



Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 307-309, 311-314 samt 316-317 af 26. juni 2008. Spørgsmålene er stillet efter ønske fra Jesper Petersen (SF).

(Alm. del).

Kristian Jensen

/Lise Bo Nielsen

**Spørgsmål 307:**

Kan ministeren bekræfte, at efter vedtagelsen af lovforslag nr. 211 i foråret 2007 kan rederier under tonnageskatteordningen sælge skibe anskaffet efter den 1. januar 2007 uden beskatning af avancen og at det i givet fald også har som konsekvens, at et rederi, der bruger tonnageskatteordningen er tilskyndet til at sælge nye skibe i stedet for ældre tonnage.

**Spørgsmål 308:**

Kan ministeren bekræfte, at det er et af målene med tonnageskatteordningen, at den danske flåde er helt moderne og bestod af nye skibe?

**Spørgsmål 309:**

Har ministeren noteret sig, at direktør Steen Bryde, Nordic Tankers A/S, har bebudet, at selskabet vil sælge sit sidst leverede skib, og kan ministeren bekræfte, at det for Nordic Tankers A/S vil være en skattemæssig fordel at sælge de nyeste skibe (leveret efter den 1. januar 2007) i stedet for ældre tonnage.

**Svar:**

Jeg kan bekræfte, at ændringerne i tonnageskattelovens § 10, stk. 2, nr. 9, jf. vedtagelsen af lovforslag nr. L 211, har virkning for skibe, der omfattes af tonnageskatteordningen den 1. januar 2007 eller senere.

Jeg er dog ikke enig i, at ændringen nødvendigvis har den konsekvens, at rederiet vil være tilskyndet til at sælge nye skibe frem for ældre.

Skibets alder i denne sammenhæng er ligegyldig – det er alene tidspunktet hvorpå skibet omfattes af tonnageskatteordningen, der er relevant. Desuden kan der være en række driftsmæssige eller andre hensyn der gør, at rederiet ønsker at frasælge det ene skib frem for det andet. Endelig vil et salg af skib ikke nødvendigvis være ensbetydende med opnåelse af en avance, og følgelig vil den skattemæssige behandling ikke nødvendigvis være afgørende.

Fremsættelsen af lovforslag nr. L 211 skete som det fremgår af lovforslaget ”*med henblik på at sikre konkurrencedygtige rammebetingelser for rederierhvervet*”. Det har i den forbindelse været afgørende for mig, at lovforslaget er medvirkende til at sikre, at den hidtidige vækst i rederierhvervet både fastholdes og udbygges. Derfor har det også været naturligt, at de nye regler kun vedrører skibe der omfattes af tonnageskatteordningen efter 1. januar 2007.

Jeg kan endvidere henvise til, at selve lovforslaget er en opfølgning på Økonomi- og Erhvervsministeriets handlingsplan ”Danmark som Europas førende søfartsnation”, hvoraf det bl.a. fremgår, at der skal være en øget fokus på *kvalitetsskibsfart*. Det fremgår herunder bl.a. at ”*regeringen vil igangsætte en undersøgelse af mulighederne for at begrænse indfladningen af ældre skibe, der ikke lever op til nutidens krav til sikkerhed, sundhed og miljø.*” Dvs. at regeringen også har fokus på at sikre en moderne flåde.

**Spørgsmål 311:**

Kan ministeren bekræfte, at efter at lovforslag nr. L 211 blev vedtaget i foråret 2007 kan rederier under tonnageskatteordningen sælge kontrakter på bygning af skibe efter den 1. januar 2007 uden beskatning af avancen?

**Svar:**

Jeg kan bekræfte, at ændringerne i tonnageskatteovens § 10, stk. 2, nr. 9, jf. vedtagelsen af lovforslag nr. L 211, har virkning for kontrakter om levering af skibe, hvor skibet leveres den 1. januar 2007 eller senere.

**Spørgsmål 312:**

Det bedes nærmere begrundet, at avancen ved salg af byggekontrakter kan sælges skattefrit, når et sådant salg nedsætter den fremtidige danske flåde, og avancen er indvundet ved en finansiell disposition og ikke ved drift af tonnage.

**Svar:**

Når salget af skibe omfattes bør salget af byggekontrakter ligeledes omfattes. Beskatningen bør være den samme, uanset om det er skibet eller byggekontrakten der sælges – dette medfører symmetri i beskatningen.

Såfremt byggekontrakterne ikke omfattedes af tonnageskatteordningen, ville den ikke tabsgivende kontrakt blive fastholdt, og en eventuel gevinst ved et salg af det færdig byggede skib, vil blive beskattet under tonnageskatteordningen. Omvendt ville en tabsgivende byggekontrakt sælges omgående med fradrag for tabet.

**Spørgsmål 313:**

Ministeren bedes oplyse, hvorledes man i Norge beskatter salg af skibe og salg af skibskontrakter hos rederier, der er underlagt den norske tonnageskatteordning.

**Svar:**

Udgangspunktet i den norske tonnageskatteordning er, at alle indtægter er skattefrie, herunder også avancer på skibe og skibskontrakter.

**Spørgsmål 314:**

Kan ministeren bekræfte følgende: En person, der ejer en andel i et skib, kan fra leveringen foretage skattemæssige afskrivninger med 12 pct. af saldo værdien og herefter fratække det samlede skattemæssige resultat efter afskrivninger i anden indkomst, herunder lønindkomst: Når der ikke længere er skattemæssigt underskud på grund af mindre skattemæssige saldoafskrivninger, kan den pågældende person foretage en skattefri virksomhedsomdannelselse efter reglerne i lov om skattefri virksomhedsomdannelselse og undtagelsen i tonnage-

skattelovens § 5, stk. 3 fra reglen om, at alle ejere skal deltage i virksomhedsomdannelsen, og herefter kan den pågældende person drive sin andel af skibet i et selvstændigt selskab under tonnageskatteordningen, og den pågældende person vil herefter aldrig blive genbeskattet af dine genvundne skattemæssige afskrivninger, når virksomhedsomdannelsen og dermed overgangen til tonnageskatteordningen er sket efter den 1. januar 2007.

**Svar:**

Jeg kan bekræfte, at selvstændigt erhvervsdrivende, herunder skattepligtige der ejer en andel i et skib, både kan foretage afskrivninger og skattefrit foretage en virksomhedsomdanning i henhold til reglerne. Jeg kan imidlertid ikke bekræfte, at eventuelle genvundne afskrivninger aldrig vil komme til genbeskatning.

Som det fremgår af tonnageskattelovens § 16, vil eventuelle genvundne afskrivninger komme til beskatning, det øjeblik der sker et ophør eller en reduktion af rederivirksomheden. Dvs., at der i forbindelse med afståelse af tonnagen, hvorpå de foretagne afskrivninger er sket, skal anskaffes ny og tilsvarende tonnage for ikke at udløse den udskudte skattebetaling.

Jeg kan endvidere henvise til, at afskrivningssatsen på 12 pct. er fastsat således, at den nogenlunde afspejler den teknisk-økonomiske levetid for et skib. Afskrivningssatsen er et udtryk for en skematisk gennemsnits betragtning.

**Spørgsmål 316:**

Kan ministeren bekræfte, at et selskab, der er omfattet af tonnageskatteordningen ikke beskattes af finansielle indtægter, heller ikke, hvor de finansielle aktiver overstiger rentebærende gæld, og selskabet således har positiv kapitalindkomst?

**Svar:**

Nej, det kan jeg ikke bekræfte.

Nettofinansieringsindtægter beskattes efter de almindelige regler og kan således ikke bringes til beskatning under tonnageskatteordningen. Dette fremgår af tonnageskattelovens § 12.

Eventuelle gevinster og tab på kontrakter, som tjener til sikring af driftsindtægter og driftsudgifter kan imidlertid henføres til den sikrede indkomst - der findes derudover ikke nogen mulighed for, at bringe øvrige finansielle indtægter ind under tonnageskatteordningen.

**Spørgsmål 317:**

Kan ministeren bekræfte, at en person, der har optaget egne lån i forbindelse med erhvervelse af anpart i et skib, og som ikke indskyder dette lån i virksomheden ved skattefri omdannelse af skibsanparten, fortsat personligt har fradragsret for renterne på lånet, selv om

selskabet er underlagt tonnageskatteordningen og selskabet ikke ville have fradrag for de pågældende renteudgifter, hvis de var en del af rederivirksomheden.

**Svar:**

Nej det kan jeg ikke bekræfte.

I henhold til virksomhedsomdannelseslovens § 2, stk. 1, nr. 2 skal ”*alle aktiver og passiver overdrages til selskabet*”. Et lån til finansiering af skibsanpart kan således ikke ved omdannelse holdes udenfor selskabet. At det forholder sig sådan, fremgår endvidere udtrykkeligt af cirkulæret om lov om skattefri virksomhedsomdannelse pkt. 3.2 - CIRK nr. 207 af 23.12.1999.