



## Skatteministeriet

### Tale

16. marts 2023  
J.nr. 2023 - 1748

Kontor:  
International koordinering [IKO]

Initialer:  
MKH

### Samrådsspørgsmål G, H og I

- Tale til besvarelse af spørgsmål G, H og I den 16. marts 2023.

#### *Spørgsmål G*

Vil ministeren redegøre for, hvilken indflydelse danske rederier, herunder Mærsk, havde på det danske forhandlingsmandat, da rederierne blev undtaget for minimumsselskabs-skattesatsen på 15 pct. under forhandlingerne i OECD, som førte til aftalen af 8. oktober 2021? Gik Danmark til forhandlingerne med et mandat om at fritage rederierne, eller ændrede man position undervejs under indtryk af danske rederiers holdning? Der henvises til artiklen ”Mærsk har modarbejdet at skulle betale mere i skat af overskud”, [www.dr.dk](http://www.dr.dk), den 8. februar 2023 (<https://www.dr.dk/nyheder/penge/maersk-har-modarbejdet-skulle-betale-mere-i-skat-af-overskud>).

### *Spørgsmål H*

Vil ministeren redegøre for, hvad regeringen agter at foretage sig på baggrund af nye oplysninger om, at Mærsk ender med en skatteprocent på mindre end 3 promille af deres historiske overskud i 2021 og ligeledes redegøre for, om det efter ministerens og regeringens opfattelse er et retfærdigt og tilfredsstillende skatteniveau også med henblik på, at skatteniveauet ventes af falde yderligere for 2022 samt redegøre for ministerens overvejelser i forbindelse med opgørelsen af Mærskss skatteniveauer for 2020 og 2021?

### *Spørgsmål I*

Ministeren bedes desuden forholde sig til, at Det Økonomiske Råd flere gange (og herunder Carl-Johan Dalgaard blandt andet i 2022) har vurderet, at tonnageskatteordningen er for lempelig og hvad regeringen agter at gøre på den baggrund.

### *Indledning*

Tak for invitationen. Og tak for spørgsmålet (G) om undtagelsen af rederierne fra anvendelsesområdet af den globale minimumsskattesats

på 15 pct., der indgår i spor to i OECD-aftalen om beskatning af den digitale økonomi.

Da samrådsspørgsmål H og I om tonnageskatten relaterer sig til samme emne, vil jeg besvare de tre spørgsmål samlet.

Jeg forstår spørgernes interesse for det nærmere indhold af OECD-aftalen. Det er en historisk vigtig aftale, og særligt den globale bund under selskabsskatten i aftalens spor 2 er et historisk nybrud. Denne del af aftalen medfører, at ingen større multinationale koncerner med aktivitet i bare ét af de lande, der har implementeret aftalen, kan undgå en effektiv beskatning på mindst 15 pct.

Disse fælles regler har til formål at stoppe det globale ræs mod bunden, at fjerne incitamentet til at bringe midler i skattely og at skabe en mere retfærdig beskatning af de største multinationale koncerner, herunder tech-giganterne.

Først et par ord om aftalens baggrund og status for implementeringen af den globale standard for minimumsbeskatning i spor 2:

OECD-aftalen er en politisk erklæring, som blev indgået den 8. oktober 2021 i OECD's BEPS Inclusive Framework. Mere end 135 lande har på nuværende tidspunkt tilsluttet sig aftalen. Arbejdet med at implementere aftalen har høj prioritet for regeringen.

I forhold til spor 2 bliver der netop nu arbejdet på et lovforslag, der skal implementere det EU-direktiv, der blev vedtaget i december 2022. Direktivet skal sikre en ensartet og konsistent implementering af minimumsbeskatningen EU-landene imellem.

Der forhandles fortsat i OECD om implementeringen af de øvrige elementer i aftalen.

Vi skønner, at Danmark samlet set vil få et begrænset merprovenu ved aftalen.

### *Regeringens mandat*

I forlængelse af det vil jeg gerne – ligesom den daværende skatteminister i øvrigt gjorde det ved et samråd den 27. januar 2022 om samme emne – gøre mandatet for forhandlingerne klart:

Den daværende regering orienterede løbende Skatteudvalget – både undervejs i forhandlingerne og efter indgåelsen af aftalen – ligesom Finansudvalget og Europaudvalget også blev orienteret.

I forhandlingerne havde Danmark det udgangspunkt, at OECD-aftalen grundlæggende skulle designes ud fra en principbaseret tilgang, og at vi specifikt i forhold til aftalens spor 2 om minimumsbeskatning skulle forsøge at opnå en så robust og bred løsning som muligt.

Den danske delegation arbejdede derfor overordnet imod sektorundtagelser for ikke at risikere at udhule virkningen af forslaget.

Svaret på spørgernes spørgsmål er derfor nej - den danske delegation gik ikke ind i forhandlingerne med et mandat om at arbejde for en specifik sektorundtagelse for rederivirksomhed.

Forhandlingerne udviklede sig imidlertid sådan, at der opstod konsensus om at undersøge behovet for en specifik undtagelse for rederivirksomhed.

Som der blev redegjort for over for udvalget ved samråd i december 2021 og i januar 2022, ligger der en række særlige skattepolitiske hensyn bag undtagelsen af rederierne.

De samme hensyn forklarer de særlige skatteordninger, der gælder for rederierhvervet i Danmark og i en lang række andre lande.

Baggrunden for særordningerne er, at rederisektoren er en sektor, hvis virksomheder ejer mange fysiske aktiver, og er præget af bl.a. meget høje kapitalomkostninger, stor mobilitet, lang investeringshorisont og meget svingende fragtrater.

De forhold blev inddraget i OECD-forhandlingerne. Her blev det den fælles opfattelse, at de eksisterende vilkår for rederivirksomhed, der er

baseret på disse hensyn, ville blive undermineret, hvis rederierne blev undergivet minimumsbeskatningen på 15 pct.

Dertil kommer, at der under forhandlingerne blev påvist flere særlige forhold vedrørende rederivirksomhed, som gør, at forslaget teknisk set ikke kunne forventes effektivt at øge beskatningen af rederisektoren.

Det skyldes bl.a., at der i aftalen gælder lempelser for netop de virksomheder, der ejer mange fysiske aktiver, såsom rederisektoren.

Det var altså på baggrund af de forhold, at den daværende regering tilsluttede sig aftalen, som indebar en undtagelse fra minimumsbeskatningen for indkomst fra rederivirksomhed.

Det gjorde man efter en nøje afvejning af alle danske interesser og det faktum, at aftalen repræsenterer det samlede kompromis, som de mere end 135 lande i OECD kunne blive enige om.

Det er også vigtigt for mig at understrege, at hvis disse regler skal virke, så forudsætter det, at alle de deltagende lande respekterer det kompromis, der er opnået enighed om i OECD og i EU. Hvis ikke vi

respekterer den aftale omkring minimumsbeskatningen, som der dengang kunne opnås konsensus omkring i OECD, ender vi en situation, hvor vi alligevel ikke har fælles regler. Dette kan lede til en underminering af minimumsbeskatningen, og så er vi jo lige vidt.

*Specifikt vedr. rederiernes mulige indflydelse på dansk forhandlingsposition*

Nu vil jeg vende mig mod den del af spørgsmålet, der handler om erhvervsorganisationer og virksomheders mulighed for at indgå i en dialog med Skatteministeriet under internationale forhandlinger af denne karakter.

Jeg vil i den forbindelse gerne understrege, at kontakt med erhvervsorganisationer og virksomheder er et vigtigt led i det politiske og lovgivningsmæssige arbejde.

Da Skatteministeriets arbejde har så direkte en virkning på danske virksomheder og borgere, kan jeg som skatteminister kun sige, at jeg finder dialogen med de aktører, som bliver påvirket af kommende initiativer, meget væsentlig.



Dialog sikrer grundlæggende, at beslutninger træffes på et så veloplyst og fagligt grundlag som muligt.

I forhold til OECD-aftalen har erhvervsorganisationer og virksomheder også haft løbende dialog med OECD-sekretariatet, der faciliterer forhandlingerne. Det sker blandt andet ved offentlige høringer, som dem vi kender i den danske lovgivningsproces, hvor interessenter har mulighed for at komme med input.

#### *Samrådspørgsmål H og I vedrørende tonnageskatteordningen*

Jeg vil nu gå videre til at svare på samrådspørgsmål H og I.

I spørgsmål H spørges til regeringens reaktion på Mærskes store overskud i de seneste år og relativt lave effektive skattebetaling.

I spørgsmål I spørges til Det Økonomiske Råds vurderinger af tonnageskatteordningen.

Med tonnageskatteordningen bliver den skattepligtige indkomst ved søtransport opgjort på baggrund af skibenes lasteevne (nettotonnage) og ikke på baggrund af det driftsmæssige overskud, som skibene genererer.

Den opgjorte tonnageindkomst bliver lagt sammen med rederiets øvrige indkomst fx fra havnedrift og landtransport. Den opgøres efter de almindelige regler i selskabsskatteoven med fradrag for bl.a. driftsomkostninger.

Der betales så en samlet selskabsskat på aktuelt 22 pct. af de to typer indkomst. Tonnageskatteordningen er blandt andet sammensat for at modsvare lignende ordninger i andre lande med det formål at fastholde rederierhverv i Danmark.

Danmark er en af verdens førende søfartsnationer, og erhvervet har traditionelt spillet en stor rolle for dansk økonomi. Sådan skal det også gerne være i fremtiden.

Det er samtidig vigtigt, at vi har et rimeligt og retfærdigt skattesystem i Danmark, der også balancerer de særlige vilkår, der gør sig gældende for visse brancher – herunder rederibranchen.

I relation til det og som svar på spørgsmål I vil jeg nævne, at der under den tidligere regering blev nedsat en ekspertgruppe, der skal se på de erhvervsstøtteordninger, vi har i dag. Det gælder også tonnageskatteordningen.

Ekspertgruppen arbejder stadig, og når den kommer med sine anbefalinger, vil vi naturligvis forholde os til dem og sikre en bred politisk drøftelse heraf.

Tak for ordet.