

virksomheden. Virksomhedens overskud beskattes som personlig indkomst, og et eventuelt underskud i virksomheden kan fradrages i anden personlig indkomst, herunder i lønindkomst. Renteindtægter og renteudgifter medregnes altid som kapitalindkomst, med mindre den skattepligtige anvender virksomhedsordningen.

Efter de foreslåede regler begrænses fradragsretten for indkomstårets underskud i skattepligtig indkomst (driftsunderskud inklusive renter og af- og nedskrivninger) fra skibsvirksomheden samt for overført underskud for tidligere indkomstår fra skibsvirksomheden, jf. bemærkningerne til § 3, nr. 1.

Endvidere finder reglerne i ligningslovens § 29 om fælles skatteregnskab anvendelse.

Det er en betingelse for tilladelsen, at samtlige andelshavere - både ved etableringen og i øvrigt også ved virksomhedens løbende drift - hæfter personligt og solidarisk for lån, der er optaget eller optages til finansiering af virksomheden. Den solidariske hæftelse indebærer, at deltagerne hver for sig skal hæfte for alle fordringer i deres helhed mod virksomheden. Dette vil ifølge betænkningen sikre, at de enkelte deltagere er interesseret i, at meddeltagere reelt er i stand til at opfylde deres forpligtelser. Som følge af den personlige hæftelse kan der ikke godkendes virksomheder, hvor f.eks. hovedkreditor har ydet et lån alene med sikkerhed i skibet, og i tilfælde af misligholdelse af lånet kun kan holde sig til aktivet (non-recourse-lån). Andelshavernes hæftelse skal således være reel ved, at kreditor kan søge gælden, der hæftes for, inddrevet hos deltagerne.

Kravet om personlig og solidarisk hæftelse gælder for alle andelshavere i skibsvirksomheden, uanset om de er omfattet af anpartsreglerne eller af skattelovgivningens almindelige regler.

I tilfælde hvor samtlige andelshavere i en skibsvirksomhed hæfter begrænset og solidarisk, vil virksomheden derimod være et selvstændigt skattesubjekt, der er omfattet af selskabskattelovens § 1, stk. 1, nr. 2, og indkomsten vil således ikke være omfattet af nærværende lovforslag, forudsat, at de pågældende andelshavere fordeler overskuddet i forhold til den indskudte kapital.

Skibsvirksomhed, der er organiseret i interessentskabsform, hvor deltagerne hæfter personligt (ubegrænset) og solidarisk, vil kunne godkendes af Ligningsrådet, når betingelserne herfor i øvrigt er opfyldt. Derimod vil et kommanditselskab ikke kunne godkendes. En skibsvirksomhed, der er organiseret som et partrederi, vil normalt heller ikke kunne godkendes af Ligningsrådet. Det skyldes, at selv om rederne hæfter personligt (ubegrænset) med hele deres formue, er deres hæftelse ikke solidarisk, idet hæftel-

sen er begrænset som følge af, at hver partreder kun hæfter for rederiets forpligtelser i forhold til sin andel i skibet (pro rata-hæftelse), jf. sølovens § 102.

Ved en skattepligtigs salg eller anden afståelse af sin andel af virksomheden skal erhververen også hæfte personligt og solidarisk med de øvrige deltagere for virksomhedens lån.

Efter betænkningen er det hensigten, at opblødningsreglerne af anpartsreglerne skal omfatte mindre, nye miljøvenlige skibe (coastere).

Det foreslås derfor, at Ligningsrådets tilladelse kun kan omfatte andelshavere, der driver erhvervmæssig skibsvirksomhed med et fragtskib af en vis størrelse.

Ved skibsvirksomhed i denne forbindelse forstås såvel nybygning af et fragtskib som den efterfølgende drift af det pågældende fragtskib.

Ved et fragtskib i denne lov forstås et skib, der anvendes til erhvervmæssig transport af gods, og som ikke er et fiskerfartøj, stenfiskerfartøj, et passagerskib eller en færge, der er godkendt til mere end 12 passagerer.

Det foreslås endvidere, at tilladelsen kun kan gives i forbindelse med et fragtskib med en bruttotonnage på 100 og derover og med en anslået nyværdi på højst 10 mio. ECU.

Undergrænsen på 100 bruttotons er den samme, som blev anvendt for køb af skibe i lov nr. 385 af 10. juni 1997 om ændring af lov om garantier for lån til bygning af mindre fragtskibe (Udvidelse til erhvervelse af brugte skibe samt ændring af Fragtskibsudvalget fra rådgivende til besluttende organ m.v.), og som også anvendes i EU's direktiv om støtte til skibsbgningsindustrien (Dir. 90/684/EØF).

Overgrænsen på 10 mio. ECU svarer også til den overgrænse, der anvendes i ovennævnte lov, og som svarer til den grænse mellem små og store skibe, der anvendes i direktivet.

Der stilles ikke krav om, at skibet skal være bygget ved et dansk værft, eller at ejerne af skibet skal være danske.

En tilladelse efter den foreslåede § 4, stk. 9, kan kun gives i forbindelse med indkomst fra skibsvirksomhed, der omfatter ét skib. Skibsvirksomheden må ikke drive anden form for virksomhed end nybygning og/eller drift af det pågældende skib.

For at sikre, at en tilladelse kun omfatter nye skibe, foreslås det, at tilladelsen kun kan omfatte et fragtskib, hvor kontrakten om byggeriet af skibet er indgået den 1. januar 1998 eller senere.

Den foreslåede § 4, stk. 9, omfatter også en efterfølgende ombygning af de ovenfor nævnte fragtskibe.

Hvis de betingelser, der er fremlagt for etableringen af skibsvirksomheden ændres, skal disse æn-