

**Ministeren for skatter og afgifter (Foighel):**

Må jeg takke for den tilslutning, som dette lovforslag har fået.

Debatten, synes jeg, overser en enkelt ting, som det er nødvendigt at sige: leasing som begreb, altså udleje af skibe og dette, at man får mange mennesker interesseret i at bygge skibe, har været værdifuldt for det danske samfund. Det har været værdifuldt for beskæftigelsen på skibsværfterne. Det har været værdifuldt for beskæftigelsen om bord på skibene og for indtjening af dansk valuta.

Jeg synes nok, det er vigtigt at fremhæve, at det, vi snakker om her, er ikke det onde selv, men noget, som er positivt og har været positivt i det danske samfund, men som samtidig har to store negative momenter. Det ene negative moment er det, at det giver anledning til, som vi har set det og tidligere har talt om det, den skatteretlige selvbetjeningsbutik, som ingen kan acceptere som rimelig, og det andet er det, at det for skibe medfører finansieringskonstruktioner af en sådan art, at man ikke kan sige, at finansieringskonstruktionen alene er bestemt af skibets rentabilitet og økonomiske evne, idet eventuelle tab bliver betalt over skatten.

Disse to ting er uheldige, og derfor er det nu anden gang inden for det sidste års tid, vi her diskuterer skibsleasing.

Der er mange, der har spurgt, hvad der er sket siden sidste år, da regeringen modsatte sig et indgreb. Der er sket adskillige ting.

For det første er der sket dette, som man også har været inde på i dag, at værfternes ordrebøger er rimeligt fyldt op, så der kommer ikke en øjeblikkelig nedgang i beskæftigelsen. For det andet er der sket det, at beskæftigelsen inden for metalområdet er betydelig mere tilfredsstillende i år, end den var for et år siden. Og endelig for det tredje må man sige – og det var selvfølgelig ikke uventet – at skibsleasingen har taget et omfang, som må betragtes som urimelig stort. Man regner med, at det samlede salg i 1984 af anparter beløber sig til ca. 5–6 mia kr., og det er dog et meget, meget betragteligt beløb.

Derfor har regeringen valgt at fremsætte dette lovforslag nu, og vi har gjort det ved at anvende en metode, som vi mener er rimelig. Vi har ikke forbudt, at flere slutter sig sammen og bygger et skib. Hvis der er færre end 10, der gør det – og det vil der måske være

med mindre skibe i fiskerflåden – er sagen naturligvis helt i orden. Der er der tradition for, at man slutter sig sammen. Hvis flere end 10 vil gå sammen om at bygge et skib – og det er jo det traditionelle partrederi, som vi kender, også i mange af vore store provinsbyer – kan de stadig væk gøre det, og de har stadig væk afskrivningsretten, men den meget begunstigende afskrivningsret vil blive begrænset til en størrelse, hvor vi skønner, at vi vil ramme den skattemæssige ikke-økonomiske leasing og stadig væk give plads for den økonomiske skibsfart, som jo også hidtil for nogles vedkommende har kunnet klare sig i aktieselskabsform, og det er nøjagtig den samme afskrivningsrets, man vil få, når der er tale om partrederi.

Med hensyn til spørgsmålet om, hvilke skibe det rammer, så træder denne lov, når den bliver vedtaget, i kraft her fra døgnets begyndelse, men hvis der allerede er indgået aftaler med et værft om at bygge et skib, kan man sælge anparterne i dette skib selv efter detoen i dag, for det er klart, at hvis man har indgået en aftale med et værft om bygning, har det visse finansieringsforudsætninger, og det er jo ikke denne regerings politik at bryde afgørende ind i de forudsætninger, man har haft, da man indgik kontrakterne.

Hr. Bernhard Baunsgaard sagde, at der måtte tidsmæssig begrænsning til med hensyn til salg af anparter. Dertil vil jeg kun sige, at det er jeg villig til at drøfte med udvalget, og der er muligvis andre tekniske ting, der også skal drøftes.

Hr. Bernhard Baunsgaard rejste også spørgsmålet om § 4 i ligningsloven, der siger, at hvis man ejer obligationer som næring, skal man beskattes af kursgevinsterne, og næring har jo hidtil været forstået som vekselernæring o.lign. Om næring også omfatter de tilfælde, hvor man køber obligationer for at tjene på den skattefri kursgevinst, er jeg ikke sikker på. Jeg ved ikke, om det er i overensstemmelse med den hidtidige fortolkning, men jeg synes, det er noget, det er rimeligt at kigge på, navnlig i betragtning af, som det også er blevet nævnt her af hr. Lyketoft, at der er dukket nogle leasingarrangementer op, som alene kan bære økonomisk igennem ved, at de finansieres til overkurs, og at der er skattefri kursgevinster.

Jeg vil gerne understrege, for at det ikke skal være nogen som helst tvivl: det er ikke