

**Forslag**  
til  
**Lov om ændring af tonnageskatteoven og sømandsbeskatningsloven**  
(Udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibe)

**§ 1**

I tonnageskatteoven, jf. lovbekendtgørelse nr. 965 af 19. september 2011, som ændret ved § 1 i lov nr. 539 af 6. juni 2007 og § 12 i lov nr. 924 af 18. september 2012, foretages følgende ændringer:

**1.** I § 8, stk. 1, nr. 1, indsættes som 2. pkt.:

”Det gælder dog ikke i det omfang, skibet udfører aktiviteter med vagttjeneste til søs i tilknytning til virksomhed omfattet af 1. pkt.”.

**2.** I § 8, stk. 1, nr. 3, udgår ”, vindmølleparker” og ”, nedlægning af rørledninger på havbunden”.

**3.** I § 8, stk. 1, nr. 3, indsættes som 2. og 3. pkt.:

”Dette gælder dog ikke i det omfang, skibet udfører aktiviteter med bygning og reparation af vindmølleparker til søs eller nedlægning af rørledninger eller kabler på havbunden.

Tilsvarende gælder 1. pkt. ikke i det omfang, skibet udfører aktiviteter til søs med vagttjeneste eller supplyopgaver i tilknytning til virksomhed omfattet af 1. eller 2. pkt.”

**4.** I § 8, stk. 1, nr. 6, 2. pkt., indsættes efter ”bugser- og bjærgningsaktiviteter”: ”eller ishåndteringsaktiviteter”.

**5.** I § 8, stk. 1, nr. 11, indsættes som 2. pkt.:

”Dette gælder dog ikke i tilfælde, hvor et skib midlertidigt anvendes til husning af medarbejdere, reservedele eller værkstedsfaciliteter i forbindelse med offshore-arbejder.”

## § 2

I sømandsbeskatningsloven, jf. lov nr. 386 af 27. maj 2005, som ændret bl.a. ved § 12 i lov nr. 343 af 18. april 2007 og senest ved § 2 i lov nr. 622 af 14. juni 2011, foretages følgende ændring:

1. § 5 a, stk. 1, ophæves.  
Stk. 2 bliver herefter stk. 1.

2. Efter § 5 a indsættes:

”§ 5 b. § 5 finder uanset tonnageskattelovens bestemmelser ikke anvendelse ved arbejde om bord på skibe omfattet af tonnageskattelovens § 8, stk. 1, nr. 3, 2. pkt., der udfører aktiviteter med bygning og reparation af vindmølleparker til søs eller nedlægning af rørledninger, skibe omfattet af tonnageskattelovens § 8, stk. 1, nr. 3, 3. pkt., der udfører aktiviteter til søs med vagttjeneste eller erhvervsmæssig befordring af passagerer eller gods mellem installationer til søs, skibe omfattet af tonnageskattelovens § 8, stk. 1, nr. 6, 2. pkt., der udfører ishåndteringsaktiviteter, samt skibe omfattet af tonnageskattelovens § 8, stk. 1, nr. 11, 2. pkt.”

## § 3

Stk. 1. Tidspunktet for lovens ikrafttræden fastsættes af skatteministeren.  
Stk. 2. Loven har virkning fra og med indkomståret 2016.

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

#### *Indholdsfortegnelse*

- 1. Indledning*
- 2. Lovforslagets formål og baggrund*
- 3. Lovforslagets enkelte elementer*
  - 3.1. Udvidelse af tonnageskatteordningen med en række aktiviteter*
    - 3.1.1. Gældende ret*
      - 3.1.1.1. EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren*
      - 3.1.1.2. Tonnageskatteordningen*
    - 3.1.2. Lovforslaget*
  - 3.2. DIS-ordningen*
    - 3.2.1. Gældende ret*
    - 3.2.2. Lovforslaget*
- 4. Økonomiske konsekvenser for det offentlige*
- 5. Administrative konsekvenser for det offentlige*
- 6. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet*
- 7. Administrative konsekvenser for erhvervslivet*
- 8. Administrative konsekvenser for borgerne*
- 9. Miljømæssige konsekvenser*
- 10. Forholdet til EU-retten*
- 11. Hørte myndigheder og organisationer m.v.*
- 12. Sammenfattende skema*

#### *1. Indledning*

Regeringen (Socialdemokraterne og Radikale Venstre), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Det Konservative Folkeparti har i juni 2014 indgået *Aftale om en vækstpakke* indeholdende en række initiativer rettet mod bedre regulering, styrket virksomhedsservice, forskning og udvikling samt bedre erhvervsbeskatning m.v.

De enkelte dele af aftalen er indgået med tilslutning fra forskellige partier. Nærværende lovforslag vedrører styrkede rammevilkår for Det Blå Danmark. Regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti er enige om at gennemføre dette initiativ.

Aftaleparterne ønsker at fastholde og udvikle Det Blå Danmark. Det er derfor vigtigt at skabe gode og fremtidssikrede rammevilkår for den danske offshore-sektor. Derfor vil aftaleparterne udvide tonnageskatteordningen, så en række specialskibe også omfattes af ordningen. Det skal tiltrække disse fartøjer til Danmark og sikre investeringer og arbejdspladser.

Det fremgår af *Aftale om en vækstpakke*, at de styrkede rammevilkår skal implementeres ved en justering af tonnageskattereglerne i regi af forligskredsen for *Aftale om at fremme flere skibe under Dannebrog* fra 2007 (Regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti), således at en række specialskibe omfattes af tonnageskatteordningen.

## *2. Lovforslagets formål og baggrund*

Baggrunden for aftalen om styrkede rammevilkår er, at regeringen den 12. december 2012 offentliggjorde *Vækstplan for Det Blå Danmark*. Planen indeholder en række initiativer, der skal bidrage til at sikre, at Det Blå Danmark også fremadrettet skaber vækst og beskæftigelse og udnytter mulighederne i den grønne omstilling. Visionerne bag vækstplanen er, at Danmark skal være Europas maritime centrum, at grønne løsninger er fremtiden for Det Blå Danmark, og at væksten i den maritime sektor skal understøttes af stærke danske kompetencer.

Vækstplanen er udarbejdet på baggrund af anbefalingerne fra Vækstteamet for Det Blå Danmark og med bidrag fra en bred kreds af interessenter fra den maritime branche.

I *Vækstplan for Det Blå Danmark* konkluderes det, at det er vigtigt, at rammebetingelserne for skibsfarten følger udviklingen på søfartsområdet. I den forbindelse slår vækstplanen fast, at der er behov for fleksibilitet for rederierne, så de lettere kan tilpasse deres virksomhed til nye vækstmuligheder og konjunkturændringer.

Vækstplanen konkluderer også, at der er et stort vækstpotentiale for danske maritime virksomheder og gode muligheder for dansk beskæftigelse på f.eks. specialskibe.

Det foreslås på den baggrund at ændre tonnageskatteloven, så en række aktiviteter bliver omfattet af tonnageskatteordningen. Der er tale om aktiviteter, der typisk udføres af følgende specialskibe:

1. Vagt-, supply- og konstruktionsfartøjer.
2. Ishåndteringsfartøjer.
3. Vindmøllefartøjer.
4. ASV'er (Accommodation and Support Vessels).

Udvidelsen foreslås for at skabe bedre konkurrencevilkår for den danske søfart på det globale marked.

Tonnageskatteordningen har karakter af statsstøtte til den maritime sektor, og ordningen er derfor udformet inden for rammerne af EU's maritime statsstøtteretningslinjer. Da lovforslaget således indebærer en ændring af en bestående statsstøtteordning, skal ændringen godkendes af Europa-Kommissionen, inden den kan træde i kraft.

Det indgår ikke i *Aftale om en vækstpakke*, at der ved siden af udvidelsen af tonnageskatteordningen skal ske en tilsvarende udvidelse af sømandsbeskatningsordningen (også kaldet ”DIS-ordningen”). Forslaget udvider således ikke rederiernes muligheder for at aflønne ansatte søfolk med en skattefri nettohyre.

### *3. Lovforslagets enkelte elementer*

#### *3.1. Udvidelse af tonnageskatteordningen med en række aktiviteter*

##### *3.1.1. Gældende ret*

###### *3.1.1.1. EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren*

Statsstøtte, som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller produktioner, er som udgangspunkt ikke forenelig med EU-retten, hvis det påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.

Statsstøtteordninger til visse erhvervsgrøner kan dog efter omstændighederne godkendes, hvis de er i Unionens interesse.

Europa-Kommissionen har udfærdiget retningslinjer for, hvorledes medlemsstaterne kan etablere særlige, begunstigende skatteregler for det maritime erhverv, jf. EF-retningslinjer for statsstøtte til søtransporten (97/C 205/5) og EU-retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren (2004/C 13/03).

Den danske tonnageskatteordning og sømandsbeskatningsordning (DIS-ordningen) udgør statsstøtte i den nævnte betydning og er udformet inden for EU's retningslinjer.

Retningslinjerne fastlægger de overordnede rammer for statsstøtte til søtransport, men ikke mere detaljerede krav til udformningen af de nationale ordninger. Der eksisterer dermed et råderum for medlemsstaterne til at fastlægge de nærmere detaljer i deres regelsæt, så længe de overordnede retningslinjer overholdes.

Den nærmere afgrænsning af begrebet søtransport, som retningslinjerne omfatter, findes i forordning (EØF) nr. 4055/86 (1) og (EØF) nr. 3577/92. I disse forordninger er søtransport defineret som ”befordring af passagerer og gods med skib mellem en havn i en medlemsstat og en havn eller et off-shore anlæg i en anden medlemsstat.”

Europa-Kommissionen har i retningslinjerne fra 2004 (2004/C 13/03) tilkendegivet, at Kommissionen kan acceptere, at bugsering på havet af skibe, olieplatforme osv. falder ind under definitionen af søtransport, jf. punkt 3.1. i retningslinjerne.

EU's konkurrencekommissær tilkendegav i maj 2013 over for Danmark, at en udvidelse af tonnageskatteordningen til at omfatte specialskibe ud fra en umiddelbar og foreløbig vurdering kan omfattes af retningslinjerne.

Siden 2009 har Kommissionen godkendt en række medlemsstaters udvidelser af tonnageskatteordninger med visse specialskibe på baggrund af en analog fortolkning af retningslinjerne. Disse afgørelser bidrager til afgrænsningen af begrebet søtransport og dermed til at fastlægge rækkevidden af nationale tonnageskatteordninger.

For eksempel har Kommissionen i sag C (2010) 6094 godkendt en udvidelse af den hollandske tonnageskatteordning med kabellægnings-, rørlæggnings-, undersøgelses- og kranskibe. Kommissionen konkluderede, at de pågældende skibe havde et betydeligt antal kendetegn til fælles med skibe, der udfører søtransport, herunder at skibenes aktiviteter forudsætter kvalificerede søfolk med tilsvarende professionelle kompetencer, og at søfolkene alle var underlagt de samme arbejdsretlige regler. Kommissionen bemærkede videre, at skibene, som ordningen blev udvidet med, var egnede til søfart og underlagt de samme operationelle og sikkerhedsmæssige krav, som skibe der anvendes til søtransport. Endelig fandt Kommissionen, at der var en risiko for, at skibene ville blive flaget ud af EU, ligesom det gør sig gældende for skibe, der anvendes til søtransport.

Kommissionen har i sag C34/07 ligeledes godkendt en udvidelse af den polske tonnageskatteordning med bugseringsfartøjer under forudsætning af, at mindst 50 pct. af de bugseringsaktiviteter, der faktisk udføres i et givent år, udgør ”søtransport”.

### *3.1.1.2. Tonnageskatteordningen*

Efter gældende regler kan et rederi under visse betingelser vælge at lade indkomsten ved rederivirksomheden beskattes efter tonnageskatteordningen i stedet for efter de almindelige regler om beskatning af selskabsindkomst.

Tonnageskatten er en fast skat, som rederierne betaler på grundlag af den nettotonnage, de disponerer over. Den tonnageskattepligtige indkomst, der er en skematisk beregnet indkomst med udgangspunkt i rederiets disponible nettotonnage, opgøres således ikke efter de almindelige regler som forskellen mellem skattepligtige indtægter og fradragsberettigede udgifter. Tonnageskatten opkræves i stedet uafhængigt af rederiets faktiske driftsresultat, og den skal derfor også betales i de år, hvor rederidriften måtte give underskud.

Indkomst vedrørende aktivitet, der ikke kvalificerer til tonnagebeskatning, beskattes efter de almindelige selskabsskatteretlige regler. Det betyder, at rederierne både kan have indkomst, der beskattes efter tonnageskattereglerne, og indkomst, der beskattes efter de almindelige selskabsskatteretlige regler.

Den indkomst, der kan vælges beskattet efter tonnageskatteloven, er indkomst vedrørende

søtransport af passagerer eller gods mellem forskellige destinationer, hvor transporten foregår med skibe, som enten er ejet eller lejet af rederiet.

Ved en ændring af tonnageskatteoven i 2005 blev det under visse betingelser muligt at anvende tonnageskatteordningen på indkomst fra bugseringsaktivitet m.v., idet retningslinjerne fra 2004 (2004/C 13/03) åbnede mulighed herfor, jf. afsnit 3.1.1.1. ovenfor.

Det er en betingelse for at anvende ordningen, at skibene har en bruttotonnage på 20 ton eller mere, og at skibene strategisk og forretningsmæssigt drives fra Danmark.

En række flydende indretninger anses ikke for at være skibe og kan derfor ikke omfattes af ordningen. Det gælder blandt andet flydende olieproduktions-, oplagrings- og udskebningsanlæg. Ligeledes er pramme og lægtre ikke omfattet af tonnageskatteordningen, medmindre de er lastbærende og har en størrelse over 2.000 bruttoton.

Tilsvarende er en række aktiviteter udelukket fra tonnagebeskatning, uanset at de skibe, der udfører aktiviteterne, ved anden anvendelse ville kunne benyttes til tonnagebeskattet virksomhed. Det gælder for eksempel følgende aktiviteter:

- Forundersøgelser, efterforskning eller udvinding af kulbrinter eller andre naturforekomster. Dog kan egentlig transportvirksomhed i tilknytning hertil omfattes (f.eks. forsyningssejlad eller transport af olie m.v.).
- Fiskeri og forarbejdningsvirksomhed.
- Bygning og reparation af havne, moler, broer, olieinstallationer, vindmølleparker eller andre havanlæg, nedlægning af rørledninger, opmudring, stenfiskeri, sandsugning eller lignende.
- Dykkervirksomhed.
- Lodsning, når skibene anvendes i og omkring havne.
- Bugsering m.v., dog med visse undtagelser.
- Passagersejlad i eller omkring havneløb m.v.
- Uddannelsesaktiviteter, sociale og pædagogiske aktiviteter m.v.
- Museumsaktiviteter og skibsbevaring.
- Sports-, udflugts- og fritidsformål, herunder repræsentative formål.
- Anvendelse af permanent opankrede skibe uanset formål.

Visse specialskibe har blandede aktiviteter, hvoraf nogle allerede kan omfattes af tonnageskatteordningen efter de gældende regler, og hvoraf andre er specifikt undtaget, jf. ovenstående.

Hvis et rederi vælger at anvende tonnageskatteordningen, og et skib har blandede aktiviteter, finder ordningen anvendelse på indkomst fra de aktiviteter, der kan omfattes af ordningen.

Hvis der udføres aktiviteter, der falder uden for ordningen, bliver indkomsten herfra undergivet beskatning efter de almindelige regler.

Aktiviteter, der udføres af vagt- og supplyfartøjer, kan efter omstændighederne omfattes af de gældende regler i tonnageskatteloven. Vagtskibe kan således omfattes af tonnageskatteordningen, såfremt aktiviteten udføres ved offshore virksomhed, eller hvis aktiviteten udføres ved en destination til søs, det vil sige ved en installation, en konstruktion eller lignende offshore-anlæg. Det beror dog på en konkret vurdering, om de pågældende aktiviteter kan omfattes. Egentlig forsyningssejlad med personer eller materiel fra havn til installationer på kontinentalsoklen eller omvendt kan efter omstændighederne omfattes af tonnageskatteordningen.

Aktiviteter med bygning og reparation af vindmølleparker og andre konstruktionsopgaver i form af nedlægning af rørledninger eller kabler på havbunden er som ovenfor nævnt undtaget efter tonnageskatteloven. I det omfang et vindmøllefartøj eller et rørlægnings- eller kabellægningsfartøj forestår transport af passagerer eller gods, vil indkomsten fra denne transportaktivitet efter omstændighederne kunne omfattes af tonnageskatteordningen efter de gældende regler.

Aktivitet, der består i bugsering, er som udgangspunkt undtaget fra tonnageskattelovens anvendelsesområde. Der gælder dog den undtagelse, at bugseringsaktiviteter til søs kan omfattes af ordningen, hvis de finder sted i mindst 50 pct. af den tid, skibet er i drift i løbet af et indkomstår. Det er alene den del af aktiviteterne, der udgør reel bugsering, som kan omfattes af ordningen.

Aktiviteter, der udføres af ishåndteringsfartøjer, kan efter omstændighederne omfattes af tonnageskatteordningen, når aktiviteterne kan kvalificeres som bugsering. Det er i den forbindelse en betingelse, at skibet udfører bugseringsopgaver i mindst 50 pct. af den tid, skibet i løbet af et indkomstår er i drift. Hvis denne betingelse er opfyldt, kan tonnageskatteordningen herefter anvendes på den del af indkomsten, som stammer fra udførelsen af bugseringsopgaver. Hvis skibet udfører andre opgaver end bugsering, vil indkomsten herfra omvendt være undergivet almindelig selskabsbeskatning. Egentlig isbrydning, uden at der samtidig er et element af bugsering, kan dog ikke omfattes af tonnageskatteordningen efter gældende regler.

ASV'er (Accommodation and Support Vessels) udfører som udgangspunkt ikke transport af personer eller gods til søs og er derfor ikke omfattet af tonnageskatteordningen i den nuværende udformning. ASV'er, der også ofte omtales som "hotelskibe", anvendes i forbindelse med omfattende offshore-arbejder, som de understøtter gennem husning af håndværkere, materiel og værkstedsfaciliteter.



### *3.1.2. Lovforslaget*

På baggrund af *Aftale om en vækstpakke* foreslås det at udvide tonnageskatteordningen med en række aktiviteter, der typisk udføres af specialskibe.

Fælles for de pågældende specialfartøjer er, at deres hovedaktiviteter typisk er undtaget fra tonnageskatteordningen i den nuværende udformning. Det er desuden et fællestræk, at specialfartøjerne typisk udfører blandede aktiviteter, hvoraf nogle allerede i dag kan omfattes af ordningen, mens andre ikke kan.

Forslaget indebærer, at de omhandlende aktiviteter, der typisk ikke er omfattet af begrebet søtransport i den gældende tonnageskatteordning, bliver sidestillet med søtransport og derfor kan omfattes af tonnageskatteordningen. Forslaget ændrer ikke på den grundlæggende betingelse om, at tonnageskatteordningen anvendes på egentlig søtransport, der defineres som befordring af passagerer eller gods med skib mellem to havne eller mellem en havn og et offshore-anlæg. Der henvises til afsnit 3.1.1.1. ovenfor.

For så vidt angår aktiviteter med ishåndtering foreslås det, at udvidelsen af tonnageskatteordningen skal være betinget af, at de skibe, der udfører aktiviteten, er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS. Betingelsen afspejler, at der allerede gælder en sådan betingelse for bugseringsaktiviteter, som visse ishåndteringsaktiviteter hidtil har været henført under, jf. afsnit 3.1.1.2. ovenfor.

Forslaget ændrer ikke på de grundlæggende regler om opgørelsen af den tonnageskattepligtige indkomst, ligesom det ikke ændrer på, at denne indkomst beskattes med den til enhver tid gældende selskabsskattesats (24,5 pct. i indkomståret 2014, 23,5 pct. i indkomståret 2015 og 22 pct. i indkomståret 2016 og efterfølgende indkomstår).

Forslaget indebærer en ændring af en bestående statsstøtteordning. Ændringen skal derfor godkendes af Europa-Kommissionen, inden loven kan træde i kraft.

## *3.2. DIS-ordningen*

### *3.2.1. Gældende ret*

Sømandsbeskatningsordningen (DIS-ordningen) er ligesom tonnageskatteordningen en statsstøtteordning til fordel for søfartssektoren, der er udformet i overensstemmelse med EU's maritime statsstøtteretningslinjer.

Statsstøtten gives på den måde, at rederierne kan udbetale en skattefri nettohyre til de søfolk, der er omfattet af ordningen (nettolønsordning). Den sparede skat tilfalder rederierne i form af en lavere lønudgift.

Det er en betingelse for at anvende DIS-ordningen, at søfolkene arbejder om bord på et skib,

der opfylder betingelserne for at anvende DIS-ordningen, dvs. at skibet er et dansk skib, der er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, og som anvendes til formål, der vil kunne omfattes af tonnageskatteordningen.

Et dansk skib er i sømandsbeskatningsloven defineret som et skib, som er registreret med hjemsted her i landet med en bruttotonnage på 20 ton eller derover, og som udelukkende anvendes til erhvervmæssig befordring af passagerer eller gods, som bugser- og bjærgningsfartøj eller som kabellægningsfartøj.

Et skib, der har aktiviteter med bygning og reparation af vindmølleparker, opfylder derfor ikke betingelsen for at være et dansk skib, og DIS-ordningen finder som konsekvens heraf ikke anvendelse på søfolk, der arbejder på disse skibe. Tilsvarende finder DIS-ordningen ikke anvendelse ved arbejde om bord på ASV'er (Accommodation and Support Vessels), ishåndteringsfartøjer, vagtskibe eller skibe, der udfører aktiviteter med nedlægning af rørledninger på havbunden.

Søfolk, der arbejder om bord på skibe, der anvendes til supplyopgaver til søs, dvs. udelukkende til erhvervmæssig befordring af passagerer eller gods, kan efter gældende regler anvende DIS-ordningen, hvis skibet anvendes til transport mellem havne eller mellem en havn og en offshore-installation. Søfolk, der arbejder om bord på skibe, der transporterer personer eller gods mellem forskellige installationer til søs, kan efter gældende regler ikke anvende DIS-ordningen, da sådanne skibe efter gældende regler ikke omfattes af tonnageskatteordningen.

Søfolk, der arbejder om bord på kabellægningskibe, der opfylder betingelserne i sømandsbeskatningsloven, kan efter gældende regler allerede anvende DIS-ordningen, selvom tonnageskatteordningen efter gældende regler ikke finder anvendelse på kabellægningskibe.

### *3.2.2. Lovforslaget*

Det indgår ikke i *Aftale om en vækstpakke*, at der ved siden af udvidelsen af tonnageskatteordningen skal ske en tilsvarende udvidelse af sømandsbeskatningsordningen (DIS-ordningen).

Med forslaget præciseres det, at udvidelsen af tonnageskatteordningen ikke medfører nogen ændring i anvendelsesområdet for DIS-ordningen. Søfolk, som arbejder om bord på skibe med de aktiviteter, som tonnageskatteordningen foreslås udvidet med, vil således ikke som følge af lovforslaget blive omfattet af DIS-ordningen. Tilsvarende vil søfolk, der arbejder om bord på skibe, der efter gældende regler opfylder betingelserne for at anvende DIS-ordningen, fortsat kunne anvende DIS-ordningen.

## *4. Økonomiske konsekvenser for det offentlige*

Med forslaget udvides den gunstige tonnageskatteordning med en række specialskibe,

herunder vagt-, supply- og konstruktionsfartøjer. Der er tale om specialskibe, som vurderes i dag kun i begrænset omfang at være underlagt dansk beskatning, bl.a. fordi disse skibe typisk er skattemæssigt hjemmehørende i de lande, der kan tilbyde den mest fordelagtige beskatning.

På denne baggrund vurderes det med usikkerhed, at udvidelsen af tonnageskatteordningen med de foreslåede specialskibe vil medføre et ikke nævneværdigt mindreprovenu. Tilsvarende vurderes det, at skatteudgiften forbundet med tonnageskatteordningen kun øges marginalt som følge af den foreslåede udvidelse af ordningen.

#### *5. Administrative konsekvenser for det offentlige*

Lovforslaget skønnes at medføre løbende administrative omkostninger til 2½ årsværk.

#### *6. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet*

Med lovforslaget udvides en begunstigende skatteordning, idet en række specialskibe får mulighed for at anvende tonnageskatteordningen. Forslaget vil dermed styrke erhvervets konkurrenceevne på et marked, der er præget af hård international konkurrence og stor mobilitet.

#### *7. Administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Lovforslaget vil blive sendt i høring i Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER)

#### *8. Administrative konsekvenser for borgerne*

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

#### *9. Miljømæssige konsekvenser*

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

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

Ved lovforslaget foretages der ændringer i en bestående statsstøtteordning. Sådanne ændringer skal efter EU-reglerne godkendes af Europa-Kommissionen, inden de kan iværksættes. Regeringen vil derfor notificere de foreslåede lovændringer i forbindelse med fremsættelsen af forslaget.

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

Advokatsamfundet, AE Rådet, AmCham Denmark, ATP, Bilfærgernes Rederiforening, CEPOS, Cevea, Danish Maritime, Danmarks Rederiforening, Danmarks Skibskreditfond, Danmarks Vindmølleforening, Dansk Byggeri, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Danske Advokater, Danske Havne, DI, DVCA, Erhvervsstyrelsen- Team Effektiv Regulering, FSR – danske revisorer, Foreningen til Søfartens Fremme, Horesta, KL, Kraka, Offshoreenergy.dk, Olie Gas Danmark, Nord søfonden, Offshoreenergy.dk, Olie Gas Danmark, Rederiforeningen af 2010, SRF- Skattefaglig Forening, Vindmølleindustrien.

12. Sammenfattende skema

**Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget**

|  | Positive konsekvenser/ mindre udgifter  | Negative konsekvenser/merudgifter  |
|--|---|--|
| Økonomiske konsekvenser for det offentlige     |   | Udvidelsen af tonnageskatteordningen vurderes at medføre et ikke nævneværdigt mindreprovenu. |
| Administrative konsekvenser for det offentlige |   | Lovforslaget skønnes at medføre løbende administrative omkostninger til 2½ årsværk.          |
| Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet      | Udvidelsen af tonnageskatteordningen vil styrke erhvervets konkurrenceevne over for udlandet.   |  |
| Administrative konsekvenser for erhvervslivet  |   |  |
| Administrative konsekvenser for borgerne       | Ingen.  | Ingen.   |
| Miljømæssige konsekvenser                      | Ingen.  | Ingen.   |
| Forholdet til EU-retten                        | Ved lovforslaget foretages der ændringer i en bestående statsstøtteordning. Regeringen vil derfor notificere de foreslåede ændringer til Europa-Kommissionen i forbindelse med fremsættelsen af lovforslaget. |  |

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1

Den foreslåede bestemmelse i tonnageskattelovens § 8, stk. 1, nr. 1, 2. pkt., indebærer, at aktivitet med vagttjeneste til søs omfattes af tonnageskatteordningen, når vagttjenesten udføres i tilknytning til virksomhed med forundersøgelse, efterforskning eller udvinding af kulbrinter eller andre naturforekomster. Vagtskibe kan efter gældende regler omfattes af tonnageskatteordningen, hvis aktiviteten udføres ved offshore virksomhed.

Det er alene indkomst ved aktivitet med vagttjeneste – og ikke indkomst ved forundersøgelse, efterforskning eller udvinding af kulbrinter – der med forslaget omfattes af tonnageskatteordningen.

Vagtskibe udfører en række aktiviteter, som primært er relateret til offshore-arbejder. Skibene udfører bl.a. sikkerheds- og redningsopgaver samt opgaver inden for miljøbeskyttelse.

Til nr. 2

Henvisningen til, at virksomhed med bygning og reparation af vindmølleparker og med nedlægning af rørledninger på havbunden ikke kan omfattes af tonnageskatteordningen, udgår, da sådanne aktiviteter efter forslaget fremover skal kunne indgå i ordningen, jf. lovforslagets § 1, nr. 3.

Til nr. 3

Den foreslåede bestemmelse i tonnageskattelovens § 8, stk. 1, nr. 3, 2. pkt., indebærer, at visse aktiviteter med konstruktionsopgaver til søs bliver omfattet af tonnageskatteordningen.

Det gælder for det første *aktivitet med bygning og reparation af vindmølleparker til søs*. Aktiviteten udføres typisk af særlige vindmøllefartøjer.

Vindmøllefartøjer er fartøjer, der i forbindelse med bygning og reparation af havvindmøller transporterer bygningsdele (vinger, tårne m.v.) til byggestedet og/eller anvendes til opsætningen eller den efterfølgende vedligeholdelse af vindmøllerne.

Efter den gældende bestemmelse i tonnageskattelovens § 8, stk. 1, nr. 3, er bygning og reparation af blandt andet vindmølleparker undtaget fra tonnageskatteordningen, mens den forudgående transport af passagerer eller gods til en havvindmøllepark efter omstændighederne vil kunne omfattes af ordningen.

Forslaget indebærer, at skibe, der har aktiviteter med bygning og reparation af vindmølleparker, kan omfattes af tonnageskatteordningen også for så vidt angår indkomst fra disse aktiviteter.

Det foreslås dernæst, at også konstruktionsopgaver i form af *aktiviteter med nedlægning af rørledninger og kabler på havbunden* bliver omfattet af tonnageskatteordningen. Disse aktiviteter udføres typisk af særlige rørlægnings- og kabellægningskibe.

Efter den gældende bestemmelse i tonnageskatteovens § 8, stk. 1, nr. 3, er nedlægning af rørledninger på havbunden undtaget fra tonnageskatteordningen, mens den forudgående transport af passagerer eller gods efter omstændighederne vil kunne omfattes af ordningen. Tilsvarende er aktivitet med kabellægning ikke omfattet af tonnageskatteordningen i dens nuværende udformning.

Den foreslåede bestemmelse i tonnageskatteovens § 8, stk. 1, nr. 3, 3. pkt., indebærer, at *aktiviteter med vagttjeneste eller supplyopgaver til søs* bliver omfattet af tonnageskatteordningen, hvis disse aktiviteter udføres i tilknytning til bygge- og reparationsaktiviteter til søs omfattet af § 8, stk. 1, nr. 3, 1. pkt., eller i tilknytning til aktiviteter med bygning og reparation af vindmølleparker eller nedlægning af rørledninger eller kabler på havbunden omfattet af den foreslåede § 8, stk. 1, nr. 3, 2. pkt.

Vagt- og supplyfartøjer er skibe, der udfører en række aktiviteter, som primært er relateret til offshore-arbejder. Skibene udfører bl.a. transportopgaver, sikkerheds- og redningsopgaver, herunder som såkaldte afviserskibe, der ligger vagt ved f.eks. platforme og adviserer anden trafik om fare, samt opgaver inden for miljøbeskyttelse.

De nævnte skibe kan efter de gældende regler omfattes af tonnageskatteordningen, i det omfang de udfører aktiviteter med transport af personer eller gods til søs. I hvilket omfang, skibene i øvrigt kan omfattes af tonnageskatteordningen i den nuværende udformning, er behæftet med en væsentlig usikkerhed.

Med forslaget fastslås det, at skibe, der har aktiviteter med vagttjeneste eller med supplyopgaver, fremover kan omfattes af tonnageskatteordningen for samtlige sådanne aktiviteter. Vagtskibe kan efter gældende regler omfattes af tonnageskatteordningen, hvis aktiviteten udføres ved en installation, en konstruktion eller lignende offshore-anlæg.

Med forslaget vil aktiviteter med vagttjeneste eller supplyopgaver kunne omfattes af tonnageskatteordningen, også selv om der er tale om transport af personer eller gods mellem forskellige installationer til søs og ikke alene, hvis der er tale om transport af personer eller gods mellem to havne eller mellem en havn og en offshore installation.

Hvis et vagt- eller supplyfartøj tillige udfører andre aktiviteter end de nævnte, må det

vurderes, om sådanne andre aktiviteter også er omfattet af tonnageskatteloven. Hvis de pågældende aktiviteter ikke er omfattet, beskattes disse aktiviteter efter de almindelige regler om beskatning af selskabsindkomst.

Til nr. 4

Den foreslåede ændring af tonnageskattelovens § 8, stk. 1, nr. 6, 2. pkt., indebærer, at alle former for aktivitet med ishåndtering til søs bliver omfattet af tonnageskatteloven.

Aktiviteterne udføres typisk af egentlige ishåndteringsskibe.

Ishåndteringsskibe er skibe, der eskorterer eller bugserer skibe gennem isfyldte sejlrender og isfyldt farvand, beskytter f.eks. boreenheder i arktisk farvand mod flydende isbjerge eller foretager egentlig isbrydning.

Ishåndteringsskibe kan efter de gældende regler efter omstændighederne omfattes af tonnageskatteordningen, når de udfører opgaver, der kan kvalificeres som bugsering. Det er i den forbindelse en betingelse, at der udføres bugseringsopgaver til søs i mindst 50 pct. af den tid, skibet i løbet af et indkomstår er i drift. Er denne betingelse opfyldt, kan tonnageskatteordningen anvendes på den del af indtægterne, som stammer fra aktiviteter, der kan kvalificeres som bugsering.

Den foreslåede udvidelse medfører, at ishåndteringsskibe bliver omfattet af tonnageskatteordningen, for så vidt angår samtlige aktiviteter inden for ishåndtering til søs.

Det følger således af forslaget, at ishåndteringsskibe fremover kan omfattes af tonnageskatteordningen ikke blot – som i dag – for den del af ishåndteringsaktiviteterne, der består i egentlig bugsering, men også for øvrige ishåndteringsopgaver.

For bugser-, bjærgnings- og ishåndteringsskibe bibeholdes kravet om, at skibet skal udføre de pågældende aktiviteter i mindst 50 pct. af den tid, skibet i løbet af et indkomstår er i drift. Det skyldes, at EU's maritime statsstøttereftningslinjer fra 2004 (2004/C 13/03) stiller krav herom for bugserfartøjer.

Det foreslås, at udvidelsen skal være betinget af, at de pågældende ishåndteringsskibe er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS. Denne betingelse gælder allerede for andre former for bugseringsaktiviteter.

Til nr. 5

Den foreslåede bestemmelse i tonnageskattelovens § 8, stk. 1, nr. 11, 2. pkt., indebærer, at aktivitet med husning af medarbejdere, reservedele eller værkstedsfaciliteter i forbindelse med offshore-arbejder omfattes af tonnageskatteordningen. Aktiviteterne udføres typisk af såkaldte ASV'er (Accommodation and Support Vessels), der ofte også omtales som hotelskibe.

ASV'er er kendetegnede ved at være en nødvendig del af de omfattende og langvarige offshore-arbejder, de er knyttet til. Skibene kan f.eks. tilknyttes offshore-arbejdet ved såkaldt "dynamisk positionering", som er et computerkontrolleret system, der anvendes for automatisk at holde et skibs position og kurs konstant kun ved at anvende propeller. Det betyder, at skibene ikke ligger fast opankrede, men at de følger de mobile offshore-arbejder og udgør en nødvendig del heraf. Skibene udfører ikke egentlig transport af passagerer eller gods til søs, men de er underlagt de samme konkurrencemæssige og tekniske vilkår som traditionelle fartøjer, der anvendes til transport af gods og passagerer til søs.

Den foreslåede udvidelse medfører, at de pågældende skibe bliver omfattet af tonnageskatteordningen for så vidt angår deres aktiviteter med midlertidig indkvartering af mandskab, midlertidig opmagasinering af reservedele eller midlertidig brug som værkstedsfaciliteter i forbindelse med offshore-arbejder.

Det følger af EU's maritime statsstøttereftningslinjer, at visse aktiviteter vil være udelukkede for disse skibe. F.eks. kan et hotelskib, hvis værelser udlejes til turister, ikke omfattes af tonnageskatteordningen, da virksomhed til varetagelse af fritidsformål er udelukket fra tonnageskatteordningen, jf. tonnageskattelovens § 8, stk. 1, nr. 10.

#### *Til § 2*

Til nr. 1

Forslaget er en konsekvensændring som følge af lovforslagets § 1, nr. 3.

Søfolk, der arbejder om bord på kabellægningsskibe, der udelukkende anvendes til erhvervmæssig befordring af passagerer eller gods, eller udelukkende som bugser- og bjærgningsfartøj eller udelukkende som kabellægningfartøj, kan efter gældende regler allerede anvende DIS-ordningen, selvom tonnageskatteordningen efter gældende regler ikke finder anvendelse på kabellægningsskibe. For søfolk, der arbejder om bord på kabellægningsskibe inden for EU/EØS, skal skibet desuden opfylde betingelserne i sømandsbeskatningslovens § 5 a, stk. 2, for at kunne anvende DIS-ordningen. Med den foreslåede udvidelse af tonnageskatteordningen for kabellægningsskibe er der ikke længere behov for at undtage kabellægningsskibe fra betingelsen i DIS-ordningen om, at skibet skal kunne omfattes af tonnageskatteordningen. Denne undtagelse foreslås derfor ophævet.

Til nr. 2

Efter sømandsbeskatningslovens § 5 kan søfolk, som erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på et dansk skib, der er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, og som anvendes til formål, der vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, blive omfattet af DIS-ordningen. Søfolk, der er omfattet af DIS-ordningen, betaler ikke skat af den del af deres indkomst, der kan henføres dertil.



Det indgår ikke i *Aftale om en vækstpakke*, at der samtidig med udvidelsen af tonnageskatteordningen skal gennemføres en tilsvarende udvidelse af DIS-ordningen. Formålet med forslaget til den nye bestemmelse i § 5 b er således at sikre, at ansatte om bord på skibe med de aktiviteter, der med forslaget bliver omfattet af tonnageskatteordningen, ikke i større omfang end efter gældende regler får mulighed for at anvende DIS-ordningen.

### *Til § 3*

Til stk. 1

Ikrafttrædelsestidspunktet for lovens regler fastsættes af skatteministeren. Baggrunden for dette er, at der er tale om en ændring af en eksisterende statsstøtteordning. Sådanne ændringer skal efter EU-reglerne godkendes af Europa-Kommissionen, inden de kan iværksættes. Ændringen notificeres i forbindelse med fremsættelsen af lovforslaget.

Valg eller fravalg af tonnageskatteordningen er bindende for rederiet i en periode på 10 år regnet fra påbegyndelsen af det indkomstår, hvor tonnagebeskatning første gang kan vælges. Som konsekvens heraf kan rederier, der har fravalgt tonnageskatteordningen, men som både har transportopgaver, der kan omfattes af ordningen efter de gældende regler, og aktiviteter, der efter den foreslåede udvidelse af reglerne kan omfattes, ikke vælge tonnageskatteordningen før udløbet af rederiets bindingsperiode.

Til stk. 2

Det foreslås, at loven har virkning for indkomståret 2016 og senere indkomstår.

Hvis EU-Kommissionens godkendelse af ændringen foreligger efter den 1. januar 2016, vil loven få virkning inden ikrafttrædelsen. Det bemærkes i den forbindelse, at ændringen alene er af begunstigende karakter, da der er tale om en udvidelse af den lempelige beskatning efter tonnageskatteloven.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

| <p>Gældende formulering</p>   | <p>Lovforslaget</p>   |
|---|---|
| <p>§ 8. Indkomst af følgende former for virksomhed kan ikke omfattes af § 6:</p> <p>1) Forundersøgelse, efterforskning eller udvinding af kulbrinter eller andre naturforekomster.</p> <p>---</p> <p>3) Bygning og reparation af havne, moler, broer, olieinstallationer, vindmølleparker eller andre havneanlæg, nedlægning af rørledninger på havbunden, opmudring, stenfiskeri, sandsugning eller lignede virksomhed.</p> <p>---</p> <p>6) Bugsering m.v. Dette gælder dog ikke i tilfælde, hvor skibet udfører bugser- og bjærgningsaktiviteter til søs i mindst 50</p> | <p style="text-align: center;"><b>§ 1</b></p> <p>I tonnageskatteloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 965 af 19. september 2011, som ændret ved § 1 i lov nr. 539 af 6. juni 2007 og § 12 i lov nr. 924 af 18. september 2012, foretages følgende ændringer:</p> <p><b>1.</b> I § 8, stk. 1, nr. 1, indsættes som 2. pkt.: ”Det gælder dog ikke i det omfang, at skibet udfører aktiviteter med vagttjeneste til søs i tilknytning til virksomhed omfattet af 1. pkt.”.</p> <p><b>2.</b> I § 8, stk. 1, nr. 3, udgår ”, vindmølleparker” og ”, nedlægning af rørledninger på havbunden”.</p> <p><b>3.</b> I § 8, stk. 1, nr. 3, indsættes som 2. og 3. pkt.: ”Dette gælder dog ikke i det omfang, at skibet udfører aktiviteter med bygning og reparation af vindmølleparker til søs eller nedlægning af rørledninger eller kabler på havbunden. Tilsvarende gælder 1. pkt. ikke i det omfang, at skibet udfører aktiviteter til søs med vagttjeneste eller supplyopgaver i tilknytning til virksomhed omfattet af 1. eller 2. pkt.”</p> <p><b>4.</b> I § 8, stk. 1, nr. 6, 2. pkt., indsættes efter</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p>pct. af den tid, skibet i løbet af et indkomstår er i drift. Det er en betingelse, at skibet er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS. Ved anvendelsen af 2. pkt. fordeles ventetid forholdsmæssigt mellem den tid, der er medgået til bugser- og bjærgningsaktiviteter til søs, og den tid, der er anvendt til andre aktiviteter. Bugseringsaktiviteter m.v., der udføres i eller omkring havne, eller som består i at bistå fartøjer med egen fremdrift med at lægge til i havn, anses ikke for at være foregået til søs.</p> <p>---</p> <p>11) Anvendelse af permanent opankrede skibe, uanset formål.</p> | <p>”bugser- og bjærgningsaktiviteter”: ”eller ishånderingsaktiviteter”</p> <p>5. I § 8, stk. 1, nr. 11, indsættes som 2. pkt.: ”Dette gælder dog ikke i tilfælde, hvor et skib midlertidigt anvendes til husning af medarbejdere, reservedele eller værkstedsfaciliteter i forbindelse med offshore-arbejder.”</p>   |
| <p><b>§ 5a.</b> § 5 finder uanset tonnageskattelovens bestemmelser tilsvarende anvendelse ved arbejde om bord på kabellægningsfartøjer, jf. dog stk. 2.</p> <p>Stk.2. Ved arbejde om bord på kabellægningsfartøj inden for EU/EØS finder § 5 udelukkende anvendelse i tilfælde, hvor skibets virksomhed med søtransport af kabeltromler m.v. i løbet af et indkomstår</p>   | <p style="text-align: center;"><b>§ 2</b></p> <p>I sømandsbeskatningsloven, jf. lov nr. 386 af 27. maj 2005, som ændret senest ved § 2 i lov nr. 622 af 14. juni 2011, foretages følgende ændring:</p> <p><b>1.</b> § 5a, stk. 1, ophæves.<br/>Stk. 2 bliver herefter stk. 1.</p> <p><b>2.</b> Efter § 5 a indsættes:<br/>”§ 5 b. § 5 finder uanset tonnageskattelovens bestemmelser ikke anvendelse ved arbejde om bord på skibe omfattet af tonnageskattelovens § 8, stk. 1, nr. 3, 2. pkt.,</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p>målt i forhold til tilbagelagte sømil udgør mindst 50 pct. af skibets samlede virksomhed. Sø mil tilbagelagt under kabellægning og opgaver i tilknytning hertil anses ikke som søtransport. Det er en betingelse, at fartøjet har hjemsted i en EU- eller EØS-medlemsstat.</p> | <p>der udfører aktiviteter med bygning og reparation af vindmølleparker til søs eller nedlægning af rørledninger, skibe omfattet af tonnageskattelovens § 8, stk. 1, nr. 3, 3. pkt., der udfører aktiviteter til søs med vagtjeneste eller erhvervsmæssig befordring af passagerer eller gods mellem installationer til søs, skibe omfattet af tonnageskattelovens § 8, stk. 1, nr. 6, 2. pkt., der udfører ishåndteringsaktiviteter, samt skibe omfattet af tonnageskattelovens § 8, stk. 1, nr. 11, 2. pkt.”</p> |
|---|--|