Hans Hækkerup (S) Camre (S)

Lohmann (S) Stavad (S) fmd. Tastesen (S) Ruth Olsen (SF) Thoft (SF)

Aase Olesen (RV)

Partiet VS havde ikke medlemmer i udvalget.

Bilag

To af udvalgets spørgsmål til industriministeren og ministeren for skatter og afgifter og disses svar herpå

Spørgsmål:

Ministeren bedes oplyse, hvordan værftsaftalens pkt. 4 om godkendelse vil blive administreret. Eksempelvis om ministeren kan bekræfte, at »normale« kontraheringer på danske værfter altid vil være godkendt.

Svar:

Det er almindelig praksis, at Industriministeriet skal godkende de lån, som Danmarks Skibskreditfond yder dels i henhold til OECD-skibsaftalen og dels i henhold til den traditionelle hjemmemarkedsfinansieringsordning. Der er ikke med den nye finansieringsordning tilsigtet en ændring heri. Det kan bekræftes, at »normale« kontraheringer ved de danske skibsværfter som hidtil vil blive godkendt.

Spørgsmål:

Idet der henvises til Jyllands-Posten den 19. september 1986, hvori cand. oecon. Niels Blomgren-Hansen fra Handelshøjskolen i København anfører, at den samfundsøkonomiske virkning af genindførelsen af den midlertidige leasingordning for skibe vil betyde et indirekte tilskud til værfter/redere/anpartshavere på cirka 1,2 milliarder kroner, ønskes oplyst, om ministeren ud fra de af Blomgren-Hansen angivne forudsætninger kan bekræfte hans beregning.

Svar:

Indledningsvis må det pointeres, at betragtningerne fra professor Niels Blomgren-Hansen om skibsværftsaftalens samfundsøkonomiske virkning ikke omfatter denne aftale generelt, men kun leasingprojektet fra DMK til 2,3 mia. kr. (5 skibe bygget på Lindøværftet og udlejet 15 år til rederiet A. P. Møller).

Det er forbundet med store vanskeligheder at vurdere påvirkningen af de offentlige finanser fra det nævnte leasingprojekt, idet projektets fordelagtighed ikke skyldes udnyt-

telse af en enkelt skatteregel, men udnyttelse af en række skattemæssige begunstigelser, f.eks. forskudsafskrivning, anvendelse af etableringskonto- og investeringsfondsmidler og skattefri kursgevinster samt skibskreditordningen. Endvidere skal de fremtidige betalingsstrømme i leasingprojektet tilbagediskonteres til 1986-kroner for at vurdere projektets rentabilitet, og alt efter, hvilke inflationsforudsætninger og krav til realforrentning af den investerede kapital der opstilles, kan der findes stærkt varierende udtryk for projektets påvirkning af de offentlige finanser.

Blomgren-Hansens beregninger er foretaget på grundlag af de opstillede budgetter i DMKs projekt.

For at overskueliggøre rentabiliteten i leasingprojektet opdeler Blomgren-Hansen det *driftsøkonomiske afkast* af leasingprojektet i to dele. Den ene del vedrører afkastet af selve *skibsinvesteringen*, hvor udgifterne til skibskøb sættes op imod de efterfølgende indtægter i form af leasingydelse fratrukket administration og lign. Dette afkast er med de opstillede forudsætninger negativt.

Den anden del vedrører afkastet af »*overfinansieringen*«, som består i at optage et finanslån i D-mark og anvende låneprovenuet til køb af højere forrentede danske kroneobligationer. Dette afkast er positivt, og nettoresultatet af de to opgørelser er, at det driftsøkonomiske afkast er negativt.

Derefter beregnes det privatøkonomiske afkast af skibsinvesteringen. Det er på grund af skattemæssigheder mv. positivt. Og *det offentliges afkast*, der bliver negativt og derfor kan betegnes som et *tilskud* til projektet, opgøres som summen af det driftsøkonomiske underskud og det privatøkonomiske overskud.

Hvis:

– *skibsinvesteringen* betragtes isoleret (det offentliges afkast af »overfinansieringen« medtages ikke),

- der anvendes en *diskonteringsrentefod* på 8 pct. p.a.,
- anpartshavernes indskud kommer alene fra *etableringskontomidler*,
- de opstillede budgetter i det ikke risikofrie projekt overholdes,

vil det offentlige tilskud ligge i den størrelsesorden, der er nævnt i spørgsmålet.

Flere forhold kan være medvirkende til, at det offentlige tilskud kan blive mindre end det i beregningerne fremførte.

I beregningerne er det kun det offentlige tilskud af selve skibsinvesteringen, der medtages, hvorimod det offentliges afkast af *overfinansieringen* – som er nødvendig at have med i leasingprojektet af hensyn til den privatøkonomiske rentabilitet – ikke betragtes. Da det offentliges afkast af overfinansieringen er på knap 200 mill. kr. ved en diskonteringsrente på 8 pct., reduceres det offentlige tilskud med dette beløb, når det samlede projekt vurderes.

På grund af projektets relativt lange tids-horizont på 15 år er vurderingen af projektets rentabilitet stærkt påvirket af, hvilken diskonteringsrente der anvendes. Jo højere

diskonteringsrente, jo større bliver det drifts-økonomiske underskud og dermed det offentliges tilskud. Blomgren-Hansen sætter i sine beregninger diskonteringsrenten til henholdsvis 8 pct. p.a. og 11 pct. p.a. En diskonteringsrente på f.eks. 8 pct. dækker over en antaget inflationstakt på 4 pct. årligt og et krav til realforrentningen af den investerede kapital på 4 pct. p.a.

En del af anpartshaverens indskud i leasingprojektet kommer fra frie midler og ikke fra *etableringskonto-* eller *investerings-*fondsmidler. Det offentliges tilskud, når anpartshaverne alene anvender frie midler, er ved en diskonteringsrentefod på 8 pct. p.a. knap 300 mill. kr. mindre end ved 100 pct.s anvendelse af *etableringskontomidler*. Med en begrundet antagelse om, at halvdelen af indskuddet stammer fra *etableringskonti* og den anden halvdel fra frie midler, reduceres det offentlige tilskud med knapt 150 mill. kr.

Endelig skal det bemærkes, at det ikke er skibsværftsaf-talen, der isoleret betragtet er medvirkende til det offentlige tilskud, idet der også med de allerede eksisterende ordninger lå et betydeligt offentligt subsidieelement ved skibsbygning i Danmark.