

For det andet er der ikke i skattestatistikken oplysninger om de skattemæssigt nedskrevne værdier. Disse er – ud over at være afhængig af størrelsen af de enkelte års investeringer i skibe – afhængige af udnyttelsesgraden af forskudsafskrivninger og saldoafskrivningerne.

Det må antages, at det ikke har været muligt for erhvervet som sådan at udnytte muligheden for skattemæssige afskrivninger maksimalt år for år som følge af svingende konjunkturer. Desuden må det forventes, at udnyttelsen kan variere meget fra rederi til rederi. I det omfang muligheden for skattemæssige afskrivninger ikke har været udnyttet fuldt ud, vil den udskudte skat også være mindre.

Størrelsen af den udskudte skat afhænger herudover af omfanget af handelen med brugte skibe. Når et rederi sælger et skattemæssigt nedskrevet brugt skib f.eks. til et andet rederi, finder der beskatning sted af den udskudte avance og salgsprisen indgår i afskrivningssaldoen for det købende rederi.

Antages det, at rederierne som gennemsnit for de senere år ikke har udnyttet de maksimale muligheder for saldo- og forskudsafskrivninger, forekommer et skøn for udskudte skatter på 4 – 5 mia. kr. ikke at være urealistisk for branchen som helhed.

## 2. Lovforslaget

### *Rederiernes skattebetaling under tonnageskatteordningen*

Indførelse af tonnageskatteordningen indebærer, at rederierne får mulighed for at opgøre indkomsten efter særlige regler. Når tonnageskatteordningen anvendes, beskattes et rederi af en tonnageindkomst, hvis størrelse afhænger direkte af nettotonnagen af de skibe, som rederiet har med i ordningen. Den opgjorte skattepligtige indkomst beskattes med selskabsskatte-

satsen, som efter gennemførelsen af erhvervspakken er 30 pct.

Ved siden af den egentlige tonnageindkomst beskattes indkomst, der ikke kan omfattes af ordningen, herunder f.eks. visse transportydelse. Eventuel positiv finansiell nettoindkomst beskattes ligeledes særskilt. Endelig vil der kunne blive tale om beskatning af avancer på skibe.

Det er forbundet med betydelig usikkerhed at skønne over skatteindtægterne under tonnageskatteordningen.

Det vurderes at de store rederier, og dermed hovedparten af den dansk indregistrerede tonnage, vil vælge at indtræde i ordningen med virkning for indkomståret 2001 eller 2002. Dette skal blandt andet ses på baggrund af, at rederierne har lagt betydelig vægt på at få indført ordningen af hensyn til erhvervet.

Hertil kommer, at ordningen foreslås valgt til eller fra for en 10-årig periode med 2001 eller 2002 som det første indkomstår, hvor ordningen kan vælges. Konsekvenserne for et rederi af et fravalg med virkning for både 2001 og 2002 bliver således, at ordningen først vil kunne vælges igen fra 2011. Den lange periode, som forløber inden ordningen igen kan vælges, må antages at trække i retning af, at ordningen vælges nu.

De foreslåede ændringer af afskrivningsreglerne, hvor saldoafskrivningssatsen nedsættes til 12 pct. og muligheden for forskudsafskrivning på skibe afskaffes, vil også gøre det relativt mere favorabelt for rederierne at vælge ordningen frem for at fortsætte under de almindelige beskatningsregler.

Tonnageindkomsten for dansk indregistrerede skibe anslås - i tilfælde af, at hovedparten af rederierne indtræder i ordningen - til i størrelsesordenen 50 mill. kr. årligt, baseret på den tonnage, som medio 2001 var registreret i Søfartsstyrelsens skibsregistre, jf. tabel 2, der viser fordelingen af nettotonnagen i danske skibsregistre.