



Folketingets Erhvervsudvalg

ØKONOMI- OG
ERHVERVSMINISTEREN

17. august 2009

Vedlagt fremsender jeg min besvarelse af spørgsmål 190 alm. del stillet af udvalget den 21. juli 2009 efter ønske fra Frank Aaen (EL).

ØKONOMI- OG
ERHVERVSMINISTERIET
Slotsholmsgade 10-12
1216 København K

Med venlig hilsen

Tlf. 33 92 33 50
Fax 33 12 37 78
CVR-nr 10 09 24 85
oem@oem.dk
www.oem.dk

Lene Espersen

17. august 2009

Besvarelse af spørgsmål 190 alm. del stillet af Erhvervsudvalget den 21. juli 2009, efter ønske fra Frank Aaen (EL).

ØKONOMI- OG
ERHVERVS MINISTERIET
Slotsholmsgade 10-12
1216 København K

Tlf. 33 92 33 50
Fax 33 12 37 78
CVR-nr 10 09 24 85
oem@oem.dk
www.oem.dk

Spørgsmål 190:

Der ønskes en oversigt over udviklingen siden DIS-registreret blev etableret i 1988 vedrørende:

- udviklingen i antal danske statsborgere på DIS-skibe (absolut og som andel af den samlede beskæftigelse), samlet og fordelt på officerer og menige.
- rederiernes betaling af selskabsskat/tonnageskat i 2009-kroner og som andel af rederiernes overskud før skat.

Svar:

Søfartsstyrelsen har oplyst følgende om udviklingen i antallet af danske statsborgere på DIS-skibe, hvortil jeg kan henholde mig:

”Tabel 1 viser antallet af mønstrede (antallet af personer, der er om bord på et skib på et givent tidspunkt) på skibe i DIS (Dansk Internationalt Skibsregister). Tabellen er ikke en egentlig beskæftigelsesstatistik, idet den viser antallet af beskæftigede på et givet tidspunkt og eksempelvis ikke medtager personer, der holder ferie, afspadserer m.v. på det pågældende tidspunkt.

Som det fremgår af tabellen, er den procentvise andel af påmønstrede danskere faldet over årene, mens det nominelle antal af påmønstrede danskere er steget.

Tabel 1: Mønstrede i DIS pr. 30. september 1988-2008

	Office- rer		Heraf danskere		Anden besæt- ning		Heraf danskere	
	I alt	% - andel	Antal	I alt	% - andel	Antal	I alt	L
1988	596	95 %	568	1.052	78 %	824	1.648	1.39
1989	1.445	92 %	1.326	1.845	68 %	1.251	3.290	2.57
1990	1.584	90 %	1.425	2.193	64 %	1.401	3.777	2.82
1991	2.017	87 %	1.752	2.861	62 %	1.770	4.878	3.52
1992	2.079	88 %	1.837	2.887	63 %	1.810	4.966	3.64
1993	2.159	87 %	1.878	3.126	61 %	1.892	5.285	3.77
1994	2.191	88 %	1.928	3.281	58 %	1.898	5.472	3.82
1995	2.164	84 %	1.820	3.464	52 %	1.802	5.628	3.62
1996	2.162	81 %	1.749	3.281	47 %	1.548	5.443	3.29
1997	2.276	82 %	1.866	3.531	47 %	1.652	5.807	3.51
1998	2.333	80 %	1.873	3.503	43 %	1.518	5.836	3.39
1999	2.400	80 %	1.921	3.673	42 %	1.535	6.073	3.45
2000	2.612	81 %	2.126	4.348	45 %	1.974	6.960	4.10
2001	2.435	83 %	2.033	4.403	43 %	1.894	6.838	3.92
2002	2.464	86 %	2.109	4.250	46 %	1.934	6.714	4.04
2003	2.458	83 %	2.028	4.282	43 %	1.862	6.740	3.89
2004	2.412	81 %	1.944	4.503	43 %	1.918	6.915	3.86
2005	2.531	78 %	1.983	4.655	41 %	1.905	7.186	3.88
2006	2.921	76 %	2.230	5.274	39 %	2.068	8.195	4.29
2007	3.567	73 %	2.604	4.993	31 %	1.524	8.560	4.12
2008	3.917	66 %	2.578	5.677	30 %	1.699	9.594	4.27

Note: Søfartsstyrelsens mønstringsstatistik medtager alene personer, som på et bestemt tidspunkt var på mønstret et skib i DIS. Den medtager derfor ikke samtlige personer i job, idet der ikke indgår personer, som afspadserer, har ferie eller er sygemeldt. I "anden besætning" indgår menige søfarende, men også f.eks. kabyspersonale og servicepersonale.

Opmærksomheden henledes endvidere på, at der kan være udsving, som ikke skyldes ændringer i brugen af dansk arbejdskraft i DIS. Således blev de over 20 passagerskibe i DIS i maj 2008 fritaget for at indsende mønstringsoplysninger, hvilket giver et fald i antallet af danskere, mens ændringer i DIS-lovens mulighed for at optage passagerskibe i DIS i 2000 også kan have ført til stigning i antallet af danskere i DIS.

Kilde: Søfartsstyrelsen

Tabel 2 nedenfor viser det samlede antal beskæftigede i den danske handelsflåde, hvoraf DIS udgår den væsentligste del, med udgangspunkt i antallet af påmønstrede søfarende. Der findes ingen statistik for det samlede antal beskæftigede alene for DIS-ansatte. Det fremgår heraf, at der er sket en betydelig fremgang i den samlede beskæftigelse i den danske handelsflåde, hvilket må tilskrives den øgede tonnage i DIS, der over de sidste 10 år er fordoblet målt i bruttotonnage.

Tabel 2 viser også, at den procentvise andel af danskere beskæftiget i handelsflåden er faldet. Faldet er dog noget mindre målt i beskæftigelsestal end

i rene mønstringstal, mens det nominelle antal danske søfarende beskæftiget i den danske handelsflåde over årene er steget. Denne stigning må tilskrives DIS-ordningen.

Tabel 2: Beskæftigelsen i den danske handelsflåde pr. 30. september 1989-2008

	Danske	I procent	Øvrige	I procent	I alt
1989	8.779	89	1.108	11	9.887
1990	9.000	87	1.370	13	10.370
1991	10.012	85	1.831	15	11.843
1992	10.064	85	1.782	15	11.846
1993	9.684	83	1.966	17	11.650
1994	9.296	82	2.095	18	11.391
1995	9.006	77	2.639	23	11.645
1996	8.565	75	2.825	25	11.390
1997	9.968	77	2.944	23	12.912
1998	9.332	75	3.165	25	12.497
1999	8.768	73	3.285	27	12.053
2000	9.302	72	3.554	28	12.856
2001	8.689	71	3.593	29	12.282
2002	9.054	73	3.302	27	12.356
2003	8.528	71	3.506	29	12.034
2004	8.360	68	3.998	32	12.358
2005	8.648	67	4.343	33	12.991
2006	9.414	65	5.024	35	14.438
2007	9.344	64	5.324	36	14.668
2008	9.424	58	6.782	42	16.206

Note: Mønstringsstatistikken bruges som input til beregningen af antal beskæftigede i handelsflåden. Mønstringstallene omregnes således via nogle faktorer, der er blevet til efter drøftelse mellem erhvervets parter, og som tager højde for ferie og andre hjemmeperioder m.v. Tallene i de pågældende år er beregnet pr. 30. september.

Kilde: Danmarks Rederiforening

I øvrigt kan der henvises til den orientering om udviklingen i DIS, som Folketingets Erhvervsudvalg får tilsendt hvert år.”

For så vidt angår spørgsmålet om rederiernes betaling af selskabsskat/tonnageskat i 2009-kroner og som andel af rederiernes overskud før skat, har Skatteministeriet oplyst følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

”Rederiernes indkomst blev før indførelsen af tonnageskatteordningen fra 2001 beskattet med almindelig selskabsbeskatning.

Tabel 3 viser udviklingen i rederiernes betalte indkomstskat og bruttoindtjening (resultat før afskrivninger og renteudgifter m.v.) i perioden 1989 til 2004 opgjort i 2009-priser. Tallene er en gengivelse af de tal, som blev givet i svar på spørgsmål S 1637 af 21. december 2004 (Folketingsåret 2004-2005), dog blot opgjort i 2009-priser her.

Endvidere vises i tabellen også andelen af indkomstskat i forhold til bruttoindtjeningen i perioden 1989-2004.

Tabel 3: Indkomstskat og bruttoindtjening for samtlige danske rederier i perioden 1989 til 2004, mio. kr. (2009-priser) samt andelen af indkomstskat i forhold til bruttoindtjeningen.

	Indkomstskat	Bruttoindtjening	Andel indkomstskat i forhold til bruttoindtjeningen
	<i>Mio. kr., 2009-priser</i>		<i>Pct.</i>
1989	150	5.888	2,5
1990	131	5.738	2,3
1991	90	7.772	1,2
1992	63	7.210	0,9
1993	324	8.564	3,8
1994	169	6.695	2,5
1995	341	7.958	4,3
1996	327	7.868	4,2
1997	135	9.416	1,5
1998	125	8.850	1,4
1999	132	8.740	1,5
2000	84	13.899	0,6
2001	42	11.931	0,3
2002	73	10.702	0,7
2003	269	13.399	2,0
2004	66	19.317	0,3

Kilde: Egne beregninger baseret på oplysninger fra SKAT og Danmarks Statistik.

Bem.: Oplysningerne om bruttoindtjeningen stammer fra en supplerende regnskabsstatistik, som Danmarks Statistik er standset med at udgive efter 2004.

Det har ikke været muligt at udvide opgørelsen længere frem end til 2004. I stedet vises i tabel 4 udviklingen for rederier omfattet af tonnageskatteordningen i perioden 2001-2007. Tallene er en gengivelse af de tal, som blev givet i skatteministerens svar på spørgsmål nr. 11 af 3. maj 2009 stillet i forbindelse med lovforslag, L 202 (Folketingsåret 2008-2009), dog opgjort i 2009-priser her.

Det bemærkes, at tallene i tabel 3 og 4 ikke umiddelbart kan sammenlignes, da det er tale om forskellige opgørelser. I tabel 3 er samtlige rederiers bruttoindtjening opgjort, hvorimod der i tabel 4 er angivet et skøn for det regnskabsmæssige resultat før skat af rederivirksomhed for rederier omfattet af tonnageskatteordningen.

Tonnageskatteordningen blev indført i foråret 2002 med mulighed for at vælge ordningen fra og med indkomståret 2001. Over 95 pct. af rederivirksomhederne, som har mulighed for at bruge tonnageskatteordningen,

benytter ordningen, jf. svar på spørgsmål nr. 12 af 3. maj 2009 stillet i forbindelse med lovforslag, L 202 (Folketingsåret 2008-2009).

Tabel 4 nedenfor angiver den selskabsskat, der skulle betales af tonnageindkomst (skalaindkomst), hvis selskaberne ikke havde anden indkomst, underskud fra sambeskatning eller underskud fra tidligere indkomstår.

Rederiernes faktiske betalte skat i indkomståret kan således afvige i både opad- og nedadgående retning fra skatten af ovennævnte "rene" tonnageindkomst, jf. tabel 4. Hertil kan komme skat af ikke-omfattet aktivitet i rederiet samt avancer på skibe og positiv nettofinansindkomst. Omvendt kan fremførte underskud reducere skattebetalingen i forhold til udgangspunktet.

Tabel 4: Indkomstskat af tonnageindkomst, faktiske betalte skat og resultat før skat for rederier omfattet af tonnageskatteordningen 2001-2007, mio. kr. (2009-priser) samt andel af faktisk betalt skat i forhold til resultat før skat.

Mio. kr.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Indkomstskat af tonnageindkomst ¹⁾	9	44	44	45	51	68	100
Rederiernes faktiske betalte skat	-	73	157	26	205	181	188
Regnskabsmæssigt resultat før skat ²⁾	1.000	5.400	12.400	17.300	14.000	900	12.900
Andel af faktisk betalt skat i forhold til resultatet før skat, pct.	-	1,4	1,3	0,2	1,5	20,6	1,5

Kilde: Skatteministeriets egne beregninger baseret på oplysninger fra SKAT

¹⁾ Note: Er udtryk for den selskabsskat, der skulle betales af tonnageindkomst (skalaindkomst), hvis selskaberne ikke havde anden indkomst, underskud fra sambeskatning eller underskud fra tidligere indkomstår.

²⁾ Note: For rederiaktiviteten hos A.P. Møller – Mærsk er anvendt andel af årets resultat henført til dansk og udenlandsk tonnageskatning, jf. årsregnskabet for 2003, side 41, note 6, årsregnskabet for 2005, side 75, note 3 og årsregnskabet for 2007, side 95 og note 3. Tallene er afrundede skøn.

Tabel 4 ovenfor angiver også et skøn over det regnskabsmæssige resultat før skat af rederivirksomhed for rederierne omfattet af tonnageskatteordningen. Det bemærkes dog, at det regnskabsmæssige resultat før skat kan omfatte andet end rederivirksomhed.

For det første kan rederiet indgå i en koncern, hvor det regnskabsmæssige resultat før skat vedrørende rederivirksomheden ikke fremgår selvstændigt af koncernregnskabet. For det andet kan rederiaktiviteten indgå i et selskab, der også udfører andre aktiviteter (f.eks. skibsmæglervirksomhed eller landtransport), der ikke omfattes af tonnageskatteordningen og i stedet beskattes efter de almindelige regler. For det tredje kan rederiet have tilknyttede eller associerede virksomheder, hvis resultat indgår i rederiets årsregnskab og dermed i det viste regnskabsmæssige resultat.

For rederiaktiviteten hos A.P. Møller – Mærsk er ovenstående problemer søgt løst ved i stedet at anvende den del af årets resultat i årsregnskaberne, som henføres til dansk og udenlandsk tonnageskatning.

Sammenfattende vurderes, at det anførte regnskabsmæssige resultat før skat må anses for at være en grov tilnærmelse til det regnskabsmæssige resultat for rederivirksomhed omfattet af tonnageskatteordningen.

Tabellen viser, at rederierne omfattet af tonnageskatteordningen har en meget beskeden skattebetaling set i forhold til deres regnskabsmæssige resultat før skat. Det er derfor vigtigt at være opmærksom på, at rederiernes skattebetaling også under de almindelige regler – som rederierne jo har haft mulighed for at fortsætte med at anvende, hvis de ønskede det – ville være meget beskeden, jf. skatteministerens svar på spørgsmål S 1637 af 21. december 2004 (Folketingsåret 2004-2005).

Hensigten med ordningen er at fastholde en betydelig rederiaktivitet i Danmark ved at tilbyde en lempeligere beskatning end den almindelige selskabsbeskatning. Det er således tilsigtet, at danske rederiers skattebetaling er relativ beskeden for, at den danske tonnageskatteordning kan være konkurrencedygtig i forhold til lignende ordninger, der tilbydes i andre lande i og uden for EU.

Et andet af formålene ved indførelsen af tonnageskatteordningen var, at ordningen skulle være provenuneutral. Det er vurderingen, at de danske rederier samlet set betaler omtrent det samme i skat, som før tonnageskatteordningen blev indført.”