

[Ministeren for skatter og afgifter]

slået, at der i perioden frem til skattereformens ikrafttræden kan afskrives fuldt ud på anskaffelsessummen for skibe med op til 50 ejere.

Dette forslag er fremsat, fordi der er opnået forligsmæssig enighed herom mellem regeringen, socialdemokratiet og det radikale venstre. Forslaget er ment som en håndsrækning til de mindre værfter og skal naturligvis ses i sammenhæng med de øvrige foranstaltninger, regeringen har foreslået for at hjælpe værfterne.

Når skattereformforslagene er på plads – det varer næppe så lang tid – må vi se på afskrivningsbegrænsningen igen, hvis der viser sig mulighed for det. Vi må dog være klar over, at en ophævelse af indgrebet fra december 1984 ikke nødvendigvis behøver at betyde, at værfterne får flere ordrer. Det afhænger helt af, om investeringen også efter 1. januar 1987 er fordelagtig for den enkelte investor.

Jeg må endelig pege på, at udlejningsbeholdningen, som spiller en rolle i SFs forslag, ikke er så veldefineret, at det er egnet som afgrænsningskriterium. Hvis forslaget, som det er nævnt i bemærkningerne, skal begrænses til at omfatte bareboat-befragtning, må det antages, at det reelt er helt uden virkning. Ejerne kan tilpasse udlejningsforholdet, så det ikke rammes. Det kan f.eks. ske ved, at ejerne overtager den egentlige drift af skibet ved helt eller delvis at bemane dette eller i øvrigt overtager en større del af omkostningerne ved skibets drift, og så er vi jo ude over bareboat-reglerne.

På regeringens vegne skal jeg derfor meddele, at vi må tage afstand fra SFs forslag.

**Stavad (S):**

Vore skibsværfter er i en utrolig vanskelig situation. Der er ikke kontraheret nybygninger på vore værfter i 1985. Baggrunden for den situation har allerede været diskuteret her i folketinget i forbindelse med industriministerens lovforslag nr. L 32. Socialdemokratiet gav ved den lejlighed klart udtryk for, at vi er parat til at give en mærkbar hjælp til værftsindustrien. Vi mener, at industriministerens udspil er utilstrækkeligt. De socialdemokratiske medlemmer af folketingets erhvervsudvalg presser fortsat på for at opnå nødvendige forbedringer, så danske værfter

kan opnå en mere ligelig konkurrencesituation. Vi håber, at et flertal i folketinget vil være parat til at pålægge industriministeren at tage de nødvendige initiativer.

Det er i den forbindelse, debatten om finansiering med anpartar på ny er blevet aktuell. Folketingets indgreb i december 1984 vedrørende begrænsede skattefordele for leasing- og anpartsarrangementer har indtaget en central placering i den seneste debat, efter vores opfattelse en mere central placering, end saglige analyser og beregninger kan bære. Jeg tror, det er nødvendigt i denne sag at minde om det rent faktiske forløb.

Regeringen kom uden forudgående forhandlinger med folketingets partier med sit indgreb i december 1984. Et bredt flertal i folketinget støttede forslaget, som begrænsede private leasing- og anparts køberes skattefordele til det, der svarer til fordelene for et aktieselskab, altså som svarede til den daværende aktieselskabsskat på 40 pct. Indgrebet skulle kun gælde for nye leasing- og anpartsarrangementer. Derimod kunne man frit sælge anpartar i de allerede kontraherede skibe uden nogen form for begrænsninger i afskrivningsretten. Beregninger dengang viste, at fortjenesten på en skibsanpart på 100.000 kr. før indgrebet ville være 45.000 kr. og efter indgrebet ca. 25.000 kr. Den seneste udvikling i renteniveauet har bevirket, at der i dag stort set ikke er nogen fortjeneste ved at investere i skibsanpartar. Det er ganske vist et paradoks, at det er det lavere renteniveau, der har været med til at ramme vore skibsværfter så hårdt, men ikke desto mindre er det rigtigt. Fjerner vi fuldstændig indgrebet fra december 1984, ville en anpart på 100.000 kr. nu give en fortjeneste på omkring 10.000 kr., altså et meget beskedent beløb set i forhold til alternative investeringsmuligheder og i forhold til den påtagne risiko. Det er vel også den egentlige baggrund for, at salget af gamle anpartar uden begrænsninger i afskrivningsgrundlaget går meget trægt. Difko har stadig et stort antal anpartar til salg i to bo-replatforme, som skal bygges på Nakskov Skibsværft, og som det forhåbentlig lykkes at få sat i gang. Mercandia har afbestilt to skibe på Frederikshavns Værft, som var uden afskrivningsbegrænsninger. Vi kunne i Børsen for i fredags, 8. november, læse følgende:

»Per Henriksen siger i øvrigt, at man stadig overvejer at annullere de tre sidst kontra-