

Der knytter sig en vis usikkerhed til brancheklassifikationen af de enkelte virksomheder omfattet af statistikken. For sambeskattede selskaber kendes kun sambeskatningsindkomsten, og ved sambeskatning er det moderselskabets branchekode, der anvendes. Hvis moderselskabet i en rederikoncern ikke er et rederi (men f.eks. et finansielt holdingselskab) falder indkomst og skat ud af grundlaget, mens omvendt hele indkomsten og skatten kommer med for blandede koncerner, hvis moderselskabet er et rederi.

Rederibranchen er i øvrigt kendetegnet ved, at en meget stor del af fragten finder sted på indchartrede skibe. Som konsekvens heraf placeres de skattemæssige afskrivninger hos udlejer, mens rederiet i stedet får en chartringsudgift. I det omfang, der her er tale om brancheinterne mellemværender, er afskrivningerne stadig placeret i branchen og er medbestemmende for erhvervets skattebetaling.

Hvis udlejer derimod er et leasingselskab, falder afskrivningerne på skibet uden for branchen. Dette påvirker den tidsmæssige fordeling af skattebetalingen.

Rederiernes skattebetaling i fremtiden

Udgangspunktet for et skøn over rederiernes skattebetaling under videreførelse af gældende regler - og under antagelse af nogenlunde tilsvarende forhold i fremtiden - er det konstaterede historiske gennemsnit for branchens skattebetaling de seneste tre år på i størrelsesordenen 100 mill. kr. årligt, hvortil kommer virkningen af erhvervsskattepakken, der blev gennemført i december 2000 med virkning fra 2001.

Ved erhvervsskattepakken blev bl.a. selskabsskattesatsen sænket til 30 pct., den maksimale saldoafskrivningssats reduceret til 25 pct. og forskudsafskrivninger afskaffet - dog ikke for skibe. Erhvervsskattepakken skønnedes ved vedtagelsen at medføre et merprovenu fra rederierne i størrelsesordenen 70 mill. kr. opgjort som årlig gennemsnitsvirkning over en lang periode.

Rederiernes investeringer i nye skibe er imidlertid aktuelt meget store i forhold til gennemsnittet for de senere år. Det gennemsnitlige årlige investeringsniveau i årene 1995-1999 var ca. 6,2 mia. kr. mens investeringerne i 2000 er på 10,7 mia. kr., jf. bilag 1, tabel 4.

I lyset heraf vurderes rederiernes skattemæssige afskrivninger aktuelt at ligge på et højere niveau end tidligere, og det forventes derfor, at rederiernes skattepligtige indkomster i de nærmeste år vil blive en del lavere end det historiske gennemsnit for perioden 1997 - 99.

Skatteindtægterne fra rederierne skønnes på denne baggrund at udgøre i størrelsesordenen 50 - 100 mill. kr. årligt i de nærmeste år.

De afskrivningsstramninger, der vedtoges med erhvervspakken, forventes dermed ikke at have væsentlige, umiddelbare konsekvenser for rederiernes skattebetaling. Virkningen af erhvervspakken skønnes nu meget usikkert til i gennemsnit 50 mill. kr. opgjort som årlig gennemsnitsvirkning over en lang periode mod 70 mill. kr. ved pakkens vedtagelse.

Samlet skønnes skatteindtægterne fra rederierne ved en videreførelse af gældende regler nu at udgøre op mod 150 mill. kr. opgjort som årlig gennemsnitsvirkning over en lang periode.

Det må dog antages, at store dele af den danske tonnage - i mangel af en dansk tonnageskatteordning - vælger at udflage, hvorved provenuet gradvist vil bortroderes. Det vil ske ved, at nyerhvervet tonnage bliver udflaget, mens eksisterende kapacitet langsomt udfases.

Udskudte skatter

Rederierne har på linie med en række andre erhverv oparbejdet udskudte skatter. Udskudte skatter opstår, når den skattemæssige afskrivning forløber hurtigere end den faktiske økonomiske værdiforringelse. Herved opstår en udskudt avance, som vil komme til beskatning ved salg af skibet.

Beskatningen finder efter gældende regler sted ved, at skibets salgspris modregnes i rederiets afskrivningssaldo. Derved reduceres grundlaget for efterfølgende års afskrivninger med summen af den uafskrevne del af skibet og avancen. Såfremt afskrivningssaldoen som følge af salget bliver negativ, indtægtsføres det negative beløb. De udskudte skatter er således skatteværdien af udskudte avancer.

I praksis kendes de udskudte avancer og skatten imidlertid ikke. For det første foreligger der ikke oplysninger om den samlede brugtpris på rederiernes skibe. Denne er som udgangspunkt bestemt af omfanget af en længere årrækkes investeringer i skibe og den økonomiske værdiforringelse, som disse skibe har været underlagt, siden de blev taget i brug.

Værdiforringelsen afhænger i første række af, hvor lang levetiden er for skibene. Hertil kommer dog, at gensalgsprisen for skibe er underkastet store udsving, blandt andet afhængig af forventningen til det fremtidige (fragt) marked og nybygningsprisen for tilsvarende skibe. Investeringsomfanget kendes, jf. bilag, men der er ikke oplysninger om den økonomiske værdiforringelse, og dermed den aktuelle gensalgspris.