

Danmarks Rederiforening og Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark er derfor enige om at henstille til departementet for told- og forbrugsafgifter, at alle skibe til indsættelse i udenrigsfart i afgiftsmæssig henseende stilles lige, uanset om de pågældende skibe er leveret fra dansk eller udenlandsk værft, og således at der i intet tilfælde skal opkræves merværdiafgift af skibenes byggesum. Foreningerne henstiller endvidere, at second-hand skibe, der indkøbes af danske rederier fra andre danske virksomheder for indsættelse i udenrigsfart, samt udførelse af reparationer på danske skibe, der sejler i udenrigsfart, ligestilles med nybygninger i afgiftsmæssig henseende, idet de samme likviditetsproblemer gør sig gældende på disse områder.

Med hensyn til levering af skibe til indenrigsfart bliver den likviditetsmæssige belastning ved at stå i forskud med afgiftsbeløbet for rederier, der i udstrakt grad beskæftiger sig med denne sejlads, yderligere forværret derved, at sådanne rederier i hénhold til lovforslaget vil få kvartalet som afregningsperiode. Dette vil virke diskriminerende mod danske rederier i forhold til udenlandske rederier, der frit kan beskæftige deres skibe i dansk indenrigsfart — det være sig såvel i passagerfart som fragtfart — så meget mere som, at udenlandske rederiers skibe ved at blive underkastet afgiftsreglerne, med hensyn til de personer og den last, der transporteres, opnår en likviditetsmæssig fordel, da de kun har udgående afgift. Danske skibe i indenrigsfart vil derfor blive dårligere stillet end andre erhverv, hvilket igen vil ramme værfterne. Dertil kommer, at skibe ofte skiftevis beskæftiges i udenrigs- og indenrigsfart, i hvilke tilfælde formentlig skibets første beskæftigelse efter

leveringen vil være bestemmende for, om der skal erlægges afgift eller ej.

Under disse forhold er det u hensigtsmæssigt at sondre mellem de omhandlede to fartsområder i afgiftsmæssig henseende. For at undgå vilkårligheder henstiller foreningerne, at man holder skibe i almindelighed uden for enhver afgiftsberigtigelse, hvilket ikke skulle give anledning til særlige vanskeligheder, jfr. departementets „Redegørelse vedrørende merværdiafgift“ af 30. december 1964, kap. II, p. 37, afsnit 4. Den svenske skitse til et merværdiafgiftssystem forudsætter fuldstændig afgiftsfrigørelse for skibe på mindst 20 N. R. T.

I modsat fald må foreningerne lægge betydelig vægt på, at afgiftssystemet til sin tid praktiseres på en sådan måde, at der nok beregnes merværdiafgift, når et dansk eller udenlandsk værft leverer en nybygning til et dansk rederi, som sætter nybygningen i indenrigsfart, men at den beregnede afgift ikke kommer til opkrævning. Foreningerne er indstillet på straks at optage forhandling med departementet med henblik på en sådan ordning for skibe, der leveres til indsættelse i indenrigsfart.

Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark er enig med Danmarks Rederiforening i at fremhæve, at det gennemfattede forslag til lov om almindelig omsætningsafgift indeholder så mange og så store tvivlsspørgsmål, at en fuldt tilfredsstillende løsning herpå er af afgørende betydning for foreningernes stilling til forslaget, og foreningerne henstiller derfor, at foranstående bemærkninger til lovforslaget tages op til nøje overvejelse allerede på indeværende tidspunkt og ikke udskydes til endelig løsning efter forslagets eventuelle vedtagelse.

Ærbødigt

Foreningen af Jernskibs- og
Maskinbyggerier i Danmark

J. M. Barfoed,
formand.

/ Kai Engell-Jensen,
direktør.

Danmarks Rederiforening

Henry Jensen,
formand.

/ Victor Wenzell,
adm. direktør.