

DANMARKS REDERIFORENING
BILFÆRGERNES REDERIFORENING
REDERIFORENINGEN FOR MINDRE SKIBE

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1401 København K

23. februar 2007

pb/bg

Forslag til Lov om ændring af selskabsskatteloven og andre skattelove

Med henvisning til det ovennævnte lovforslag, der har til formål at imødegå aggressiv skattespekulation, har Danmarks Rederiforening følgende bemærkninger:

Rene rederivirksomheder, der er under tonnageskatteordningen, vil kun i mindre omfang være påvirket af forslaget. Derimod vil virksomheder, som har såvel rederiaktivitet som andre aktiviteter i både Danmark og udlandet, desværre kunne opleve, at lovgivningen vil indebære en skærpet beskatning, selvom forslaget indeholder en væsentlig og positiv reduktion af selskabsskatteprocenten.

Vedrørende de foreslåede **rente­begrænsningsregler** vil de overordnet ikke have betydning for tonnageskattede aktiviteter. Udformningen af rentebegrænsningsreglerne omfatter imidlertid en række vidtgående regler for opgørelse af driftsaktiver, der som hovedregel skal opgøres som den skattemæssige værdi af driftsaktiver, altså uden medregning af aktier og driftsrelaterede aktiver såsom tilgodehavender. Udover de klare begrænsninger det kan betyde for at opnå den billigst mulige finansiering, vil vi pege på, at der i tonnageskatteloven også indgår en fordeling af nettofinansieringsudgifter baseret på den regnskabsmæssige værdi af aktiver, der omfattes af tonnageskatningen, og øvrige egne aktiver. Der indrømmes alene fradrag for renter, som kan henføres til den regnskabsmæssige værdi af øvrige egne aktiver, jf. tonnageskattelovens § 12, stk. 1. Baseret på lovudkastet er det vores opfattelse, at renteloftet efter de foreslåede regler skal beregnes før allokeringen af nettofinansieringsudgifterne på tonnageskattet indkomst og på almindelig beskattet indkomst. Vi vil værdsætte at få bekræftet, at denne fortolkning er rigtig.

Selvom danske rederiers aktiviteter helt overvejende er forankret i Danmark, har flere rederier også datterselskaber i udlandet. I det omfang disse datterselskaber ikke er hjemmehørende i lande, med hvilke der er indgået en dobbeltbeskatningsaftale, vil **udbytter efter den foreslåede lovgivning blive skattepligtige**. Danmarks Rederiforening har i tæt samarbejde med Skatteministeriet søgt at få dobbeltbeskatningsoverenskomster med en række lande. Det er imidlertid et faktum, at der fortsat er mange lande, som det ikke er lykkedes at få aftale med. Gennemføres denne lovbestemmelse er det afgørende, at Danmark intensiverer sine bestræbelser på at få dobbeltbeskatningsaftaler med endnu flere lande, ligesom der ønskes en bekræftelse på, at de mere snævre bilaterale skibsfartsaftaler

samt lignende aftaler, som indeholder beskatningsbestemmelser, kan betragtes som dobbeltbeskatningsaftaler.

Endvidere vil de foreslåede **CFC-regler** også kunne ramme rederivirksomheder, hvis udenlandske datterrederier klassificeres som CFC-selskaber. Det skyldes, at søtransportmarkedet er meget volatilt, og der derfor kan tænkes situationer, hvor den finansielle netto indkomst overstiger den egentlige driftsindkomst uanset, at der er tale om reelle rederiselskaber. I disse tilfælde bør det sikres, at sådan indtægt i det mindste også kan omfattes af tonnageskatte reglerne ved indregning i den danske indkomstopgørelse. Alternativt bør driftsindtægter holdes ude af den danske beskatning.

Vedrørende de foreslåede ændringer af **afskrivningsprocenterne** er disse allerede tidligere reduceret for selskabsejede skibe. Vi finder imidlertid den foreslåede ændring af afskrivningsprocenten for privatejede skibe fra 25 til 12% meget kritisabel. De berørte privatpersoner vil hermed opleve en stramning, uden at man opnår nogen fordele ved skatteomlægningen. For den mindre skibsfart indgår privatejede skibe stadig som en væsentlig del af flåden – og vi frygter, at den foreslåede ændring yderligere vil vanskeliggøre fornyelsen i denne del af handelsflåden. Vi foreslår derfor, at procenten fastholdes eller at der alternativt overvejes en løsning, som styrker fornyelses- og iværksætteraktiviteter ved bedre kapitalakkumuleringsmuligheder i den mindre og mellemstore skibsfart. Endvidere forekommer den foreslåede ændring af afskrivningsprocenten for større driftsmidler uden for tonnageskatteordningen meget indgribende.

Endelig vil vi anføre, at selvom forslaget er blevet modificeret i forhold til det oprindelige udspil for så vidt angår **aktieindkomstbeskatning**, vil det betyde en skærpelse af den samlede beskatning af rederiaktiviteter. Den skærpede aktieskat opvejes således ikke af den reducerede selskabsbeskatning for så vidt angår tonnageskattede selskaber.

Vi mener samlet, at forslaget vil komplicere vort skattesystem yderligere og dermed have betydelige administrative konsekvenser for virksomheder med udenlandske aktiviteter, ligesom vi finder det optimistisk at tro, at den reducerede skatteprocent isoleret set vil influere på investorers investeringslyst i Danmark. Vi er således ikke enig med de sammenfattende vurderinger, der er indeholdt i lovforslaget. I den globaliserede verden, dansk erhvervsliv og ikke mindst skibsfart arbejder og skal arbejde i, vil selv meget små justeringer kunne betyde en ændring fra succes til det modsatte, og her er den samlede effektive beskatning af større betydning end skatteprocenten. Derfor er en løbende vurdering af den effektive beskatning i Danmark sammenlignet med konkurrerende lande fortsat afgørende.

Med venlig hilsen
På foreningernes vegne

Peter Bjerregaard