



16. december 2021
J.nr. 2021 - 8990

Kontor:
Person og pension [PEP]

Initialer:
TKM, RIG

Samrådsspørgsmål C, D og E

- Tale til besvarelse af spørgsmål C-E den 16. december 2021

Spørgsmål C

Det største danske rederi, AP Møller Mærsk, melder om et overskud for 3. kvartal 2021 på 35 mia. kr. efter skat, og et forventet overskud for 2021 på over 100 mia. kr., hvilket vil bringe tonnageskatten for rederiet ned på mindre end 1 promille. Finder ministeren det på den baggrund tidssvarende, at danske rederier modtager en årlig statsstøtte i omegnen af 2 mia. kr. via tonnageskatteordningen og DIS-ordningen – således også i 2021 og 2022, hvor indtjeningen for rederierne tegner rekordstort?

Spørgsmål D

Finder ministeren, at de danske rederier lever op til løfterne i forbindelse med indførelsen af DIS-ordningen i 1989, om at sikre danske søfolk beskæftigelse på danske (DIS)skibe? Der henvises til svar på SAU alm. del – spørgsmål 591 (folketingsåret 2020-21), hvor det fremgår, at antallet

af danske statsborgere med DIS-indkomst i 2020 udgjorde 6.900 ansatte ud af et samlet antal på 18.000 ansatte. Ved DIS-ordningens indførelse var ca. 80 pct. af alle søfarende på danske skibe danskere. Samtidig viser svaret på SAU alm. del – spørgsmål 592 (folketingsåret 2020-21), at 45 pct. af de danske ansatte på DIS-skibe kan kategoriseres som ”skibsførere, styrmænd eller lign.”, ”maskinmestre, skibsmekanikere eller lign.” eller ”matroser eller skibsassistenter”, mens størstedelen af de resterende må formodes at være ansatte servicemedarbejdere på passagerskibe/færger, hvor de udgør ca. 80 pct. af besætningen (ifølge oplysninger fra CO-Sea), og hvor jobbet er relateret til passagererne.

Spørgsmål E

Af et svar til mediet ShippingWatch, jf. ”Ministerium erkender ”betydelig usikkerhed” i opgørelse af statsstøtte til shipping” bragt den 14. september 2021, fremgår det, at ”Opgørelsen af skatteudgiften forbundet med tonnageskatten er et overordnet estimat forbundet med betydelig usikkerhed”. Det fremgår endvidere af samme artikel, at Skatteministeriet baserer sit estimat på ”Danmarks Statistiks opgørelse af rederiernes samlede egenkapital i 2017 og det forventede normalafkast heraf”. Videre skriver Skatteministeriet i svaret til ShippingWatch, at ”Der er

således tale om en overordnet makroberegning under antagelse af, at 2017 var et gennemsnitligt år, hvad angår afskrivninger, underskud, rentefradrag, anden indkomst mv.” Vil ministeren medgive, at den metode til opgørelse af skatteudgiften forbundet med tonnageskatten, som Skatteministeriet anvender, ikke er retvisende, og anerkender ministeren i den forbindelse kritikken fra OECD (jf. samme artikel) af de upræcise skøn, som ”i praksis mørklægger statsstøtten til skibsfarten”?

Indledning

Jeg vil gerne starte med at takke spørgeren for lange – men relevante – spørgsmål om de særlige maritime støtteordninger på skatteområdet. Jeg vil efter aftale med udvalget og spørgeren besvare spørgsmålene samlet. Men før vi kommer dertil, vil jeg godt gøre mit – og regeringens – politiske ståsted klart.

Danmark er en global søfartsnation. Danske rederier råder over en af verdens største handelsflåder. Det skaber gode arbejdspladser for både danske og udenlandske søfolk på skibene, ligesom der skabes mange forskellige arbejdspladser på land, fx i de danske hovedkvarterer. Virksomhederne inden for det Blå Danmark beskæftiger ca. 61.000 personer og

indirekte yderligere ca. 36.000 personer. I 2020 eksporterede søfarten tjenesteydelser for ca. 237 mia. kr. svarende til ca. 20 pct. af den samlede danske eksport.

Det giver også Danmark en unik mulighed for at understøtte den grønne omstilling i et nøgleerhverv.

Hvis Danmark skal kunne fastholde denne position i fremtiden, er det nødvendigt, at vi fortsat kan tilbyde stabile og konkurrencedygtige skatteforhold i et stærkt globaliseret erhverv. Ellers er det min overbevisning, at vi på sigt vil se en betydelig del af flåden flage ud – og at mange af de tilknyttede arbejdspladser på land vil forsvinde.

Svar på spørgsmål C

I forhold til spørgsmål C vil jeg indledningsvis bemærke, at jeg som skatteminister naturligvis ikke kan udtale mig om konkrete selskabers skatteforhold. Jeg kan derfor alene forholde mig til det principielle i spørgsmålet – altså om tonnageskatteordningen og DIS-ordningen er tidssvarende set i lyset af erhvervets aktuelt høje indtjening.

Covid-19-pandemien udgør fortsat en betydelig udfordring for verdensøkonomien, og den har blandt andet sat de globale forsyningskæder under hårdt pres. Det har ført til ekstraordinært høje fragtrater for containerskibe og dermed en stor stigning i rederiernes aktuelle indtjening. Økonomerne forventer dog, at der er tale om en midlertidig udfordring, og at den internationale samhandel og dermed fragtraterne vil normaliseres inden for en overskuelig tidshorisont. Og selv om nogle virksomheder tjener gode penge nu, er det ikke sikkert, at det gælder for alle dele af søfarten.

Investeringer i oceangående fragtskibe kræver en lang tidshorisont, hvor kapital i milliardklassen bindes i en længere årrække. Samtidig er indtjeningen usikker og svinger fra år til år afhængig af de internationale konjunkturer og fragtrater. I nogle år vil indtjeningen være god og i andre år dårlig – for så måske at blive rigtig god eller måske det modsatte.

Usikkerheden om indtjeningen er vanskelig at håndtere for rederierne, fordi så meget kapital er bundet i skibe. Det giver høje renteudgifter og kan dermed føre til store likviditetsudfordringer i år med lav indtjening.

Med tonnageskatteordningen kan rederierne vælge at opgøre deres skattepligtige indkomst på baggrund af skibenes lasteevne – deres tonnage – og ikke forskellen mellem deres faktiske indtjening med fradrag for udgifter, fx i form af afskrivninger på skibene. Herved bliver beskatningen lavere og mere jævnt fordelt over årene. Det bidrager til at mindske de økonomiske udfordringer, der bl.a. følger af de svingende konjunkturer.

Tonnageskatteordningen giver således sikkerhed og forudsigelighed for rederierne. Det er efter min mening centralt, hvis vi skal bevare erhvervet i Danmark.

På tilsvarende måde er DIS-ordningen med til at sikre, at skibe, der er registreret i DIS, er konkurrencedygtige i forhold til rederier i andre lande, som ikke – eller næsten ikke – beskatter søfolk.

DIS-ordningen indebærer nemlig overordnet, at rederierne kan udbetale en skattefri nettoløn til søfolkene, hvor den sparede skat tilfalder rederierne som statsstøtte i form af lavere lønomkostninger.

Jeg ser derfor tonnageordningen og DIS-ordningen som væsentlige og tidssvarende forudsætninger for at fastholde Danmark position, som en søfartsnation med mange maritime arbejdspladser – både på skibene og på land.

Svar på spørgsmål D

Det leder mig videre til besvarelse af spørgsmål D. Her spørges der til, om jeg mener, at de danske rederier lever op til løfterne, der blev givet ved indførelsen af DIS-ordningen, om at sikre danske søfolk beskæftigelse på danske DIS-skibe.

Jeg kan ikke sige præcist, hvad der blev stillet søfolkene i udsigt ved indførelsen af DIS-ordningen i 1989. Ifølge forarbejderne til lovgivningen var formålet med ordningen at modvirke udflagning af danske skibe. DIS-registeret skulle være konkurrencedygtigt i forhold til andre internationale skibsregistre. Og det skulle bl.a. en skattefritagelse for søfolk bidrage til.

Der er flere fordele ved at fastholde – og tiltrække – skibe under dansk flag. Én af dem er beskæftigelse.



Hele Det Blå Danmark er med til at skabe arbejdspladser i Danmark. Det er svært at se, at det i sig selv er et problem, hvis den relative andel af danske søfolk på DIS-skibe er lavere i dag, end den var ved indførelsen af ordningen tilbage i 1989. Siden er antallet af skibe på dansk flag steget markant, mens udbuddet af kvalificeret dansk arbejdskraft til rådighed for den danske flåde ikke nødvendigvis er steget tilsvarende. Samtidig kan den øgede globalisering også spille en rolle.

Det afgørende må være, at danske søfolk har gode muligheder for at få beskæftigelse. Og som jeg er orienteret, er det tilfældet i dag. DIS-ordningen er - set fra min stol - en del af forklaringen på det.

Uden danske statsstøtteordninger, som bringer beskatningen på et internationalt, konkurrencedygtigt niveau, er det svært at forestille sig, at rederivirksomhederne kan blive ved med at drive virksomhed fra Danmark. For søfolkene kan det i givet fald betyde, at de i højere grad skal finde arbejde om bord på skibe fra tredjelande, hvor bl.a. miljøkrav og kravene til arbejdsforhold om bord på skibene ikke nødvendigvis lever op til de samme standarder, som gælder i Danmark.

Det er også svært at se, at det skulle føre til lavere beskæftigelse for danske søfolk, at DIS-ordningen kan anvendes på hele besætningen. Ordningen udgør statsstøtte til rederivirksomhederne – og ikke til det enkelte besætningsmedlem. Det må derfor være op til den enkelte rederivirksomhed at afgøre, hvilken besætningssammensætning der er brug for på et givent fartøj. Spørgsmålet om, hvorvidt der er behov for uddannede søfolk eller servicepersonale, bør ikke reguleres i skattereglerne.

Jeg har i det hele taget svært ved at se, at DIS-ordningen i sin nuværende udformning skulle være til ulempe for danske søfolk.

Svar på spørgsmål E

Til sidst spørges der i spørgsmål E til, om den anvendte metode til at opgøre skatteudgiften ved tonnageskatten er retvisende. Skatteministeriets opgørelse af skatteudgiften forbundet med tonnageskatteordningen er et overordnet estimat forbundet med betydelig usikkerhed.

Beregningen er baseret på Danmarks Statistiks opgørelse af rederiernes samlede egenkapital og det forventede normalafkast heraf. Herved fås et overordnet skøn over skatteudgiften opgjort strukturelt – altså set over en årrække.

En mere præcis opgørelse af skatteudgiften i de enkelte år vil kræve, at rederiernes skattepligtige indkomst også opgøres som om, de var underlagt de almindelige skatteregler. Det vil kræve detaljerede oplysninger om blandt andet rederiernes indtægter og udgifter til afskrivninger, finansieringsomkostninger med videre. Disse oplysninger er Skatteministeriet ikke i besiddelse af.

Jeg har bedt mine medarbejdere i Skatteministeriet undersøge, om det er muligt at indhente disse oplysninger med henblik på at lave en mere præcis opgørelse af skatteudgiften. Jeg ser det dog som en forudsætning, at det hverken kræver væsentlige ressourcer hos skattemyndighederne eller hos rederierne, hvis den nuværende overordnede opgørelsesmetode skal forbedres.

Afslutning

Afslutningsvist vil jeg gerne gentage, at de statsstøtteordninger, vi drøfter her på samrådet i dag, er helt afgørende for at fastholde og tiltrække rederivirksomhederne til Danmark. Vi er verdens 11. største flagstat opgjort på bruttotonnage, og rederivirksomhederne står for ca. en femtedel af Danmarks samlede eksport. Det skaber aktivitet og jobs rigtig mange steder i landet. Lad os fortsætte med det.

Tak for ordet.