

Lovforslag nr. L 113. Fremsat den 14. november 1991 af Bente Juncker (CD), Sonja Albrink (CD), Svend Aage Jensen (CD) og Arne Melchior (CD)

## Forslag

til

# Lov om ændring af lov om ændring af forskellige skattelove. (Anpartar)

### § 1

I lov nr. 388 af 7. juni 1989 om ændring af forskellige skattelove. (Anpartar) foretages følgende ændring:

I § 8, *stk. 3*, ændres »inden udgangen af 1991« til: »inden udgangen af 1993«.

### § 2

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

Lovforslaget har til formål gennem en ændring af lov nr. 388 af 7. juni 1989 om ændring af forskellige skattelove. (Anparter) at videreføre de aktuelt gældende regler for den skattemæssige behandling af skibsanparter frem til udgangen af 1993 svarende til udløbstidspunktet for EF's 7. direktiv om støtte til skibsbygningsindustrien.

Der har i Danmark været en mangeårig tradition for at drive og finansiere skibe på anpartsbasis. Alle-rede søloven fra 1892 omhandler en sådan selskabsform. Store dele af den danske coasterflåde har traditionelt været ejer og drevet af partrederier. Den danske handelsflåde ejes i dag af ca. 300 rederier.

Såfremt der ikke sker en forlængelse af anpartsfinansieringsmulighederne, vil en lang række rederivirksomheder og rederigrupper ikke have mulighed for at forny deres flåde.

I løbet af 1970'erne videreudvikledes den traditionelle partrederimodel, og anpartsfinansieringsformen vandt i slutningen af 1970'erne indpas også for større og dyrere skibe.

I december 1984 vedtog Folketinget en lov, som begrænsede mulighederne for den skattemæssige afskrivning på skibe, jf. lov nr. 614 af 19. december 1984. Denne lov og det generelt dårlige nybygningsmarked med betydelige subsidier til værfter i andre lande resulterede i, at de danske værfter stort set ikke modtog nye ordrer i 1985. I december 1985 blev ændringen ophævet med tilbagevirkende kraft, jf. lov nr. 526 af 11. december 1985.

Samtidig blev det dog vedtaget, at investering i skibe på anpartsbasis skulle betragtes som passiv investering i relation til skattereformen, hvorved over- og underskud blev underlagt beskattning med en skattesats på ca. 50 pct. i modsætning til anden investering i anpartsform, der behandlede som almindelig indkomst.

I juni 1989 vedtog Folketinget lov nr. 388 af 7. juni 1989 (lov om ændring af forskellige skattelove. (Anparter)), hvorved reglerne for alle nye anpartsvirksomheder med mere end 10 deltagere blev underlagt reglerne om kapitalindkomst. Der skete derved en

ligestilling mellem anden anpartsvirksomhed og skibsinvesteringer organiseret i anpartsform.

Ligeledes betød den nye lov, at underskud fra anpartsvirksomhed ikke kan modregnes i anden positiv kapitalindkomst for det pågældende år. Efter lovens § 4, stk. 1, er underskud ved skibsvirksomhed dog fritaget for denne bestemmelse, såfremt der er tale om projekter godkendt af industriministeren. I lovens § 8, stk. 3, hedder det dog, at skatteministeren inden udgangen af 1991 fremsætter forslag om undtagelsesbestemmelsen for skibe. Om denne bestemmelse hedder det bl.a. i bemærkningerne: »Denne revisionsbestemmelse skal ses i sammenhæng med aftrapning/bortfald af den tilladte subsidiering af skibsbyggeri inden for EF. Hensigten er at begrænse fordelene i anpartsfinansiering i skibe i takt med afskaffelse af den tilladte subsidiering inden for EF.«

Med de gældende skatteregler er der en betydelig grad af ensartethed mellem den skattemæssige behandling af investeringer i skibe i anpartsform og i aktieselskabsform. Dette bekræftes også af, at mere end 40 pct. af de nye ordrer på skibe (efter værdi) i 1990 til Skibsværftsforeningens medlemsværfter er til levering til aktieselskaber, dvs. der anvendes ikke anpartsfinansiering.

Finansiering af skibe i anpartsform har imidlertid en væsentlig betydning for de danske værfters salg, først og fremmest som følge af det sikkerhedsgrundlag, som private investorer udgør i relation til långivere, herunder Danmarks Skibskreditfond.

EF-Kommissionen har gjort gældende, at regler som dem, der gælder for skibsanparter, må anses som støtte henset til, at de kun omfatter en enkelt sektor. Kommissionen har dermed afvist de danske myndigheders synspunkt om, at der ikke er tale om støtte i den i EØF-Traktatens artikel 92, stk. 1, anvendte betydning. Efter at de danske myndigheder har tilkendegivet, at man vil administrere anpartsordningen, som om der er tale om en støtteordning, har Kommissionen godkendt denne med et støtteækvivalent på 4,3 pct. af kontraktbeløbet for et nyt skib.

I henhold til EF's 7. direktiv om støtte til skibsbygningsindustrien fastsætter Kommissionen et fælles loft over den højeste tilladte produktionsstøtte i medlemslandene. Det gældende loft skal tages op til revision inden udgangen af 1991.

Uanset et eventuelt markedsmæssigt sagligt begrundet grundlag for en kraftig nedsættelse af støtte-loftet pr. 1. januar 1992 synes der ikke for øjeblikket at være basis for at forvente nogen større nedsættelse af loftet. Hertil kommer, at der er lagt op til meget betydelige offentlige tilskud til reorganisering og investering i værftsindustrien i det tidligere Østtyskland, herunder tilskud til etablering af et helt nyt værft. Sådanne tilskud kan ikke undgå at forrykke konkurrencevilkårene til ugunst for de danske værfter.

I OECD-regi har der siden 1989 været forhandlet om en aftale om fuldstændig afvikling af al støtte til skibsbygningsindustrien.

Et oplæg til en sådan aftale ventes fremlagt medio november måned. Efter de foreliggende oplysninger må der imidlertid påregnes at blive tale om en afviklingsperiode på 3-5 år for støtte begyndende, når aftalen er ratificeret af de involverede lande, dvs. Japan, Sydkorea, USA, Norge, Sverige, Finland og EF-landene.

Den danske indeksslåneordning, der blev etableret som led i værftspakken fra 1986, er under afvikling. For at afbøde den konkurrenceforvridning, som den fortsatte skibsbygningssubsidiering i de øvrige EF-lande indebærer til ugunst for de danske værfter, vedtog et bredt flertal i Folketinget den 7. februar 1991 at udskyde afviklingen af indeksslåneordningen med et år.

I juni 1991 meddelte EF-Kommissionen sin godkendelse af den ændrede indeksslåneordning med støtteækvivalenter som følger:

Ordretidspunkt år	Levering senest år	Indeksslån, andel pct.	OECD-lån, andel pct.	Indeksslån, type pct.	Støtteækvivalent pct.
1991	1993	45	35	2,5	3,5
-	-	-	-	4,0	5,0
1992	1994	30	50	2,5	2,34
-	-	-	-	4,0	3,34

Uanset den ulige subsidiekonkurrence, som de danske værfter er udsat for fra værfter i de øvrige EF-lande, har værfterne været i stand til at øge produktion og beskæftigelse de seneste år. Beskæftigelsen ved de større værfter organiseret i Skibsværftsforeningen er således øget med godt 15 pct. fra medio 1989 til medio 1991, hvortil kommer den ledsagende beskæftigelsesfremgang i den danske marineudstøvsindustri. Endvidere er 3 af foreningens 8 medlemsværfter i 1991 tildelt den særlige kampagnepris »det første trin« som en påskønnelse af den særlige indsats, de pågældende værfter har gjort for at skaffe praktikpladser for lærlinge. Lærlingetallet er således fra 1. kvartal 1989 til 1. kvartal 1991 øget med mere end 50 pct. til godt 500 lærlinge inden for jern- og metalområdet. Hertil kommer værfternes lærlinge inden for HK-området.

Rederierne er forskellige, både hvad angår transportaktiviteter, flåder og finansiel struktur. Det er derfor væsentligt for værfterne at kunne tilbyde finansielle løsninger, der kan udformes efter det enkelte rederis behov og derigennem medvirke til at kompensere for den konkurrenceforvridning, som subsidier i andre lande medfører. I denne sammen-

hæng er anpartsfinansiering og indeksslån væsentlige elementer.

Anpartsfinansiering og indeksfinansiering er ikke alternativer, men finansieringsformer, der supplerer hinanden. Det er derfor vigtigt for værfter og rederier, at begge finansieringsmuligheder er til rådighed, dog således, at Industriministeriet ved den godkendelse, som ministeriet foretager af de enkelte projekter, påser, at støtloftet efter EF's regler og en eventuel OECD-aftale respekteres.

Forhandling om nye ordrer indledes ofte mange måneder, inden der kan skrives kontrakt. Usikkerhed omkring finansieringsvilkårene bør derfor begrænses med henblik på at sikre, at ordremuligheder ikke unødvendigt tabes til udenlandske subsidierede værfter.

Med henblik herpå foreslås det at videreføre de aktuelt gældende regler for den skattemæssige behandling af skibsanparter frem til udgangen af 1993 svarende til udløbstidspunktet for EF's 7. direktiv.

Nedsættelsen af EF's loft over produktionsstøtte – fra 28 pct. i 1988 til 13 pct. i 1991 – repræsenterer et betydeligt skridt i den rigtige retning.

De danske bestræbelser, herunder indsatsen af industriministeren og af de danske værfter, for at opnå

en afvikling af værtssubsidier gennem internationale aftaler har været af stor betydning for den realiserede reduktion af støtteøfttet. Denne indsats bør fortsættes.

Den revision af reglerne om anpartsfinansiering af skibe, der efter lovforslaget skal finde sted inden udgangen af 1993, skal ses i sammenhæng med aftrapning/bortfald af den tilladte subsidiering inden for EF.