



Skatteministeriet

9. december 2021
J.nr. 2021 - 9173

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 127 af 29. november 2021 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Morten Bødskov

/ Lise Bo Nielsen

Spørgsmål

Vil ministeren redegøre for, hvad der ligger nærmere til grund for vurderingen nævnt i svar på SAU alm. del – spørgsmål 698 (folketingsåret 2020-21) vedrørende OECD-aftalen om en global effektiv minimumsbeskatning på mindst 15 pct. i betragtning af, at OECD selv vurderer, at shippingbranchens effektive beskatning i årene 2005-2019 har været 7 pct. årligt i gennemsnit, og en global effektiv minimumsbeskatning på 15 pct. så ville vel være et fremskridt? Der henvises til artiklen ”Ministerium erkender ”betydelig usikkerhed” i opgørelse af statsstøtte til shipping” bragt af ShippingWatch den 14. september 2021. Ministeren bedes redegøre uddybende for, hvilken rolle Danmark har haft i forhandlingerne om OECD-aftalen og den undtagelse fra minimumsbeskatningen, som rederierne er blevet tildelt, og redegøre for det danske standpunkt. Spørgsmålet skal ses i sammenhæng med SAU alm. del – samrådspørgsmål D.

Svar

I svaret på SAU alm. del spørgsmål nr. 698 (FT 2020-21) er der redegjort for de skattepolitiske hensyn, der ligger bag de særlige tonnageskatteordninger for rederierhvervet, der er etableret i Danmark og en lang række andre lande med en maritim sektor. Der er desuden redegjort for, at disse hensyn har været inddraget i forbindelse med udarbejdelsen og indgåelsen af OECD-aftalen af 8. oktober, idet det har været vurderingen, at hensynene ville blive undermineret, hvis rederierne blev undergivet aftalens bestemmelser om en global effektiv minimumsbeskatning på 15 pct. Der har fra dansk side været tilslutning til denne vurdering.

Når rederierhvervet er blevet undtaget fra den globale minimumsbeskatning i OECD-aftalen, er det således for at sikre, at de særlige skattepolitiske hensyn vedrørende dette erhverv ikke bliver undermineret af de skattepolitiske hensyn, der ligger til grund for aftalen.

Det er i svaret på SAU alm. del spørgsmål nr. 698 (FT 2020-21) nærmere beskrevet, at tonnageskatteordningerne typisk er udformet med henblik på at sikre, at rederierne opnår en stor grad af sikkerhed omkring størrelsen af deres skattebetalinger og dermed en stabil basis for deres virksomhed og langsigtede investeringer. Det er også beskrevet, at ordningerne desuden skal bidrage til, at rederiernes investeringsbeslutninger er båret af rent driftsmæssige betragtninger og ikke af skattemæssige overvejelser. De to hensyn varetages ved, at rederier, der anvender tonnageskatteordningerne, ikke beskattes af deres faktiske indkomst – der kan være meget svingende som følge af store udsving i fragtraterne fra år til år – men af en skematisk opgjort indkomst, og ved at der ikke er fradrag for skattemæssige afskrivninger på skibe mv.

Hvis rederierne skulle omfattes af den globale minimumsbeskatning efter OECD-aftalen, ville de – derimod – skulle betale skat af deres faktiske indkomst opgjort efter fradrag for afskrivninger, og de ovenfor beskrevne hensyn bag tonnageskatteordningerne ville dermed ikke blive varetaget.

Det kan yderligere bemærkes, at rederierhvervet er udsat for en meget hård international konkurrence på et globalt marked, der er præget af en høj grad af mobilitet, og rederierne har derfor et incitament til at placere sig dér, hvor de variable omkostninger – herunder skatteomkostninger – er lavest. Hvis rederierhvervet blev omfattet af den globale minimumsbeskatning på 15 pct., må det derfor forventes, at rederierne i et vist omfang vil placere deres virksomhed og koncernselskaber i lande, der ikke har tiltrådt OECD-aftalen. Dette ville kunne medføre en betydelig udfordring i forhold til at fastholde rederivirksomhed i Danmark.