

DANMARKS REDERIFORENING

Den 9. marts 1982

Forslag til kulbrinteskattelov (L 38)

Ministerens kommentarer til Rederiforeningens henvendelse til folketingets skatte- og afgiftsudvalg går udenom Rederiforeningens fundamentale indvendinger.

Det afgørende spørgsmål er: Vil det være i dansk interesse at beskatte *forsyningskibe* og *bevægelige platforme*, der opererer på den danske sokkel (sokkelstatsprincippet) eller er det fordelagtigere at bevare beskatningsretten ved danske aktiviteter på fremmede landes områder (flagstatsprincippet).

Svaret afhænger først og fremmest af, om der er flere *udenlandske* enheder på den danske sokkel, end der er *danske* ude på fremmede områder. Og i denne forbindelse tæller danske enheder på vor egen sokkel ikke med, da Danmark allerede gennem flagstatsprincippet har beskatningsretten i disse tilfælde.

Ser vi først på den ene side – nemlig enheder på udenlandsk område – fremgår det af energiministeriets svar på spørgsmål 18, at danske rederier i dag råder over ca. 20 platforme, af hvilke 2–3 beskæftiges på dansk område, dvs. ca. 17 ude. Med hensyn til forsyningskibe opererer danske rederier ca. 24 enheder, hvoraf ca. 21 beskæftiges ude og 3 herhjemme.

Den anden side er den udenlandske beskæftigelse på den danske sokkel. Her beskæftiges i dag kun 1 udenlandsk platform og 2 udenlandske forsyningskibe.

Det er således åbenbart, at det i dag ikke er til Danmarks fordel at indføre sokkelstatsbeskatning for forsyningskibe og bevægelige platforme.

Så vidt Rederiforeningen kan vurdere det, er der ikke grund til at tro, at dette billede vil ændre sig inden for overskuelig fremtid, og af de af DUC fremover beskæftigede platforme og forsyningskibe vil de fleste være danske, da man har indvilliget i at bestræbe sig herpå. Hertil skal naturligvis lægges, hvad nye efterforskere og koncessionshavere vil

beskæftige, men dels kendes omfanget slet ikke i dag, dels vil disse sikkert også søge at bruge dansk materiel.

Vi ved derimod, at danske rederier er gået meget aktivt ind i byggeri af supplyskibe med henblik på beskæftigelse i udenlandske områder og platforme, og Rederiforeningen er af den opfattelse, at denne udvikling vil blive forstærket.

Fremtidsudsigterne tilsiger således heller ikke, at sokkelstatsprincippet skal indføres for forsyningskibe og platforme.

Hertil kommer, at Rederiforeningen, som nævnt i vor henvendelse til udvalget også af andre grupper betragter sokkelstatsprincippet som uheldigt i denne forbindelse.

For det første er der en fare for afsmitning til skibsfarten i almindelighed, og her er der tale om en indsejling på 17 milliarder. Ministeriets henvisning til, at Norge og UK med deres skibsfartsinteresser går ind for princippet, holder ikke. Norge og UK har en helt anderledes stor olieindvinding på deres sokkelområder, der jo også er langt større end det danske område, samtidig med at norske og britiske selskaber ikke på samme måde som vi har en meget stor forsyningskibs- og platformsflåde, der beskæftiges på fremmed område.

For det andet er der, som nævnt i vor henvendelse, de *ligningsmæssige* problemer, hvis vore skibe/platforme skal lignedes i flere forskellige lande i løbet af et år. Det samme gælder for besætningsmedlemmerne.

Endelig vil vi gerne understrege, at det forhold, at loven kun *muliggør* beskatning, og at man i dobbeltbeskatningsaftaler vil søge at bevare flagstatsprincippet for forsyningskibe, ikke er tilstrækkeligt.

Danmark bør direkte arbejde imod sokkelstatstendensen, der, som nævnt i ministeriets kommentarer, først og fremmest er kommet til udtryk i Norge og UK, og en forudsætning herfor er naturligvis, at vi fejler for vor