



Faktablad over Støtteordninger til danske rederier

Udført marts 2021 og opdateret september 2021 og februar 2022, for at rette offentlighedens opmærksomhed på de store tilskud der ydes danske rederier, uden at præcis størrelse og virkning kendes.

Af gruppen: "Statsstøtte i det blå" - senere Tænketanken FAIR MARITIM

Indhold

Sammenfatning.....	3
Baggrund.....	3
Støtteordningerne	4
Dansk Internationalt Skibsregister	4
Tonnageskatteordning.....	5
Generelt	5
Konventionsbrud	5
Den økonomiske virkning af støtteordningerne.....	6
Valutaindtjeningen – Nationalbankens vurdering.....	6
Valutaindtjeningen – Vismændenes vurdering	6
Selskabsskat	7
Beskæftigelsen.....	8
Uddannelse af søfarende.....	10
Tilgang til Det Blå Danmark via Uddannelse (land)	10
Skift i fokus på begrundelsen for statsstøtten.....	11
Ekstra omkostninger	11
Dokumentation	11

Sammenfatning

DIS-Dansk Internationalt Skibsregister blev etableret i 1989 angiveligt for at modvirke søfartskrisen og for at skabe bedre konkurrencevilkår for den del af dansk skibsfart, som fik det vanskeligt ved at klare sig i den internationale konkurrence. Begrundelsen for at indføre DIS var at bevare skibene under danske flag, øge hjemflagnin og sikre den danske beskæftigelse til søs og generelt i Det Blå Danmark. Siden er registeret udvidet med Den mindre skibsfart og visse færgerederier. Dertil er kommet en række yderligere lempelser for rederierne, ligesom der er indført en række lettelser i form af Tonnageskatten, der stort set undtager rederierne for at svare nogen virksomhedsskat på rederidriften. Begrundelserne for de lempeligere vilkår har indtil for nylig fortsat været det danske beskæftigelseselement.

Trods søfartskrisen fra 1980'erne for længst er afløst af både nye op- og nedture er tiltagende bevaret 30 år efter og er blevet til regulær driftsstøtte.

Oprindeligt var det muligt at følge udviklingen i den danske beskæftigelse på DIS-skibe, som frem til 2013 dog kun faldt og faldt. Herefter ophørte man med at offentliggøre statistik, som specifikt afdækkede den danske beskæftigelses andel. Statistikken var tidligere opgjort for såvel det traditionelle register som for DIS, og det var således meget nemt at følge beskæftigelsesudviklingen. Vi har nu i september 2021 fået tal fra SKAT via svar til Henning Hyllested, MF for EL som viser en faldende andel af danskere på DIS skibe, både i reelle tal og forholdsmæssigt.

Vurderingen fra SKAT er at støtteelementerne til den danske rederibranche årligt løber op i mindst 2 milliarder kroner. Men dette tal har været uændret i en årrække og det samme uanset hvad rederierne har tjent så tallet er behæftet med stor unøjagtighed og er nok snarere meget højere. Støtteelementet er dog svært at ansætte nøjagtigt, da end ikke skatteministeriet ved, hvor meget skat der reelt er sparet af rederierne gennem tonnageskatteordningen.

Ifølge den økonomiske teori er der ikke forskel på, om et erhverv får direkte statsstøtte eller om der ydes indirekte støtte gennem skatte- og afgiftslettelser.

De økonomiske vismænd pegede i 00'erne på at støtten til de danske rederier var alt for stor, og Nationalbanken opgjorde senest i 2010, at på trods af en meget stor valutaindtjening var rederibranchens netto bidrag til Danmark overordentligt beskedent.

Argumentet for at fortsætte den milliard store støtte er langsomt gledet fra at være et spørgsmål om beskæftigelse til, at det betyder noget at have en stor flåde for at få international indflydelse på regulering af skibsfarten. Vi har dog ikke kunnet finde resultater som peger på, at det er tilfældet.

Baggrund

Vi er en gruppe af borgere som alle har en baggrund og mange års erfaring i Det Blå Danmark. Vi er ikke imod rederierhvervet eller statsstøtteordninger, men vi er som borgere imod, at der ydes støtte på et uoplyst grundlag, i et ikke nærmere kendt omfang og til et formål som langsomt er forsvundet, uden at det har været drøftet politisk.

Vi har i en længere periode beskæftiget os med den støtte som de danske rederier direkte og indirekte modtager. Vi har forsøgt at finde de reelle tal for støtten, beskæftigelsen og netto værdien af rederiernes valutaindtjening. Som det fremgår, så har vi igen og igen kunnet konstatere, at når tallene er blevet for ugunstige, har man i det officielle Danmark stoppet analysearbejdet.

Når selv Skatteministeriet ikke kender det reelle omfang af støtten, er det indlysende, at almindelige borgere kommer til kort. I det hele taget er det et kæmpearbejde at finde reelle tal over skibsfartens betydning for den danske økonomi, og det er uforståeligt, at Søfartsstyrelsen og Erhvervsministeriet vil lægge navn til en årlig rapport, som kaster mere mørke end lys over de faktiske forhold. Rapporten er i øvrigt støttet af den Maritime Fond, som i et vist omfang er en lobbyvirksomhed for branchen bredt set.

Argumentet om, at valutaindtjening er af betydning for det danske samfund, ser heller ikke ud til at holde. Nationalbanken skønnede nettoindtjeningen til at være cirka 4 milliarder i 2009.

Det er vores skøn at forholdet mellem udgifter og indtægter har været uforandret gennem 10'erne hvor branchen som helhed har været præget af overkapacitet og lave rater på fragten. Så selvom bruttoindtjeningen er steget, vurderer vi, at den reelle værdi stadig er under 10-15 milliarder i gennemsnit.

Vi mener derfor at det er på høje tid, at der gennemføres en valid og uafhængig undersøgelse af, hvor store støtteelementerne er, og om vi som samfund får tilstrækkeligt ud af den investering vi i fællesskab gør i rederibranchen.

Støtteordningerne

Dansk Internationalt Skibsregister

I 1988 vedtog Folketinget loven om Dansk Internationalt Skibsregister – DIS - ordningen forudsætter indgåelse af nye overenskomster med nettoløn som svarede til lønnen efter skat og forskellige bidrag. Forskellen mellem netto- og bruttolønnen er besparelsen for rederierne.

Målet var angiveligt at sikre danske arbejdspladser til søs og i det Blå Danmark, da man fandt, at øget støtte til rederierhvervet ville være nødvendigt for at sikre en fortsat høj grad af dansk beskæftigelse. Arbejdskraften ombord var og er nettoløn, uanset nationalitet. Det blev samtidig vedtaget, at Danske fagforeninger ikke måtte overenskomstdække arbejdet ombord for andre end personer med bopæl i Danmark, eller søfolk ligestillet hermed. EU- Borgere uden bopæl i Danmark anses i strid med EU Traktaten for at være udlændinge.

DIS-ordningen er som ovenfor anført flere gange siden vedtagelsen blevet udvidet til at omfatte skibe og farter, hvor det oprindeligt ikke var muligt at opnå den eftertragede støtte i form af nedsatte lønninger. Tanken var oprindeligt at skibe kun skulle kunne registreres i DIS for farter, hvor man var i direkte og uidskrænket international konkurrence. På et tidspunkt blev ordningen udvidet til at omfatte færger med minimum ét udenlandsk anløb per rundtur. Specielt en fordel for Scandlines og DFDS. Som flere andre danske rederier er Scandlines ejet af udenlandske kapitalfonde i skattely. I 2020 blev off-shore skibe i dansk nærfart også inkluderet under DIS ordningen.

I øvrigt er det tankevækkende, at meget store dele af dansk industri ville kunne opstille nøjagtig den samme argumentation som rederierne for at skulle være skatte- og afgiftsfritaget.

Tonnageskatteordning

I 2002 blev der indført en tonnageskatteordning, hvorved rederier kan betale en skat eller måske snarere afgift per skib, og derved ikke betale den normale selskabsskat på dengang 25%, nu 22% af overskuddet. Skatten eller rettere afgiften er særdeles minimal, hvilket afspejles i det samlede erhvervs meget lave skattebidrag. Som eksempel betales der en årlig afgift i stedet for skat af overskuddet på omkring 125.000 kr. for et mellemstort bulkskib og 210.000 kr. for et containerskib på ca. 11.000 teu. Hvis man tager den nuværende virksomhedsbeskatning på 22% svarer det til at det mellemstore bulkskib ville optjene et skattemæssigt overskud på under 600.000 kr. om året. Det forekommer meget lavt. De nyeste tal fra SKAT viser at rederierne har betalt mellem 128 og 164 millioner kr. i tonnageskat per år mellem 2014 og 2019. Det svarer til mindre end 1% af deres overskud i samme periode. Ligesom DIS er tonnageskatten igen og igen blevet udvidet, sådan at flere og flere skibe og rederier er blevet omfattet. Når man ser på den %-mæssige skat og at det tages i betragtning at skibene i de to eksempler har en nypris på tre cifrede million beløb og et omsætningspotentiale på omkring 40 millioner kr. om året, må det være indlysende, at der enten er noget galt med afgiften, der erstatter selskabsskatten, eller måske forretningsmodellen som helhed.

Generelt

Både DIS og tonnageskatteordningen er godkendt af EU som lovlige støtteforanstaltninger. EU udfører dog fra tid til anden evaluering af de enkelte landes støtteforanstaltninger for at sikre at statsstøtte ikke bliver til evig driftsstøtte. Vi har forstået at der skulle have været udført en EU-undersøgelse af de danske støtteordninger i 2020

Lignende ordninger, som DIS og tonnageskat, findes i andre EU-lande med søfart og kan vel bedst betragtes som internt skattely.

Konventionsbrud

Begrænsningen af de danske fagforeningers forhandlingsret er siden DIS lovens vedtagelse årligt blevet erklæret som et brud på Konventionerne 87 og 98 af ILO, som er FN's arbejdsorganisation. Dette har dog ikke givet skiftende regeringer anledning til at rette op på forholdet, ligesom oppositionen heller ikke har interesseret sig for det klare brud på internationale aftaler, der er indgået af Danmark. Det gælder også partier som ellers normalt er meget nøjeregnende med at vi overholder vore internationale forpligtigelser.

ILO kritiserer også at de mange tusinde udenlandske DIS søfarende ved lov er afskåret fra at opnå danske løn og arbejdsforhold. Udenlandske fagforeninger er ikke i stand til at forhandle ligeværdigt med danske rederier, hvilket afspejler sig i de indgåede overenskomster ikke adskiller sig væsentligt fra de vilkår der gælder for bekvemmelighedsflag.

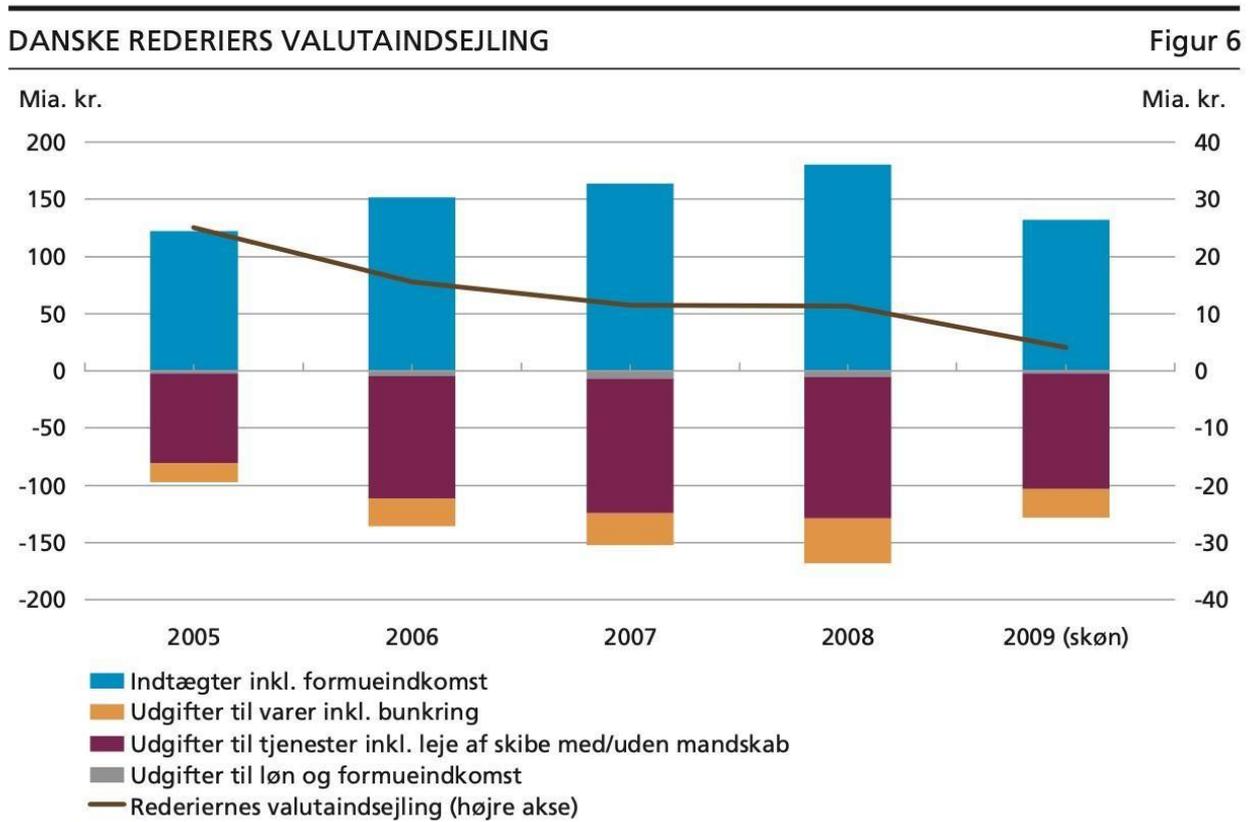
Trods det at Lov om arbejdsretten gælder har der på 30 år ikke været nogle sager til afgørelse.

ILO har herudover stillet ubesvarede spørgsmål til den danske implementering af MLC 2006, der netop indeholder forpligtende bestemmelser om overholdelse af ILO konventionerne 87 og 98.

Den økonomiske virkning af støtteordningerne

Valutaindtjeningen – Nationalbankens vurdering

Danske Rederier – interesseorganisation for danske rederier – fremhæver ofte sekunderet af politikere og embedsværk at rederiernes valuta indtjening har stor betydning for den danske økonomi. Når de mange udgifter der afholdes i udlandet, er trukket fra bliver der ikke meget tilbage, hvilket ses af Nationalbankens oversigt – ikke siden opdateret – fra 2010.



Anm.: 2009-tal indeholder skøn.

Kilde: Danmarks Statistik og Danmarks Nationalbank.

Det er vores skøn at forholdet mellem udgifter og indtægter har været uforandret hen gennem 10'erne hvor branchen som helhed har været præget af overkapacitet og lave rater på fragten. Så selvom bruttoindtjeningen er steget, vurderer vi, at den reelle værdi stadig er under 10-15 milliarder.

Valutaindtjeningen – Vismændenes vurdering

De økonomiske Vismænd undsagde støtten til danske rederier i deres forårsrapport i 2006, og nationalbankens statistiske afdelingsrapport fra 2010 synes at støtte Vismændenes rapport. Vismændene skriver:

"I vores forårsrapport har vi set nærmere på denne problemstilling. Vi er kommet frem til, at støtten til rederier og deres ansatte i sin nuværende form ikke sikrer det, der er hovedformålet med

erhvervspolitikken: At bidrage til høj værditilvækst i virksomhederne som fundament for fortsat velstand og velfærd. Og selv hvis rederierne vælger at flage ud fra Danmark som reaktion på ændrede skatteregler, behøver det samlet set ikke at få negative følger for landet ”

Nationalbanken skønnede i 2010, at netto værdien af valutaindtjeningen (indtægter minus udgifter) var 4 milliarder. Værdien faldt mod slutningen af 00'erne, hvad afspejler det korte og meget hektiske opsving skibsfarten generelt oplevede i årene frem til finanskrisen. Skibsfartens indtjening har siden finanskrisen ikke rettet sig, og selv om bruttovalutaindtjeningen i dag er meget større end i 2009, er det vores vurdering at nettoindtjeningen i bedste fald ikke er større end de da 4 milliarder. At det forholder sig sådan, skyldes proportionaliteten mellem indtægter og udgifter, og den generelle afmatning i skibsfarten siden finanskrisen.

Vores undersøgelser tyder ikke på, at Vismændene eller Nationalbanken siden har opdateret deres analyser.

Selskabsskat

De danske rederier (hvoraf flere er ejede af udenlandske aktionærer og nogle er i såkaldte skattelylande) betaler primært den såkaldte tonnageskat. Nogle rederier betaler tonnageskat for rederidelen og alm. Selskabsskat for deres såkaldte ”anden aktivitet” (logistik, landtransport og havnevirksomhed).

Iflg. nye tal fra SKAT betaler rederierne som følger:

Tonnageskat: (mill. kr)

2014	2015	2016	2017	2018	2019
140	130	128	139	153	164

Dette giver udtryk for en jævn udvikling i flåden siden 2016 men også en ”beskatning” på under 1% af overskuddet.

Selskabsskat beregnet af anden (ikke rederi relateret) indkomst: (mill kr)

2014	2015	2016	2017	2018	2019
8	127	-580	-278	1205	358

Her ser man en større fluktuation som også stemmer med overskuddene/underskuddene i de pågældende år. Men i gennemsnit også her under 1% af overskuddet i perioden.

Man kan sige at rederierne i denne periode i Tonnageskat og Selskabsskat i alt har betalt mindre end 2 milliarder hvilket er under 2% af overskuddet. Dette kan sammenlignes med at de i samme periode har modtaget støtte via DIS og Tonnageordninger på omkring 12 milliarder.

Iflg. SKAT var rederiernes samlede resultat før skat som følger:

2014 2015 2016 2017 2018 2019

44.428 30.946 -15.109 -4.009 58.580 3.841

Billedet af et overordentligt lille bidrag viser sig på skatteområdet når tallene afdækkes, fuldstændigt som det forholder sig med den reelle valutaindtjening og for den sags skyld beskæftigelsen.

Skatteministeriet har i 2019 foretaget et skøn over udgiften til henholdsvis DIS og tonnageskatten. Den følgende tabel viser SKATs vurdering af hvad DIS og Tonnageordningen koster samfundet. Deres beregning viser ca 2 milliarder kr p.a. men vi vurderer at der er tale om skønnede tal bl.a. fordi der ikke ses nogen variation mellem gode og dårlige år for Tonnageskatteeffekten. I 2017 var der f.eks. et samlet underskud for rederierne på ca 4 milliarder kr (se ovenfor) men effekten er skønnet til 850 mill kr. I 2018 hvor overskuddet var på over 58 milliarder kr (se ovenfor) er effekten kun steget med ca 5%. Reelt ville effekten nok have været negativ i 2017 og meget højere positivt i 2019. Det er vores vurdering at tallene for effekten for både DIS og Tonnageordningen er betydeligt højere men at SKAT ikke kan beregne det.

Tabel 1. Skøn over skatteudgifter for DIS-ordning og tonnageskatten

Umiddelbar provenuvirkning, mio. kr., årets niveau	2017	2018	2019	20
Skattefritagelse for løn ved arbejde om bord på skibe registreret i DIS (DIS-ordning)	925	925	1050	00
Lempeligere beskættning af rederivirksomhed (tonnageskatten) ¹	850	880	900	00]

Kilde: Skatteøkonomisk Redegørelse 2019

Note 1: Skatteudgiften vedrørende tonnageskatten er ikke opgjort pr. rederi men alene samlet, da det ikke er muligt med den valgte opgørelsesmetode.

Beskæftigelsen

På et tidspunkt i slutningen af 1990'erne mente man, at der direkte og indirekte var beskæftiget ca. 140.000 medarbejdere i det Blå Danmark, der er en klynge betegnelse som dækker meget mere end rederibranchen. Søfartsstyrelsen udgiver årligt en rapport "Beskæftigelse og produktion i det Blå Danmark". Ifølge denne rapport er beskæftigelsen faldet til ca. 96.000 i 2019. Og den direkte beskæftigelse i det "Blå Danmark" er faldet fra ca. 75.000 i 2008 til ca. 60.000 i 2018.

Det er helt uigennemskueligt hvordan beskæftigelsen opgøres og tankevækkende at Norge, der har en langt større handelsflåde, næsten 3 gange så stor som Danmark regnet på antal skibe, opgør beskæftigelsen til langt mindre end den danske.

Netop beskæftigelsen af danske søfarende var et meget væsentligt argument for at indføre DIS. Oprindeligt udgav Søfartsstyrelsen årligt en statistik over, hvordan beskæftigelsen udviklede sig for henholdsvis danske og udenlandske søfarende. Opgjort for både det almindelige danske skibsregister (DAS) og DIS. Det så ikke opmuntrende ud, hvilket måske er grunden til, at statistikken blev indstillet og erstattet af den omfattende rapport, som nok få læser fra ende til anden.

Da DIS blev indført, var omkring 80% af alle søfarende danske, og hovedparten af udlændinge var omfattet af danske overenskomster. Andelen af danske søfarende var ved årtusindeskiftet faldet til 55,3%, og det seneste tal oplyst af SKAT (som svar til Henning Hyllested) er fra 2020 hvor blot 38% af de søfarende var danske. Det skal her bemærkes at en del færger med dansk besætning er blevet inkluderet under DIS. Uden dem ville de danske søfarendes andel være endnu mindre. For det landbaserede personale er der ikke detaljerede oplysninger i rapporten men se senere i afsnittet om uddannelse. De seneste måneder har flere danske rederier skåret kraftigt ned i Danmark, og outsourcet mange danske landstillinger til udlandet.

De nyeste tal fra SKAT ifm. nationalitet under DIS er som følger:

	2016	2017	2018	2019	2020
Danske statsborger	7900	7900	7700	7400	6900
Udenlandske/uoplyste statsborgere	9300	10000	11100	11200	11100
Samlet	17200	17900	18800	18600	18000

Som det kan ses er antallet af danskere faldet med 1000 personer eller ca 13% mens antallet af udlændinge er steget med 1800 personer eller ca 20%. Dvs. den oprindelige ide med dansk beskæftigelse ombord smuldrer.

Hvis man deler de danske søfarende op efter stilling (som er baseret på de ansattes uddannelse da man ikke har statistik på stillingsbetegnelse) fremkommer følgende i %:

	2015	2016	2017	2018	2019
Skibsførere, Styrmand og lign.	22	21	21	21	21
Maskinmestre, skibsmekanikere	19	29	29	19	20
Matroser og skibsassistenter	4	4	5	4	4

I reelle tal betyder det at i 2019 var der ca 1450 danske skibsførere eller styrmand og ca 1380 maskinmestre eller skibsmekanikere. Matroser og skibsassistenter udgjorde kun ca 275. Dette betyder at søfarende kun

udgør 45% af danskerne på DIS skibe. Flertallet på 55% er ikke søfarende men udgøres af ansatte i servicefag som kok, tjener eller tax-free personale. Det må siges at antallet af søfarende under DIS på ca 3100 personer er meget minimalt.

Uddannelse af søfarende

Rederierne har forpligtet sig til at skaffe praktikpladser til unge mennesker, der ønsker at uddanne sig til skibsassistent, skibsfører eller maskinmester. Da der stort set ingen beskæftigelse er for skibsassistenter, bortset fra på indenrigsfærger, er det en uddannelsesmæssig blindgyde. Det samme gør sig i store træk gældende for de to andre uddannelser, hvor det efter praktikdelen af uddannelsen er svært at finde blivende beskæftigelse. For maskinmestrene er det ikke så afgørende, da rigtig mange går direkte over i landerhverv uden overhovedet på noget tidspunkt at have været beskæftiget i søfarten. Der er også en klar tendens til at søfarende kun er på langfart i nogle få år efter endt uddannelsesforløb. Vi mener ikke det er urimeligt at sige, at de uddannelsessøgende er blevet taget som gidsler i rederiernes bestræbelser på at fastholde de massive tilskud, og hvor der er stor politisk bevågenhed om deltagelse i uddannelse.

Tilgang til Det Blå Danmark via Uddannelse (land)

En del af argumentet for DIS var jobdannelse både til søs og på land, og at rederierne ville være en del af fødekæden til resten af Det blå Danmark. Det er derfor interessant at analysere, hvor mange der uddannes indenfor landdelen (kontor) af branchen.

Iflg. tal oplyst af de forskellige organisationer er billedet som følger:

Gennemsnit antal	Rederier	Spedition	Havne	Private Shipping- og Havnevirksomheder - DSH
uddannede per år	35	465	0	33

De 35 der uddannes af rederier er typisk ansat i de store rederier der får støtte via DIS og tonnageskatten. 465 uddannes af speditørvirksomheder der ikke modtager nogen form for støtte. 33 uddannes af private shipping- og havneoperatører der typisk heller ikke får støtte.

Det er interessant at se, at de virksomheder i det Blå Danmark der modtager den store støtte via DIS og Tonnageskatten uddanner det samme antal personer som de langt mindre shipping- og havnevirksomheder der ingen støtte får. Speditørvirksomheder i Danmark der ingen støtte får, uddanner mere end 13 gange flere end de støttede rederier. Det skal dog bemærkes, at ikke alle speditørelverne efterfølgende arbejder med sø- eller projektransport, men de får alle en uddannelse som inkluderer sø- og projektransport. Og med de 33 fra DSH uddanner de ikke støttede virksomheder i det Blå Danmark mere end 14 gange det antal de støttede rederier uddanner.

Det er for øvrigt interessant at se, at danske havne ikke har en egen grunduddannelse. Nogle få havne uddanner HK elever indenfor generel økonomi og administration. Når man ser hvilke profiler lederne i danske havne har, kan man se, at havnene lukrerer på andres uddannelsesprogrammer, men det er ret

sigende, at direktørerne fra de 6 største danske havne kommer fra spedition (2), akademiskuddannelse (1), andet (1) og kun EN har en rederibaggrund (land).

Disse uddannelsesetal og havneledelsesprofiler modsiger umiddelbart de argumenter som bl.a. blev fremført ifm. vedtagelserne af DIS og tonnageskatten om, at de støttede rederier skulle være en vigtig del af fødekæden i Det Blå Danmark.

Skift i fokus på begrundelsen for statsstøtten

Særligt interesseorganisationen Danske Rederier har skiftet fokus i sin argumentation om, hvorfor en stor dansk flåde er vigtig for Danmark. Det giver indflydelse internationalt påstår man nu. Heller ikke denne argumentation holder til et nærmere eftersyn.

Hvis argumentet virkelig skulle holde, vil det være naturligt at se højt placerede danskere rundt i de forskellige internationale fora, hvor regulering udvikles og besluttet, sådanne stillingsbesættelser har vi ikke kunnet finde. Danmark var endda indstillet for nyligt til at få General Sekretær stillingen i IMO - FN's agentur for søfart – men posten gik til Sydkorea, en væsentlig mindre flagstat. Vi har endnu til gode at få håndgribelige beviser på det nye argument for den voldsomme statsstøtte der årligt ydes.

Ekstra omkostninger

Med en større handelsflåde og dansk ønske om større maritim synlighed følger også større ansvar. F.eks. deltager Danmark mere i internationale forsvarsopgaver, og nogle mener, at man burde deltage endnu mere. Dette koster både på forsvarets drift- og personale omkostninger men også ifm. større krav til nyanskaffelser af skibe og udstyr til forsvaret, og disse omkostninger holdes ikke op imod indtægterne.

Dokumentation

Det har ikke været muligt for os, trods flere aktindsigt forespørgsler, umiddelbart at finde dokumentation for:

- præcise tal for størrelsen af DIS og Tonnageskat støtten
- hvilke rederier der modtager støtten og hvor meget de hver modtager
- hvor store beløb og hvilke andre omkostninger forsvaret har ifm. opgaver "som stor handelsflåde nation".