

# UDKAST

Skatteministeriet

J.nr. 2021 - 1530

Udkast

## Forslag

til

### Lov om ændring af sømandsbeskatningsloven

(Bedre vilkår ved anvendelse af refusionsordningen for sandsugere)

#### § 1

I sømandsbeskatningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 131 af 7. februar 2020, som ændret ved § 1 i lov nr. 1583 af 27. december 2019, foretages følgende ændringer:

**1.** I § 2, *stk. 2*, ændres »litra a-c og e« til: »litra a-c og e«, og »og stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere« udgår.

**2.** § 3, *stk. 2*, affattes således:

»*Stk. 2.* Personer, som erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på sten-fiskerfartøjer, herunder sandsugere, der vil kunne omfattes af §§ 8 eller 10, kan ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst fradrage et beløb på 56.900 kr.«

**3.** I § 10, *stk. 2*, indsættes efter »søtransportaktiviteter«: »som nævnt i § 10 a«, og », og kun for sådanne transportaktiviteter« udgår.

**4.** I § 10, *stk. 4, 1. pkt.*, og *stk. 5, 2. pkt.*, ændres »35 pct.« til: »37 pct.«

**5.** Efter § 10 indsættes som ny paragraf:

»§ 10 a. Som søtransport efter § 10, *stk. 2*, anses som hovedregel transport på havet af indvundne materialer, herunder:

- 1) Sejlads mellem havn og indvindingsplads.
- 2) Sejlads mellem indvindingsplads og det sted, hvor de indvundne materialer skal losses, og selve losningen.
- 3) Sejlads mellem lossested og havn.
- 4) Sejlads mellem indvindingspladser.

## UDKAST

- 5) Sejlads ved assistance på foranledning af offentlig myndighed i forbindelse med oprydning efter olieudslip m.v.
- 6) Erhvervsmæssig transport af passagerer eller gods til destinationer eller punkter på havet.
- 7) Mobilisering til søs mellem opgaver svarende til et lastskibs sejlads i ballast.

*Stk. 2.* Sandsugning og opmudring anses ikke som søtransport. Som søtransport anses heller ikke virksomhed, der udføres på indsøer samt på indre vandveje som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) nr. 2016/1629 af 14. september 2016 om fastsættelse af tekniske forskrifter for fartøjer til sejlads på indre vandveje, om ændring af direktiv 2009/100/EF og om ophævelse af direktiv 2006/87/EF.«

## § 2

*Stk. 1.* Skatteministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelse af loven. Ministeren kan herunder fastsætte, at dele af loven træder i kraft på forskellige tidspunkter.

*Stk. 2.* Loven har virkning fra og med kalenderåret 2022.

# UDKAST

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

#### Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets baggrund
3. Lovforslagets hovedpunkter
  - 3.1. Bedre vilkår ved anvendelse af refusionsordningen for sandsugere
    - 3.1.1. Gældende ret
    - 3.1.2. Skatteministeriets overvejelser
    - 3.1.3. Den foreslåede ordning
4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
6. Administrative konsekvenser for borgerne
7. Klimamæssige konsekvenser
8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser
9. Forholdet til EU-retten
10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
11. Sammenfattende skema

## 1. Indledning

Lovforslaget indeholder en række ændringer af refusionsordningen for sandsugere, som har til formål at give rederier, der udøver virksomhed med sandsugning m.v. (sandsugerredier), bedre vilkår og dermed sikre, at det fortsat er attraktivt for sandsugerredier at drive virksomhed fra Danmark.

## 2. Lovforslagets baggrund

Tilstedeværelsen af en stærk søfartssektor spiller en vigtig rolle for økonomi, beskæftigelse og værdidannelse i hele Danmark. Da søfarten overordnet er i hård international konkurrence, har en lang række nationer – både inden for og uden for EU – etableret favorable økonomiske rammevilkår for at øge mulighederne for at fastholde og/eller tiltrække rederivirksomheder. Der er således også i Danmark indført særlige regler, herunder skatteregler, for rederivirksomheder, som skal sikre, at konkurrencevilkårene i Danmark kan matche vilkårene i andre lande, og at det dermed er attraktivt for rederier at drive virksomhed fra og skabe arbejdspladser i Danmark.

I Danmark findes bl.a. en refusionsordning for sandsugere, som indebærer statsstøtte til lønomkostninger for sandsugerredier. Statsstøtte er et EU-retligt begreb, der dækker over støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, i det omfang støtten påvirker samhandelen mellem EU-medlemsstaterne.

Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde («TEUF») artikel 107 indeholder et generelt forbud mod statsstøtte. Der findes uagtet en række tilfælde, hvor statsstøtte kan ydes i overensstemmelse med reglerne for det indre marked. På søfartsområdet kræver det, at støtten i medfør af TEUF artikel 108, stk. 3, er anmeldt til og godkendt af Kommissionen inden for rammerne af EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren.

Refusionsordningen er senest godkendt af Kommissionen ved afgørelse C(2019) 8921 af 16. december 2019 om godkendelse af en videreførelse af refusionsordningen for sandsugere i sag SA.52069 (2019/N). Godkendelsen af ordningen var betinget af, at der blev foretaget visse justeringer af ordningen, som vurderes fra og med indkomståret 2020 at reducere støtten, der gives efter ordningen, med ca. 20 mio. kr. om året.

Dele af rederibranchen har efterfølgende kritiseret, at den danske refusionsordning for sandsugere er blevet mindre favorabel end tilsvarende ordninger i andre EU- og EØS-medlemsstater, hvilket kan føre til risiko for udflagning af danske fartøjer og tab af danske arbejdspladser.

Det var ikke et ønske fra regeringen, at refusionsordningen i forbindelse med EU-godkendelsen blev indskrænket fra og med indkomståret 2020. Ved lovforslaget foreslås derfor en række ændringer af refusionsordningen for sandsugere, som forventes at kunne godkendes af Kommissionen, og som skal sikre, at den danske ordning er på linje med tilsvarende ordninger i andre EU- og EØS-medlemsstater. Med ændringerne bringes støtten efter ordningen således på et niveau, der i høj grad svarer til det tidligere støtte-niveau.

Lovforslaget er som udgangspunkt omfattet af de fælles ikrafttrædelsesdatoer. Det foreslås dog at fravige dette, da det følger af Danmarks EU-retlige forpligtelser, at ændringerne af refusionsordningen skal godkendes af Kommissionen, inden de kan træde i kraft.

### **3. Lovforslagets hovedpunkter**

#### **3.1. Bedre vilkår ved anvendelse af refusionsordningen for sandsugere**

##### **3.1.1. Gældende ret**

Refusionsordningen for sandsugere medfører, at søfolk, der erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, beskattes efter de almindelige regler, dog med adgang til sømandsfradrag. Rederier, der udøver virksomhed med sandsugning m.v., vil efterfølgende kunne få refunderet et beløb, der maksimalt svarer til de indkomstskatter, som pålignes søfolkenes lønindkomst. Refusionsbeløbet udgør derfor maksimalt 35 pct. af søfolkenes bruttoløn (arbejdsmarkedsbidragsgrundlaget).

Refusionen efter ordningen udgør statsstøtte til arbejdsrelaterede omkostninger for sandsugerredierne. Refusionsordningen for sandsugere er derfor udformet inden for rammerne af EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren.

For at et sandsugerrederi er berettiget til refusion, er det bl.a. en betingelse, at der udføres søtransportaktiviteter i mindst 50 pct. af den tid, et sandsugningsfartøj er i drift (»50-procentkravet«). Hertil kommer, at der alene kan opnås refusion for sådanne søtransportaktiviteter. Refusionsgrundlaget udgør således 50-100 pct. af søfolkenes bruttoløn svarende til den del af driftstiden, der er anvendt til søtransport. Det vil sige, at et sandsugerrederi, der

## UDKAST

med et fartøj, som i øvrigt opfylder betingelserne, f.eks. udfører søtransport i 75 pct. af driftstiden, vil få beregnet refusionsbeløbet som 35 pct. af refusionsgrundlaget, der i dette tilfælde udgør 75 pct. af søfolkenes bruttoløn. Udføres søtransportaktiviteter i mindre end 50 pct. af driftstiden, kan der ikke opnås refusion.

De søtransportaktiviteter, der indgår ved opgørelsen af 50-procentkravet, kan overordnet beskrives som aktiviteter, der udgør »transport på havet af opgravede materialer«, f.eks. sejlads mellem havn og indvindingsplads. For at sikre, at der alene gives støtte til disse aktiviteter, eksisterer der i dansk ret en regel, som medfører, at aktiviteter, der udføres i »begrænset fart«, ikke kan anses som refusionsberettiget søtransport. »Begrænset fart« dækker bl.a. over anvendelse af fartøjer i stationær virksomhed, herunder sandsugning som sådan, og aktiviteter, der udføres på indre vandveje og i fjorde.

Ved opgørelsen af den refusionsberettigede søtransport fordeles ventetid, f.eks. et værftsophold, forholdsmæssigt mellem den tid, der er medgået til søtransport, og den tid, der er anvendt til andre, ikkerefusionsberettigede aktiviteter.

### 3.1.2. Skatteministeriets overvejelser

Kommissionen har senest godkendt refusionsordningen for sandsugere som forenelig statsstøtte ved afgørelse C(2019) 8921 af 16. december 2019 i sag SA.52069 (2019/N) under forudsætning af, at ordningen blev ændret på visse punkter.

De nødvendige ændringer blev foretaget ved lov nr. 1583 af 27. december 2019 og vurderes fra og med indkomståret 2020 at reducere støtten, der gives efter ordningen, med ca. 20 mio. kr. om året.

Ordningen er efterfølgende blevet kritiseret af dele af rederibranchen under henvisning til, at andre EU- og EØS-medlemsstater har tilsvarende ordninger, som er mere favorable end den danske. Skatteministeren har derfor tilkendegivet over for Folketinget og branchen at ville undersøge mulighederne for at indføre bedre vilkår for sandsugerrederier, der anvender refusionsordningen.

På baggrund af en dialog med Kommissionen må det forventes, at de ændringer af refusionsordningen for sandsugere, der fremgår af lovforslaget, vil kunne godkendes inden for rammerne af EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren.

De ændringer, der følger af lovforslaget, er således blevet anmeldt til Kommissionen i overensstemmelse med TEUF artikel 108, stk. 3. Ændringerne er dog ikke blevet godkendt endnu. Lovforslaget indeholder derfor en bestemmelse om, at ændringerne skal sættes i kraft af skatteministeren, således at de ikke vil kunne træde i kraft, førend der foreligger en godkendelse fra Kommissionen.

### 3.1.3. Den foreslåede ordning

Ved lovforslaget foreslås en række ændringer af refusionsordningen for sandsugere, som har til formål at give sandsugerrederier bedre vilkår og sikre, at det fortsat er attraktivt for sandsugerrederier at drive virksomhed fra Danmark.

Det foreslås for det første at indføre en fleksibel fortolkning af 50-procentkravet, således at refusionsbeløbet vil blive beregnet på baggrund af 100 pct. af refusionsgrundlaget, når der udføres søtransportaktiviteter i mindst 50 pct. af driftstiden.

Der vil være tale om en tilbagerulning af en af de indskrænkninger af ordningen, som Kommissionen krævede i 2019 for at godkende ordningen på ny. Det skyldes, at der på baggrund af den dialog, der har været, er grund til at antage, at Kommissionen nu vil være villig til at anlægge en lempeligere fortolkning af EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren for så vidt angår støtte til arbejdsrelaterede omkostninger.

Ved en fleksibel fortolkning af 50-procentkravet sikres, at implementeringen af 50-procentkravet i den danske ordning ikke er mere restriktiv end 50-procentkravet i tilsvarende ordninger i andre EU- og EØS-medlemsstater.

En fleksibel fortolkning af 50-procentkravet vurderes endvidere at ville medføre, at det ikke længere er en fordel for sandsugerrederier at sende deres fartøjer på værft uden for EU- og EØS-området, f.eks. Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland eller Kaliningrad, frem for at bruge danske værfter.

Det skyldes, at restriktionerne for tildeling af statsstøtte til sandsugerrederier, f.eks. 50-procentkravet, fortolkes indskrænkende, og at de derfor ikke finder anvendelse ved arbejde, inkl. værftsophold, uden for EU og EØS, hvor DIS-ordningen, der overordnet medfører en skattefritagelse af søfolke-

## UDKAST

nes lønindkomst, i stedet kan anvendes. En fleksibel fortolkning af 50-procentkravet vil således indebære, at tiden på værft («fordelingstid») ikke længere vil få afgørende betydning ved sejladsopgørelsen, når fartøjer i øvrigt udfører søtransport i minimum 50 pct. af driftstiden. Den økonomiske fordel ved at anvende refusionsordningen inden for EU og EØS vil således i højere grad komme til at svare til lønomkostningsbesparelsen efter DIS-ordningen uden for EU og EØS. Herved mindskes et økonomisk incitament for sandsugere, der kan anvende refusionsordningen for sandsugere, til at søge uden for EU- og EØS-området.

For det andet foreslås det at ændre reglerne om »begrænset fart« i sømandsbekæmpelsesloven, således at disse regler ikke længere vil finde anvendelse for sandsugningsfartøjer. Reglerne om »begrænset fart« foreskriver bl.a., at aktiviteter, der væsentligst udføres på danske indsøer, indre vandveje og fjorde, ikke anses som refusionsberettigede søtransportaktiviteter ved opgørelsen af 50-procentkravet i refusionsordningen for sandsugere.

I relation til refusionsordningen for sandsugere vil det bl.a. betyde, at der som udgangspunkt kan udføres søtransportaktiviteter, som indgår ved opgørelsen af 50-procentkravet, i det indre territorialfarvand som defineret i havretskonventionens artikel 8, herunder fjorde og kystnære områder. Det vil endvidere betyde, at der ikke længere vil skulle foretages en opdeling af transporten, når søtransportaktiviteter påbegyndes inde i en fjord og fortsættes ud på havet. I en situation, hvor fartøjet lastes inde i en fjord, f.eks. Isefjord, med henblik på losning på åbent hav, vil sejladsen hen til fjordens udmunding, således ikke længere skulle opgøres som »begrænset fart«, mens den fortsatte sejlads fra fjordens udmunding til lossestedet på havet opgøres som søtransport. I stedet vil hele sejladsen efter den foreslåede ændring kunne anses for at være søtransport.

For at sikre overholdelse af EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren foreslås det dog, at der forsat vil være visse aktiviteter, der ikke kan anses som refusionsberettiget søtransport ved opgørelsen af 50-procentkravet i refusionsordningen for sandsugere. Det foreslås derfor at holde selve sandsugnings- og opmudringsaktiviteten samt enhver aktivitet, der udføres på indsøer samt på indre vandveje som defineret i direktiv (EU) nr. 2016/1629 af 14. september 2016 om fastsættelse af tekniske forskrifter for fartøjer til sejlads på indre vandveje (det vil overordnet sige floder m.v.), uden for refusionsordningens anvendelsesområde. Sidstnævnte begrænsning skyldes, at der gælder særlige regler for floder m.v., og at der således



ikke vil kunne ydes refusion til sådan aktivitet efter EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren.

Ved ændringen vil de refusionsberettigede søtransportaktiviteter, der tæller med ved opgørelsen af 50-procentkravet, blive udvidet og baseret på mere objektive kriterier. Det skønnes at indebære større gennemsigtighed, lettere administration og forenkle opgørelsen af søtransport («sejladsopgørelsen»), da der ikke i samme omfang skal foretages en opdeling af, hvor refusionsberettigede søtransportaktiviteter udføres. Endvidere vil ændringen sikre, at afgrænsningen af aktiviteter, der er refusionsberettigede efter den danske ordning, ikke er mere restriktiv end afgrænsningen i øvrige EU- og EØS-medlemsstater.

I forlængelse af, at det foreslås, at reglerne for »begrænset fart« ikke længere skal finde anvendelse for sandsugningsfartøjer, foreslås sømandsfradraget til søfolk, der arbejder om bord på sandsugningsfartøjer, endvidere justeret i overensstemmelse hermed.

Endeligt foreslås for det tredje en forhøjelse af refusionssatsen fra 35 til 37 pct., hvorved gennemsnitlige socialsikringsbidrag, der betales af rederiet (arbejdsgiveren) for søfolk, som udfører arbejde om bord, indregnes i refusionssatsen. Herved søges den tilladte støtte til arbejdsrelate rede omkostninger maksimeret inden for rammerne af EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren, som det er tilfældet i andre EU- og EØS-medlemsstater med tilsvarende ordninger.

Refusion af socialsikringsbidrag vil ikke medføre ændringer af reglerne på Beskæftigelsesministeriets eller Erhvervsministeriets område. Refusionsmodellen indebærer blot, at et rederi efter ansøgning – og efter at skatter og socialsikringsbidrag er betalt – foruden refusion af indkomstskatter vil kunne få refunderet et beløb, der gennemsnitligt svarer til socialsikringsbidrag, der er betalt af rederiet (arbejdsgiveren) for søfolk, som udfører arbejde om bord. Refusionen af betalte socialsikringsbidrag vil dermed ikke påvirke søfolkenes socialsikringsrettigheder.

#### **4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige**

I 2020 udgjorde det samlede refusionsbeløb, der blev ydet efter den nuværende udformning af refusionsordningen for sandsugere, ca. 30 mio. kr. Til sammenligning udgjorde refusionsbeløbet ca. 60 mio. kr. i 2019.

Årsagen til nedgangen i refusionsbeløbet vurderes at være, dels at ordningen efter krav fra Kommissionen blev ændret med virkning fra og med 2020, dels at situationen med COVID-19 har medført en nedgang i rederiernes aktiviteter.

Lovforslaget skønnes med vis usikkerhed samlet set at medføre et umiddelbart mindreprovenu på ca. 19 mio. kr. i 2022 og fremadrettet. Mindreprovenuet vil svare til en forøgelse af skatteudgiften og dermed støtten under refusionsordningen for sandsugere, *jf. tabel 1*.

| Mio. kr. (2022-niveau)              | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | Varigt | Finansår<br>2022 |
|-------------------------------------|------|------|------|------|------|------|--------|------------------|
| Umiddelbar virkning                 | -19  | -19  | -19  | -19  | -19  | -19  | -19    | -19              |
| Virkning efter tilbageløb           | -19  | -19  | -19  | -19  | -19  | -19  | -19    | -                |
| Virkning efter tilbageløb og adfærd | -19  | -19  | -19  | -19  | -19  | -19  | -19    | -                |

Lovforslaget vurderes at kunne medføre administrative udgifter på op til 1,2 mio. kr. i 2022 for Skatteforvaltningen. Udgifterne kan henføres til mulige genoptagelsessager i Skattestyrelsen.

### **5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.**

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (»ORB«) vurderer, at lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr. årligt, hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

Lovforslaget skønnes at øge – særligt danske – sandsugerrederiers konkurrencedygtighed på det globale marked. Det skyldes, at refusionsordningen for sandsugere indebærer statsstøtte til sandsugerrederier, og at der med lovforslaget foreslås en række ændringer af ordningen, som skønnes at medføre en forøgelse af støtten til rederierne med ca. 19 mio. kr. om året.

Lovforslaget medfører endvidere, at de refusionsberettigede søtransportaktiviteter, der tæller med ved opgørelsen af 50-procentkravet i refusionsordningen for sandsugere, vil blive udvidet og baseret på mere objektive kriterier. Det skønnes at indebære positive administrative konsekvenser for sandsugerrederierne gennem større gennemsigtighed, lettere administration og forenkling af opgørelsen af søtransport, da der ikke i samme omfang skal foretages en opdeling af, hvor støtteberettigede søtransportaktiviteter udføres. De positive administrative konsekvenser kan ikke kvantificeres nærmere.

Lovforslaget påvirker samlet set ikke virksomhedernes muligheder for at teste, udvikle og anvende nye digitale teknologier og forretningsmodeller og/eller udmøntning i en erhvervsrettet digital løsning. Principperne for agil erhvervsrettet lovgivning er derfor ikke relevante for lovforslaget.

### **6. Administrative konsekvenser for borgerne**

Lovforslaget vurderes ikke at medføre administrative konsekvenser for borgerne.

### **7. Klimamæssige konsekvenser**

Lovforslaget har ingen klimamæssige konsekvenser.

### **8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser**

Lovforslaget har ingen miljø- og naturmæssige konsekvenser.

### **9. Forholdet til EU-retten**

Refusionsordningen for sandsugere indebærer statsstøtte i henhold til TEUF artikel 107 og er derfor godkendt af Kommissionen inden for rammerne af EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren (2004/C 13/03).

Da lovforslaget medfører ændringer af en eksisterende statsstøtteordning, er ændringerne i medfør af TEUF artikel 108, stk. 3, anmeldt til Kommissionen og vil skulle godkendes, inden de kan træde i kraft.

### **10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.**

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 14. september 2021 til den 7. oktober 2021 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

3F, Advokatsamfundet, Akademikerne, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Bilfærgernes Rederiforening, borger- og retssikkerhedschefen i Skatteforvaltningen, CEPOS, Cevea, CO-Søfart, Danmarks Skibskreditfond, Danmarks Vindmølleforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Metal, Dansk Skibslieferandør Forening, Dansk Told- og Skatteforbund, Danske Advokater, Danske Havne, Danske Maritime, Danske Rederier, Danske Shipping- og Havnevirksomheder, Danske Universiteter, DI, Digitaliseringsstyrelsen, Erhvervsstyrelsen – Område for Bedre Regulering (OBR), FH, Finans Danmark, Foreningen af Danske Skatteankenævn, Foreningen Danske Revisorer, Foreningen til Søfartens Fremme, FSR - danske revisorer, IBIS, Justitia, Kraka, Landsskatteretten, Lederne Søfart, Maskinmestrenes Forening, Mellemfølkeligt Samvirke,

## UDKAST

Nordsøfonden, Olie Gas Danmark, SMVdanmark, SRF Skattefaglig For-  
ening, Søfartsstyrelsen og Vindmølleindustrien.

### 11. Sammenfattende skema

|  | Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)   | Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)   |
|--|--|---|
| Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner     | Ingen.   | Lovforslaget skønnes med vis usikkerhed samlet set at medføre et umiddelbart mindreprovenu på ca. 19 mio. kr. i 2022 og fremadrettet. |
| Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner | Ingen.   | Lovforslaget vurderes at kunne medføre administrative udgifter på op til 1,2 mio. kr. i 2022 for Skatteforvaltningen.                 |
| Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet                  | Lovforslaget skønnes at øge støtten til sandsugerrederier med ca. 19 mio. kr. om året og dermed forbedre – særligt danske – sandsugerrederiers konkurrencedygtighed på det globale marked.   | Ingen.  |
| Administrative konsekvenser for erhvervslivet              | Lovforslaget skønnes at indebære positive administrative konsekvenser for sandsugerrederierne gennem større gennemsigtighed, lettere administration og forenkling af opgørelsen af søtransport, da der ikke i samme omfang skal foretages en opdeling af, hvor støtteberettigede søtransportaktiviteter udføres. | Ingen.  |
| Administrative konsekvenser for borgerne                   | Ingen.   | Ingen.  |

## UDKAST

|   |  |              |
|---|--|--------------|
| Klimamæssige konsekvenser   | Ingen.   | Ingen.       |
| Miljø- og naturmæssige konsekvenser   | Ingen.   | Ingen.       |
| Forholdet til EU-retten   | Lovforslaget medfører ændringer af en eksisterende statsstøtteordning, som i medfør af TEUF artikel 108, stk. 3, er anmeldt til og skal godkendes af Kommissionen, inden de kan træde i kraft. |              |
| Er i strid med de principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/<br>Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X) | Ja   | Nej<br><br>X |

### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

#### *Til § 1*

##### Til nr. 1

Reglerne om »begrænset fart« i sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, nr. 3, har betydning for anvendelse af sømandsfradraget i sømandsbeskatningslovens § 3 og refusionsordningen for sandsugere i sømandsbeskatningslovens § 10.

Efter sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, nr. 3, litra a-e, defineres »begrænset fart« som fart eller bugser- og bjærgningsvirksomhed med skibe, der væsentligst sejler på danske indsøer, indre vandveje og fjorde, anvendelse af skibe i stationær virksomhed, herunder havnefart og lignende, fart eller bugser- og bjærgningsvirksomhed med skibe uden egne fremdrivningsmidler, rutetrafik, hvor sejlstanden fra havn til havn er mindre end 50 sømil, og anden fart eller bugser- og bjærgningsvirksomhed, når forholdene er

## UDKAST

sådan, at den pågældende person har mulighed for regelmæssigt at overnatte på sin sædvanlige bopæl.

Reglerne om »begrænset fart« i stk. 2, nr. 3, litra a-c og e, finder tilsvarende anvendelse ved virksomhed med kabellægningsfartøjer og stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, jf. sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 2.

Det betyder, at der ikke opnås sømandsfradrag efter sømandsbeskatningslovens § 3, stk. 2, når et fartøj f.eks. væsentligst udfører aktiviteter på danske indsøer, indre vandveje og fjorde.

Hertil kommer, at virksomhed inden for området for begrænset fart ikke anses som søtransport ved anvendelse af refusionsordningen for sandsugere, jf. § 12, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 161 af 27. februar 2020 om beskatning af søfolk. Det vil bl.a. sige, at aktiviteter, der væsentligst udføres på danske indsøer, indre vandveje og fjorde, ikke tæller med ved opgørelsen af 50-procentkravet i sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 2.

Foretager et sandsugningsfartøj en indvindingsopgave på havet, hvorefter opgravede materialer transporteres til et sted inden for området for »begrænset fart« med henblik på nyttiggørelse eller deponering, kan hele transporten dog anses som søtransport. Foretages en indvindingsopgave i en havn eller en fjord, hvorefter opgravede materialer transporteres til et sted på havet med henblik på nyttiggørelse eller deponering, kan den del af transporten, der foretages uden for området for »begrænset fart«, anses som søtransport, jf. § 12, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 161 af 27. februar 2020 om beskatning af søfolk.

Det foreslås, at sømandsbeskatningslovens § 2, *stk. 2*, ændres to steder. For det første foreslås det, at der indsættes et manglende komma i henvisningen til sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, nr. 3, litra a-c og e. Denne ændring er af rent teknisk karakter. For det andet foreslås det, at angivelsen af, at reglerne om »begrænset fart« finder tilsvarende anvendelse for stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, udgår. Reglerne for »begrænset fart« vil dermed ikke længere finde anvendelse for sandsugningsfartøjer. Det vil både gælde i forhold til sømandsfradraget i sømandsbeskatningslovens § 3 og refusionsordningen for sandsugere i sømandsbeskatningslovens § 10.

Ved anvendelsen af refusionsordningen for sandsugere vil det få betydning for opgørelsen af aktiviteter, der kan kvalificeres som søtransport, og som indgår ved opgørelsen af 50-procentkravet i sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 2.

## UDKAST

Det vil endvidere få betydning for »blandede aktiviteter«, således at der ikke længere vil skulle foretages en opdeling af transporten, når søtransportaktivitet påbegyndes inde i en fjord og fortsættes ud på havet. I en situation, hvor fartøjet lastes inde i en fjord, f.eks. Isefjord, med henblik på losning på åbent hav, vil sejladsen hen til fjordens udmunding, således ikke længere skulle opgøres som »begrænset fart«, mens den fortsatte sejlads fra fjordens udmunding til lossestedet på havet opgøres som søtransport. I stedet vil hele sejladsen efter den foreslåede ændring kunne anses for at være søtransport.

Ændringen har til formål at sikre, at afgrænsningen af aktiviteter, der indgår ved opgørelsen af 50-procentkravet, og som er refusionsberettigede efter den danske ordning, ikke er mere restriktiv end afgrænsningen i øvrige EU- eller EØS-medlemsstater.

For at sikre overholdelse af EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren vil det dog fortsat være nødvendigt, at der er visse aktiviteter, som ikke vil kunne kvalificeres som søtransport, og som dermed ikke vil indgå ved opgørelsen af 50-procentkravet. Det foreslås derfor at indføre en ny begrænsning af de refusionsberettigede aktiviteter i en ny bestemmelse i sømandsbeskatningslovens § 10 a, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 5.

Til nr. 2

Efter sømandsbeskatningslovens § 3, stk. 2, kan personer, som erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, fradrage et beløb på 56.900 kr. ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst (»sømandsfradrag«). Fradraget er fast og reguleres ikke efter personskattelovens § 20.

Det er en betingelse for sømandsfradrag, at sandsugningsfartøjet, som arbejdet udføres om bord på, har egne fremdrivningsmidler og eget lastrum til transport af materialer indvundet fra havbunden, og at fartøjet er registreret i Danmark eller en anden EU- eller EØS-medlemsstat med en bruttotonnage på 20 tons eller derover, jf. sømandsbeskatningslovens § 3, stk. 6.

Det er endvidere en betingelse for fradrag, at fartøjet, som arbejdet udføres om bord på, udfører aktiviteter uden for området for »begrænset fart«.

Ved »begrænset fart« forstås ifølge sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, nr. 3, litra a-c og e, jf. § 2, stk. 2, fart med fartøjer, der væsentligst sejler på danske indsøer, indre vandveje og fjorde, anvendelse af skibe i stationær

## UDKAST

virksomhed, fart med skibe uden egne fremdrivningsmidler og anden fart, når forholdene er sådan, at den pågældende person har mulighed for regelmæssigt at overnatte på sin sædvanlige bopæl.

Det foreslås at nyaffatte sømandsbeskatningslovens § 3, stk. 2, således at personer, som erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, der vil kunne omfattes af sømandsbeskatningslovens §§ 8 eller 10, kan fradrage et beløb på 56.900 kr. ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst.

Nyaffattelsen vil i høj grad medføre en videreførelse af reglerne for sømandsfradrag til søfolk, der arbejder om bord på sandsugningsfartøjer, dog således at betingelserne for at anvende sømandsfradraget justeres.

Det betyder, at betingelsen om, at arbejdet skal udføres uden for »begrænset fart«, vil udgå. Det er en konsekvens af, at det foreslås, at reglerne for »begrænset fart« ikke længere skal gælde for sandsugningsfartøjer.

Nyaffattelsen vil endvidere medføre, at betingelserne om, at fartøjet skal have egne fremdrivningsmidler, eget lastrum til transport af materialer indvundet fra havbunden samt en bruttotonnage på 20 tons eller derover, vil udgå.

De sidstnævnte betingelser vil i stedet blive inkorporeret ved, at det vil være en betingelse for fradrag, at arbejdet udføres om bord på et fartøj, der vil kunne omfattes af DIS-ordningen i sømandsbeskatningslovens § 8 eller refusionsordningen for sandsugere i sømandsbeskatningslovens § 10.

Det vil således overordnet være en betingelse, at fartøjet, som arbejdet udføres om bord på, opfylder betingelserne i sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 1, hvilket overordnet betyder, at fartøjet skal være registreret med hjemsted i Danmark eller en anden EU- eller EØS-medlemsstat med en bruttotonnage på 20 tons eller derover og sejle under et flag fra en EU- eller EØS-medlemsstat.

Herudover vil det være en betingelse for sømandsfradrag, at arbejdet enten udføres på sådan et fartøj uden for EU- og EØS-området, jf. sømandsbeskatningslovens § 8, eller at fartøjet har egne fremdrivningsmidler og eget lastrum til transport af materialer indvundet fra havbunden, og at fartøjet udfører søtransportaktiviteter i mindst 50 pct. af den tid, det er i drift, jf. sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 2 og 3.



## UDKAST

Som søtransport vil således som hovedregel anses transport på havet af indvundne materialer, herunder: Sejlads mellem havn og indvindingsplads, sejlads mellem indvindingsplads og det sted, hvor de indvundne materialer skal losses, herunder selve losningen, sejlads mellem lossested og havn, sejlads mellem indvindingspladser, sejlads ved assistance på foranledning af offentlig myndighed i forbindelse med oprydning efter olieudslip m.v., erhvervs-mæssig transport af passagerer eller gods mellem destinationer eller punkter på havet og mobilisering til søs mellem opgaver svarende til et lastskibs sejlads i ballast, jf. § 12, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 161 af 27. februar 2020 om beskatning af søfolk.

De oplyste aktiviteter, der anses for at være søtransport, som dermed tæller med ved opgørelsen af 50-procentkravet, foreslås indsat direkte i sømandsbeskatningslovens § 10 a ved lovforslagets § 1, nr. 5.

Den foreslåede justering af betingelserne for at anvende fradraget i sømandsbeskatningslovens § 3, stk. 2, har til formål at sikre, at de danske regler for tildeling af statsstøtte til sandsugerrederier er i overensstemmelse med EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren, samtidig med at de danske regler ikke er mere restriktive, end EU-retten foreskriver.

Til nr. 3

Refusionsordningen i sømandsbeskatningslovens § 10 medfører, at søfolk, der erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, beskattes efter de almindelige regler, dog med adgang til sømandsfradrag efter sømandsbeskatningslovens § 3, stk. 2. Rederier, der udøver virksomhed med sandsugning m.v., vil efterfølgende kunne få refunderet et beløb, der maksimalt svarer til de indkomstskatter, som pålignes søfolkenes lønindkomst. Refusionsbeløbet udgør derfor maksimalt 35 pct. af søfolkenes bruttoløn (arbejdsmarkedsbidragsgrundlaget), jf. sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 4.

For at være berettiget til refusion er det dog bl.a. en betingelse i sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 2, at der udføres søtransportaktiviteter i mindst 50 pct. af den tid, sandsugningsfartøjet er i drift (»50-procentkravet«). Hertil kommer, at det ifølge samme bestemmelse alene er sådanne søtransportaktiviteter, der er refusionsberettigede. Refusionsgrundlaget udgør således 50-100 pct. af bruttolønnen svarende til den del af driftstiden, der er anvendt til

## UDKAST

søtransport. Udføres søtransportaktiviteter i mindre end 50 pct. af driftstiden, kan der ikke opnås refusion.

De støtteberettigede søtransportaktiviteter beskrives i EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren som aktiviteter, der udgør »transport på havet af opgravede materialer«. Som søtransport anses derfor som hovedregel: Sejlads mellem havn og indvindingsplads, sejlads mellem indvindingsplads og det sted, hvor de indvundne materialer skal losses, herunder selve losningen, sejlads mellem lossested og havn, sejlads mellem indvindingspladser, sejlads ved assistance på foranledning af offentlig myndighed i forbindelse med oprydning efter olieudslip m.v., erhvervsmæssig transport af passagerer eller gods mellem destinationer eller punkter på havet og mobilisering til søs mellem opgaver – svarende til lastskibs sejlads i ballast, jf. § 12, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 161 af 27. februar 2020 om beskatning af søfolk.

For at sikre, at der alene gives støtte til de søtransportaktiviteter, der er støtteberettigede, er endvidere indsat en regel i § 12, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 161 af 27. februar 2020 om beskatning af søfolk, som medfører, at aktiviteter, der udføres i »begrænset fart«, ikke er støtteberettigede. »Begrænset fart« dækker bl.a. over aktiviteter, der udføres på indre vandveje og i fjorde, jf. sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, nr. 3, litra a, og § 2, stk. 2.

Det foreslås at ændre sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 2, to steder, således at der for det første indsættes en henvisning til § 10 a, og for det andet udgår den del af bestemmelsen, som foreskriver, at der alene kan gives refusion for søtransportaktiviteter.

Ændringerne betyder, at det vil være en betingelse for at anvende refusionsordningen, at fartøjet udfører søtransportaktiviteter som nævnt i sømandsbeskatningslovens § 10 a i mindst 50 pct. af den tid, det er i drift. Refusionsgrundlaget vil således udgøre 100 pct. af søfolkenes bruttoløn, når fartøjer, som arbejdet udføres om bord på, udfører søtransportaktiviteter som nævnt i § 10 a i mindst 50 pct. af driftstiden.

Den foreslåede henvisning til sømandsbeskatningslovens § 10 a skal ses i sammenhæng med, at det ved lovforslagets § 1, nr. 5, foreslås at flytte op-listningen af refusionsberettigede søtransportaktiviteter fra bekendtgørelsesniveau til lovniveau samtidig med, at det foreslås at foretage nogle justeringer af, hvilke søtransportaktiviteter, der er refusionsberettigede efter ordningen.

## UDKAST

Ændringen af 50-procentkravet vil ligeledes have betydning for »ude af drift«-reglerne i § 9, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 161 af 27. februar 2020 om beskatning af søfolk. Disse regler medfører, at den tid, hvor skibet er ude af drift, fordeles forholdsmæssigt mellem den tid, der er medgået til søtransportaktiviteter, og den tid, der er medgået til andre aktiviteter, efter samme retningslinjer som gælder for bugser- og bjærgningsfartøjer efter sømandsbeskatningslovens § 6, stk. 2. Den foreslåede fleksible fortolkning af 50 pct-kravet vil nemlig medføre, at der kan opnås fuld refusion, når blot fartøjet udfører søtransportaktiviteter i minimum 50 pct. af driftstiden. Efter forslaget vurderes det således ikke længere at ville være mere fordelagtigt for sandsugerrederierne at vælge værfter uden for EU og EØS-området frem for f.eks. danske værfter.

Den foreslåede ændring af anvendelsen af 50-procentkravet vil være en tilbagevending af en af de stramninger, som Kommissionen krævede for at statsstøttegodkende refusionsordningen i 2019, og som blev foretaget ved § 1, nr. 4, i lov nr. 1583 af 27. december 2019. Det skyldes, at der på baggrund af den dialog, der har været, er grund til at antage, at Kommissionen vil være villig til at anlægge en lempeligere fortolkning af EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren, for så vidt angår til støtte til arbejdsrelaterede omkostninger. Ændringen har således til formål at sikre, at der ikke anlægges en strengere fortolkning af 50-procentskravet, end EU-retten foreskriver.

Til nr. 4

Refusionsordningen for sandsugere i sømandsbeskatningslovens § 10 medfører overordnet, at søfolk, der erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, beskattes efter de almindelige regler, dog med adgang til sømandsfradrag. Rederier, der udøver virksomhed med sandsugning m.v., vil efterfølgende kunne få refunderet et beløb, der maksimalt svarer til de indkomstskatter, som pålignes søfolkenes lønindkomst, hvis betingelserne i øvrigt er opfyldt.

Efter sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 4, 1. pkt., ydes refusion måned for måned eller på årsbasis til rederiet med et beløb, der for hver enkelt lønmodtager beregnes som 35 pct. af den del af bidragsgrundlaget opgjort efter arbejdsmarkedsbidragslovens § 2, der kan henføres til arbejde udført om bord på et fartøj, som opfylder betingelserne i sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 1-3.

## UDKAST

Efter sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 5, finder stk. 4 tilsvarende anvendelse for personer som nævnt i § 1, stk. 3, dvs. personer, som erhverver indkomst ved arbejde om bord på fartøj, som de ejer, eller i hvilket de som partredere eller interessenter ejer en andel. For disse personer ydes refusionen som 35 pct. af det gennemsnitlige grundlag for refusion efter stk. 4 for lønmodtagere, som udfører arbejde om bord på det pågældende fartøj

Det foreslås, at refusionssatsen i sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 4, 1. pkt., og stk. 5, 2. pkt., ændres fra 35 til 37 pct.

Forhøjelsen af refusionssatsen indebærer, at der – foruden betalte indkomsts-katter – vil blive refunderet et beløb, der svarer til gennemsnitlige socialsikkeringsbidrag omfattet af forordning (EF) nr. 883/2004 om koordinering af de sociale sikringsordninger, der betales af rederiet (arbejdsgiveren) for søfolk, som udfører arbejde om bord.

Refusion af socialsikkeringsbidrag medfører ingen ændringer af reglerne på Beskæftigelsesministeriets eller Erhvervsministeriets område. Refusionsmodellen vil blot indebære, at et rederi efter ansøgning, og efter at skatter og socialsikkeringsbidrag er betalt, foruden refusion af indkomsts-katter vil kunne få refunderet et beløb, der maksimalt svarer til gennemsnitlige socialsikkeringsbidrag, der er betalt af rederiet (arbejdsgiveren), for søfolk, der udfører arbejde om bord. Refusionen af betalte socialsikkeringsbidrag vil dermed ikke påvirke søfolkenes socialsikkeringsrettigheder.

Herved søges den tilladte støtte efter EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren maksimeret i relation til arbejdsrelaterede omkostninger.

Til nr. 5

Refusionsordningen for sandsugere i sømandsbeskatningslovens § 10 medfører overordnet, at søfolk, der erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, beskattes efter de almindelige regler, dog med adgang til sømandsfradrag. Rederier, der udøver virksomhed med sandsugning m.v., vil efterfølgende kunne få refunderet et beløb, der maksimalt svarer til de indkomsts-katter, som pålignes søfolkenes lønindkomst, hvis betingelserne i øvrigt er opfyldt.

For at være berettiget til refusion er det bl.a. en betingelse i sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 2, at der udføres søtransportaktiviteter i mindst 50 pct.

## UDKAST

af den tid, sandsugningsfartøjet er i drift (»50-procentkravet«). Hertil kommer, at der ifølge samme bestemmelse alene kan opnås refusion for sådanne søtransportaktiviteter. Refusionsgrundlaget udgør således 50-100 pct. af søfolkenes bruttoløn svarende til den del af driftstiden, der er anvendt til søtransport. Udføres søtransportaktiviteter i mindre end 50 pct. af driftstiden, kan der ikke opnås refusion.

De søtransportaktiviteter, der er berettiget til støtte, beskrives i EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren som aktiviteter, der udgør »transport på havet af opgravede materialer«. Som refusionsberettiget søtransport anses derfor som hovedregel: Sejlads mellem havn og indvindingsplads, sejlads mellem indvindingsplads og det sted, hvor de indvundne materialer skal losses, herunder selve losningen, sejlads mellem lossested og havn, sejlads mellem indvindingspladser, sejlads ved assistance på foranledning af offentlig myndighed i forbindelse med oprydning efter olieudslip m.v., erhvervsmæssig transport af passagerer eller gods mellem destinationer eller punkter på havet og mobilisering til søs mellem opgaver – svarende til lastskibs sejlads i ballast, jf. § 12, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 161 af 27. februar 2020 om beskatning af søfolk.

For at sikre, at der alene gives refusion for sådanne søtransportaktiviteter, der er støtteberettigede efter EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren, gælder endvidere en regel i § 12, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 161 af 27. februar 2020 om beskatning af søfolk, som medfører, at aktiviteter, der udføres i »begrænset fart«, ikke indgår ved opgørelsen af 50-procentkravet, og som dermed ikke er refusionsberettigede. »Begrænset fart« dækker bl.a. over aktiviteter, der udføres på indre vandveje og i fjorde, jf. sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, nr. 3, litra a, og § 2, stk. 2.

Den tid, hvor skibet er ude af drift, fordeles forholdsmæssigt mellem den tid, der er medgået til søtransportaktiviteter, og den tid, der er medgået til andre aktiviteter, efter samme retningslinjer som ventetid fordeles vedrørende bugser- og bjærgningsfartøjer (»fordelingstid«), jf. § 9, stk. 2, bekendtgørelse nr. 161 af 27. februar 2020 om beskatning af søfolk sømandsbeskatningslovens og sømandsbeskatningslovens § 6, stk. 2. Et fartøj anses for at være ude af drift, når arbejdet er indstillet eller ikke kan igangsættes på grund af afventning af myndighedsgodkendelser, reparations- og vedligeholdelsesarbejder, værftsophold, vejrlig og lignende afbrydelser af skibets almindelige drift.

Det foreslås at indsætte en ny § 10 a i sømandsbeskatningsloven, hvorved opstillingen af søtransportaktiviteter, der tæller med ved opgørelsen af 50-

## UDKAST

procentkravet i sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 2, flyttes fra bekendtgørelsesniveau til lovniveau samtidig med, at det foreslås at foretage nogle justeringer af, hvilke søtransportaktiviteter der er refusionsberettigede, og som dermed indgår ved opgørelsen af 50-procentkravet.

I *stk. 1* foreslås det at opliste den type aktiviteter, der som hovedregel skal anses som søtransport efter sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 2, det vil sige transport på havet af indvundne materialer, herunder:

- 1) Sejlads mellem havn og indvindingsplads.
- 2) Sejlads mellem indvindingsplads og det sted, hvor de indvundne materialer skal losses, og selve losningen.
- 3) Sejlads mellem lossested og havn.
- 4) Sejlads mellem indvindingspladser.
- 5) Sejlads ved assistance på foranledning af offentlig myndighed i forbindelse med oprydning efter olieudslip m.v.
- 6) Erhvervsmæssig transport af passagerer eller gods til destinationer eller punkter på havet.
- 7) Mobilisering til søs mellem opgaver svarende til et lastskibs sejlads i ballast.

Der er, for så vidt angår oplystningen af søtransportaktiviteter, der tæller med ved opgørelsen af 50-procentkravet foreslået nogle sproglige præciseringer, men der vil i øvrigt være tale om en videreførelse af gældende regler, som på nuværende tidspunkt fremgår af § 12, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 161 af 27. februar 2020 om beskatning af søfolk.

Det foreslås i *stk. 2, 1. pkt.*, at sandsugning og opmudring ikke anses som søtransport ved anvendelsen af refusionsordningen for sandsugere i sømandsbeskatningslovens § 10.

Den foreslåede bestemmelse skal sikre, at selve sandsugnings- og opmudringsaktiviteten ikke vil være refusionsberettiget, og at udformningen af refusionsordningen for sandsugere dermed er i overensstemmelse med EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren. I den forbindelse vil sejlads på en indvindingsplads i forbindelse med selve indvindingen, herunder slæbesugning m.v., blive betragtet som en del af sandsugnings- og opmudringsaktiviteten og vil dermed ikke kunne anses som søtransport. Der vil derimod være tale om søtransport, hvis indvindingen afbrydes, og fartøjet flyttes til en anden position på indvindingspladsen, hvor indvindingen fortsættes.

Der vil også her være tale om en videreførelse af gældende ret.

## UDKAST

I 2. pkt. foreslås det, at virksomhed, der udføres på indsøer samt på indre vandveje som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) nr. 2016/1629 af 14. september 2016 om fastsættelse af tekniske forskrifter for fartøjer til sejlads på indre vandveje, om ændring af direktiv 2009/100/EF og om ophævelse af direktiv 2006/87/EF, heller ikke kan anses som søtransport.

Det betyder for det første, at enhver aktivitet, der udføres på indsøer, det vil typisk sige aktivitet, der udføres på en stor, stillestående vandmasse, der er omgivet af land, ikke vil kunne anses som søtransport ved opgørelsen af 50-procentkravet i sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 2. Dette vil således også gælde for aktiviteter, der ellers måtte kunne kvalificeres som søtransportaktiviteter efter stk. 1.

Det betyder endvidere, at enhver aktivitet, der udføres på indre vandveje som defineret i direktiv (EU) nr. 2016/1629, det vil sige de floder m.v., der fremgår af direktivets bilag 1, f.eks. Flensborg Fjord i Tyskland og Göta Älv i Sverige, ikke vil kunne anses som søtransport ved opgørelsen af 50-procentkravet i sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 2. Dette vil således også gælde for aktiviteter, der ellers måtte kunne kvalificeres som søtransportaktiviteter efter stk. 1.

Det bemærkes, at direktiv (EU) nr. 2016/1629 ikke gælder i Danmark, jf. direktivets artikel 40. Det skyldes, at der ikke findes floder m.v., som direktivet omhandler, i Danmark. Henvisningen til direktivet vil således alene skulle ses som en geografisk afgrænsning af området, inden for hvilket der ikke vil kunne udføres aktiviteter, som tæller med ved opgørelsen af 50-procentkravet i refusionsordningen for sandsugere i sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 2.

Begrænsningen af anvendelsesområdet for refusionsordningen vil træde i stedet for de eksisterende regler om »begrænset fart«, som efter lovforslaget ikke længere vil skulle gælde ved anvendelse af refusionsordningen for sandsugere. Herved vil de søtransportaktiviteter, der tæller med ved opgørelsen af 50-procentkravet, blive udvidet og baseret på mere objektive kriterier.

Det vil bl.a. betyde, søtransportaktiviteter som udføres i det indre territorialfarvand som defineret i havretskonventionens artikel 8, herunder fjorde og kystnære områder, som udgangspunkt indgår ved opgørelsen af 50-procentkravet. Samtidig vil der ikke længere skulle foretages en opdeling af transporten, når søtransportaktivitet påbegyndes inde i en fjord og fortsættes ud

## UDKAST

på havet. I en situation, hvor fartøjet lastes inde i en fjord, f.eks. Isefjord, med henblik på losning på åbent hav, vil sejladsen hen til fjordens udmunding således ikke længere skulle opgøres som »begrænset fart«, mens den fortsatte sejlads fra fjordens udmunding til lossestedet på havet opgøres som søtransport. I stedet vil hele sejladsen efter den foreslåede justering kunne anses for at være søtransport.

Den foreslåede, nye afgrænsning skal sikre, at kvalificeringen af aktiviteter, der er refusionsberettigede efter den danske ordning, ikke er mere restriktiv end afgrænsningen i øvrige EU- og EØS-medlemsstater.

Det bemærkes, at »ude af drift«-reglerne ikke foreslås ændret. Dog vil »fordelingstiden«, der opgøres efter reglerne, få mindre betydning i lyset af den foreslåede fleksible fortolkning af 50-procentkravet ved lovforslagets § 1, nr. 3. Det skyldes, at der efter forslaget vil kunne opnås fuld refusion, når blot fartøjet udfører søtransportaktiviteter i minimum 50 pct. af driftstiden. Efter forslaget vurderes refusionsordningen således ikke længere at ville gøre det mere fordelagtigt for sandsugerrederierne at vælge værfter uden for EU- og EØS-området frem for f.eks. danske værfter.

### *Til § 2*

Det foreslås i *stk. 1*, at skatteministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelse af loven. Det foreslås, at ministeren kan fastsætte, at dele af loven træder i kraft på forskellige tidspunkter.

Det skyldes, at de foreslåede ændringer af refusionsordningen for sandsugere udgør ændringer af en eksisterende statsstøtteordning. Ændringerne er derfor anmeldt til Kommissionen i medfør af TEUF artikel 108, stk. 3, og skal godkendes, inden de kan træde i kraft.

Det foreslås i *stk. 2*, at loven har virkning fra og med kalenderåret 2022.

Såfremt Kommissionen ikke har godkendt de foreslåede ændringer af refusionsordningen for sandsugere inden påbegyndelsen af kalenderåret 2022, vil loven kunne tillægges virkning tilbage i tid. Loven indebærer imidlertid en ændring af refusionsordningen for sandsugere, som vil medføre bedre vilkår ved anvendelse af refusionsordningen, og som derfor alene vil være til gunst for de rederier, der kan anvende ordningen.



## UDKAST

Loven gælder hverken for Færøerne eller Grønland, fordi den lov, der foreslås ændret, ikke gælder for Færøerne eller Grønland og ikke indeholder en hjemmel til at sætte loven i kraft for Færøerne eller Grønland.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

| <i>Gældende formulering</i>   | <i>Lovforslaget</i>  |
|---|--|
|   | <p style="text-align: center;"><b>§ 1</b></p> <p>I sømandsbeskatningsloven, jf. lov-<br/>bekendtgørelse nr. 131 af 7. februar<br/>2020, som ændret ved § 1 i lov nr.<br/>1583 af 27. december 2019, foreta-<br/>ges følgende ændringer:</p>  |
| <p><b>§ 2.</b> ---<br/><i>Stk. 2.</i> Stk. 1, nr. 3, litra a-c og e fin-<br/>der tilsvarende anvendelse ved<br/>virksomhed med kabellægningsfar-<br/>tøjer og stenfiskerfartøjer, herunder<br/>sandsugere.</p>  | <p><b>1.</b> I § 2, <i>stk. 2</i>, ændres »litra a-c og<br/>e« til: »litra a-c og e«, og »og sten-<br/>fiskerfartøjer, herunder sandsu-<br/>gere« udgår.</p>   |
| <p><b>§ 3.</b> ---<br/><i>Stk. 2.</i> Personer, som uden for be-<br/>grænset fart erhverver lønindkomst<br/>ved arbejde om bord på stenfisker-<br/>fartøjer, herunder sandsugere, som<br/>har egne fremdrivningsmidler og<br/>eget lastrum til transport af materi-<br/>aler indvundet fra havbunden, og<br/>som har en bruttotonnage på 20 t el-<br/>ler derover, kan ved opgørelsen af<br/>den skattepligtige indkomst fra-<br/>drage et beløb på 56.900 kr.<br/><i>Stk. 4-6.</i> ---</p> | <p><b>2.</b> § 3, <i>stk. 2</i>, affattes således:<br/>»<i>Stk. 2.</i> Personer, som erhverver<br/>lønindkomst ved arbejde om bord<br/>på stenfiskerfartøjer, herunder<br/>sandsugere, der vil kunne omfattes<br/>af §§ 8 eller 10, kan ved opgørelsen<br/>af den skattepligtige indkomst fra-<br/>drage et beløb på 56.900 kr.«</p> |
| <p><b>§ 10.</b> ---<br/><i>Stk. 2.</i> Der kan opnås refusion, hvis<br/>fartøjet udfører søtransportaktivitete-<br/>ter i mindst 50 pct. af den tid, det er</p>   | <p><b>3.</b> I § 10, <i>stk. 2</i>, indsættes efter »sø-<br/>transportaktiviteter«: »som nævnt i<br/>§ 10 a«, og », og kun for sådanne<br/>transportaktiviteter« udgår.</p>  |

## UDKAST

|  |   |
|--|---|
| <p>i drift, og kun for sådanne transportaktiviteter.</p> <p><i>Stk. 3. ---</i></p>   |   |
| <p><i>Stk. 4.</i> Refusion ydes måned for måned eller på årsbasis til rederiet med et beløb, der for hver enkelt lønmodtager beregnes som 35 pct. af den del af bidragsgrundlaget opgjort efter arbejdsmarkedsbidragslovens § 2, der kan henføres til arbejde udført om bord på et fartøj, som opfylder betingelserne i stk. 1-3. 1. pkt. gælder i det omfang, lønindkomsten kan beskattes i Danmark.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Stk. 4 finder tilsvarende anvendelse for personer som nævnt i § 1, stk. 3. Refusionen ydes som 35 pct. af det gennemsnitlige grundlag for refusion efter stk. 4 for lønmodtagere, som udfører arbejde om bord på det pågældende fartøj.</p> <p><i>Stk. 6 og 7. ---</i></p> | <p><b>4.</b> I § 10, stk. 4, 1. pkt., og stk. 5, 2. pkt., ændres »35 pct.« til: »37 pct.«</p>   |
|  | <p><b>5.</b> Efter § 10 indsættes som ny paragraf:</p> <p>»§ 10 a. Som søtransport efter § 10, stk. 2, anses som hovedregel transport på havet af indvundne materialer, herunder:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Sejlads mellem havn og indvindingsplads.</li> <li>2) Sejlads mellem indvindingsplads og det sted, hvor de indvundne materialer skal losses, og selve losningen.</li> <li>3) Sejlads mellem lossested og havn.</li> <li>4) Sejlads mellem indvindingspladser.</li> </ol> |

|  |   |
|--|---|
|  | <p>5) Sejlads ved assistance på foranledning af offentlig myndighed i forbindelse med oprydning efter olieudslip m.v.</p> <p>6) Erhvervsmæssig transport af passagerer eller gods til destinationer eller punkter på havet.</p> <p>7) Mobilisering til søs mellem opgaver svarende til et lastskibs sejlads i ballast.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Sandsugning og opmudring som sådan anses ikke som søtransport. Som søtransport anses heller ikke virksomhed, der udføres på indsøer samt på indre vandveje som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) nr. 2016/1629 af 14. september 2016 om fastsættelse af tekniske forskrifter for fartøjer til sejlads på indre vandveje, om ændring af direktiv 2009/100/EF og om ophævelse af direktiv 2006/87/EF.«</p> |
|--|---|