

**Skatteministeriet**  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

*Sendt via e-mail til*

juraogsamfundsoekonomi@skm.dk  
pa@skm.dk  
shb@skm.dk

Aarhus · 6. november 2014

**Søren Tonnesen**  
Partner

T +45 72 27 33 03  
srt@bechbruun.com

Sagsnr. 033892-0019 srt/hag  
Dok.nr. 12621283 1

## Høringsvar - udkast til forslag til lov om ændring af tonnageskatteloven og sømandsbeskatningsloven

Det i høring udsendte udkast til ændring af tonnageskatteloven og sømandsbeskatningsloven giver anledning til en række generelle retlige bemærkninger, og til en række helt konkrete bemærkninger

### 1. Overordnede retlige bemærkninger

I 2005 vedtog Folketinget som følge af EU-kommissionens meddelelse vedrørende EU-landenes støtteordninger til rederierne [2004/C, 13/03] lov nr. 386/2005 - sømandsbeskatningsloven.

Anvendelsesområdet for den såkaldte DIS-ordning i sømandsbeskatningsloven var som udgangspunkt afstemt med tonnageskatteloven. De hidtil gældende regler har imidlertid muliggjort brug af statsstøtte på 2 områder som var omfattet af udtrykkelige undtagelsesbestemmelser i tonnageskatteloven. Dels i form af den særlige refusionsordning gældende for visse specialskibe med lastrum (stenfikserfartøjer og sandsugere) og dels i henhold til en ændring gennemført ved lov nr. 343/2007, som muliggjorde brug af den såkaldte DIS-ordning for sømænd på kabellægningsfartøjer, der udfører søtransportaktiviteter.

Anvendelsesområdet skattebegunstigede statsstøtteordninger relateret til beskatningen af sømand har dermed stedse været *større* end anvendelsesområdet for tonnageskatteloven.

I bemærkningerne (lovforslag nr. 94/2005) til refusionsordningen anførtes:

*"Der er under bemærkningerne til lovforslagets § 6 ovenfor redegjort for, at det vil være vanskeligt at indrette den eksisterende skattefritagelsesordning - DIS-ordningen - på en sådan måde, at den vil kunne rumme de muligheder, der efter EU-retningslinjerne er for at give statsstøtte til sandsugere. Sådan støtte kan kun gives i det omfang, at det enkelte fartøj anvendes til søtransportaktiviteter i mindst 50 pct. af den tid, det er i drift.*

*Regeringen ønsker at udfylde EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren bedst muligt [min fremhævning], og det foreslås derfor, at det gøres muligt at give sandsugerrederier en refusion for personer, der arbejder ombord på sådanne fartøjer, jf. nedenfor.*

Folketinget har dermed siden 2005 forudsat, at Kommissionens retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren blev udnyttet i videst mulige omfang.

Med det foreliggende høringsudkast har forligspartierne bag "Aftale om vækstpakke" tilsyneladende ændret opfattelse i forhold til vedtagelsen tilbage i 2005, idet man med forslag til ny § 5b i sømandsbeskatningsloven (forslagets § 2, nr. 2) nu indskrænker området for DIS-ordningen (nettoløns-ordningen) omfattet af § 5.

Fastholder forligspartierne dette holdningsskifte savnes en stillingtagen til, om refusionsordningen (den anden særlige statsstøtte-ordning) i sømandsbeskatningslovens § 10 fortsat vil kunne opretholdes for visse specialskibe, som fremover vil kunne rummes både af den udvidede tonnageskattelov og af refusionsordningen.

## 2. Konkrete bemærkninger

### 2.1.

*Entreprenørmæssig aktivitet / konstruktionsarbejder til som integreret del af søtransportaktiviteten*

Under afsnit "3.1.2. Lovforslaget" på side 9 anføres i 3. afsnit; "at de omhandlede aktiviteter der typisk udføres af specialskibe (fx bygning eller reparation af vindmølleparker) bliver sidestillet med søtransport. Men i samme afsnit anføres tillige; "Forslaget ændrer ikke på den grundlæggende betingelse om, at tonnageskatteordningen anvendes på egentlig søtransport ..."

Tilsvarende anføres under bemærkninger til § 1, nr. 3 at visse aktiviteter med konstruktionsopgaver (bygning og reparation af vindmølleparker) til søs bliver omfattet af tonnageskatteordningen. Men i efterfølgende afsnit tilføjes, at vindmøllefartøjer er fartøjer, der i forbindelse med bygning og reparation af havvindmøller transporterer bygningsdele til byggestedet og/eller anvendes til opsætning eller den efterfølgende vedligeholdelse...

SKAT har i hidtidig praksis - bl.a. med henvisning til egen meddelelse offentliggjort i SKM 2006.602 DEP - udelukket entreprenørmæssig aktivitet fra statsstøtte. I meddelelsen fra SKAT anføres, at der ved entreprenørmæssig virksomhed forstås *bygning og reparation* [min fremhævning] af havne, moler, broer, olieinstallationer, *vindmølleparker* [min fremhævning] eller andre havanlæg, nedlægning af rørledninger på havbunden eller lignende

virksomhed. Transport af byggematerialer til brug for entreprenørarbejdet vil typisk være søtransport, men hvis skibene deltager i selve entreprenørarbejdet, herunder hvis arbejdet foregår fra skibene eller skibenes tilstedeværelse i øvrigt er nødvendig for arbejdets udførelse – er der ikke tale om transportopgaver i sømandsskattelovens forstand, men derimod om entreprenørmæssig virksomhed.

Det bør derfor præciseres, at høringsudkastet gør endelig op med begrebet entreprenørmæssig aktivitet i den forstand SKAT hidtil har praktiseret det (jf. SKM 2006.602 DEP), og dermed at sådan aktivitet kan omfattes af EU's statsstøtte retningslinjer, når blot aktiviteten foregår til søs (altså på havet).

Endvidere bør det præciseres, at det er uden betydning om specialskibet medtager last fra havn eller ej, når blot skibet involveres i bygningen eller reparation af fx en vindmøllekonstruktion.

I sag C-456/04, Agip Petroli, nåede EU-Domstolen således frem til, at der ikke kunne stilles krav om fragt af en last (skønt forordningen netop omtaler "fragt af gods eller passagerer"). Det var dog afgørende, at søtransport uden last ikke blev misbrugt til at omgå reglerne i cabotageforordningen. I dommens præmis 15 fremhæver Domstolen, at begrebet "søtransport" ikke nærmere er defineret i forordningen, og at der derfor ikke kunne indfortolkes et krav om tilstedeværelse af en last ombord.

Med en sådan præcisering vil forligspartierne bag høringsudkastet samtidig kunne understøtte den til enhver tid mest rationelle (og dermed cost effektive) konstruktionsmetode, hvor distributions- og logistikløsninger også kan involvere såkaldte feeder-fartøjer, der medtager bygningsdele, komponenter og andet materiale til brug for konstruktionsopgaven.

## 2.2.

### *Sejlads til Offshore anlæg*

Under omtalen af den nærmere afgrænsning af begrebet søtransport nederst side 5 anføres følgende ordlyd; "befordring af passagerer og gods med skib mellem en havn i en medlemsstats og en havn eller et offshore anlæg i en anden medlemsstats".

Tilsvarende anføres under bemærkninger til § 1, nr. 3 nederst side 14, "vagtskibe kan efter gældende regler omfattes af tonnageskatteordningen, hvis aktiviteten udføres ved en *installation, en konstruktion eller lignende offshore-anlæg.*" [min fremhævnin

Det bør i den forbindelse præciseres, hvad der forstås ved et offshore anlæg. Det kan næppe være hensigten, at den samlede offshore vindmøllepark skal være færdigbygget og evt. tillige idriftsat. Men er det tilstrækkeligt at placeringen af vindmølleparken eller den

enkelte vindmølle er kortlagt - evt. af myndighederne, eller forudsættes en eller anden form for konstruktion ?

I forordning 3577/92 er offshore carbotage defineret som "søtransport af passager eller gods mellem en havn i en medlemsstat og anlæg eller strukturer på denne medlemsstats kontinentalsokkel [min fremhævning], jf. art. 2.1 litra b.

Med henblik på at sikre bedst mulig udnyttelse af EU's retningslinjer og med henblik på at undgå afgræsningsproblemer, bør der ikke stilles krav af byggeteknisk karakter eller særlig udførelsesgrad i forhold til det område på havet, hvor vindmølleparken eller offshore installationen påtænkes placeret. Det bør herved samtidig tages i betragtning, at teknologien for erosionsbeskyttelse samt konstruktionsmetoder er under stadig forandring inden for bl.a. offshore vindparker.

Hermed vil der også være en sammenhæng med forslaget i § 1, nr. 1, hvor aktivitet med vagttjeneste til søs omfattes af tonnageskatteordningen, når blot aktiviteten udføres i tilknytning til virksomhed med *forundersøgelser eller efterforskning [min fremhævning]*

Samtidig bør det også præciseres, at søtransport kan omfatte sejlads fra havn til samme havn. I sag C-17/13 anså EU-Domstolen således aktiviteter udført af Alpina River Cruises, som søtransport, selvom en del af aktiviteterne skete på Po-floden. I sagen var der tale om et krydstogt til og fra Venedig, der blandt andet indebar sejlads på ca. 60 km ad Po-floden (Italien). Domstolen fandt det i denne afgørelse uproblematisk at sejladsen begyndte og endte ved samme havn, skønt forordning (EØF) nr. 3577/92 omhandler "sejlads mellem havne".

Såfremt ovenstående bemærkninger giver anledning til spørgsmål eller behov for uddybning, er Skatteministeriet velkommen til at kontakte undertegnede.

Med venlig hilsen

Søren Tonnesen



Danish  
Shipowners'  
Association



Rederiforeningen  
af 2010

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

Sendt elektronisk: [juraogsamfundsoekonomi@skm.dk](mailto:juraogsamfundsoekonomi@skm.dk); [pa@skm.dk](mailto:pa@skm.dk), [shb@skm.dk](mailto:shb@skm.dk)

6. november 2014

Sagsnr. 14-184

**Høringssvar fra Danmarks Rederiforening og Rederiforeningen af 2010 vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af tonnageskatteloven og sømandsbeskatningsloven (Udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibe)**

Danmarks Rederiforening og Rederiforeningen af 2010 er meget tilfredse med, at regeringen har øje for, at de maritime tjenester, knyttet til offshore vind og olie/gas er en særlig dansk styrkeposition, som også fremover kan udvikle sig til gavn for dansk værdiskabelse og beskæftigelse. Dansk offshore beskæftiger i dag samlet set mere end 20.000 personer, heraf er omkring 5.000 beskæftiget med aktiviteter relateret til opsætning og servicering af offshore vind og olie/gas.

Det er positivt, at regeringen hermed følger op på det maritime vækstteams anbefaling om, at Danmark bør satse på at udvikle de maritime offshore aktiviteter yderligere. Blandt anbefalingerne til nye tiltag fra vækstteamet, hvoraf mange allerede er gennemført, er denne anbefaling klart den, der vægtes højest i erhvervet, og som den tilhørende vækstplans succes i høj grad vil blive målt på.

Særligt på området for opsætning og servicering af havvindmøller har Danmark været blandt pionererne med rederier, der transporterer og opsætter vindmølledele; skibe, der ligger som ekstra kapacitet ved byggesteder mv. En del af disse skibe er på dansk flag, mens andre flages i lande som Storbritannien, Holland, Norge, Cypern og Singapore. Der er udsigt til, at dette marked vil vokse med 10 procent om året i de kommende år, men allerede nu er markedet så udviklet, at konkurrencesituationen svarer til den normale globale konkurrence, som skibsfarten er udsat for. Derfor er det vigtigt at modernisere søfartsskattereglerne, så disse aktiviteter behandles på lige fod med anden skibsfart. Det samme gælder boreskibe og -rigge, der i dag ikke længere indflages til Danmark.

Vi er således helt enige i bemærkningerne i resuméet til lovforslaget, hvor det fremhæves, at det er vigtigt at skabe gode og fremtidssikrede rammevilkår for den danske offshore

sektor, og vi deler også ambitionen om at tiltrække nye fartøjer til Danmark og sikre investeringer og arbejdspladser.

Der er imidlertid tre ændringer af det fremsendte udkast til lovforslag, som er nødvendige at foretage, hvis lovforslaget skal have effekt på antallet af danske skibe og arbejdspladser:

1. Først og fremmest skal det fremlagte forslag til ændring af tonnageskatteoven udbygges, så alle de nævnte skibes aktiviteter kommer med. Der er brug for en bredere definition af specialskibes aktiviteter for at tiltrække nye skibe
2. Dernæst vil det være en god forretning for Danmark også at udvide anvendelsesområdet for tonnageskatten til at omfatte boreskibe og -rigge.
3. Endelig bør udvidelsen af anvendelsesområdet for specialskibe også omfatte nettolønsordningen, idet den er helt afgørende for valg af flag og besætning og dermed for fastholdelse og udvikling af specialskibsflåden under dansk flag og den tilknyttede danske beskæftigelse. Denne ordning er ikke relevant for borerigge og boreskibe.

Udskiftningen af ældre traditionel tonnage med nye højteknologiske skibe, der stiller højere krav til søfolkenes kompetencer sker lige nu og her. Derfor er der en klar risiko for, at væksten mere permanent sker uden for Danmark, hvis ikke disse ændringer foretages i forbindelse med behandlingen af lovforslaget.

Vi vil i det følgende gennemgå de tre punkter samt knytte nogle specifikke kommentarer til lovforslaget og lovbemærkningerne:

#### **1. Bredere definition af de aktiviteter, som specialskibene, der er omfattet af lovforslaget, kan udføre inden for tonnageskatteordningen**

Skibene, der arbejder i offshore sektoren bliver i stigende grad mødt af forventninger fra kunderne om, at de er i stand til med samme skib at løse flere forskellige typer opgaver. Det kan i olie/gas segmentet være fragt af gods og passagerer de fleste dage, mens det andre dage kan være vagttjeneste, operation af undervandsudstyr mv. I vindmøllesegmentet kan det være transport af udstyr den ene dag og bygning af vindmøller den anden. Som reglerne er i dag, må rederierne enten sige nej til opgaver, der ligger uden for tonnageskatten, fordi det ikke er konkurrencedygtigt (se afsnittet om nettolønsordningen) eller lave et opdelt regnskab, hvor nogle aktiviteter beskattes efter normal selskabsskat og andre efter tonnageskatteordningen. Det er omkostningstungt og bureaukratisk for rederierne.

Imidlertid er beskrivelsen af de nye aktiviteter i tonnageskatten ikke dækkende for de aktiviteter, som de berørte skibstyper typisk udfører, og derfor risikerer forslaget ikke at få den ønskede effekt, nemlig at tonnageskatten i Danmark bliver et konkurrencedygtigt alternativ til ejerskab i konkurrentlande som Storbritannien, Norge, Holland, Cypern, Singapore mv.

Rederiforeningens forslag til at sikre, at skibenes fulde operation kan være dækket af tonnageskatten, er, at der defineres et anvendelsesområde, der ikke tager udgangspunkt i navngivne aktiviteter, men snarere bredere definitioner i stil med "services necessarily provided at sea", som i Storbritannien, eller "søfartsaktiviteter, der er udsat for international konkurrence" som i den svenske sømandsskatteordning. Begge disse ordninger er godkendt af Europa-Kommissionen.

Såfremt der ikke er vilje til at indføre en sådan generel beskrivelse, bør det som minimum sikres, at tonnageskatten omfatter følgende aktiviteter, som de nævnte specialskibe i dag udfører:

- Transport af gods og personer til rigge og andre faste installationer
- Ankerhåndteringsopgaver
- Vagttjeneste ved faste installationer
- Miljøoprensning
- Brøndstimulering
- Transport af gods og personer til hotelskibe, andre skibe samt evt. andre flydende installationer
- Vagttjeneste ved flydende installationer
- Betjening af undervandsrobotter ved faste installationer
- Undersøisk konstruktionsarbejde, fx kabelnedlægning, rørnedlægning og lignende
- Normale forsyningsaktiviteter i isfyldte farvande
- Isbrydning
- Afvisning af isbjerge
- Eskortesejlads svarende til slæb af skib
- Transport af dele til faste byggesteder offshore
- Konstruktion af vindmøller og andre offshore installationer
- Assistance ved reparation og nedtagning af vindmøller og andre offshore installationer
- Transport af dele til pramme og andre flydende enheder ved byggesteder
- Transport af personer og gods til faste offshore installationer
- Placering ved offshore installationer eller byggesteder som ekstracapacitet med overnatnings-, lager- og værkstedsfaciliteter

Ovennævnte aktiviteter er for en stor dels vedkommende i forvejen omfattet af tonnageskat, så lovteknisk kan et dækkende anvendelsesområde sikres ved at ændre §6 i tonnageskatteloven, som p.t. definerer anvendelsesområdet, som "erhvervsmæssig virksomhed med transport af passagerer eller gods (rederivirksomhed) mellem forskellige destinationer". For at medtage de specialiserede søfartsaktiviteter, der sigtes til i regeringens maritime vækstplan, bør man tilføje "servicering, konstruktion og nedtagning af energiaktiviteter til søs samt miljøaktiviteter til søs, der ikke er i direkte konkurrence med landbaseret aktivitet".

Alternativet til ovenstående ændring kan lovteknisk være at benytte metoden, der er lagt op til i lovforslaget, hvor der fjernes undtagelser fra hovedreglen. Det kræver, at man også

fierner nedenstående og tilføjer de resterende aktiviteter fra ovennævnte liste som eksempler på kvalificerende aktivitet under § 10:

- Bygning og reparation af olieinstallationer, vindmølleparker eller andre havanlæg
- Dykkervirksomhed

Fælles for alle disse aktiviteter er, at de ikke sker i konkurrence med aktivitet i land samtidig med, at der er et særligt beskæftigelsespotentiale for danske og europæiske søfolk (ud over aktiviteterne i land).

Risikoen ved ikke at have en bred definition i loven er, at der skabes usikkerhed om, hvilke aktiver, der kan omfattes af bestemmelsen. Det kan få rederier til at foretrække andre lande, såsom Storbritannien, hvor der ikke er usikkerhed om den skattemæssige behandling.

Ud over den bredere definition af anvendelsesområdet, finder vi, at følgende elementer i lovforslaget bør præciseres:

- Det er ikke i overensstemmelse med markedsforholdene at tale om dedikerede ishåndteringsskibe som nævnt på forslagets side 15. Der er tale om vagt- og forsyningskibe, som ud over deres normale vagt- og forsyningsaktivitet også løser isrelaterede opgaver. De arbejder ikke i havne som bugserskibe, der i dag er omfattet af flagkravet, men til søs. Derved adskiller disse skibe sig ikke væsentligt fra skibe, der allerede i dag er omfattet af ordningen, og vi ser derfor ikke nogen grund til at indføre et skærpet flagkrav for dem, som der lægges op til i lovforslagets §1 stk. 4.
- For så vidt angår "vindmølle skibe" kan vi ikke se nogen begrundelse for, at disse kranskibe kun må benyttes til at konstruere vindmøller til søs. Derfor foreslår vi, at udvidelsen dækker konstruktionsopgaver til søs i bredere forstand.
- Vi er enige i formuleringen på forslagets side 8 om, at vagtskibsaktiviteter i dag er omfattet af tonnageskatten, når disse finder sted ved faste installationer til søs. Formuleringerne i selve lovforslaget er dog ikke helt tydelige, så det bør præciseres, at udvidelsen dækker vagttjeneste ved kabellægning og andre ikke faste installationer. Det er for eksempel ikke rigtigt, når der på side 9 står, at vagtskibes hovedaktivitet er udenfor ordningen.
- I gennemgangen af Europa-Kommissionens praksis for godkendelse af nationale tonnageskatte- og sømandsskatteordninger savner vi en reference til den i foråret godkendte svenske ændring af sømandsskatteordningen. Her godkendes for eksempel forskningsfartøjer og offshore inden for ordningen.
- Godkendelsen af den svenske ordning illustrerer, at beskrivelsen i lovforslaget af de aktiviteter, der i forvejen er omfattet af tonnageskatten, er for snæver. Baggrunden for, at det i forslaget for eksempel nævnes, at transport mellem to faste installationer til søs ikke er omfattet er, at SKAT med henvisning til EUs statsstøtteretningslinjer har anlagt en for snæver fortolkning af begrebet



"destination" som udelukkende havne og faste installationer til søs. Europa-Kommissionens godkendelse af den svenske ordning viser klart, at "transport mellem forskellige destinationer" skal forstås bredt som "forskellige geografiske lokationer" og ikke nødvendigvis landfaste installationer. Blandt andet sejler forskningskibe i deres natur rundt i et større havområde og udfører forskningsaktiviteterne. Det er i overensstemmelse med praksis i lande som Storbritannien, Holland m.v. Problemstillingen om omfattede destinationer vedrører også de skibe, som lovforslaget foreslår omfattet af tonnageskatten, blandt andet ishåndteringskibe og vagtskibe, og vi opfordrer derfor til, at det i lovforslaget præciseres, at en destination ikke alene kan være havne og faste installationer til søs. Alternativt kan for eksempel transport til en jack-up være omfattet, mens transport til flydende rig ikke er – der er ingen materiel forskel i aktiviteten, og begge dele bør derfor klart være omfattet.

## 2. Udvidelse af tonnageskatten med boreskibe og –rigge

Selvom den globale verdensøkonomi stadig lider, er offshore olie- og gasindustrien i vækst. For boreselskaber gælder det om at være med i den teknologiske udvikling for at muliggøre indvinding på stadig dybere vand og i vanskeligere miljøer.

Almindelig dansk selskabsbeskatning af boreselskaber er ikke længere konkurrencedygtig, da flere lande tilbyder langt mere konkurrencedygtig beskatning end Danmark. Flere lande tilbyder nu enten søfartsbeskatning eller andre lempelige vilkår for boreskibe og –rigge, uanset hvor i verden riggene opererer. Et eksempel er Singapore, som har set en betydelig vækst i disse aktiviteter de senere år. De seneste år er der derimod ikke indregistreret nye boreskibe eller –rigge i Danmark til trods for, at der i den periode er sket en større vækst i sektoren.

Det singaporeanske søfartsbeskatningssystem for borerigge ligner den danske tonnageskat for skibe, idet skatten er konkurrencedygtig, mens der til gengæld kræves lokalt kommercielt og teknisk management. Dette fører til betydelig landbaseret vækst i disse lande, imens beskæftigelse og hovedkontoraktiviteter i Danmark risikerer at reduceres.

Ændres den danske tonnageskat, så borerigge og –skibe omfattes, forventes det at medføre, at den danske flagede rigflåde vil stige med 50-100% på kort sigt og medføre en vækst i antallet af landansatte i størrelsesordenen 100 specialister. En tredjedel af disse vil sandsynligvis blive rekrutteret fra udlandet, og både danske og udenlandske ansatte i Danmark aflønnes typisk betydeligt over gennemsnittet på det danske arbejdsmarked<sup>1</sup>.

Borerigge og –skibe adskiller sig fra andre skibe i tonnageskatten ved at have en relativt mindre tonnage. Derfor vil det være rimeligt at indføre særlige satser for disse enheder i tonnageskatteoven, som er 3 – 4 gange så høje som de almindelige. Ligeledes er erhvervet indforstået med, at de ældre borerigge, der i dag er underlagt almindelig dansk selskabsskat fortsætter hermed, idet fokus bør være på at tiltrække ny tonnage og

---

<sup>1</sup> Jf. AE-Rådets rapport "Beskæftigelse og produktion i Det Blå Danmark", 2014.

aktivitet til Danmark. Hermed kan der laves en udvidelse, hvor den umiddelbare provenuudgift vil være i størrelsesordenen 10 – 20 mio. kr. Dette inkluderer ikke A-skatter fra et øget antal beskæftigede på hovedkontoret i Danmark og deraf afledte effekter hos danske underleverandører.

Selv på ganske kort sigt vil der således være en nettogevinst for Danmark ved at foretage denne ændring. Skatteudgiften vil være meget lille, og der vil opnås stor og varig vækst og skattebetaling. Alternativet er ingen selskabsskat og tab af landbaseret beskæftigelse, tilhørende skattebetaling samt afledte aktivitets- og beskæftigelseseffekter.

### 3. Udvidelse af nettolønsordningen for søfolk på specialskibene

Rederiers valg af registreringsland (flag) og nationaliteten på søfolkene om bord afhænger i høj grad af den internationale konkurrencesituation. I søfarten er normen, at rederierne er omfattet af tonnageskat eller lignende ordninger, mens søfolkene typisk er på nettolønslignende ordninger. Det er også tilfældet i offshore sektoren, hvor skibe i Holland, Storbritannien, Cypern, Sverige, Singapore mv. er omfattet af de normale søfartsregler. Det gør det i stigende grad vanskeligt for rederierne at fastholde skibene under dansk flag og især at fastholde den danske beskæftigelse. Vi kan konstatere, at der ikke er udsigt til indflagning af yderligere skibe til dansk flag på områder, hvor søfolkene ikke er omfattet af nettolønssystemet.

Derfor er det helt afgørende at lade udvidelsen af ordningerne gælde såvel tonnageskatten som nettolønssystemet for at opnå regeringens målsætning med forslaget, som er at tiltrække skibe og beskæftigelse til Danmark. Der bør derfor ikke indsættes en ny undtagelse i sømandsskatteoven, som foreslået i § 2, stk. 2.

For så vidt angår sømandsbeskatning er det særligt vigtigt, at anvendelsesområdet bliver bredt beskrevet. Det skyldes, at man for søfolkernes vedkommende ikke kan tage en del af indkomsten ud til normal beskatning og en del til beskatning efter DIS-reglerne. Det er administrativt vanskeligt og reglen i sømandsskatteovens § 2 stk. 1 om, at skibet udelukkende skal udføre kvalificerende aktivitet for, at søfolkene kan være omfattet af nettolønsordningen fører til, at blot kortvarig aktivitet, der ikke kvalificerer, betyder, at søfolkene risikerer at falde ud af sømandsskatteordningen. En sådan usikkerhed kan i sig selv få rederier til at fravælge dansk flag og danske søfolk. Såfremt skibets hovedaktivitet kvalificerer til tonnageskatten og nettolønsordningen, bør hele søfolkernes indkomst være omfattet af ordningen, fordi aktiviteterne som hovedregel ikke er i direkte konkurrence med aktiviteter i land.

Det skal fremhæves, at for den enkelte søfarende er det administrativt tungt og helt uoverskueligt at skifte mellem netto- og bruttoløn.

### Afsluttende bemærkninger

Som nævnt i indledningen støtter vi regeringens ønske om at tiltrække skibe, beskæftigelse og aktivitet inden for offshore segmentet til Danmark. Det vil sikre nye

beskæftigelsesmuligheder til søfolk på ældre skibe, der er ved at blive udfaset, og det vil medvirke til at sikre Danmarks position som centrum for offshore vind og olie/gas aktiviteter, ligesom det på sigt kan give øget aktivitet i arktiske egne. Mod et meget begrænset teoretisk provenutab kan der på kort sigt sikres hundredvis af nye højt betalte specialstillinger i land og flere på længere sigt. Den positive udvikling af tonnagen under dansk flag vil fortsætte, og danske søfolk vil blive sikret stillinger med et højt kompetenceniveau.

Markedets omstilling til de nye skibstyper sker nu. Vi skal derfor opfordre til, at det fremlagte forslag justeres, så alle de berørte skibes aktiviteter til søs kommer med, og at DIS-nettolønsordningen samtidig udvides med disse skibe. Den samme hastige udvikling sker på markedet for borerigge og –skibe, og det er derfor også afgørende at foretage de nødvendige ændringer på dette område i forbindelse med behandlingen af lovforslaget. Hermed vil grundrammerne for Danmarks fortsatte udvikling som centrum for maritim offshore aktivitet være på plads.

Med venlig hilsen



Anne H. Steffensen  
Administrerende direktør

**Fra:** [Bo Sandberg](#)  
**Til:** [Susi Hjorth Bærentzen](#); [Peter Ambus](#); [JP-Jura og Samfundsøkonomi](#)  
**Cc:** [Britt Rasmussen](#); [Michael Riff Alexandersen](#)  
**Emne:** SV: Høring - Udkast til lov om ændring af tonnageskatteloven og sømandsbeskatningsloven (udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibe)  
**Dato:** 10. oktober 2014 18:02:21  
**Vedhæftede filer:** [image006.png](#)

---

Til SKAT!

Dansk Byggeri har ingen bemærkninger til dette lovforslag.

Venlig hilsen  
**Bo Sandberg**  
Cheføkonom  
Direktionssekretariatet  
Tlf. direkte: 72 16 01 42 · Mobil: 28 50 38 19

**dansk byggeri**

Vi samler byggen, anlæg og industri

Nørre Voldgade 106 · 1358 København K  
[www.danskbvggeri.dk](http://www.danskbvggeri.dk) · [Abonner på nyheder](#)

---

**Fra:** Susi Hjorth Bærentzen [<mailto:SHB@skm.dk>]  
**Sendt:** 9. oktober 2014 15:33  
**Til:** [samfund@advokatsamfundet.dk](mailto:samfund@advokatsamfundet.dk); [ae@ae.dk](mailto:ae@ae.dk); [mail@amcham.dk](mailto:mail@amcham.dk); [Pote@atp.dk](mailto:Pote@atp.dk); [po@shipowners.dk](mailto:po@shipowners.dk); [cevea@cevea.dk](mailto:cevea@cevea.dk); [info@shipowners.dk](mailto:info@shipowners.dk); [danmarks@skjbskredit.dk](mailto:danmarks@skjbskredit.dk); infoDB; [info@danskenergi.dk](mailto:info@danskenergi.dk); [hoeringssager@danskerhverv.dk](mailto:hoeringssager@danskerhverv.dk); [mail@danskeadvokater.dk](mailto:mail@danskeadvokater.dk); 'di@di.dk'; [fsr@fsr.dk](mailto:fsr@fsr.dk); [mbl@fsr.dk](mailto:mbl@fsr.dk); [hoering@horesta.dk](mailto:hoering@horesta.dk); [kl@kl.dk](mailto:kl@kl.dk); [kontakt@kraka.org](mailto:kontakt@kraka.org); [nordsoeen@nordsoeen.dk](mailto:nordsoeen@nordsoeen.dk); [info@offshoreenergy.dk](mailto:info@offshoreenergy.dk); [info@oilgasdenmark.dk](mailto:info@oilgasdenmark.dk); [info@shipowners.dk](mailto:info@shipowners.dk); [danish@windpower.org](mailto:danish@windpower.org); [info@soefartfrem.dk](mailto:info@soefartfrem.dk); Jesper Kiholm Andersen; [info@dkvind.dk](mailto:info@dkvind.dk); [mail@danishmaritime.org](mailto:mail@danishmaritime.org); [danskehavne@danskehavne.dk](mailto:danskehavne@danskehavne.dk)  
**Emne:** Høring - Udkast til lov om ændring af tonnageskatteloven og sømandsbeskatningsloven (udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibe)

Til organisationerne

Hermed fremsendes udkast til lov om ændring af tonnageskatteloven og sømandsbeskatningsloven (Udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibe)

Vedlagt er:

- 1) Høringsbrev
- 2) Høringsliste
- 3) Resumé
- 4) Lovforslaget

I høringsbrevet beder Skatteministeriet venligst om, at eventuelle bemærkninger sendes til [shb@skm.dk](mailto:shb@skm.dk), [pa@skm.dk](mailto:pa@skm.dk) og [juraogsamfundsoekonomi@skm.dk](mailto:juraogsamfundsoekonomi@skm.dk) senest den **6. november 2014**.

Med venlig hilsen

Susi Hjorth Bærentzen

Fuldmægtig

Tel. +45 72 37 12 91

Mail [SHB@skm.dk](mailto:SHB@skm.dk)



## Skatteministeriet

Skatteministeriet/Ministry of Taxation

Nicolai Eigtveds Gade 28

DK 1402 - København K

Mail [skm@skm.dk](mailto:skm@skm.dk)

Web [www.skm.dk](http://www.skm.dk)

**Fra:** [Jacob Ravn](#)  
**Til:** [Susi Hjorth Bærentzen](#); [Peter Ambus](#); [JP-Jura og Samfundøkonomi](#)  
**Cc:** [Jeanette Rohd Gernsøe](#)  
**Emne:** Høring- Udkast til lov om ændring af tonnageskatteloven og sømandsbeskatningsloven (udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibe)  
**Dato:** 6. november 2014 13:55:17  
**Vedhæftede filer:** [Image002.png](#)  
[Image001.png](#)  
[Image003.png](#)  
[Høringsbrev.pdf](#)  
[Høringsliste.pdf](#)  
[Resumé.pdf](#)  
[Lovforslag .pdf](#)

---

Kære Susi Hjorth Bærentzen

Dansk Erhverv har ikke nogen umiddelbare bemærkninger til dette lovforslag.

Med venlig hilsen

Jacob Ravn  
Skattepolitisk Chef

MOBIL: +45 2949 4444  
DIREKTE: +45 3374 6272  
[JAR@DANSKERHVERV.DK](mailto:JAR@DANSKERHVERV.DK)



---

**DANSK  
ERHVERV**

Dansk Erhverv er erhvervsorganisation og arbejdsgiverforening for fremtidens erhverv. Vi repræsenterer 17.000 virksomheder og 100 brancheorganisationer inden for handel, rådgivning, oplevelse, transport og service.

---

DANSK ERHVERV  
BØRSEN  
DK-1217 KØBENHAVN K  
[WWW.DANSKERHVERV.DK](http://WWW.DANSKERHVERV.DK)

T. +45 3374 6000  
F. —  
CVR NR. 43232010  
[INFO@DANSKERHVERV.DK](mailto:INFO@DANSKERHVERV.DK)

---

**Fra:** Susi Hjorth Bærentzen [<mailto:SHB@skm.dk>]

**Sendt:** 9. oktober 2014 15:34

**Til:** [samfund@advokatsamfundet.dk](mailto:samfund@advokatsamfundet.dk); [ae@ae.dk](mailto:ae@ae.dk); [mail@amcham.dk](mailto:mail@amcham.dk); [Pote@atp.dk](mailto:Pote@atp.dk);  
[po@shipowners.dk](mailto:po@shipowners.dk); [cevea@cevea.dk](mailto:cevea@cevea.dk); [info@shipowners.dk](mailto:info@shipowners.dk); [danmarks@skibskredit.dk](mailto:danmarks@skibskredit.dk);  
[info@danskbyggeri.dk](mailto:info@danskbyggeri.dk); [info@danskeenergi.dk](mailto:info@danskeenergi.dk); [hoeringssager@danskerhverv.dk](mailto:hoeringssager@danskerhverv.dk);  
[mail@danskeadvokater.dk](mailto:mail@danskeadvokater.dk); 'di@di.dk'; [fsr@fsr.dk](mailto:fsr@fsr.dk); [mbi@fsr.dk](mailto:mbi@fsr.dk); [hoering@horesta.dk](mailto:hoering@horesta.dk); [kl@kl.dk](mailto:kl@kl.dk);  
[kontakt@kraka.org](mailto:kontakt@kraka.org); [nordsoeen@nordsoeen.dk](mailto:nordsoeen@nordsoeen.dk); [info@offshoreenergy.dk](mailto:info@offshoreenergy.dk); [info@oilgasdenmark.dk](mailto:info@oilgasdenmark.dk);  
[info@shipowners.dk](mailto:info@shipowners.dk); [dansh@windpower.org](mailto:dansh@windpower.org); [info@soefartfrem.dk](mailto:info@soefartfrem.dk); Jesper Kiholm Andersen;  
[info@dkvind.dk](mailto:info@dkvind.dk); [mail@danishmaritime.org](mailto:mail@danishmaritime.org); [danskehavne@danskehavne.dk](mailto:danskehavne@danskehavne.dk)

**Emne:** Høring- Udkast til lov om ændring af tonnageskatteloven og sømandsbeskatningsloven (udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibe)

Til organisationerne

Hermed fremsendes udkast til lov om ændring af tonnageskatteloven og sømandsbeskatningsloven (Udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibe)

Vedlagt er:

- 1) Høringsbrev
- 2) Høringsliste
- 3) Resumé
- 4) Lovforslaget

I høringsbrevet beder Skatteministeriet venligst om, at eventuelle bemærkninger sendes til [shb@skm.dk](mailto:shb@skm.dk), [pa@skm.dk](mailto:pa@skm.dk) og [juraogsamfundsoekonomi@skm.dk](mailto:juraogsamfundsoekonomi@skm.dk) senest den **6. november 2014**.

Med venlig hilsen

**Susi Hjorth Bærentzen**  
Fuldmægtig

Tel. +45 72 37 12 91

Mail [SHB@skm.dk](mailto:SHB@skm.dk)



## Skatteministeriet

Skatteministeriet/Ministry of Taxation  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
DK 1402 - København K

Mail [skm@skm.dk](mailto:skm@skm.dk)

Web [www.skm.dk](http://www.skm.dk)

## **Bemærkninger til forslag til lov om ændring af tonnageskatteloven og sømandsbeskatningsloven**

Dansk Metal har modtaget udkast til forslag til ændring af tonnageskatteloven og sømandsbeskatningsloven (Udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibe) i høring.

Dansk Metal bakker op om forslaget, som Dansk Metal ser som en klar anerkendelse af det store potentiale for vækst og arbejdspladser i den maritime sektor. Forslaget indebærer en udvidelse af tonnageskatteordningen med en række aktiviteter, der typisk udføres af specialskibe såsom vindmølleskibe, ishåndteringsskibe, hotelskibe og vagtskibe.

Dansk Metal er enig i, at udvidelsen vil medvirke til at tiltrække nye fartøjer til Danmark og sikre investeringer og arbejdspladser.

Det understreges i forslaget, at Det Blå Danmark er et erhverv, der er præget af hård international konkurrence og stor mobilitet. Forslaget vurderes derfor at medføre et ikke nævneværdigt mindreprovenu, da der er tale om specialskibe, som i dag kun i begrænset omfang er underlagt dansk beskatning, bl.a. fordi disse skibe typisk er skattemæssigt hjemmehørende i de lande, der kan tilbyde den mest fordelagtige beskatning.

Dansk Metal finder, at det samme gør sig gældende for mobile borerigge og -skibe. Disse aktiviteter er ligesom skibsfarten i en global konkurrencesituation. Singapore arbejder fx målrettet på at udvikle deres maritime klynge også inden for dette segment. Ejerskab og udlejning af borerigge og -skibe er derfor omfattet af tonnageskat. Singapore stiller krav om, at enhederne skal opereres fra Singapore for at være omfattet af tonnageskatten. Det betyder, at nye borerigge og -skibe ejes og registreres i Singapore, og der er derfor udsigt til, at aktiviteten på sigt vil forsvinde fra Danmark ved uændrede beskatningsregler.

Mobile borerigge og -skibe har hidtil kun i meget begrænset omfang betalt selskabsskat i Danmark på grund af de skattemæssige afskrivninger, som investeringerne har muliggjort. En udvidelse af tonnageskatteordningen med disse aktiviteter vil derfor medføre et ubetydeligt provenutab, da alternativet er, at denne aktivitet flytter fra Danmark – på samme vis som det gør sig gældende for vindmølleskibe, ishåndteringsskibe, hotelskibe mv.

Dansk Metal ser derfor meget gerne, at mobile borerigge og -skibe også omfattes af udvidelsen af tonnageskatteordningen. Mobile borerigge og -skibe adskiller sig dog fra andre skibstyper under tonnageskatteordningen ved deres begrænsede tonnagetal, da deres





formål og indtjening ikke er baseret på lasteevne. Det anbefales derfor, at nye mobile borerigge og -skibe omfattes med satser, der er 3-4 gange højere end for handelsskibe.

Forslaget indebærer ikke en samtidig udvidelse af sømandsbeskatningsordningen (DIS-ordningen). Med forslaget præciseres det derfor, at udvidelsen af tonnageskatteordningen ikke medfører nogen ændring i anvendelsesområdet for DIS-ordningen.

Danmark er et foregangsland inden for opstilling af havvindmøller. Det betyder, at danske rederier også har været på forkant inden for udvikling af skibe, der transporterer og installerer fundamenter og vindmølledele, samt skibe, som ligger som ekstra kapacitet ved byggesteder således at montører, reservedele mv. ikke skal sejles frem og tilbage hver dag, men i stedet kan ligge i længere tid ved byggesteder. Nogle af disse skibe er i dag på dansk flag og med normal beskatning af besætningerne, mens andre flages i lande som Norge, Holland, Cypern, Færøerne og Singapore under normal søfartsbeskatning.

Fælles for vindmølleskibe, hotelskibe, vagtskibe mv. er, at selvom markedet vokser med mere end 10 pct. årligt, er det ved at være så modnet, at skibene er udsat for den almindelige og særdeles hårde konkurrencesituation inden for skibsfarten. For at fastholde kompetencerne inden for operation og drift af skibe relateret til offshore-sektoren er der behov for, at specialskibene også omfattes af DIS-ordningen, der indebærer mulighed for at betale nettolønninger til søfolkene. Dette kan ske inden for rammerne af EU's maritime statsstøtteretningslinjer. For Dansk Metal er det dog afgørende, at en sådan udvidelse, som bygger på et ønske om at fastholde og øge antallet af danske arbejdspladser, imødekommer udfordringerne i relation til forhandlingskompetence ved beskæftigelse af søfarende, der, jf. DIS lovens §10 stk. 2 & 3, ikke automatisk omfattes af overenskomster indgået med de danske faglige organisationer.

Med venlig hilsen

Claus Jensen

**Fra:** [Dorte Larsen](#)  
**Til:** [Peter Ambus](#); [Susi Hjorth Bærentzen](#)  
**Emne:** VS: Høring- Udkast til lov om ændring af tonnageskatteloven og sømandsbeskatningsloven (udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibe)  
**Dato:** 10. november 2014 07:56:54  
**Vedhæftede filer:** [image002.png](#)

---

**Fra:** Lene Nielsen [mailto:LNI@DI.DK]  
**Sendt:** 6. november 2014 15:20  
**Til:** Susi Hjorth Bærentzen; Peter Ambus; JP-Jura og Samfundøkonomi  
**Emne:** RE: Høring- Udkast til lov om ændring af tonnageskatteloven og sømandsbeskatningsloven (udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibe)

Til Skatteministeriet

Den 9. oktober 2014 har Skatteministeriet (j.nr. 14-3199081) udbedt sig Dansk Industris bemærkninger til et lovudkast om udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibe.

I den anledning bemærkes, at lovudkastet ikke giver DI anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen

**Lene Nielsen**  
Juridisk konsulent

(+45) 3377 3563  
(+45) 29494402 (Mobile)  
[LNI@di.dk](mailto:LNI@di.dk)  
[di.dk](http://di.dk)



Dansk Industri

---

**Fra:** Susi Hjorth Bærentzen [SHB@skm.dk]  
**Sendt:** 9. oktober 2014 15:33  
**Til:** [samfund@advokatsamfundet.dk](mailto:samfund@advokatsamfundet.dk); [ae@ae.dk](mailto:ae@ae.dk); [mail@amcham.dk](mailto:mail@amcham.dk); [Pote@atp.dk](mailto:Pote@atp.dk); [po@shipowners.dk](mailto:po@shipowners.dk); [cevea@cevea.dk](mailto:cevea@cevea.dk); [info@shipowners.dk](mailto:info@shipowners.dk); [danmarks@skibskredit.dk](mailto:danmarks@skibskredit.dk); [info@danskbyggeri.dk](mailto:info@danskbyggeri.dk); [info@danskenergi.dk](mailto:info@danskenergi.dk); [hoeringssager@danskerhverv.dk](mailto:hoeringssager@danskerhverv.dk); [mail@danskeadvokater.dk](mailto:mail@danskeadvokater.dk); DANSKINDUSTRI; [fsr@fsr.dk](mailto:fsr@fsr.dk); [mbl@fsr.dk](mailto:mbl@fsr.dk); [hoering@horesta.dk](mailto:hoering@horesta.dk); [kl@kl.dk](mailto:kl@kl.dk); [kontakt@kraka.org](mailto:kontakt@kraka.org); [nordsoeen@nordsoeen.dk](mailto:nordsoeen@nordsoeen.dk); [info@offshoreenergy.dk](mailto:info@offshoreenergy.dk); [info@oilgasdenmark.dk](mailto:info@oilgasdenmark.dk); [info@shipowners.dk](mailto:info@shipowners.dk); [danish@windpower.org](mailto:danish@windpower.org); [info@soefartfrem.dk](mailto:info@soefartfrem.dk); Jesper Kiholm Andersen; [info@dkvind.dk](mailto:info@dkvind.dk); [mail@danishmaritime.org](mailto:mail@danishmaritime.org); [danskehavne@danskehavne.dk](mailto:danskehavne@danskehavne.dk)  
**Emne:** Høring- Udkast til lov om ændring af tonnageskatteloven og sømandsbeskatningsloven (udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibe)

Til organisationerne

Hermed fremsendes udkast til lov om ændring af tonnageskatteloven og sømandsbeskatningsloven (Udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibe)

Vedlagt er:

- 1) Høringsbrev

- 2) Høringsliste
- 3) Resumé
- 4) Lovforslaget

I høringsbrevet beder Skatteministeriet venligst om, at eventuelle bemærkninger sendes til [shb@skm.dk](mailto:shb@skm.dk), [pa@skm.dk](mailto:pa@skm.dk) og [juraogsamfundsoekonomi@skm.dk](mailto:juraogsamfundsoekonomi@skm.dk) senest den **6. november 2014**.

Med venlig hilsen

**Susi Hjorth Bærentzen**  
Fuldmægtig

Tel. +45 72 37 12 91  
Mail [SHB@skm.dk](mailto:SHB@skm.dk)



## Skatteministeriet

Skatteministeriet/Ministry of Taxation  
Nicolai Eigtsveds Gade 28  
DK 1402 - København K

Mail [skm@skm.dk](mailto:skm@skm.dk)  
Web [www.skm.dk](http://www.skm.dk)

## **Hørings svar – udkast til forslag til lov om ændring af tonnageskatteloven og sømandsbeskatningsloven<sup>1</sup>**

Esvagt A/S skal hermed afgive høringssvar på ovennævnte lovudkast, som er sendt i høring den 9. oktober med frist den 6. november.

Esvagt er særdeles positiv over for den foreslåede udvidelse af tonnageskatteloven, som vil være afgørende i forhold til fastholdelse og styrkelse af den danske offshore-rederisektor.

Esvagt finder imidlertid, at udformningen af lovforslaget er noget uheldig og på flere måder direkte utjenlig til opnåelse af lovudkastets erklærede formål, som ifølge bemærkningerne er at skabe gode og fremtidssikrede rammevilkår for den danske offshore-sektor, tiltrække de omhandlede fartøjer til Danmark og sikre investeringer og arbejdspladser.

Der er tre konkrete forhold, hvor Esvagt finder, at lovforslaget kunne være bedre udformet:

- 1) Forholdet til DIS-ordningen
- 2) Lovforslagets systematik
- 3) Bemærkninger vedr. vagtskibe/redningstjeneste

### **1. Forholdet til DIS-ordningen**

I den eksisterende tonnageskatteordning er der parallelitet mellem anvendelsesområdet for DIS-ordningen og tonnageskatteordningen. Lovudkastet lægger op til, at denne symmetri brydes, derved at der ikke sker en tilsvarende udvidelse af DIS-ordningen som udvidelsen af tonnageskatteloven.

Såfremt forslaget skal medvirke til at sikre danske arbejdspladser som udtrykt i bemærkningerne, er det fuldstændig afgørende, at der sker en tilsvarende udvidelse af DIS-ordningen som af tonnageskatteordningen.

Lønudgifter er en signifikant bestanddel af de berørte rederiers omkostningsbillede. Såfremt der ikke sker en udvidelse af DIS-ordningen svarende til udvidelsen af tonnageskatteordningen, vil disse arbejdspladser med tiden blive erstattet af udenlandske søfolk.

Det er klart, at denne udvikling – som på alle andre områder – ikke sker fra dag til dag. Men lige så sikkert som det kendes fra en lang række andre områder, vil disse arbejdspladser gradvist forsvinde fra danske hænder og inden for en årrække være besat af udlændinge, hvis ikke danske lønninger er internationalt konkurrencedygtige.

Esvagt er allerede i dag i kontraktforhandlinger, hvor spørgsmålet om DIS-løn er afgørende for, om vi kan vinde kontrakten eller ej – for i sidste ende er det jo kunden, der skal betale rederiets øgede omkostninger. Hvis vi og de øvrige berørte rederier skal være konkurrencedygtige på langt sigt, vil vi være nødt til enten at kunne betjene os af DIS-ordningen eller besætte arbejdspladserne med søfolk, som ikke er skattepligtige til Danmark.

Det er uforståeligt, at DIS-ordningen ikke påtænkes udvidet svarende til tonnageskatteordningen, og Esvagt opfordrer til, at dette spørgsmål undergives politisk drøftelse mellem de berørte forligsparter; idet der er risiko for, at denne del af lovforslaget skyldes embedsmandsudformning snarere end politisk involvering.

### **2. Lovforslagets systematik**

Efter Esvagts opfattelse er forholdet mellem tonnageskattelovens § 6, stk. 1, første led, og § 8 allerede i dag udtryk for en mindre heldig lovsystematik.

---

<sup>1</sup> Ref.: Skatteudvalget 2014-15 SAU Alm. Del Bilag 3 Offentlig, j.nr. 14-3199081 af 9. oktober 2014

Tanken i forholdet mellem de to bestemmelser er, at tonnageskatteordningen iflg. § 6 alene omfatter erhvervsmæssig transport af passagerer og gods; og derudover er der iflg. § 8 nogle virksomhedsformer, som under alle omstændigheder ikke kan omfattes af tonnageskatteordningen, fordi det ikke har været ønsket, at de skulle være omfattet, uanset om de udgør erhvervsmæssig passager- eller godstransport.

De i § 8 omhandlede virksomhedsformer er således rent logisk alene nødvendige at opremse, såfremt de i mangel af § 8 ville være omfattet af hovedbestemmelsen i § 6 om erhvervsmæssig passager- eller godstransport.

I den forbindelse er der flere af virksomhedsformerne i § 8, der må vække undren; eksempelvis nr. 11 om, at permanent opankrede skibe ikke kan omfattes. Det er nemlig klart, at permanent opankrede skibe ikke kan udføre transport.

Denne uhensigtsmæssighed i den eksisterende lov forværres betydeligt, såfremt lovudkastet i den foreliggende form udmøntes i lov.

Den foreslåede udvidelse af tonnageskatteordningen sker nemlig ved, at der bygges en række undtagelser ind i § 8, som i sig selv er en undtagelsesbestemmelse.

I stedet for at udvide hovedreglen indfører man således en række undtagelser til undtagelser. Udover at dette nedsætte lovens klarhed kan det også give konkrete problemer i rets anvendelsen.

Efter den foreslåede udformning er det nemlig stadig et formelt krav for deltagelse i tonnageskatteordningen, at der foreligger erhvervsmæssig transport af passagerer eller gods, uanset at lovudkastet udtrykkeligt søger at udvide tonnageskatteordningen til aktiviteter, som vanskeligt kan karakteriseres som sådan, f.eks. bygning og reparation af vindmølleparker samt nedlægning af rørledninger.

Herved vil ethvert afgrænsningsspørgsmål i forbindelse med den nye lov blive henvist til at søge støtte i det formelle hovedkriterium, nemlig hvorvidt aktiviteten udgør transport af passagerer eller gods. Herved vil ordningen uvægerligt blive unødigt snævert fortolket. Dette er ikke til gavn for udviklingen af Det Blå Danmark. Der er tværtimod brug for en lovændring, som er robust over for, at offshore-erhvervet er i rivende teknisk udvikling, og nye erhvervsmønstre og fartøjstyper konstant finder indpas i markedet. Der er brug for en tonnageskatteordning, som kan rumme erhvervets udvikling, således at skatteforhold ikke stiller sig til hinder herfor.

Esvagt medgiver, at en del af denne uhensigtsmæssighed afbødes ved lovudkastets bemærkninger. Eksempelvis står der som nævnt i den eksisterende § 8, stk. 1, nr. 11, at tonnageskatteordningen ikke kan omfatte permanent opankrede skibe. Ifølge lovudkastet skal hertil føjes, at dette ikke gælder skibe, der midlertidigt anvendes til husning af medarbejdere etc. i forbindelse med offshore-arbejder. Selv en velvillig fortolkning af den foreslåede ordlyd kan kun udstrække dette til hotelskibe, der ligger for anker; dette betyder, at hotelskibe, der holdes på plads ved dynamisk positionering, ikke kan omfattes af undtagelsen.

Bemærkningerne forklarer så, at hotelskibe, der betjener sig af dynamisk positionering i stedet for opankring, godt kan omfattes af tonnageskat. Men dette er i modstrid med den foreslåede ordlyd af loven, hvorefter hotelskibe kun omfattes af en undtagelse til reglen om permanent opankrede skibe.

Dette er udtryk for "lovgivning i forarbejderne", hvilket er en teknisk uskik og gør loven mindre anvendelig og mindre klar. Endvidere: Hvad betyder "permanent" i denne forbindelse? Der er f.eks. skibe, der benyttes som kombinerede hotel- og crew change-fartøjer, som måske ikke ligger stille meget mere end en nat ad gangen; er de permanent opankrede og dermed omfattet? Og hvad betyder "skib"? Mange hotelfartøjer er jackup-rigge, som ganske vist er fartøjer, men er de skibe?

Det ses af eksemplet, at lovudkastet ikke tager højde for diversiteten og udviklingen i branchen og risikerer at føre til unødigt snævre afgrænsninger.

Esvagt skal derfor opfordre til, at en anden systematik anvendes, hvorved der i stedet indføres en ny § 8 a, som lyder nogenlunde som følger:

"§ 8 a

Virksomhed udført af følgende former for fartøjer sidestilles uanset § 8 med erhvervsmæssig transport af passagerer og gods:

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

Såfremt det ønskes at opretholde princippet om at opremse de omfattede aktiviteter frem for fartøjstyperne, er dette efter Esvagts opfattelse lige så hensigtsmæssigt som det ovenfor foreslåede. Esvagt skal blot opfordre til, at opremningen gives en tilstrækkeligt bred formulering til at rumme udvikling i erhvervet. Vi giver gerne yderligere input til denne opremning, hvis det ønskes.

### **3. Bemærkninger vedr. vagt-/redningstjeneste**

Følgende fremgår af de specielle bemærkninger til udkastets § 1, nr. 1: "Vagtskibe kan efter gældende regler omfattes af tonnageskatteordningen, hvis aktiviteten udføres ved offshore virksomhed."

Esvagt kan tilslutte sig denne bemærkning.

I den forbindelse er betydningen af den foreslåede § 1, nr. 1, uklar. Efter Esvagts opfattelse foreligger der en sproglig præcisering af et allerede gældende forhold, jfr. den citerede bemærkning. Esvagt opfordrer til, at det for at undgå tvivl udtrykkeliggøres, at der foreligger en præcisering snarere end en ændring.

Med venlig hilsen

Bjarne Poulsen  
CFO  
Esvagt A/S

## **Bemærkninger til forslag til lov om ændring af Tonnageskatteloven og Sømandsbeskatningsloven.**

3F vil indledningsvis meddele, at vi finder det beklageligt, at vi ikke er blevet hørt i anledning af dette lovforslag. Både af forvaltningsmæssige årsager men vi vil også påpege, at der i EU reglerne for statsstøtte til søfarten, C(2004)43, er krav om øget gennemsigtighed. Ikke blot for myndigheder men også selskaber og borgere. Dette kan vel ikke siges at være tilfældet, når der henses til Høringslisten.

3F har tidligere givet betinget støtte til Tonnageskatteordningen. Dette skete ved etableringen af ordningen, hvor vi anbefalede, at der blev knyttet en betingelse om øget dansk beskæftigelse til, og at DIS-lovens §10 blev ændret, således at den blev bragt i overensstemmelse med ILO's anbefalinger. Disse ønsker blev dog ikke imødekommet. Vores støtte til det foreliggende forslag er derfor betinget af, at disse ønsker i denne omgang bliver imødekommet.

3F finder, at tonnageskatteordningen er en for erhvervet god ordning, der muligvis vil kunne øge tilgangen til dansk register. Det er i dette tilfælde dog så usikkert, at fokus bør rettes mod konsekvenserne for de eksisterende danske skibe, der må forventes at overgå til tonnageskat.

Vi vil derfor ikke kunne tilslutte os det synspunkt, at der skulle være tale om et ikke nævneværdig mindreprovenu. 3F vil for god ordens skyld henlede opmærksomheden på, at problemstillingen vedrørende eventuelt udskudt skat, der i dag måtte være til stede ved overflytning, bliver afklaret i de politiske forhandlinger. Dette nævnes, da der ved den oprindelige etablering af tonnageskatteordningen fandt en ikke ubetydelig tilbageførelse af udskudt skat som indtægt sted i flere rederier. Vi er opmærksomme på, at der i forslagene fra vækstteamet for det blå Danmark var flere forslag, der ikke er omfattet af det nuværende forslag, der måske kunne danne baggrund for en for alle parter tilfredsstillende løsning.

Venlig hilsen

Henrik Berlau

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

10. november 2014

## **Ændring af tonnageskatteloven og sømandsbeskatningsloven H252-14**

Skatteministeriet har d. 9. oktober 2014 fremsendt ovennævnte udkast til FSR-danske revisorer med anmodning om bemærkninger.

FSR har gennemgået udkastet og har følgende kommentarer hertil:

### **Indledende bemærkninger**

Ud over en styrkelse af rederiernes rammevilkår indebærer lovforslaget, at en række aktuelle afgrænsningsproblemer i tonnageskatteloven elimineres, hvilket er positivt. Dog synes der fortsat at være en række afgrænsningsproblemer, som FSR gerne ser afklaret, jf. nedenfor.

Efter FSRs opfattelse illustrerer lovforslaget, at der er behov for en mere gennemgribende revision – især af præciserende karakter – af visse af bestemmelserne i tonnageskatteloven. Dette gælder især bestemmelserne i TL §§ 6 og 8 om, hvilke aktiviteter der kvalificerer til tonnagebeskatning, og hvilke der ikke gør.

Det helt overordnede udgangspunkt i TL § 6 er, at loven omfatter erhvervsmæssig virksomhed med transport af passagerer eller gods mellem forskellige destinationer. Er der ikke tale om en transportydelse, eller sker transporten ikke mellem forskellige destinationer, er der ikke tale om "rederivirksomhed" i TL § 6's forstand, og ydelsen falder derfor – som udgangspunkt – udenfor tonnageskatteloven.

TL § 8 indeholder en opstilling af en række aktiviteter, der ikke kan omfattes af tonnagebeskatning. Oprindeligt var dette en "negativliste". Med L 95 (FT 2004/05) blev TL § 8, stk. 1, nr. 5 ændret (og blev i den forbindelse til det nuværende stk. 6), således at bugsering under visse betingelser kunne omfattes af tonnageskatteloven. Med denne ændring fraveg man det overordnede krav i TL § 6 om, at der skulle være tale om transport af passagerer eller gods mellem

FSR – danske revisorer  
Kronprinsessegade 8  
DK - 1306 København K

Telefon +45 3393 9191  
fsr@fsr.dk  
www.fsr.dk

CVR. 55 09 72 16  
Danske Bank  
Reg. 9541  
Konto nr. 2500102295



forskellige destinationer, idet bugsering i mange tilfælde ikke vil foregå mellem to forskellige "destinationer", ligesom det typisk ej heller vil indebære egentlig transport af gods eller passagerer. TL § 8 overgik herved fra at være en ren "negativliste" til også at indeholde undtagelser fra det overordnede krav i TL § 6 om, at kun aktiviteter, der indebærer transport af passagerer eller gods mellem forskellige destinationer, kan omfattes af tonnagebeskatning.

Med nærværende lovforslag ændres TL § 8 yderligere, og kommer herefter til at indeholde en betydelig række modifikationer og undtagelser til det overordnede krav i TL § 6. Dette medfører, at loven bliver vanskelig at overskue, og ulogisk i sin opbygning. Endvidere er det uklart, i hvilke tilfælde undtagelserne indebærer (i) en undtagelse fra kravet om, at der skal være tale om transport af passagerer eller gods, (ii) en undtagelse fra kravet om, at transporten skal ske fra én destination til en anden destination, eller (iii) en undtagelse fra begge disse krav.

FSR skal derfor foreslå, at man benytter lejligheden til at opbygge lovens bestemmelser om, hvilke former for aktiviteter, der kan omfattes af loven, mere logisk og overskueligt. Dette kunne eksempelvis gøres ved en opdeling af disse bestemmelser som følger:

1. Overordnet krav til aktiviteterne (der skal være tale om transport af passagerer eller gods mellem forskellige destinationer, svarende til den nuværende § 6, stk. 1). Forudsætningen om "*forskellige destinationer*" stammer fra den oprindelige tonnageskattelov. Som omtalt nedenfor under "*afsluttende bemærkninger*" bør dette efter vores opfattelse ændres til "*til søs*".
2. Definition af begrebet "*destinationer*". Der er efter FSRs opfattelse et stort behov for en definition af dette begreb i selve loven, da det er bestemmende for, om en given aktivitet er omfattet af loven eller ej. Det skal i denne forbindelse bemærkes, at en fast installation på havbunden, fx en rig eller en vindmølle, efter praksis anses for en "*destination*". Det er derfor problematisk, når det i bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 3 anføres, at "*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 destinationer til søs...*". Det anførte indebærer en begrænsning i forhold til ordlyden af TL § 6, stk. 1, der blot taler om "*forskellige destinationer*". Skatteministeriet bedes derfor redegøre for, hvorvidt der i forhold til TL § 6, stk. 1 gælder den i den anførte bemærkning nævnte begrænsning, nemlig at transport mellem to destinationer til søs ikke kan omfattes af loven, og hvor hjemlen til indfortolkning af denne begrænsning i givet fald findes.

3. Oplisting af specifikke aktiviteter, der kan omfattes af loven, selv om der ikke er tale om transport af passagerer eller gods mellem forskellige destinationer (svarende til indholdet af den nugældende § 8, stk. 1, nr. 6, 2. pkt. samt det foreliggende lovforslags § 1, nr. 1-5). Det bør i denne forbindelse endvidere fremgå udtrykkeligt, om lodsning (der jo ifølge sin natur næppe kan siges at være transport af passagerer eller gods mellem forskellige destinationer), der ikke foregår omkring havne, kan omfattes af loven (det følger af den gældende § 8, stk. 1, nr. 5, at lodsning i og omkring havne ikke kan omfattes).
4. Oplisting af specifikke aktiviteter, der ikke kan omfattes af loven, selvom der er tale om transport af passagerer eller gods mellem forskellige destinationer (svarende til indholdet af den nugældende § 8, stk. 1). Visse dele af den nugældende § 8, stk. 1 forekommer herefter overflødig, idet der ikke er tale om aktivitet med transport af passagerer eller gods mellem forskellige destinationer, herunder fx bestemmelsens nr. 11.

### **FSR har følgende bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser:**

#### **§ 1, nr. 1**

Det fremgår ikke klart af lovudkastet, om der er tale om en udvidelse af tonnageskatteordningen for så vidt angår vagtskibe, eller om der blot er tale om en præcisering af, at skibe, der udfører vagtservice til søs ved alle typer af offshore arbejder, kan omfattes af loven. Det anføres således i bemærkningerne til den foreslåede bestemmelse:

*"Vagtskibe kan efter gældende regler omfattes af tonnageskatteordningen, hvis aktiviteten udføres ved offshore virksomhed."*

Dette synes at være identisk med det, der nu foreslås indarbejdet i den pågældende bestemmelse. Skatteministeriet bør præcisere, hvad der er hensigten.

#### **§ 1, nr. 2 & nr. 3**

##### **Vindmølle, Rørlægning og Kabellægningsfartøjer**

FSR forstår, at det med forslaget til ændring af TSL § 8, stk. 1, nr. 3 alene er *vindmøllefartøjer*, der er beskæftiget med konstruktion af vindmølleparker offshore, samt *rørlægnings /kabellægningsfartøjer*, der får adgang til at anvende tonnageskatteovens regler. Derimod får fartøjer, der er beskæftiget med konstruktion eller nedtagning af fx olieinstallationer til søs eller med konstruktion

af infrastrukturanlæg, f.eks. broer og andre konstruktioner til søs, ikke adgang til at anvende reglerne.

Side 4

Det er vores forståelse, at de store multipurpose fartøjer, der i dag blandt andet anvendes til konstruktion af havvindmølleparker, også anvendes til opførelse eller nedtagning af andre offshore installationer, såsom konstruktion af produktionsplatforme indenfor olie/gas industrien, etablering af infrastrukturanlæg (broer, tunneller, mv.), eller renovation eller nedtagning af selvsamme. Det forekommer derfor at være en for begrænset lempelse alene at inkludere arbejder på havvindmølleparker og rør-/kabellægning, i betragtning af, at offshore rederier med multipurpose skibe opererer i en sektor, hvor serviceopgaverne dels er særdeles forskelligartede og komplekse, og dels retter sig bredere mod offshore sektoren generelt.

#### **Vagtskibe og Supply skibe**

Det fremgår af bemærkningerne til den foreslåede bestemmelse, at:

*"Med forslaget fastslås, det, at skibe, der har aktiviteter med vagttjeneste eller med supply opgaver, fremover kan omfattes af tonnageskatteordningen for samtlige sådanne aktiviteter".*

Det er problematisk, at Skatteministeriet herefter indskrænker ovenstående med følgende bemærkning:

*"Med forslaget vil aktiviteter med vagttjeneste og supplyopgaver kunne omfattes af tonnageskatteordningen, også selvom 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."*

Det er efter FSRs opfattelse problematisk, hvis det er en forudsætning, at (i) der er tale om transport af personer eller gods, og (ii) at transporten skal foregå mellem "forskellige installationer". Hvis dette er en forudsætning, bliver anvendelsesområdet for lempelsen alt for snævert.

Offshore området har i de sidste 15-20 år gennemgået en omfattende teknologisk udvikling, som gør, at en del offshore rederier, der beskæftiger sig med vagttjeneste og supply opgaver, i dag betjener en lang række kunder, der benytter sig af mobile flydende enheder til søs, såsom Semi-submersible rigs, boreskibe ("drillships"), FPSO'er, FSO'er, ASV'er (Accommodation and Supports

vessels), mv. Ovenstående citat fra lovbemærkningerne rejser tvivl om, hvorvidt vagttjeneste og supply opgaver til sådanne enheder vil være omfattet. FSR anbefaler derfor, at det – idet der er tale om rederiopgaver i international konkurrence udført med skibe og søfolk - præciseres, at vagttjeneste og supply aktiviteter til søs er omfattet af tonnageskattelovens regler, uanset om der er tale om transport af passagerer eller gods, og uanset om aktiviteten sker mellem forskellige installationer.

Side 5

Vi skal herudover anføre, at Skatteministeriet efter vores opfattelse med fordel kunne vælge en løsningsmodel svarende til den britiske. I den britiske model opereres, der med brede definitioner af de offshore services, der er omfattet af ordningen. Disse er notificeret og godkendt af EU Kommissionen og omfatter:

"Marine assistance provided at sea", som omfatter opgaver til søs udført med Ankerhåndterinsskibe, vagt og redningsfarøjer, samt bugserings og bjærgningsfartøjer, samt

"transport by sea in connection with other services of a kind necessarily provided at sea" hvortil man har tilknyttet en ikke udtømmende liste af eksempler på services som vil være omfattet når de udføres til søs.

<i>Cable layer</i>
<i>Cable repair</i>
<i>Crane/Derrick barge</i>
<i>Diving support vessel</i>
<i>Fire-fighting vessel</i>
<i>Oceanographic vessel</i>
<i>Oil-well stimulation vessel</i>
<i>Pile driving vessel</i>
<i>Pilot vessel (if more than 100 gross tons)</i>
<i>Pipelaying vessel</i>
<i>Polar research vessel</i>
<i>Remote operated vehicle support</i>
<i>Research vessel</i>
<i>Seismic survey ship</i>
<i>Survey vessel</i>

*Trenching vessel*

Side 6

Supply skibe i offshore industrien skal blot udføre "Transport goods or passengers by sea".

Lignende løsningsmodeller er set i Holland, Cypern, Norge, og Tyskland som alle er ordninger, der er notificeret til og godkendt af Kommissionen.

**Ad § 1, nr. 4**

FSR finder det hensigtsmæssigt, at alle former for aktivitet med ishåndtering til søs omfattes af tonnageskatteloven i lovforslaget.

**Ad § 1, nr. 5**

FSR er også positiv overfor at Accomodation og Support vessels ved offshore arbejder inkluderes i tonnageskatteordningen.

**Ad § 2**

FSR er derimod kritisk overfor, at DIS ordningen ikke skal være anvendelig for de rederier og søfolk, som gør tjeneste på skibe i offshore sektoren på lige fod med rederier og søfolk i den traditionelle søfart. Rederierne og søfolkene er underlagt de samme konkurrencemæssige og tekniske vilkår som den traditionelle søfart, hvorfor det synes uhensigtsmæssigt ikke at tillade DIS ordningen også for disse skibs/service typer.

Danske rederier stilles hermed ringere end rederier i en række andre EU-lande. Eksempelvis har Sverige således i marts 2014 fået godkendt en udvidelse af deres rederistøtteordning, hvor alle skibe der er i international konkurrence, kan anvende reglerne så længe de er svensk flagede (SA.38240 (2014/N)).

Det må som udgangspunkt være hensigtsmæssigt, at alle rederier, der sejler med danske DIS flagede skibe, og som anvendes til formål, der kan beskattes efter tonnageskatteloven, får adgang til at anvende DIS ordningen. Vækstambitionerne i Blå Danmark planen fra 12. december 2012 om at gøre Danmark til det maritime centrum i Europa forudsætter, at rederierne sikres så lavt et omkostningsniveau som muligt.

**Afsluttende bemærkninger**

Skatteministeriet anfører i pkt. 3.1.1.1 i bemærkningerne følgende:

*"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 offshore anlæg i en anden medlemsstat".*

FSR finder, at ovenstående formulering er misvisende i forhold til EU's retningslinjer fra 2004, idet ovenstående kan misforstås derhen, at det er EU-Kommissionens opfattelse, alene befordring af passagerer og gods med skib "mellem en havn i en medlemsstat og en havn eller et offshore anlæg i en anden medlemsstat" er omfattet af forordningen.

I 2004 retningslinjerne fra Kommissionen skriver Kommissionen i en indledende bemærkning følgende:

*"Nærværende retningslinjer gælder for tjenesteydelser inden for søtransport, som disse er defineret i forordning (EØF) nr. 4055/86(8) og forordning (EØF) nr. 3577/92(9), dvs. "søtransport af gods og passagerer". De gælder også i bestemte tilfælde for bugsering og opmudrings-/sandsugningsaktiviteter."*

Som det ses definerer Kommissionen selv henvisningen til transportforordningerne ved at skrive, "dvs. søtransport af gods og passagerer". I den engelske version af retningslinjerne bruges, "that is to say, to the 'transport of goods and persons by sea'". Kommissionen slår derved fast at det, der kan omfattes af tonnageskatteordninger i medlemsstaterne, er transport af gods og passagerer til søs, i modsætning til transport af indre vandveje (floder mv., og transport services i og omkring havne).

Det var også denne forståelse Skatteministeriet gav udtryk for i bemærkningerne til L95 i 2005 om ændring af tonnageskatteoven ved gennemførelse af de ændrede 2004 retningslinjer fra Kommissionen. I disse bemærkninger anføres: *"Retningslinjerne gælder for tjenesteydelse inden for søtransport, som disse er defineret i forordning (EØF) nr. 4055/86 af 22. december 1986 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport mellem medlemsstaterne og tredjelande og forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (carbotagesejlads), d.v.s. »søtransport af gods og passagerer«. De gælder også i bestemte tilfælde for bugsering og opmudrings-/sandsugningsaktiviteter."*

Det er derfor ikke hensigtsmæssigt, at Skatteministeriet nu giver udtryk for en anden forståelse af Retningslinjerne fra EU. FSR hører gerne ministeriets kommentarer hertil.

Såfremt der er spørgsmål til overstående, står foreningen naturligvis til rådighed.

Med venlig hilsen

John Bygholm  
formand for skatteudvalget

Mette Bøgh Larsen  
chefkonsulent

**Fra:** [Mette Rosenbeck](#)  
**Til:** [Susi Hjorth Bærentzen](#); [Peter Ambus](#); [JP-Jura og Samfundsøkonomi](#)  
**Emne:** SV: Høring- Udkast til lov om ændring af tonnageskatteloven og sømandsbeskatningsloven (udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibe)  
**Dato:** 13. oktober 2014 15:17:34  
**Vedhæftede filer:** [image002.png](#)

---

KL har ikke bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen

**Mette Rosenbeck**  
Chefkonsulent  
Økonomisk Sekretariat

T 3370 3795  
E [mtr@kl.dk](mailto:mtr@kl.dk)



Weidekampsgade 10  
2300 København S  
[www.kl.dk](http://www.kl.dk)

---

**Fra:** Susi Hjorth Bærentzen [<mailto:SHB@skm.dk>]  
**Sendt:** 9. oktober 2014 15:33  
**Til:** [samfund@advokatsamfundet.dk](mailto:samfund@advokatsamfundet.dk); [ae@ae.dk](mailto:ae@ae.dk); [mail@amcham.dk](mailto:mail@amcham.dk); [Pote@atp.dk](mailto:Pote@atp.dk); [po@shipowners.dk](mailto:po@shipowners.dk); [cevea@cevea.dk](mailto:cevea@cevea.dk); [info@shipowners.dk](mailto:info@shipowners.dk); [danmarks@skibskredit.dk](mailto:danmarks@skibskredit.dk); [info@danskbyggeri.dk](mailto:info@danskbyggeri.dk); [info@danskenergi.dk](mailto:info@danskenergi.dk); [hoeringssager@danskerhverv.dk](mailto:hoeringssager@danskerhverv.dk); [mail@danskeadvokater.dk](mailto:mail@danskeadvokater.dk); 'di@di.dk'; [fsr@fsr.dk](mailto:fsr@fsr.dk); [mbi@fsr.dk](mailto:mbi@fsr.dk); [hoering@horesta.dk](mailto:hoering@horesta.dk); KL; [kontakt@kraka.org](mailto:kontakt@kraka.org); [nordsoeen@nordsoeen.dk](mailto:nordsoeen@nordsoeen.dk); [info@offshoreenergy.dk](mailto:info@offshoreenergy.dk); [info@oilgasdenmark.dk](mailto:info@oilgasdenmark.dk); [info@shipowners.dk](mailto:info@shipowners.dk); [danish@windpower.org](mailto:danish@windpower.org); [info@soefartfrem.dk](mailto:info@soefartfrem.dk); Jesper Kiholm Andersen; [info@dkvind.dk](mailto:info@dkvind.dk); [mail@danishmaritime.org](mailto:mail@danishmaritime.org); Danske Havne  
**Emne:** Høring- Udkast til lov om ændring af tonnageskatteloven og sømandsbeskatningsloven (udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibe)

Til organisationerne

Hermed fremsendes udkast til lov om ændring af tonnageskatteloven og sømandsbeskatningsloven (Udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibe)

Vedlagt er:

- 1) Høringsbrev
- 2) Høringsliste
- 3) Resumé
- 4) Lovforslaget

I høringsbrevet beder Skatteministeriet venligst om, at eventuelle bemærkninger sendes til [shb@skm.dk](mailto:shb@skm.dk), [pa@skm.dk](mailto:pa@skm.dk) og [juraogsamfundsoekonomi@skm.dk](mailto:juraogsamfundsoekonomi@skm.dk) senest den **6. november 2014**.

Med venlig hilsen



**Susi Hjorth Bærentzen**  
Fuldmægtig

Tel. +45 72 37 12 91  
Mail [SHB@skm.dk](mailto:SHB@skm.dk)



## **Skatteministeriet**

Skatteministeriet/Ministry of Taxation  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
DK 1402 - København K

Mail [skm@skm.dk](mailto:skm@skm.dk)  
Web [www.skm.dk](http://www.skm.dk)



Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

[juraogsamfundsoekonomi@skm.dk](mailto:juraogsamfundsoekonomi@skm.dk)  
[pa@skm.dk](mailto:pa@skm.dk)  
[shb@skm.dk](mailto:shb@skm.dk)

Maersk Drilling A/S  
Postal Address:  
Esplanaden 50  
1098 Copenhagen K  
Denmark

Visiting Address:  
Gl. Lundtoftevej 7  
2800 Kgs. Lyngby  
Denmark

[www.maerskdirilling.com](http://www.maerskdirilling.com)  
Reg. No.: 32 67 38 21

Date: 05 November 2014  
Page: 1/3

## **BEMÆRKNINGER TIL UDKAST TIL LOV OM ÆNDRING AF TONNAGESKATTELOVEN OG SØMANDSBESKATNINGSLOVEN**

Hermed sendes Maersk Drillings bemærkninger til forslaget om ændringer i tonnageskatteordningen.

### **Om Maersk Drilling og den globale boreindustri**

Maersk Drilling leverer serviceydelser til den globale olie- og gasindustri i form af teknologisk avancerede offshore borerigge, der er af typen jack-up rigge, semi-submersible rigge og boreskibe. Maersk Drilling arbejder i hele verden på et marked præget af ekstremt hård konkurrence. Maersk Drilling har en global markedsandel på 2.8 % og er det eneste danske boreselskab og et af få europæiske selskaber inden for boreindustrien.

Maersk Drilling har i dag en rigflåde på 24 enheder, hvoraf tre er under konstruktion på værfter og beregnes leveret i 2015-2016. I dag ejes syv af flådens rigge i Danmark, hvor Maersk Drillings hovedkontor er beliggende.

Maersk Drilling har ca. 500 ansatte på land i Danmark, hvoraf 112 er udlændinge.

### **Betydningen af tonnageskat for rigge**

Regeringens Vækstplan for Det Blå Danmark fra 2012 pegede på tonnageskatteordningen, som en forudsætning for, at det er attraktivt at operere tonnage fra Danmark. Stabile og attraktive rammevilkår i form af blandt andet tonnageskat er afgørende ikke alene for handelsflåden men også for borerigge og specialskibe.

Det fremsatte lovforslag lægger op til at inkludere en række specialskibe i ordningen, hvilket er et meget positivt tiltag. Det er dog beklageligt, at revisionen ikke også omfatter borerigge, således at også denne del af branchen tilbydes attraktive og konkurrencedygtige rammevilkår i dansk regi.

For borerigge vil adgang til dansk tonnageskat medføre fastholdelse af eksisterende rigge på dansk flag og dermed bevarelse og forventet vækst af

administrative og tekniske arbejdspladser i Danmark, der besættes af højt kvalificerede og højt lønnede medarbejdere.

Teknisk og kommerciel management af borerigge i Danmark medfører erfaringsmæssigt også afledt beskæftigelse hos danske leverandører af teknologi og serviceydelser, herunder træning og uddannelse. Til eksempel købte Maersk Drillings danske hovedkvarter i 2013 teknologi og serviceydelser hos danske leverandører for 365 mio. kr. Det er tvivlsomt, at dette niveau vil fastholdes, såfremt teknisk og kommercielt management i stigende grad placeres uden for Danmark.

Konkurrencedygtighed handler konkret om at kunne investere i den seneste teknologi, ansatte de dygtigste medarbejdere og servicere gæld på markedsvilkår. Flere lande tilbyder i dag enten søfartsbeskatning eller andre erhvervsvenlige vilkår for rigejere. Med erhvervsvenlige vilkår følger ofte krav om teknisk og kommerciel management i samme land. Maersk Drilling konkurrerer globalt, og det er derfor ikke muligt at opnå konkurrencedygtighed under almindelig selskabsbeskatning. På nuværende tidspunkt er fremtidig vækst derfor ikke planlagt for dansk ejerskab og dansk flag.

Såfremt den danske tonnageskatteordning udvides til at omfatte borerigge, er det vores forventning, at denne udvikling vil kunne modvirkes.

#### **En fornuftig dansk tonnageskat for rigge**

Maersk Drilling vil i forbindelse med denne revision af tonnageskatteordningen opfordre til at give adgang til ordningen også for borerigge, hvilket vil bidrage til at realisere Regeringens ønske om at fastholde attraktive rammevilkår for den maritime branche i Danmark.

Ordningen kan konkret etableres ved at give nyere rigge adgang til tonnageskatteordningen med en model, der tager udgangspunkt i indtjening baseret på bruttotonnagen. Denne sats vil være 3-4 gange højere end den almindelige tonnageskatningsrate. Det vil sikre give et skatteprovenu for hver rig på størrelse med, hvad der betales i tonnageskat for verdens største containerskib (Maersk Line Triple-E). Dertil kan tillægges A-skatter fra øget antal beskæftigede på Maersk Drillings hovedkontor samt afledte effekter hos underleverandører.

Det kan tilføjes, at tonnageskatten kun forestås at omhandle ejerskabet, ikke borekontrakter, dvs. den operationelle fortjeneste ved boring på dansk sokkel, som fortsat vil være omfattet af almindelig beskatning. Derfor bør det lovteknisk præciseres, at det er bareboat charter udlejning af rigge, der omfattes, når ejerselskabet bedriver den tekniske og kommercielle drift i Danmark.

Der skal endvidere tilføjes, at de ansatte ombord på en rig stort set altid vil være omfattet af lokal personbeskatning i det land, hvor riggen arbejder.



**Maersk Drilling A/S**  
*Postal Address:*  
Esplanaden 50  
1098 Copenhagen K  
Denmark

*Visiting Address:*  
Gl. Lundtoftevej 7  
2800 Kgs. Lyngby  
Denmark

[www.maerskdrilling.com](http://www.maerskdrilling.com)  
Reg. No.: 32 67 38 21

Date: 05 November 2014  
Page: 3/3

Såfremt det danske tonnageskatteregime udvides til også at omfatte borerigge øges sandsynligheden for at flere rigge registreres i Danmark. Maersk Drilling vil være klar til at indflage 3-5 rigge og ser potentiale for en stor andel af fremtidige nybygninger under dansk ejerskab og på dansk flag. Dette vil medføre en forventet vækst i hovedkontorbeskæftigelsen i størrelsesordenen 100 specialister over de næste fem år. Herudover vil det fortsatte ejerskab af rigge og de nye boreskibe føre til betydelige afledte klyngeeffekter.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Claus V. Hemmingsen".

**Claus V. Hemmingsen**  
CEO, Maersk Drilling

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtsveds Gade 28  
1402 København K

**Att.**

[juraogsamfundsoekonomi@skm.dk](mailto:juraogsamfundsoekonomi@skm.dk)

[pa@skm.dk](mailto:pa@skm.dk)

[shb@skm.dk](mailto:shb@skm.dk)

## **BEMÆRKNINGER TIL UDKAST TIL LOV OM ÆNDRING AF TONNAGESKATTELOVEN OG SØMANDSBESKATNINGSLOVEN**

Maersk Supply Service A/S har haft lejlighed til at gennemgå udkast til forslag til lov om ændring af tonnageskatteoven og sømandsbekskatningsloven.

Maersk Supply Service A/S ('MSS') ønsker at redegøre for selskabets holdning og overvejelser vedrørende de foreslåede ændringer til den danske tonnageskatteov og indvirkningen på DIS nettølønsordningen.

Maskinmestrenes Forening støtter dette høringsvar uden forbehold.

### **Indledning**

Generelt set er det positivt, at Regeringen imødekommer udviklingen i offshore industrien og ønsker at skabe gode og fremtidssikrede rammevilkår samt tiltrække og fastholde nye fartøjer og beskæftigelse til Danmark. Desværre synes det fremsatte udkast til forslag til lovændringen at være for snævert for at opnå dette mål, som uddybes nedenfor.

- Det forventes, at offshore shippingindustrien vil opleve væsentlig vækst og udvikling i de kommende år, især inden for subseasupport. Dette omfatter services til olie- og gasindustrien og industrien for vedvarende energi og leveres af subsea support vessels (SSV'er).
- Vi vil anbefale, at Regeringen overvejer at udvide tonnageskatteordningen til at omfatte de aktiviteter, som konstruktionskibe i offshore industrien normalt vil udføre, således at hele branchen tilbydes tidssvarende og attraktive rammevilkår i Danmark.
- Vi anbefaler desuden at udvide DIS nettølønsordningen til at omfatte søfarende, der arbejder på sådanne skibe, såfremt skibene er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister.

*MSS*

### Offshore shippingindustrien

Offshore olie- og gasindustrien og industrien for vedvarende energi er en branche i udvikling og vækst, hvor teknologier, typen af aktiviteter og arbejdets omfang ændrer sig konstant. Denne udvikling stiller krav om teknologisk udvikling og nye typer af aktiviteter, hvilket MSS og andre leverandør virksomheder forventes at kunne opfylde.

Teknologier og kompetencer, som først er blevet anvendt i offshore olie- og gasindustrien, er med stor succes blevet overført til produktion af grønnere energi som offshore vindmøller. Det er dog stadig offshore olie- og gasindustrien, som driver udviklingen af innovative teknologier og kompetencer.

Oprindeligt var offshore services hovedsageligt involveret i at assistere med undersøgelsesfaserne i olieproduktion (såsom slæb af boreplatforme, ankerhåndtering og forsyning til boreplatforme). Men servicekravene fra olie- og gasproducenterne har udviklet sig i takt med udviklingen i industrien. Efterhånden som mere produktion er kommet online, er industrien nu kendetegnet ved større efterspørgsel efter aktiviteter forbundet med subseakonstruktion.

Fremover forventes det, at mange af olie- og gasproducenterne vil få brug for yderligere assistance med afvikling/nedlukning. Dette indebærer forskellige aktiviteter, som først bliver klarlagt efterhånden som industrien udvikler sig.

Der er i offshore industrien en klar efterspørgsel efter mere fleksible, mere miljøvenlige og mere sikre multipurpose skibe, designet til at assistere ved olieinstallationer og andre offshore installationer. Disse skibe er de teknologisk mest avancerede supportskibe i offshore industrien og kan udføre nogle af eller alle nedennævnte aktiviteter:

- Konstruktionsarbejde til søs eller under vand (både olierelateret og ikke-olierelateret)
- Rendegravning
- Kabellægning og reparation (både olierelateret og ikke-olierelateret)
- Rørlægning og reparation (både olierelateret og ikke-olierelateret)
- ROV-operationer
- Dykkersupport
- Kranoperationer
- Brøndstimulering
- Redningsoperationer
- Opsamling af oliespild og miljøopgaver
- Assistance ved afvikling/nedlukning

Som et resultat af den stigende efterspørgsel i industrien vil markedet for subsea support utvivlsomt skabe mere indtjening, mere beskæftigelse og flere muligheder for innovation og teknisk dygtighed end de traditionelle olie- og gas supportservices som forsyning og ankerhåndtering.

*mas*

### Tonnageskatteloven

Der bør i forbindelse med revisionen af tonnageskattelovgivningen tages højde for den dynamiske udvikling på offshore branchen, således at nye typer aktiviteter vil kunne inkluderes, når det bliver aktuelt. Vi anbefaler derfor at man indarbejder en bredere definition af specialskibenes aktiviteter i lovgivningen.

Såfremt man alligevel ønsker at ændre § 8 i den eksisterende tonnageskattelov ved at fjerne aktiviteter, der tidligere var undtaget, vil vi foreslå, at man, udover de allerede foreslåede ændringer, yderligere fjerner følgende fra § 8 i tonnageskatteoven:

- 'bygning og reparation af olieinstallationer' (stk. 1, nr. 3, 1. pkt.)
- 'bygning og reparation af andre havanlæg' (stk. 1, nr. 3, 1. pkt.)

Det bemærkes, at disse aktiviteter normalt kvalificerer til tonnageskat under andre EU tonnageskatteordninger som eksempelvis den britiske og den hollandske. Hvis Danmark i højere grad ønsker at tilnærme sig andre tonnageskatteordninger som eksempelvis den britiske, hollandske eller norske, må det forventes, at disse typer aktiviteter skal kvalificere sig til tonnageskat.

### DIS nettolønsordning

Andre EU landes skattesystemer for søfarende gælder uanset den type skib, de søfarende sejler med, eller uanset om disse skibe er underlagt specielle skatteordninger. Dette gælder eksempelvis i Sverige (søfartsaktiviteter, der er udsat for international konkurrence) og i Storbritannien (britiske besætningsmedlemmer, som arbejder uden for Storbritannien i en vis periode).

For at tage højde for udviklingen i offshore industrien bør nettolønsordningen for de søfarende gælde uanset, hvilken type skib de søfarende arbejder på, og uanset, om disse skibe er omfattet af særlige skattesystemer svarende til den britiske og svenske ordning.

Såfremt dette ikke er muligt, bør § 5a i sømandsbeskatningsloven slettes. Desuden vil vi anbefale, at det undlades at indsætte den foreslåede undtagelse i § 5 b.

De søfarendes løn er den væsentligste del af de daglige driftsomkostninger på skibe i offshore industrien. MSS indgår i dag i konkurrence med virksomheder, hvis besætninger er dækket af nettolønsordninger under typisk svenske, norske eller britiske ordninger. Såfremt MSS skal betale danske besætningsmedlemmer bruttoløn på SSV'erne, vil virksomheden ikke være konkurrencedygtig globalt.

### Maersk Supply Service' strategi

MSS har, som en naturlig konsekvens af udviklingen i offshore industrien, fokus på markedet for subsea support. Og strategien omfatter desuden at skille sig af med nogle af de mindre miljøvenlige ældre skibe især på markedet for de mindre attraktive forsyningskibe (PSV'er).

MSS har for nylig placeret ordrer på fire nye dedikerede SSV'er og har optioner i yderligere 2 SSV'er. Det er derfor sandsynligt, at MSS vil fortsætte med at investere i dette mere attraktive marked og således øge antallet af disse specialiserede multipurpose skibe i flåden. De fire nye SSV'er forventes at generere ca. 150 jobs om bord på de mest avancerede skibe i offshore Industrien. Dertil kommer øget beskæftigelse med strategisk og kommerciel styring samt beskæftigelse med uddannelser mv. på land.

Efterhånden som de ældre skibe i flåden sælges, er det hensigten, at besætningen på disse skibe bliver fordelt på flåden, hvor flådens dygtigste besætningsmedlemmer vil blive placeret på de nye skibe. Det forventes at sælge skibe, som er ældre end 25 år over de næste 3-4 år (p.t. 10 skibe). Maersk Supply Service har allerede solgt 7 af disse ældre skibe fra over de sidste 18 måneder og har omplaceret besætningen på andre skibe i flåden.

Beslutning om placering af SSV aktiviteten på land samt sammensætningen af besætningen på SSV'erne vil blive stærkt påvirket af konkurrencen på markedet, hvor omkostninger, herunder skatteomkostninger, spiller en væsentlig rolle. Hvis den danske tonnageskat og DIS nettolønsordning ikke gælder for disse nye og mere sofistikerede skibe, vil det, ud fra et omkostningsperspektiv være tvivlsomt, om væksten på dette område vil finde sted i Danmark.

De danske rederier opererer i et højt konkurrencepræget internationalt marked, hvor omkostningerne er en væsentlig faktor for, om selskabet kan vinde kontrakter og generere overskud.

#### **MSS' nuværende bidrag til Det Blå Danmark**

MSS har takket være den danske tonnageskatteordning og DIS nettolønsordningen de sidste 10 år haft mulighed for at:

- Operere skibe strategisk og kommercielt fra Danmark
- Sejle skibe på dansk flag
- Ansætte søfarende bosiddende i Danmark

Dette er sket i konkurrence med virksomheder baseret i lande som Storbritannien, Norge og Singapore. Samlet set har MSS bidraget væsentligt til den viden og kompetence, som i dag udgør Det Blå Danmark, uddannet offshore medarbejdere og givet medarbejdere baseret i Danmark værdifulde udviklingsmuligheder.

I øjeblikket har MSS ca. 2.000 søfarende og 220 medarbejdere på land. Heraf er ca. 530 (170) bosiddende i Danmark (Færøerne).

De sidste 30 år har MSS fokuseret meget på uddannelse, og alle besætningsmedlemmer, der i øjeblikket er ansat hos MSS, er højt uddannede, hvilket særligt gør sig gældende for officererne (kaptajner, styrmænd, maskinmestre, elektrikere og teknikere).

*Handwritten signature*





**MAERSK**  
SUPPLY SERVICE

Maersk Supply Service A/S  
Postal Address:  
Esplanden 50  
1098 Copenhagen K  
Denmark

Visiting Address:  
Gammel Lundtoftevej 7  
2800 Kgs Lyngby

[www.maersksupplyservice.com](http://www.maersksupplyservice.com)

Date: 3 november 2014  
Page: 5/5

I vækstplanen omtales, at Det blå Danmark skal styrkes blandt andet gennem en uddannelsesmæssig indsats. MSS bidrager i høj grad til at uddanne danske søfarende gennem et særlige uddannelsesprogram, og dette vil fortsat være muligt, såfremt der er udsigt til, at søfarende på specialskibe også vil være omfattet af DIS-nettolønsordningen.

Noget særligt i MSS' uddannelsesprogram er simulatoren på Maersk Offshore Simulation and Innovation Centre (MOSAIC). Dette er en af fire simulatorer på Mærsk's uddannelsesfacilitet i Svendborg. MSS ejer denne simulator og alle officerer i MSS flåden, har adgang til denne enestående uddannelse.

#### **Afsluttende bemærkninger**

Vi anbefaler, at tonnageskatteordningen revideres med et bredere anvendelsesområde til at omfatte aktiviteter, som SSV'erne normalt ville udføre og i fremtiden kan udføre.

Endvidere bør sømandsbeskatningsloven omfatte søfarende på disse specialskibe registreret i DIS, idet dette er altafgørende for valg af flag og besætning og dermed for fastholdelse og udvikling af specialskibsflåden under dansk flag og den tilknyttede danske beskæftigelse.

Med venlig hilsen

**Carsten Plougmann Andersen**  
CEO, Maersk Supply Service  
[msstop@maersk.com](mailto:msstop@maersk.com)  
+45 3363 3352

C.c.: Danmarks Rederiforening

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
DK 1402 - København V

13. november 2014

RT

### **Udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibe**

Maskinmestrenes Forening har haft lejlighed til at gennemgå forslag til lov om ændring af tonnageskatteloven og sømandsbeskatningsloven og ønsker at afgive følgende bemærkninger:

Maskinmesteruddannelsen og "Det Blå Danmark" har i mange år skabt maskinmestre med efterspurgte maritime kompetencer og kvalifikationer. I de senere år er optaget på maskinmesterskolerne steget, således at vi løbende kan honorere de stigende behov for sejlede maskinofficerer i danske flåde. Vi ser positivt på, en udvidelse af tonnageskatteordningen på området specialskibe, men havde gerne set, nogle mere ambitiøse initiativer, der tillige omfattede en udvidelse af sømandsbeskatningsordningen ("DIS ordningen").

I December 2012 offentliggjorde regeringen "vækstplan for det blå Danmark". Bag de anbefalinger til regeringen, som vækstteamet for Det Blå Danmark leverede i 2012, stod et samlet maritimt erhverv. Her fremgik det klart, at forudsætningerne for vækst i bl.a. offshore-sektoren var, at erhvervet havde adgang til højt kvalificerede danske officerer. DIS-ordningen er med til, at sikre, at danske rederier kan konkurrere på det globale marked med dansk ejede, dansk registrerede og dansk bemandede skibe.

Maskinmestrenes Forening foreslår, på den baggrund, at DIS ordningen på samme måde som tonnageskatten udvides til også at dække området for specialskibe fuldt ud.

Endelig finder vi, at boreskibe/rigge bør tilføjes tonnagebeskatningsloven for at undgå at fremtidige rigge ejes, drives og registreres i fx Singapore med tab af hovedkontoraktiviteter til følge.

Med venlig hilsen  
Maskinmestrenes Forening

**Fra:** [Jesper Kiholm Andersen](#)  
**Til:** [JP-Jura og Samfundsøkonomi](#); [Susi Hiorth Bærentzen](#); [Peter Ambus](#)  
**Emne:** Høringssvar til udkast til forslag til lov om ændring af tonnageskatteloven og sømandsbeskatningsloven  
**Dato:** 5. november 2014 09:57:07

---

Til Skatteministeriet

**Høringssvar til udkast til forslag til lov om ændring af tonnageskatteloven og sømandsbeskatningsloven**

SRF Skattefaglig Forening takker for det modtagne materiale og kan i den forbindelse meddele, at vi ikke har bemærkninger til det modtagne lovforslag.

Med venlig hilsen

Jesper Kiholm  
Specialkonsulent  
Skatterevisor / Master i skat

[SRF Skattefaglig Forening](#)

Formand for SRF Skattefaglig Forenings Skatteudvalg  
Skattecenter Tønder  
Pioner Allé 1  
6270 Tønder  
Telefon: 72389468  
Mail: [jesper.kiholm@skat.dk](mailto:jesper.kiholm@skat.dk)  
Mobiltelefon: 20487375



# Søfartens Ledere

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
DK 1402 - København V

5. november 2014

## **Høring vedrørende udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibe**

Søfartens Ledere vil hermed give sine bemærkninger til Skatteministeriet og Regeringens forslag til lov om ændring af tonnageskatteoven og sømandsbeskatningslovens.

Indledningsvis støtter vi 3F's bemærkninger i deres høringssvar om den manglende tilstedeværelse af erhvervets faglige organisationer på høringslisten.

Når det er sagt ønsker vi fra Søfartens Ledere med dette høringssvar, at støtte op sammen de øvrige interessenter i erhvervet og give udtryk for behovet for handling for, at sikre Danmarks fortsatte udvikling som centrum for maritime offshore relaterede aktiviteter.

Der sker i disse år en rivende udvikling, hvor ældre traditionel tonnage udskiftes med mere kompliceret og avanceret tonnage, som kan imødekomme kundernes forskellige behov offshore. Ud over at transportere forsyninger og holde vagt, skal skibene i dag også kunne betjene undervandsudstyr, konstruere og reparere offshore-installationer med mere. Det stiller nye krav til skibenes udstyr og til kompetencerne hos Søfartens Lederes medlemmer – skibsførere, dæksofficerer, duale skibsofficerer, maskinmestre samt mange andre branchespecifikke stillinger indenfor olie og gas offshore samt vindenergi offshore.



Havnegade 55, DK -1058 København K. – Tlf. +45 33 45 55 65 – Fax +45 33 45 55 66

E-mail: [mail@soefartens.org](mailto:mail@soefartens.org) - [www.soefartensledere.dk](http://www.soefartensledere.dk) Bank reg.nr. 0400 kontonr. 1250018068 Eban DK9204001250018068



## Søfartens Ledere

Udviklingen sker nu, og vi er bekymrede for, om det kan lade sig gøre at fastholde dansk flag og dansk beskæftigelse på de skibe, der er aktive i betjening af offshore olie/gas og vind, og som erstatter de ældre skibe. Dette segment er på mange måder en dansk styrkeposition med mulighed for at fastholde og udvikle danske arbejdspladser med et højt kompetenceniveau til søs og i land, men markederne er nu så udviklede, at de møder samme skarpe konkurrencesituation som anden skibsfart.

Derfor støtter Søfartens Ledere udvidelsen af tonnageskatteordningen med de berørte specialskibe. Det fremlagte forslag er et godt skridt i retning af at sikre den fortsatte positive udvikling i dette segment, men det er vigtigt, at vi i Danmark går videre. Det er erfaringsmæssigt afgørende for valget af dansk flag og brugen af danske søfolk, at skibenes besætning også bliver omfattet af DIS-nettolønsordningen.

Endvidere mener vi det er afgørende at tonnageskatteordningen udvides med boreskibe og –rigge. Disse meget avancerede enheder har, så vidt vi er orienteret, i de senere år fået mulighed for at blive registreret og drevet inden for søfartsordningen i Singapore, og at dette har betydet at tilgangen af nye enheder til Danmark er stoppet. Det er derfor efter vores mening nødvendigt at ændre de danske regler for at sikre, at borerigge og –skibe også fremover bliver ejet, registreret og drevet fra Danmark. Det vil sikre en fortsat vækst i beskæftigelsen af højt specialiseret arbejdskraft på disse enheder og på land, samt betydelige afledte aktivitets –og beskæftigelseseffekter.

Selvom vi er opmærksomme på, at sandpumpere, stenfiskere mv. er reguleret efter andre EU regler, vil vi benytte anledningen til endnu en gang at gøre opmærksom på, at disse skibstyper og virksomheder også yder deres gode bidrag til den maritime klynge i Danmark. Derfor opfordrer vi skatteministeriet og regeringen til også fortsat at arbejde på at denne del af branchen kan komme ind under tonnageskatte- og DIS- nettolønsordningerne.

Vi er enige med arbejdsgiversiden og erhvervsorganisationerne, når de siger, at Danmark risikerer at gå glip af muligheden for fortsat at udvikle sig som centrum for maritime offshore aktiviteter med flere tusinde økonomisk og kompetencemæssigt attraktive jobs, hvis der ikke handles nu.





## Søfartens Ledere

Overordnet handler det for Søfartens Ledere om at vi i Danmark udnytter, forvalter og investerer de statsstøttemuligheder EU giver på en klog og rigtig måde. Det er i vores øjne ensbetydende med at give statsstøtte i form af tonnageskat og DIS nettoløn i de skibssegmenter og enheder, som anvender og efterspørger en højtuddannet og kompetencetung maritim arbejdskraft – altså dansk arbejdskraft.

Som organisation på lønmodtagersiden støtter vi Dansk Metals bemærkninger omkring DIS-lovens § 10, stk. 2 og 3 i deres høringssvar. Idet vi håber på at drøftelser indenfor erhvervet eller trepartsdrøftelser med regeringen vil kunne resultere i brugbare løsninger i forhold til ovennævnte behov for udvidelse af den danske maritime branche med fremtidens skibstyper og maritime virksomheder.

Med venlig hilsen  
Søfartens Ledere

Fritz Ganzhorn  
Direktør

