

## Bilag 2

**Nogle af udvalgets spørgsmål til skatteministeren og dennes svar herpå**

Spørgsmål 3 og 4 og skatteministerens svar herpå er optrykt efter ønske fra SF.

*Spørgsmål 3:*

Skal ministerens besvarelse af spørgsmålene S 3261-3268 fra Morten Homann forstås således, at det udelukkende er på grund af, at der er foretaget skattemæssige afskrivninger med de højere satser efter den tidligere afskrivningslov, at der er opstået udskudte skat, der undslipper beskatning? Skal ministerens svar derfor forstås således, at problemet havde været undgået, hvis der havde været en mere omhyggelig udformet ikrafttrædelsesregel for tonnageskatteloven?

*Svar:*

I forbindelse med ikrafttrædelsen af tonnageskatteloven valgte et flertal i Folketinget bevidst, at der ikke skulle ske beskatning af genvundne afskrivninger ved overgangen fra selskabsbeskatning til tonnagesbeskatning.

Tonnageskatten blev indført for at sikre rederierhvervet rammevilkår, således at erhvervet fortsat kan drives fra Danmark. Indførelsen skal ses i lyset af, at andre lande allerede havde indført en tonnageskatteordning.

Såfremt Danmark havde indført en »indgangsskat« er det sandsynligt, at ingen danske rederier ville have valgt tonnagesbeskatningen. De ville i stedet have fortsat under den - konkurrencemæssigt set – uhensigtsmæssige og ugunstige selskabsbeskatning og gradvist overført aktiviteterne til udlandet.

Den nye afskrivningssats på 12 pct. er fastsat således, at den nogenlunde afspejler den teknisk-økonomiske levetid for et skib. Den skal således afspejle skibenes reelle værdiforringelse.

Ved udlejning må det formodes, at udlejeren vil have dækket skibenes økonomiske værdiforringelse. Dækker handelsværdien ved udlejning

skibenes værdiforringelse burde der således ikke opstå underskud ved en afskrivningssats på 12 pct. Det er dog ikke sikkert, at handelsværdien dækker skibenes værdiforringelse, idet andre faktorer kan påvirke handelsværdien.

Desuden er afskrivningssatsen en skematisk sats og udtryk for en gennemsnitsbetragtning. Den afspejler derfor ikke nødvendigvis den økonomiske værdiforringelse i konkrete tilfælde.

Der kan derfor være tilfælde, hvor der i de første år af et skibs drift vil opstå skattemæssige underskud. Størrelsen af et eventuelt skattemæssigt underskud er dog kraftigt reduceret ved nedsættelsen af afskrivningssatsen fra 25 pct. til 12 pct. I fremtiden skulle selskaber derfor ikke få genvundne afskrivninger i nævneværdigt omfang.

*Spørgsmål 4:*

Kan ministeren bekræfte, at forløbet af brugen af tonnageskatteloven med overførsel af datterselskabet fra en koncern, der er kontrolleret 50 pct. af et rederi og 50 pct. af en storkøbmand, viser, at SF's ændringsforslag til tonnageskatteloven – fremsat under lovforslagets behandling – om en grænse for kontrol på 25 pct. burde være vedtaget, jf. ændringsforslagene nr. 1 og 2 i Skatteudvalgets betænkning af 10. april 2002 over L 92 – Forslag til lov om beskatning af rederivirksomhed (tonnageskattelov)?

*Svar:*

I ligningslovens § 2 (transfer pricing bestemmelsen) findes en generel definition af koncernforbundne selskaber. Det er denne generelle definitionen af koncernforbundne selskaber, som anvendes i tonnageskatteloven.

Der ses ikke at være grund til, at definitionen af koncernforbundne selskaber i tonnageskatteloven er anderledes end den generelle definition.