

Bilag

To af udvalgets spørgsmål til industriministeren og ministeren for skatter og afgifter og disses svar herpå

Spørgsmål:

Ministeren bedes oplyse, hvordan værfts-aftalens pkt. 4 om godkendelse vil blive administreret. Eksempelvis om ministeren kan bekræfte, at »normale« kontraheringer på danske værfter altid vil være godkendt.

Svar:

Det er almindelig praksis, at Industriministeriet skal godkende de lån, som Danmarks Skibskreditfond yder dels i henhold til OECD-skibsaf-talen og dels i henhold til den traditionelle hjemmemarkedsfinansieringsordning. Der er ikke med den nye finansieringsordning tilsigtet en ændring heri. Det kan bekræftes, at »normale« kontraheringer ved de danske skibsværfter som hidtil vil blive godkendt.

Spørgsmål:

Idet der henvises til Jyllands-Posten den 19. september 1986, hvori cand. oecon. Niels Blomgren-Hansen fra Handelshøjskolen i København anfører, at den samfundsøkonomiske virkning af genindførelsen af den midlertidige leasingordning for skibe vil betyde et indirekte tilskud til værfter/redere/anpartshavere på cirka 1,2 milliarder kroner, ønskes oplyst, om ministeren ud fra de af Blomgren-Hansen angivne forudsætninger kan bekræfte hans beregning.

Svar:

Indledningsvis må det pointeres, at betragtningerne fra professor Niels Blomgren-Hansen om skibsværftsaf-talens samfundsøkonomiske virkning ikke omfatter denne aftale generelt, men kun leasingprojektet fra DMK til 2,3 mia. kr. (5 skibe bygget på Lindøværfet og udlejet 15 år til rederiet A. P. Møller).

Det er forbundet med store vanskeligheder at vurdere påvirkningen af de offentlige finanser fra det nævnte leasingprojekt, idet projektets fordelagtighed ikke skyldes udnyt-

telse af en enkelt skatteregel, men udnyttelse af en række skattemæssige begunstigelser, f.eks. forskudsafskrivning, anvendelse af etableringskonto- og investeringsfondsmidler og skattefri kursgevinster samt skibskreditordningen. Endvidere skal de fremtidige betalingsstrømme i leasingprojektet tilbagediskonteres til 1986-kroner for at vurdere projektets rentabilitet, og alt efter, hvilke inflationsforudsætninger og krav til realforrentning af den investerede kapital der opstilles, kan der findes stærkt varierende udtryk for projektets påvirkning af de offentlige finanser.

Blomgren-Hansens beregninger er foretaget på grundlag af de opstillede budgetter i DMKs projekt.

For at overskueliggøre rentabiliteten i leasingprojektet opdeler Blomgren-Hansen det *driftsøkonomiske afkast* af leasingprojektet i to dele. Den ene del vedrører afkastet af selve *skibsinvesteringen*, hvor udgifterne til skibskøb sættes op imod de efterfølgende indtægter i form af leasingydelse fratrukket administration og lign. Dette afkast er med de opstillede forudsætninger negativt.

Den anden del vedrører afkastet af »overfinansieringen«, som består i at optage et finanslån i D-mark og anvende låneprovenuet til køb af højere forrentede danske kroneobligationer. Dette afkast er positivt, og nettoresultatet af de to opgørelser er, at det driftsøkonomiske afkast er negativt.

Derefter beregnes det privatøkonomiske afkast af skibsinvesteringen. Det er på grund af skattemæssigheder mv. positivt. Og *det offentliges afkast*, der bliver negativt og derfor kan betegnes som et *tilskud* til projektet, opgøres som summen af det driftsøkonomiske underskud og det privatøkonomiske overskud.

Hvis:

- *skibsinvesteringen* betragtes isoleret (det offentliges afkast af »overfinansieringen« medtages ikke),