

[Bente Juncker]

tationsfradrag, der koster milliarder, som enhver ved.

Men jeg må jo desværre konstatere, at dette forslag ikke vil opnå et flertal. Det er der ikke noget at gøre ved, og så må vi se, hvad der i øvrigt sker.

(Kort bemærkning).

**Jens Thoft (SF):**

Jeg kan ikke undlade en enkelt kort bemærkning til fru Bente Juncker. Der er ikke nogen grund til at åbne en ladeport for misbrug. Når man allerede ved fremsættelsen er i stand til at se ladeporten, bør man i det mindste gøre sig nogle anstrengelser for at lukke den.

Hermed sluttede forhandlingen.

### *Afstemning*

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Anden næstformand (Ivar Hansen):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

#### **9) Første behandling af lovforslag nr. L 113:**

*Forslag til lov om ændring af lov om ændring af forskellige skattelove. (Anparter).*

Af Bente Juncker (CD) m.fl.

(Fremsat 14/11 91).

Lovforslaget sattes til forhandling.

### *Forhandling*

**Skatteministeren (Fogh Rasmussen):**

Anpartsindgrebet er fra 1989. Det gik først og fremmest ud på, at et underskud fra en virksomhed med flere end 10 ejere ikke kan trækkes fra i anden indkomst hos anpartshaverne.

Men så er der en vigtig undtagelse fra denne regel: Ved anpartsindgrebet blev skibe, som

industriministeren har godkendt, undtaget fra reglen om underskudsbegrænsning.

Dette indgreb kom til veje efter en aftale mellem den daværende regering og Socialdemokratiet. Undtagelsesbestemmelsen blev gjort tidsbegrænset. Ifølge den lov, der blev vedtaget, skal skatteministeren inden udgangen af 1991 fremsætte forslag om revision af undtagelsen. Revisionsklausulen skal ses i sammenhæng med aftrapningen af den tilladte støtte inden for EF. Det var dengang hensigten at begrænse fordelene i anpartsfinansiering i takt med afskaffelse af den tilladte subsidi-ering inden for EF.

CD's lovforslag går ud på at forlænge industriministerens adgang til at godkende skibsprojekter med 2 år – til udgangen af 1993. På det tidspunkt skal der ifølge CD's forslag igen tages stilling til, om skibsanpartsordningen skal fortsætte.

Udgangspunktet for CD's lovforslag er et ønske om at videreføre de gældende regler om skibsanpartsordningen til samme tidspunkt som ophøret af EF's 7. skibsbygningsdirektiv om støtte til skibsbygningsindustrien.

Regeringen er enig i, at de særlige regler om den skattemæssige behandling af skibsanparter bør ses i sammenhæng med den støtte, der i andre lande gives til skibsbygning. Som jeg nævnte, er de regler, der i øjeblikket gælder for beskatning af skibsanparter, kommet til veje efter en aftale mellem Socialdemokratiet og den daværende regering.

Der har i anledning af, at reglerne skal revideres i henhold til loven, været ført samtaler mellem den nuværende regering og Socialdemokratiet, og på baggrund af disse samtaler vil regeringen nu stille et ændringsforslag ved andenbehandlingen af CD's lovforslag. Ændringsforslaget går ud på, at skibsanpartsordningen som foreslået af CD forlænges i 2 år, men derefter skal ophøre. Herved slipper vi af med en vigtig undtagelsesbestemmelse i skat- telovgivningen.

Inden 1994 vil industriministeren i et samarbejde med branchen overveje, om der fra og med 1994 kan findes andre måder at støtte skibsbygningsindustrien på. Man kan f.eks. overveje at etablere en statslig garantiforpligtelse for bygning af skibe; branchen skal så bære en del af den samlede risiko. Der ligger dog ikke heri en forpligtelse for regeringen til fra 1994 at etablere støtteordninger.