

Skattefrie rederier og discjockeyer på nettoløn på Oslo båden



– eller 2000 ekstra sygeplejersker

Skattefri rederier og discjockeyer på nettoløn på Oslo båden – eller 2000 ekstra sygeplejersker

Danske rederier har nogle helt ualmindelige gunstige skatteforhold. De betaler ikke selskabsskat, men blot en lille afgift til staten og det til trods for milliardstore overskud. Branchen er kendetegnet af uigennemskuelige tilskud og undtagelse fra, hvad alle andre virksomheder i et velfærdssamfund skal bidrage med.

I 1989 og i 2002 vedtog Folketinget henholdsvis DIS-loven og Tonnageskatteloven, hvorved danske rederier fik statsstøtte i form af betydelige skattelettelser.

Til gengæld lovede rederierne at fastholde og skabe jobs for flere danske søfarende samt en positiv jobudvikling i Det Blå Danmark. Det vil sige jobs på værfter og i serviceindustrien på land.

Staten har holdt sin del af aftalen, men det kan man ikke sige om de danske rederier.

1. Rederiernes ansatte betaler erhvervsstøtten

DIS-loven fra 1988 krævede indgåelse af nye overenskomster med nettolønssatser for de søfarende. Rederierne skulle ikke længere trække A-skat for deres ansatte. Forskellen, svarende til skatten, gik i rederiernes lommer.

Derudover blev det for rederierne tilladt at ansætte udenlandske søfarende, der skulle aflønnes som i deres hjemland og uden skattetræk. Sammen med loven om, at rederierne beholdt de ansattes skattebetaling i egen lomme, blev der også indført lovgivning, som forbød danske fagforeninger at forhandle overenskomster for andre end danske statsborgere.

Loven er erklæret i strid med Danmarks tiltræden til ILO-konvention 87 og 98 og er af ILO år efter år blevet påtalt som konventionsstridig over for skiftende danske regeringer. Så sent som på ILO's generalforsamling i år beklagede Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH) atter konventionsbruddet.

ILO - International Labour Organisation - er FN's organisation for arbejdsmarkedsforhold.

2. Rederierne vinder - samfundet taber

Ifølge nye tal fra Skat betyder DIS-loven, at den danske stat mister omkring 1 milliard kroner om året i tabte skatteindtægter fra de danske ansatte. Hertil kommer et ikke ubetydeligt tabt skatteprovenu fra de udenlandske søfarende. Størrelsen heraf er der heller ikke regnet på.

Begrundelsen for at indføre DIS blev angivet som den eneste måde, at bevare en stor andel af dansk beskæftigelse i danske skibe på.

Men sådan gik det ikke. I dag er danske søfarende på danske skibe, når der ses bort fra færger og enkelte specialskibe, lige så sjældne som pingviner i Sahara. SKAT mener, at danske søfarende udgør under 6.900 personer, og langt størstedelen er ikke, hvad man traditionelt forstår ved søfarende, men servicemedarbejdere. Personer som alle er kommet ind under DIS-loven ved senere reguleringer. Det reelle tab af danske arbejdspladser er derfor større, end tallene lige umiddelbart viser

Den største del af støtten anvendes i dag til disse servicemedarbejdere, som kokke, tjenere og discjockeyer på udenrigsfærger og specialskibe i Nordsøen. Der er i dag ikke danske matroser eller motormænd på skibe i langfart.

Vi synes ikke det er en fornuftig forvaltning af vores fælles penge. Et lille regnestykke viser, at man for 1 milliard kroner kunne ansætte op mod 2000 ekstra sygeplejersker. De skulle endda

betale skat af deres indtægter, så nettoomkostningerne ville være mindre. Ville det ikke være en bedre brug af vores penge end at støtte rederier, der allerede tjener rekordstore milliardbeløb?

3. Tonnageskat har intet med skat at gøre

Vi tør godt sige, at intet andet dansk erhverv bliver så lempelig behandlet som rederibranchen, når det kommer til skatter og afgifter. End ikke de mest aggressive skattely tilbyder så gunstige vilkår. Rederierne betaler ikke skat af deres indtjening. Det skyldes, at de i modsætning til alle andre danske virksomheder er undtaget for selskabsbeskatning af deres overskud. I stedet for betaler de en fast afgift pr. skib uafhængig af omsætning og overskud. Afgiften er kendt som tonnageskat

Trods navnet er Tonnageskat ikke skat, men en lille afgift pr. skib det enkelte rederi ejer eller lejer. Der er overhovedet ingen sammenhæng mellem skibets indtjening og afgiften. Afgiften er end ikke reguleret med for eksempel udviklingen i forbrugsomkostningerne eller anden automatik. At kalde afgiften skat er i den grad forkert.

SKAT har netop oplyst at statens manglende indtægter på grund af tonnageskatten er omkring 1 milliard kroner pr. år men også oplyst, at tallet er behæftet med en stor usikkerhed. Det tager så i øvrigt slet ikke højde for de milliardstore overskud, rederierne for øjeblikket henter hjem.

4. Dobbelt skattefritagelse og afledt negativ effekt

Tonnageskatteordningen har også en afledt negativ effekt. Da rederierne ikke længere skulle være omfattet af de almindelige skatteregler, blev de manglende afskrivningsmuligheder begrundelsen for den meget lille tonnageafgift. Men skatteundtagelsen indebar dermed et incitament til ikke at bygge

og eje skibe. Derfor er størstedelen af den flåde, danske rederier opererer i dag, lejet ind typisk med udenlandsk besætning.

Resultatet er, at danske rederier kan drage ubegrundet nytte af tonnageskatteordningen – med lav tonnageskat og ingen selskabsskat af skibets indtjening. Da skibene som oftest vil være omfattet af en ordning lig den danske tonnageskatteordning, der hvor det er registreret, betyder det, at skibet reelt aldrig bliver udsat for beskatning.

Dertil kommer, at den tekniske drift af skibet ligger hos et driftsselskab i f.eks. Indien eller Singapore. Det medfører, at danske leverandører af skibsudstyr ikke kommer på tale som leverandører til en meget stor del af de lejede skibe. Og det Blå Danmark - de danske udstyrsleverandører - taber.

5. Jobudviklingen i det Blå Danmark generelt

Oprindeligt blev der af Søfartsstyrelsens udarbejdet gennemskuelige statistikker over, hvordan beskæftigelsen for danske søfarende udviklede sig i søfarten. Da tallene op gennem 00'erne blev mere og mere ugunstige for den danske beskæftigelse, ændrede man opgørelserne. I dag er der lagt så effektivt røgslør ud over de reelle beskæftigelsestal for danske ansatte, at det ikke længere er muligt at foretage sammenligninger til at belyse, hvor meget dansk beskæftigelse der er mistet siden DIS lovens indførelse.

Ifølge Søfartsstyrelsens seneste opgørelser er antallet af beskæftigede i det blå Danmark faldet med ca. 30% de seneste 20 år. Det Blå Danmark er den bredere erhvervsklynge af maritime virksomheder. Det er specielt værfter og udstyrsleverandører, der er blevet ramt.

Også antallet af danske søfarende er faldet i perioden fra 2016-2019 med 13%. I dag udgør danske søfarende kun 6.900 personer, hvoraf SKAT skønner, at over halvdelen er servicemedarbejdere, typisk på færger. I årene før tabene nævnt ovenfor har der været

et meget stort dansk beskæftigelsestab. Det underbygger, at det oprindelige argument for at yde statsstøtte til rederibranchen ikke har holdt.

6. OECD-forslag til international minimums skattesats har undtaget rederivirksomheder

Forslaget til en international minimumsskattesats for internationale virksomheder, som rederier i den grad må siges at tilhøre, har i det foreliggende forslag undtaget skibsfart. Hvad arbejder den danske regering for: At undtagelsen fastholdes, eller at skibsfarten også omfattes?

7. Statsstøtteordninger til gennemsyn

Finansministeren har bebudet, at samtlige statsstøtteordninger skal til gennemsyn. Vi opfordrer til, at rederibranchen omfattes af gennemgangen. Statsstøtte er en acceptabel fremgangsmåde i en overskuelig tidsperiode. Mange har i årenes løb peget på det uholdbare i, hvad bedst kan beskrives som evighedsstatsstøtte til rederibranchen, uden at folketinget har evalueret værdien heraf. Blandt de mange er nationalbanken og de økonomiske vismænd.

Opfordringerne mangler ikke, men det gør handling.

8. Komplicerede regler og uigennemskuelig statsstøtte

Nærværende faktablad er en forkortet udgave af et mere omfattende stykke arbejde, vi det sidste år har lavet. Arbejdet har haft til formål at afdække, det vi i dag må betragte som den totale afkobling mellem målet med at undtage rederibranchen fra almindelige erhvervsforhold for at fremme dansk beskæftigelse og så resultatet, som har været og fortsat er store tab af danske arbejdspladser.

Den mere omfattende rapport vi har udarbejdet findes på;

https://docs.google.com/document/d/e/2PACX-1vRIItCxsTeIaJswWMcBOupS1SNynOCpBF6NUhRb-kH0LZ_eopigazt3BK6ROqHO2A/pub

Vi er;

Niels Tolstrup

Ejer; Strategic Advising og direktør i transportbranchen.

Kurt Rye Damkjær

Tidligere kaptajn, kontorchef i Danmarks Rederiforening, direktør og Rektor SIMAC.

Ole Ingrisich

Pensioneret skibsfører, bestyrelsesmedlem, tidligere CEO Esbjerg Havn.

Vi synes, der bør være åbenhed om statsstøtte – virker den efter hensigten, hvad var det oprindelige mål, og er det blevet eller bliver det opfyldt. Vi er som borgere optaget af, at vores fælles penge anvendes bedst muligt, og vi kan ikke se forskel på, om der ydes direkte tilskud eller som for rederierne indirekte tilskud, gennem hvad bedst kan beskrives som skatteundtagelse.