

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K
København xx.08. 2019
e-mail: skm@skm.dk

Høringssvar til forslag om ændring af sømandsbeskatningsloven og forskellige andre love – Jnr. J.nr. 2019 – 4014

Idet vi henviser til Skatteministeriets brev af 9. juli 2019 til "Organisationerne mv." tillader vi os uopfordret at fremsende høringssvar i forbindelse med fremsendt forslag om ændring af sømandsbeskatningsloven og forskellige andre love.

Indledningsvis skal vi fra 3F og 3F Sømændene udtrykke vores forundring over, at ovennævnte forslag med bilag ikke er tilsendt 3F eller afdelingen 3F Sømændene.
- vi kan konstatere at det er sendt til FH (Fagbevægelsens Hovedorganisation) og til Metal Søfart samt Co- søfarende.

Fra 3F og 3F Sømændene - skal vi anbefale at trække lovforslaget.

Forslaget, som det fremstår, vil efter 3F og 3F Sømændenes opfattelse medvirke til mere social dumping, og til en yderligere tilsidesættelse af de søfarende faglige og sociale rettigheder og de søfarendes organisationers mangel på faglige rettigheder, idet DIS-lovens § 10, stk. 2 og 3 tilsidesætter organisationernes muligheder for at repræsentere de søfarende. DIS-lovens § 10, stk. 2 og 3, strider mod EU's sociale charter artikel 28 og ILO-konventionerne 87 og 98 og det bemærkes, at ILO's Ekspertkomité har udtalt, at loven ikke er i overensstemmelse med konventionerne.

Rederier med domicil i Danmark har ikke eneret på at registrere sig i det Danske Internationale Skibsregister, hvilket blev yderligere lempet på, ved seneste ændring af DIS-loven.

Dette forslag om at udvide EU/EØS rederiers mulighed for at få del i dansk statsstøtte via nettøløns-princippet, uagtet at der ikke er nogen tilknytning mellem det nævnte rederi – ej heller juridisk virksomhed eller person i Danmark, er efter vores opfattelse endnu et argument mod det Danske International skibsregister og det Danske DIS flag som kvalitetsregister, og det fjerner de konkurrencemæssige bevæggrunde, der var for at indføre DIS-loven.

De foreslåede lovændringer vil efter vores opfattelse utvivlsomt føre til at danske rederier, som nu er i DIS-registret, og fremmede rederier, der påtænker at flage om til DIS-flag evt. via datterselskaber eller anden teknisk aftale, nu kan spekulere i at flage om til andre EU/EØS landes flag. Det kunne bl.a. være fra lande, der faciliterer såkaldte åbne registre – også betegnet som bekvemmelighedsflag - fra EU-lande.
Områder som Malta, Cypern, Gibraltar.

Det er skibe og rederier i sådanne lande, som nu bliver en del af dansk søfartspolitik og kan trække statsstøtte fra Danmark, uden de på nogle måder bidrager til vores samfunds velfærd - tvært imod.

Med DIS-loven fulgte også lovgivning om skat – herunder skattefritagelse og oprettelse af udligningskontoret for søfarende.

Udligningskontoret sikrede at de søfarende, der er skattepligtig til Danmark, kan få udbetalt den skattemæssige værdi af deres respektive skattefradrag efter dansk skattelovgivning.

Denne ordning gælder også for søfarende fra Færøerne som en "privat" aftale.

Men ordningen gælder ikke for personer uanset nationalitet bosiddende i andre EU/EØS-lande. Ej heller søfarende der f.eks. skal betale børnebidrag til Danmark eller har optaget dansk lån og i princippet skulle have fradrag for renteudgifterne.

Herved opstår en konkurrencefordel for ikke danske virksomheder/rederier, som er omfattet af skattefriheden efter dansk lov, da disse ikke skal udligne for sådanne fradrag.

Danmark, EU og EØS-landene har bl.a. gennem FN konvention i ILO – MLC – forpligtiget sig til at højne standarden for alle søfarende ombord på alle skibe.

Derfor bør Danmark, EU/EØS selvfølgelig også gå forrest for at sikre, at hele transportbranchen i EU/EØS-lande ikke bliver mål for social dumping, velfærds kriminalitet og skattely og samtidig må man arbejde for at de sociale standarder som er fastsat af alle sociale partner i FN gennem FN-organisations arbejde i ILO.

ILO-konventionerne burde være et kompas for minimum af sociale rettigheder og standard i hele EU og EØS-området. Også søfart.

Afslutningsvis skal vi gentage anbefalingen til regering og skatteminister om at trække lovforslaget.

Advokatrådet

ADVOKAT 
SAMFUNDET

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

KRONPRINSESSEGADE 28
1306 KØBENHAVN K
TLF. 33 96 97 98

DATO: 20. august 2019
SAGSNR.: 2019 - 1903
ID NR.: 611599

lovgivningoekonomi@skm.dk + tkm@skm.dk + pa@skm.dk

Høring - over forslag til Lov om ændring af sømandsbeskatningsloven, tonnageskatteloven og forskellige andre love (SKM: 345097)

Ved e-mail af 9. juli 2019 har Skatteministeriet anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte forslag.

Advokatrådet har ikke bemærkninger til det fremsendte høringsmateriale.

Med venlig hilsen


Andrew Hjuler Crichton
Generalsekretær



CO-Søfart

Mose Allé 13
DK-2610 Rødovre

Tlf. 3636 5585
Fax 3636 5580

cosea@co-sea.dk
www.co-sea.dk

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

09.08 2019

Hørings svar til forslag om ændring af sømandsbeskatningsloven, tonnageskatteloven og forskellige andre love. J.nr. 2019 – 4014

CO-Søfart skal på vegne af sine medlemsorganisationer komme med efterfølgende kommentarer til de fremsatte lovforslag.

Generelle bemærkninger vedrørende de foreslåede ændringer af sømandsbeskatningsloven.

CO-Søfart anerkender at EU, som krav for at godkende udvidelsen af DIS til at omfatte offshore fartøjer, har krævet, at Danmark sikrer at danske søfarende på EU/EØS-flagede skibe har samme mulighed for en skattefri løn, som danske søfarende har på skibe i DIS. Som det fremgår af EU skrivelse af 22. februar 2019 (c 2019/1594) til Danmark.

Det er dog vores opfattelse, at skatteministeriets forslag til gennemførelse af dette grundlæggende er forkert, og vil skabe nye erhvervspolitiske problemstillinger til skade for DIS og dansk skibsfart.

Det er vores opfattelse at i stedet for en løsning, hvor man udvider DIS-lovens nettolønsbestemmelser til hele EU, bør man løse dette direkte i forhold til den enkelte søfarendes personskat f.eks. ved udvidelse af Ligningslovens § 33A eller andre ændringer/tilføjelser i nuværende person skattelovgivning.

Således at den skattefri nettoløn er et anliggende alene mellem søfarende og Skat.

Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) blev indført i 1988, med det formål at holde danske skibe under dansk flag og sikre danske søfarende i disse skibe på internationale vilkår.

Et af de væsentlige elementer i dette var at indføre nettoløn for søfarende i DIS, en nettoløn som skulle fastsættes ud fra de da kendte overenskomstsmæssige skattepligtige bruttolønninger.

Fagligt kartel bestående af:

- Metal Maritime
- Metal Vest
- Centralforeningen for Stømpersonel
- FOA Søfart
- Dansk EI-Forbund
- Serviceforbundet

A. Ole Philipsen
Formand

Tlf. +45 3636 5585
op@co-sea.dk

Danmark besluttede derved at have to danske skibsregistre. DIS med nettoløn for søfarende der sejler ude i verden.

Samt det "normale" registre (DAS) for søfarende i nærområderne, hvor de søfarende betaler skat af bruttolønnen.

Med indførelsen af DIS blev der samtidig indført en kontroversiel bestemmelse (DIS lovens § 10 stk. 2 & 3), som satte de danske overenskomster ud af kraft for søfarende, som ikke er bosiddende i Danmark, samt fratager de danske organisationer retten til at kræve overenskomster for personer ikke bosat i Danmark.

Ved senere ændringer i 2002 & 2018 udvidede man DIS-registret og nettolønnen til også at kunne omfatte færger/passagerskibe i fart mellem danske og udenlandske havne og nu senest til også at kunne omfatte offshore fartøjer.

Det skal bemærkes at DIS § 10 stk. 2 & 3 ikke har gyldighed i færge/passagerskibs DIS og heller ikke for nærområderne i offshore udvidelsen.

DIS-registret har, på trods af § 10 stk. 2 & 3, altid været et kvalitetsregister i forhold til andre internationale og nationale registre i verden. Dette da alle søfarende i DIS, uanset bopælsland og overenskomst, er sikret det samme sociale og arbejdsmiljømæssige sikkerhedsnet, som øvrige danske lønmodtagere har.

Det har fra starten været udgangspunktet, at nettolønnen skulle være en integreret del af DIS-registret og være eksklusiv i dette. Dette for at få udenlandske rederier til at etablere sig i Danmark og bidrage til det blå Danmark (via DIS-lovens krav om shippingaktiviteter i Danmark for at kunne have skibe i DIS) og ikke mindst for at få danske rederier til at beholde deres skibe under dansk flag.

Det har hidtil været en succes.

Med den af skatteministeriet forslåede løsning af EU's skattefrie nettolønskrav for danske søfarende i andre EU/EØS flagede skibe, vil DIS miste sin eksklusivitet og tiltrækningskraft for udenlandske rederier til at etablere sig i Danmark, samt for danskejede skibe at bevarer dansk flag.

Efter lovforslaget vil udenlandske rederier kunne opnå nettolønninger for sine danske ansatte, men uden at skulle have en etablering i Danmark og bidrage til det blå Danmark.

Det bliver i stedet fordelagtigt ikke at etablere sig i Danmark, men i et andet EU/EØS-land og have danske ansatte.

Et rederi med skibe under EU/EØS-flag, som ønsker danske søfarende ombord, kan med lovforslaget vælge at bruge nettolønninger for disse. Men vil samtidig slippe for de pligtige sociale omkostninger en skibsreder i DIS-registret har.

Da dansk lov ikke er gældende på EU/EØS-flagede skibe kan skibsrederen give den danske søfarende samme nettoløn som i DIS-registret, men skal ikke betale f.eks. feriepenge, arbejdsskadeforsikring, sygedagpenge, bidrag til udligningsordningen, bidrag til LG, barselfond osv.

Det vil give en besparelse på ca. 20% af lønomkostningerne i forhold til lønomkostninger for en skibsreder med skibe i DIS-registret.

På samme vis vil et danske rederi, som i dag har skibe registreret i DIS (703 skibe), kunne flytte disse til andet EU/EØS-flag og opnå samme besparelse, samtidig med at rederiet kan beholde sine danske søfarende på samme nettoløn som hidtil.

Skatteministeriet skriver i sine bemærkninger (side 15, 3. afsnit) at den finder, at forslaget kun skaber begrænset konkurrence for DIS fra andre EU/EØS-registre pga. muligheden for at ansætte tredjelandes søfolk (herunder også EU-borgere ikke bosat i Danmark) på lokale vilkår i DIS.

Dette finder vi aldeles forkert. De store EU/EØS-registre, som f.eks. Malta (2205 skibe) og Cypern (1020 skibe) er bekvemlighedsflag og derfor ikke under de nationale fagforeningens overenskomster eller lønkrav. De opererer med ensidig lønfastsættelse fra skibsrederne.

Disse flag vil blive mere interessante og omkostnings lønsomme for danske skibsredere end DIS, da de kan beholde deres danske søfarende (seniorofficerer) på nettoløn minus de pligtige sociale omkostninger i DIS og selv fastsætte lønnen for deres udenlandske søfarende, en løn som oftest er mindre end den løn, de udenlandske søfarende har i DIS.

Dette er ikke muligt i DIS pga. de aftaler, som er indgået via DIS Hovedaftalen mellem erhvervets parter om lønninger til søfarende fra tredjelande.

DIS Hovedaftalen blev indgået på kraftig opfordring af - og er siden kontinuerligt støttet af - de skiftende danske regeringer siden 1999.

Det fremgår tydeligt af lovforslaget, at skatteministeriet ønsker at gøre det så svært som muligt for den enkelte danske søfarende ansat på et skib under andet EU/EØS-flag at kunne opnå en nettohyre. Dette ved at stille krav, som næppe noget udenlandsk rederi vil opfylde eller forpligte sig på for en enkelt eller to danske søfarende i rederiet. Så den dør er det lykket at lukke.

Men man har samtidig åbnet døren på vid gab for at danske og udenlandske rederier med danske søfarende, kan spekulere i at udnytte nettolønsordningen og opnå besparelser på omkostningen af disse danske og udenlandske ansatte ved at flage ind til et andet EU/EØS-flag.

Ved gennemførelse af dette lovforslag reducerer man eksklusivitet og fordele ved at have skibe registreret i DIS, som nettoløn, social sikring af alle søfarende og mulighed for lokale overenskomster, til fremover alene at indeholde muligheden for at indgå lokale overenskomster (DIS § 10.stk. 2 & 3).

DIS lovens § 10 stk. 2 & 3 har siden sin indførelse har været udsat for konstant og kraftig kritik fra FN-organisationen ILO, som værende brud på ILO-konventioner 87 & 98 tiltrådt af Danmark. Derfor er det noget forbløffende, at regeringen nu bruger disse konventionsbrud som eneste argument for at en udbredelse af DIS-nettoløns systemet til hele EU/EØS ikke vil medføre væsentlig øget konkurrence for DIS.

Det virker som om, man alene ønsker at bevare DIS for at kunne fastholde disse konventionsbrud. Dette da nettolønssystemet jo med lovforslaget gøres alment i EU/EØS registre og ikke længere er eksklusivt for DIS.

Det undrer os meget at skatteministeriet ikke før fremsættelsen af dette lovforslag har inddraget erhvervets parter i drøftelser om løsningsmodeller og erhvervspolitiske konsekvenser. Ikke mindst da lovforslaget er en konsekvens af et fælles forslag fra erhvervets parter om udvidelse af DIS til offshore segmentet.

Til de enkelte ændringer til sømandsbeskatningsloven har vi følgende:

Pkt. 4: *»Beskatning ved arbejde om bord på skibe, der er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister eller tilsvarende skibsregistre i andre EU- eller EØS-medlemsstater«.*

- Vi forstår ikke henvisningen til tilsvarende skibsregistre osv. Som vi læser bemærkningerne, vil dette gælde for alle EU/EØS-skibsregistre uanset om disse måtte være bekvemligheds register, internationalt register eller traditionelt nationalt skibsregister.

Pkt 5: § 5, stk. 1, affattes således:

»Har en person, der er skattepligtig efter kildeskattelovens § 1, erhvervet lønindkomst ved arbejde om bord på et skib, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, nedsættes den samlede indkomstskat med det beløb, der forholdsmæssigt falder på denne indkomst«.

- Hvordan forholder man sig til evt. skat som pålægges af flagstaten? Den søfarende på et EU/EØS-skib kan blive pålagt en personskat af flagstaten j.f. nationale skatteregler i dette land. Danmark kan ikke fritage danske søfarende for skattepligt til flagstaten.

Pkt. 8: *»Stk. 3. Skattefritagelsen efter stk. 1 og 2 er betinget af, at løn og godtgørelser m.v. er fastsat under hensyn til skattefritagelsen«.*

- Hvorledes skal man fastsætte nettolønnen, hvis der samtidig er skattepligt til flagstaten?. Er det efter at der er betalt skat af bruttolønnen til flagstaten, man skal fastsætte en nettoløn og hvorledes beregnes denne?

- På samme vis, hvordan fastsættes en nettoløn i forhold skattefritagelsen? Ved DIS-indførelsen skete dette ved, at man tog de gældende overenskomsters bruttohyrer og omregnede disse til netto. Men bruttolønninger i andre lande er jo oftest ensidig fastsat af rederiet.

- Skal nettolønnen godkendes af Skat i forhold til den skattepligtige løn årligt eller kun ved indtrædelse i ordningen for danske søfarende på EU/EØS flagede skibe?

- Vil ændringer i dansk person skattelovgivning (stigninger eller fald i den generelle personskat i Danmark) medføre, at der skal være en ny godkendelse af nettolønnen for danske søfarende på EU/EØS flagede skibe?

10. § 7 affattes således:

»§ 7. Ved arbejde om bord på et skib, som sejler i regelmæssig passagersejls mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater, finder § 5 kun anvendelse på personer, som er statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat.«

Som vi læser forslaget tekst, samt Skatteministeriets kommentarer til forslaget og EU's brev (C(2019)1594) til Danmark, er statsborgerkravet absolut, betyder det?:

- Personer med permanent opholds- og arbejdstilladelse i Danmark, f.eks. 2 generations indvandre, som ikke har opnået dansk statsborgerskab og personer som i mange år lovligt har været bosat i Danmark, ikke længere vil kunne arbejde på DIS passagerskibe/færger og allerede ansatte skal opsiges?
- Danmark har indgået sociale aftaler/forpligtelser med Philippinerne og Indien. Vil disse betyde at f.eks. DFDS A/S stadig kunne anvende philippinske søfarende på sine passagerskibe mellem Nederlandene og UK? Eller skal disse udskiftes med EU borgere?
- Da EU stiller krav om, at besætningen skal være EU/EØS statsborgere ud fra at mindske international konkurrence på passagerskibs/færge-området og sikre EU/EØS søfarende beskæftigelse, må det betyde, at DIS-lovens § 10 stk. 2 og 3 ikke er gældende for disse EU/EØS statsborgere, og at disse derfor skal aflønnes efter de nationale overenskomster i EU/EØS-flagstaten på samme vis, som flagstatens søfarende på disse passagerskibe/færger.

Pkt. 18. Efter § 11 indsættes:

»§ 11 a. Ved udbetaling af skattefri nettoløn efter §§ 5-8 er det en betingelse for en arbejdsgiver med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark, at told- og skatteforvaltningen har godkendt den pågældende arbejdsgiver til at udbetale skattefri nettoløn efter §§ 5-8, og at godkendelsen ikke er tilbagekaldt, jf. stk. 3.

Stk. 2. Told- og skatteforvaltningen godkender en arbejdsgiver efter stk. 1, når følgende betingelser er opfyldt:

2

1) Arbejdsgiveren skal være berettiget til at udbetale nettoløn efter §§ 5-8.

2) Arbejdsgiveren skal opfylde de betingelser, der stilles til en tilsvarende arbejdsgiver med skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, og indvillige i at påtage sig de forpligtelser m.v., der påhviler en tilsvarende arbejdsgiver med skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister.

3) Det skal være muligt via direktivet om gensidig bistand mellem medlemsstaternes kompetente myndigheder inden for området direkte skatter, visse punktafgifter og afgiftsbelastning af forsikringspræmier, en dobbeltbeskatningsoverenskomst eller anden aftale om udveksling af oplysninger at verificere arbejdsgiverens dokumentation vedrørende forpligtelserne m.v. som nævnt i nr. 2.

- Som vi læser teksten og bemærkningerne, så er kravet i 2.2 om, at den udenlandske arbejdsgiver skal påtage sig samme forpligtelser, som en arbejdsgiver skal i DIS, alene rette mod skattemæssige forhold (indberetning osv.). Det er ikke en forpligtelse, at den udenlandske skibsreder sikrer samme sociale sikkerhedsnet, som en søfarende har i DIS.

Hvis dette er korrekt, vil et EU/EØS-rederi opnå en billigere nettoløns ordning for sine danske søfarende, end et dansk rederi vil for sine danske søfarende på DIS-skibe, som beskrevet i generelle bemærkninger ovenfor.

CO-Søfart har ingen bemærkninger vedr. udvidelse af sømandsskattefradraget til at omfatte forsknings- og havundersøgelsesskibe. Dette finder vi positivt.

CO-Søfart har ingen bemærkninger til tonnageskattedelen af lovforslaget.

For god ordens skyld skal vi påpege at der ikke er tale om en skattefri nettoløn, men en nettoløn, som er aftalt ud fra den skattepålagte løn.

Sluttelig skal CO-Søfart understrege, at udvidelsen af nettolønsordningen fra DIS til hele EU/EØS, efter vore opfattelse vil betyde begyndelsen til enden på DIS-registret, samt degradere registret til et bekvemmelighedsregister, hvis eneste formål er at beskytte skibsredere mod den danske model og opretholde konventionsbrud påtalt over 30 år af ILO. Dette nu uden de formildende sociale regler, som har opvejet disse brud og gjorde DIS til et i særklasse kvalitetsregister.

Forslaget er en kovending mod de fælles forståelser, som har været grundlaget for DIS' succes igennem de sidste 30 år, hvor perioden efter indgåelsen af DIS-hovedaftalen i 2004 har medført kraftig ekspansion af DIS og antallet af skibe i dette.

Samtidig er vi særdeles forundret over, at sådanne ændringsforslag fremsættes uden inddragelse af de parter i erhvervet, som har været med til at sikre DIS' succes.

Vi håber, at Skatteministeriet vil genoverveje sit lovforslag og trække den del af lovforslaget, som omhandler udvidelsen af DIS-ordningen til danske søfarende på andre EU/EØS skibe, tilbage, for at tage en dialog med de relevante parter i erhvervet og sikre en erhvervspolitisk fornuftig løsning.

Skatteministeriet kunne evt. genfremsætte lovforslag L225, som fremsat af den tidligere regering, således at tonnageskatte udvidelsen, fradrag for havundersøgelsesskibe og udvidelsen af DIS til at omfatte offshore vil kunne træde i kraft uden forsinkelse.

Med venlig hilsen
p.k.v.



A. Ole Philipsen
Formand

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 – København

Mail: lovgivningogoekonomi@skm.dk
Kopi: tkm@skm.dk
pa@skm.dk

22. august 2019
Ref.: oll

Høring – Forslag til Lov om ændring af sømandsbeskatningsloven, tonnageskatteloven og forskellige andre love (Tilpasning af DIS-ordningen, refusionsordningen for sandsugere og tonnageskatteordningen til EU-retten m.v. og udvidelse af sømandsfradraget til søfolk på forsknings- og havundersøgelsesskibe) (j. nr. 2019-4014)

Danmarks Fiskeriforening takker for muligheden for at kommentere den fremsendte høring.

Indledningsvist konstateres at lovforslaget er en fremsættelse af dele af tidligere fremsatte lovforslag "*Forslag til Lov om ændring af ejendomsavancebeskatningsloven, ligningsloven og forskellige andre love (Indførelse af en sælgerpantebrevsmodel, forhøjelse af det skattefrie bundfradrag for ydelser fra sociale fonde m.v. (Skat sags. nr. j.nr. 2019 – 304)*"

Det er således alene tilpasning af DIS-ordningen, refusionsordningen for sandsugere samt udvidelsen af sømandsfradraget til søfolk om bord på forsknings- og havundersøgelsesskibe. I følge det tidligere oplyste har udvidelsen været efterspurgt af branchen, i det disse skibe – som den øvrige del af søfartssektoren – er udsat for hård international konkurrence. Det har vi fuld forståelse for.

Danmarks Fiskeriforening skal understrege, at dansk fiskeri er under hårdt konkurrencepres fra andre medlemslandes fiskeflåder, hvor der i større omfang end i Danmark anvendes 3. lands arbejdskraft. Det er derfor vigtigt at fiskerierhvervet sikres konkurrencedygtige rammevilkår, hvis erhvervet skal forblive konkurrencedygtigt – både med hensyn til at kunne rekruttere dansk arbejdskraft og med hensyn til at kunne konkurrere med fiskere i andre lande, hvor anvendelse af 3. lands arbejdskraft at meget udbredt.

Desuden skal vi gentage, at i en situation med fuld beskæftigelse i Danmark, betyder udvidelsen af disse ordninger øget konkurrence om mandskab i Danmark – og her betyder udvidelse af sømandsfradraget og DiS-ordningen uden tvivl, *at der påføres fiskerierhvervet øget og ulige konkurrence om dansk mandskab.* For at

fiskerierhvervet ikke udsættes for øget og ulige konkurrence om dansk mandskab, har Danmarks Fiskeriforening derfor tidligere foreslået at det genovervejes:

- At fiskefartøjer får mulighed at tilslutte sig DIS- ordningen eller noget tilsvarende
- At beløbsstørrelsen for fiskernes fradrag for havdage kommer til at følge størrelsen på sømandsfradraget.

Det fremgik af af høringsnotatet for tidligere fremsendte bemærkninger, at "fiskeri" ikke er omfattet af DIS-bestemmelserne i EU og derfor kan der ikke etableres en DIS-ordning for dansk fiskeri. Om en forhøjelse af havfradraget vurderes i samme notat: *"Det gældende fradrag for havdage til fiskere udgør ligeledes statsstøtte, som er godkendt af Kommissionen. Enhver ændring af fradraget vil derfor skulle anmeldes til Kommissionen og kunne godkendes inden for rammerne af EU-retten. Det har hidtil været vurderingen, at det vil være vanskeligt at opnå en sådan godkendelse. Hertil kommer, at der vil skulle findes finansiering til en eventuel regulering af fradraget til fiskere.*

Danmarks Fiskeriforening finder uanset ovennævnte, at med mindre der indføres kompenserende foranstaltninger for fiskerierhvervet, så stilles danske fiskeri ringere konkurrencemæssigt med disse lovændringer, som for dansk fiskeri vil resultere i øget og ulige konkurrence om dansk mandskab. Hvis ikke der i tilsvarende skattemæssige tiltag, der svarer til forhøjelse af sømandsfradraget vil den øgede konkurrence om danske søfolk/fiskere risikere at føre til at dansk fiskeri ikke kan hyre dansk arbejdskraft. Det kan på kort og især på lang sigt resultere, i at der ikke i fremtiden kan hyres danske fiskere på danske fiskefartøjer. Både på grund af ulige danske regler der forringer dansk fiskeris konkurrence evne om dansk mandskab og pga den stadigt stigende konkurrence fra udlandet.

Danmarks Fiskeriforening vil beklage en sådan udvikling – da vi altid har være stolte af, at der er danske fiskere danske fiskefartøjer.

For at ligestille dansk fiskeri i forhold til andre erhverv på havet foreslås derfor, at der hurtigst muligt indledes drøftelse om andre modeller der kan medvirke til at sikre erhvervets konkurrenceevne (forslag der vil have samme værdi som forhøjelse af sømandsfradrag mv. har for andre erhverv) i forhold til både nationale og internationale udfordringer.

Danmarks Fiskeriforening har ikke yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen



Ole Lundberg Larsen

Underdirektør, Danmarks Fiskeriforening PO

22. august 2019

Høringsvar til forslag om ændring af sømandsbeskatningsloven, tonnageskatteloven og forskellige andre love. J.nr. 2019 – 4014

Dansk Metal har følgende bemærkninger til det fremsatte lovforslag vedr. sømandsbeskatningsloven.

EU har i en skrivelse til Danmark af 22. februar 2019 stillet krav for at godkende udvidelsen af DIS til også at omfatte offshore fartøjer. Kravet består i, at Danmark skal sikre, at danske søfarere på EU/EØS-flagede skibe har samme muligheder for at modtage skattefri løn, som danske søfarere har i DIS (Dansk Internationalt Skibsregister).

Skatteministeriet har på den baggrund udsendt et lovforslag i høring. Det drejer sig om '*Forslag til lov om ændring af sømandsbeskatningsloven, tonnageskatteloven og forskellige andre love*' (J. nr. 2019-4014) med høringsfrist den 22. august 2019.

Baggrund for og effekt af DIS

DIS blev indført i 1988, med det formål at holde danske skibe under dansk flag og sikre *danske* søfarende på disse skibe på internationale vilkår.

Et af de væsentlige elementer i dette var at indføre nettoløn for søfarende i DIS. Nettolønnen skulle fastsættes ud fra de da kendte overenskomstmæssige skattepligtige bruttolønninger.

Danmark besluttede derved at have to danske skibsregistre. DIS med nettoløn for søfarende der sejler ude i verden. Samt det "normale" registre (DAS) for søfarende i nærområderne, hvor de søfarende betaler skat af bruttolønnen.

Med indførelsen af DIS blev der samtidig indført en bestemmelse (DIS lovens § 10 stk. 2 og 3), som satte de danske overenskomster ud af kraft for søfarende, som ikke er bosiddende i Danmark. Endvidere fratager bestemmelserne de danske organisationer retten til at kræve overenskomster for personer, der ikke bosat i Danmark.

Ved senere ændringer i 2002 og 2018 udvidede man DIS-registret og nettolønnen til også at kunne omfatte færger/passagerskibe i fart mellem danske og udenlandske havne og nu senest til også at kunne omfatte offshore fartøjer.

Det skal bemærkes at DIS § 10 stk. 2 og 3 *ikke* har gyldighed i færge/passagerskibs DIS og heller ikke for nærområderne i offshore udvidelsen.

DIS-registret er, på trods af § 10 stk. 2 og 3, et kvalitetsregister i forhold til andre internationale og nationale registre i verden.

Dette skyldes, at alle søfarende i DIS, uanset bopælsland og overenskomst, er sikret det samme sociale og arbejdsmiljømæssige sikkerhedsnet, som øvrige danske lønmodtagere har. Det har

fra starten været udgangspunktet, at nettolønnen skulle være en integreret del af DIS-registret og være eksklusiv i dette.

Hensigten var at få udenlandske rederier til at etablere sig i Danmark og bidrage til det blå Danmark (via DIS-lovens krav om shippingaktiviteter i Danmark for at kunne have skibe i DIS) og ikke mindst for at få danske rederier til at beholde deres skibe under dansk flag.

Det har hidtil været en succes.

Dansk Metals holdning til det fremlagte forslag

Dansk Metal mener, at den af skatteministeriet forslåede løsning på kravet fra EU om skattefri nettolønskrav for danske søfarende i andre EU/EØS flagede skibe, vil betyde, at DIS mister sin eksklusivitet og dermed også sin tiltrækningskraft for udenlandske rederier i forhold til etablering i Danmark. Samtidig er det kritisk i forhold til at sikre, at danskejede skibe forbliver under dansk flag.

I henhold til lovforslaget vil udenlandske rederier kunne opnå nettolønninger for sine danske ansatte, men *uden* at skulle etablere sig i Danmark og dermed uden at bidrage til det blå Danmark.

I stedet bliver det fordelagtigt netop *ikke* at etablere sig i Danmark, da det som følge af forslaget bliver mere attraktivt at etablere sig i et andet EU/EØS-land og have danske ansatte.

Et rederi med skibe under EU/EØS-flag, som ønsker danske søfarende ombord, kan med lovforslaget nemlig vælge at bruge nettolønninger for disse. Samtidig vil rederiet slippe for de pligtige sociale omkostninger en skibsreder i DIS-registret har.

Da dansk lov jo *ikke* er gældende på EU/EØS-flagede skibe kan skibsrederen give den danske søfarende samme nettoløn som i DIS-registret, men uden at betale f.eks. feriepenge, arbejdsskadeforsikring, sygedagpenge, bidrag til udligningsordningen, bidrag til LG, barselfond osv.

Det vil give en besparelse på ca. 20% af lønomkostningerne i forhold til lønomkostninger for en skibsreder med skibe i DIS-registret.

På samme vis vil et danske rederi, som i dag har skibe registret i DIS (703 skibe), kunne flytte disse til andet EU/EØS-flag og opnå samme besparelse, samtidig med at rederiet kan beholde sine danske søfarende på samme nettoløn som hidtil.

Skatteministeriet skriver i sine bemærkninger (side 15, 3. afsnit) at forslaget kun skaber begrænset konkurrence for DIS fra andre EU/EØS-registre pga. muligheden for at ansætte tredjelandes søfolk (herunder også EU-borgere ikke bosat i Danmark) på lokale vilkår i DIS.

Dansk Metal finder, at det er en tvivlsom udlægning. De store EU/EØS-registre, som f.eks. Malta (2205 skibe) og Cypern (1020 skibe) er bekvemhedsflag og derfor ikke underlagt de nationale fagforeningens overenskomster eller lønkrav. De opererer med ensidig lønfastsættelse fra skibsrederne.

Disse flag vil blive billigere og dermed mere interessante danske skibsredere end DIS, da rederne her vil kunne beholde deres danske søfarende (seniorofficerer) på nettoløn minus de pligtige

sociale omkostninger i DIS og selv fastsætte lønnen for deres udenlandske søfarende. En løn der oftest er mindre end den løn, de udenlandske søfarende har i DIS.

Dette er ikke muligt i DIS i dag pga. de aftaler, som er indgået via DIS Hovedaftalen mellem erhvervets parter om lønninger til søfarende fra tredjelande. DIS Hovedaftalen blev i sin tid indgået på kraftig opfordring fra den daværende regering. Siden er den løbende støttet af skiftende danske regeringer siden 1999.

Det fremgår tydeligt af lovforslaget, at skatteministeriet har til hensigt at gøre det så svært som muligt for den enkelte danske søfarende, der er ansat på et skib under andet EU/EØS-flag at kunne opnå en nettohyre. Dette ved at stille en række krav, som næppe noget udenlandsk rederi vil opfylde eller forpligte sig på for en enkelt eller to danske søfarende i rederiet. Så den dør er det lykkes at lukke.

Men man har samtidig åbnet døren på vid gab for at danske og udenlandske rederier med danske søfarende, kan spekulere i at udnytte nettolønsordningen og opnå besparelser på omkostningen af disse danske og udenlandske ansatte ved at flage ind til et andet EU/EØS-flag.

Ved gennemførelse af lovforslaget som det ligger, reducerer man eksklusivitet og fordele ved at have skibe registreret i DIS, som nettoløn, social sikring af alle søfarende og mulighed for lokale overenskomster, til fremover alene at indeholde muligheden for at indgå lokale overenskomster (DIS § 10.stk. 2 og 3).

Dansk Metals forslag

Det er vores opfattelse at i stedet for en løsning, hvor man - som foreslået af Skatteministeriet - udvider DIS-lovens nettolønsbestemmelser til hele EU, så bør man i stedet løse dette direkte i forhold til den enkelte søfarendes personskat. Det kan f.eks. ske gennem en udvidelse af Ligningslovens § 33A eller andre ændringer/tilføjelser i nuværende personskattelovgivning.

Det vil sikre, at den skattefrie nettoløn alene bliver et anliggende mellem den søfarende og Skat.

Herudover henviser vi til det konkrete bemærkninger som CO-Søfart har afgivet i deres høringssvar (side 4-5) og som deles af Dansk Metal.

På vegne af Dansk Metal
Cheføkonom
Thomas Søby

Skatteministeriet

Nicolai Eigtveds Gade 28

1402 København K

Sendt på mail til lovgivningogoekonomi@skm.dk, Tatiana König Mortensen (tkm@skm.dk) og Peter Ambus (pa@skm.dk)

Hørings svar om Forslag til Lov om ændring af sømandsbeskatningsloven, tonnageskatteloven og forskellige andre love (Tilpasning af DIS-ordningen, refusionsordningen for sandsugere og tonnageskatteordningen til EU-retten m.v. og udvidelse af sømandsfradraget til søfolk på forsknings- og havundersøgelseskibe).

22. august 2019

Journalnr.
2019 - 4014

Kære Tatiana og Peter

Danske Rederier takker for muligheden for at kommentere på lovforslaget.

Lovforslaget er en udløber af et fælles forslag fra erhvervets parter om udvidelse af DIS til offshore segmentet. Formålet med udvidelsen af tonnageskatteloven (L 16) i 2015 var at styrke og fremtidssikre rammevilkårene for Det Blå Danmark. Udvidelsen vil tiltrække nye fartøjer til Danmark og sikre investeringer og arbejdspladser, hvoraf søfolk beskæftiget med de udvidede aktiviteter blev dækket af den tilsvarende udvidelse af DIS-ordningen (L 174) i 2018.

Erhvervet har set frem til en genfremsættelse af L 225, herunder de dele, der dækkes af § 5, og som muliggør en hurtig ikrafttrædelse af de allerede vedtagne lovgivninger med brede politiske flertal.

Det er positivt, at skatteministeren jf. § 7 i forslaget kan fastsætte et hurtigt tidspunkt for ikrafttrædelse af de udvidede ordninger, når disse er vedtaget. Det er afgørende med en hurtig behandling og vedtagelse, så udvidelsen af DIS-ordningen og tonnageskatteordningen kan træde i kraft og skabe vækst og ny aktivitet under dansk flag.

Lovforslaget inkluderer herudover ændringer, der implementerer Europa-Kommissionens betingelser for godkendelse af ovenstående samt forskellige andre justeringer. Disse haster – så vidt vi fra erhvervets side kan se – ikke i samme grad som justeringen i § 5, som er afgørende for muligheden for indflagning af yderligere dansk tonnage i de berørte segmenter.

Europa-Kommissionens krav bør implementeres på den mest lempelige måde – givet at de ikke bundet i et udtalt dansk politisk ønske om de krævede opstramninger – og der bør i øvrigt ikke foretages yderligere forringelser af de danske ordninger. Hvis dette kræver yderligere drøftelser, kan det overvejes at opdele forslaget således, at eventuelle drøftelser om måden, Europa-Kommissionens betingelser implementeres, ikke forsinket ikrafttrædelsen af udvidelsen af tonnage- og DIS-ordningen.

Danske Rederier må desværre konstatere, at Skatteministeriet i forslaget lægger op til forringelser af tonnageskatten, som ligger ud over den nødvendige implementering af Europa-Kommissionens betingelser. Gennemføres de foreslåede forringelser som formuleret i forslaget, vil det medføre, at effekterne af den danske ordning bliver umulige at forudse fra år til år, det vil resultere i arbitrær beskatning af tilknyttede aktiviteter og gøre ordningen betydeligt mindre attraktiv i praksis for flere rederier.

Hertil kommer andre forringelser af ordningen, som ikke bundet i implementering af Europa-Kommissionens krav.

På sømandsskatteområdet foreslås en metode for implementering af Europa-Kommissionens krav om, at danske søfolk skal skattelempe, når de arbejder på EU/EØS-skibe. Den valgte metode forekommer meget administrativt tung, og der kan formentlig findes en mere enkelt model. Uanset hvad, så ændrer denne lovændring ikke på Danske Rederiers fortsatte ønske om beskæftigelse og rekruttering af danske søfolk, herunder vores udstedte garanti for praktikpladser og rekrutteringsindsatsen i regi af WorldCareers.

Endelig justeres sandsugerordningen og adgangen til DIS-ordningen i færgefarten begrænses, hvilket vi finder bør indføres på en mere lempelig måde end foreslået.

Danske Rederier uddyber i det følgende vores detaljerede kommentarer til de enkelte dele af det udvidede lovforslag startende med ændringer knyttet til tonnageskatten og herefter personbeskatningsændringerne.

Lovforslag om tonnageskattelovens udvidelse (tonnageskatteloven)

a. § 2, nr. 2: Begrænsninger for adgangen til at henføre indtægt ved udlejning af skibe uden besætning (bareboat).

Ved implementeringen af Europa-Kommissionens krav om: *"at andelen af bareboat-udlejet tonnage under ordningen ikke overstiger 50 %,"* tydeliggøres det i § 2 nr. 2, at en bareboat-udchartring til et koncernforbundet selskab, indenfor EU/EØS, ikke skal medregnes i de 50 % og at indtægten dermed ikke kan diskvalificeres fra at være dækket af tonnageindkomsten.

Præciseringen anser Danske Rederier som positiv, da koncerninterne bareboat-aftaler ofte er nødvendigt af operationelle årsager, f.eks. når et rederi i længere tid udfører en opgave i nationalt farvand i et tredjeland.

Europa-Kommissionens konstaterer i godkendelsen af ordningen, at koncerninterne bareboat-udlejningstransaktioner inden for EU/EØS er støtteberettiget uden begrænsning. I forlængelse heraf skal det dog påpeges, at danske rederier opererer globalt, hvorfor det er en u hensigtsmæssig begrænsning, at denne regel kun omfatter bareboat-udchartring til koncernselskaber i EU/EØS-lande. Lovgiver bør fjerne denne begrænsning, så den ikke stiller danske og europæiske rederier dårligere end rederier uden for EU. Dette bør om nødvendig kunne afklares med Europa-Kommissionen, da der ikke synes at være nogen saglig grund til at begrænse rederierne virkeområde til EU/EØS-lande. Særligt i lyset af udsigten til Storbritanniens snarlige udtræden af EU er det vigtigt at kunne operere på den optimale måde for rederierne.

Danske Rederier henstiller til, at lovgiver undersøger med Europa-Kommissionen, om det kan lade sig gøre alene at indføre det nye 50 % krav under bareboat udlejningsbegrænsningen i tonnageskattelovens § 6, stk. 2 og et nyt stk. 3 omfattende koncernekstern bareboat-udleje, da hensynet med forbuddet/begrænsningerne i EU-reglerne og i de gældende danske regler er at imødegå, at egentlig leasing virksomhed benytter statsstøttere reglerne.

b. § 2, nr. 5: Stramning i 1:4 forholdet for indchartret tonnage.

Der ligger en stramning i forslaget § 2, nr. 5 (tonnageskatteloven § 7, stk. 2) betydende, at for koncernforbundne rederier, som ikke er omfattet af § 3, stk. 1, 2. pkt. skal (før: kan) forholdet mellem egen og lejet tonnage opgøres for rederierne under et.

Det er ikke Danske Rederiers opfattelse, at 1:4-reglen i dens eksisterende/gældende form er genstand for skattearbitrage, som det nævnes i Skatteministeriets lovforslag i høring. Skatteministeriet bedes redegøre for konkrete eksempler på sådan bevidst arbitrage. Det er i lovforslaget nævnt, at rederier teoretisk kan placere overskudsgivende virksomhed i et selskab, der opfylder reglen, og underskudsgivende virksomhed i et andet selskab, der bryder reglen, og derved indregne et underskud. Sådanne forhold kan allerede imødegås i praksis ved de eksisterende transfer pricing regler samt de generelle omgåelsesregler.

For at tydeliggøre dette i et eksempel skal man forestille sig, at rederier i et tabsgivende marked vil indchartre yderligere skibe kun for at skabe et endnu større tab. Derved placeres rederiet i en endnu sværere økonomisk situation. Dette alene for at få et skattemæssigt underskud, der kun måske kan anvendes i fremtiden. Dette hænger langt fra sammen med sund virksomhedsførelse.

Lovforslagets ophævelse af fleksibilitet vil desuden ramme rederier, der driver adskilte netværk forskellige steder rundt om Europa, som ikke operationelt og/eller tonnagemæssigt hænger sammen.

Lovforslaget er ikke omfattet af Europa-Kommissionens betingelser og udgør en ubegrundet begrænsning at indføre overfor danske rederier, hvorfor forslaget bør slettes fra lovforslaget.

c. § 2, nr. 6 og 7: Begrænsning ved virksomhed, der udøves i nær tilknytning til rederivirksomhed.

Danske rederier har tre kommentarer til denne del af lovforslaget.

For det første har Europa-Kommissionen stillet som betingelse, at ordningen skal begrænse beskatningen af tilknyttet virksomhed. Lovforslagets implementering af Europa-Kommissionens betingelse:

"De danske myndigheder forpligter sig til at sikre, at indkomst oppebåret af den enkelte støttemodtager fra tilknyttede aktiviteter, som kan tonnagebeskattes, udgør mindre end 50 % af den samlede tonnagebeskattede indkomst." (Danske Rederiers understregning).

Forslagets formål må være, at de tilknyttede aktiviteter ikke antager et omfang, der er større end transportaktiviteterne til søs. Lovgiver foreslår, at Europa-Kommissionens krav implementeres således, at andelen af tilknyttet virksomhed beregnes med udgangspunkt i rederiets bruttoindtjening.

Denne måde at implementere betingelsen på, anser Danske Rederier som særdeles uheldig. Hvor Europa-Kommissionen henviser til "indkomst" fra "tilknyttede aktiviteter", som beregningsgrundlag for begrænsningen, da henviser lovforslaget til den "positive bruttoindtjening". Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at der hermed er tale om:

"Bruttoindtjeningen før afskrivninger og finansielle poster opgjort efter skattelovgivningens almindelige regler. Det betyder, at indkomsten skal opgøres som forskellen mellem driftsindtægter og driftsomkostninger ved de to typer af virksomhed" (bemærkning side 20 i forslaget)

"Bruttoindtjeningen" betragtes ikke som et almindeligt anvendt regnskabsbegreb, men det forstås herved, at lovgiver mener nettoindkomsten

(omsætning efter driftsomkostninger, før renter og afskrivninger). Herved adskiller begrebet sig desuden fra den regnskabsmæssige term; "omsætning" ved rent regnskabsteknisk at blive betragtet som et nettobeløb modsat et bruttobeløb, sådan som ordlyden ellers henleder til.

En anvendelse af begrebet "omsætning" havde efter Danske Rederiers mening været mere retvisende for at opnå det ønskede formål med Europa-Kommissionens betingelse. Dette skyldes, at forholdet mellem driftsindtægter og driftsudgifter kan variere kraftigt fra år til år afhængig af fragtrater, oliepris mv. Disse udefrakommende faktorer forstyrrer indikationsværdien af rederiernes driftsomkostninger til brug for allokering mellem rederiaktivitet og tilknyttet aktivitet.

Ved at anvende "bruttoindtjeningen" som udgangspunkt for opgørelsen af andelen af tilknyttet aktivitet, risikerer lovgiver at indføre en ordning, hvor de tilknyttede aktiviteter ikke kan omfattes af ordningen på trods af, at omsætningen er markant mindre end omsætningen ved transportaktiviteterne, eksempelvis fordi det har været et dårligt år på fragtmarkedet (lave fragtrater og høje omkostninger), og skibsindtjeningen på EBITDA-niveau derfor er negativ, selvom virksomhedens volumen målt på omsætning og aktivitet er mange gange højere end sekundære indkomststrømme fra tilknyttede aktiviteter.

Denne skævvridning og uhensigtsmæssige påvirkning fra omkostningerne, ved beregning af begrænsningen på baggrund af "bruttoindtjeningen", kan illustreres med følgende eksempler:

Eksempel 1

	I alt	Opdeling af virksomhed	
		Rederi	Tilknyttet
Omsætning	23.000	20.000	3.000
Omkostninger	- 18.800	- 18.000	- 800
"Bruttoindtjening"	4.200	2.000	2.200

Andel af tilknyttet virksomhed baseret på omsætningen 13%
 Andel af tilknyttet virksomhed baseret på "bruttoindtjening" 52%

(I eksempel 1 har en rederivirksomhed med en sædvanlig lav indtjeningsgrad (eksempelvis som følge af lave fragtrater og høje oliepriser) færre tilknyttede aktiviteter med højere indtjeningsgrad, hvilket resulterer i en andel af tilknyttede aktiviteter på over 50 % ved anvendelse af "bruttoindtjeningen" som udgangspunkt for fordelingen mellem aktiviteter.)

Eksempel 2

	Opdeling af virksomhed		
	I alt	Rederi	Tilknyttet
Omsætning	35.000	5.000	30.000
Omkostninger	- 32.500	- 3.500	- 29.000
"Bruttoindtjening"	2.500	1.500	1.000

Andel af tilknyttet virksomhed baseret på omsætning

86%

Andel af tilknyttet virksomhed baseret på "bruttoindtjening"

40%

(I eksempel 2 vil et selskab – modsat eksempel 1 - med en lille rederiaktivitet kunne medregne en meget stor aktivitet med tilknyttet virksomhed (med lav indtjeningsgrad.))

Lovforslaget tager ikke højde for de udsving, der er typiske for shipping-erhvervet og skaber derfor en "svingdørseffekt", hvor årets omkostninger kan bestemme, om rederiet er indenfor eller udenfor tonnageskatteordningen. Denne måde at implementere betingelsen fra Europa-Kommissionen gør det ikke attraktivt at være omfattet af den danske tonnageskatteordning for de rederier, der fra tid til anden sælger skibe med gevinst, og for de rederier, der beskæftiger sig indenfor godstransport med tilknyttede aktiviteter ved havne og indenlands.

Begrebet "bruttoindtjening" er ikke indført fra Europa-Kommissionens side, og Danske Rederier gør i den forbindelse opmærksom på Europa-kommissionens brug af udtrykket "income", hvis primære betydning på engelsk er indtægter eller omsætning (på bruttoniveau). Hvis Europa-Kommissionens havde haft til hensigt, at beregning af andelen skulle ske på baggrund af "bruttoindtjeningen" (nettoniveau), er det Danske Rederiers overbevisning, at Europa-Kommissionen havde henvist til udtrykket "net income" eller "taxable income". Lovgiver er på baggrund heraf ikke

forpligtet til at anvende "bruttoindtjening" fremfor eksempelvis "omsætning" ved implementeringen af Europa-Kommissionens betingelse.

Det skal endvidere understreges, at implementeringen af reglen forringer konkurrencevilkårene globalt for de danske rederier, idet rederier ifølge Danske Rederiers oplysninger i eksempelvis Frankrig, Tyskland, Norge og Schweiz ikke er underlagt et tilsvarende krav, der risikerer arbitrært at flytte indkomst ind og ud af tonnageskatindkomsten fra år til år.

Danske Rederier henstiller derfor på det kraftigste til, at Skatteministeriet genovervejer anvendelsen af begrebet "bruttoindtjening" i lovforslagets § 2, nr. 6 og nr. 7 således, at der anvendes en fordeling mellem kerne- og tilknyttede aktiviteter baseret på **omsætning** snarere end indtægter fratrukket udgifter.

For det andet finder Danske Rederier, at den foreslåede implementering af reglen i den danske tonnageskatlov, som en begrænsning af størrelsen af de i tonnageskatlovens § 10 stk. 2 nævnte aktiviteter, vil være administrativt byrdefuldt, hvis det ikke ændres til at tage udgangspunkt i en opgørelse baseret på omsætning.

Lovforslaget vil kræve en opdeling af indtægter og særligt omkostninger på en måde, som pt. ikke foretages. Det kan medføre, at der skal indføres nye administrativt tunge rutiner og registreringer for at kunne lave de nødvendige "omkostningssplit". Det fremgår ikke klart, hvilke metoder til opgørelse og efterfølgende allokering af indtægter og udgifter, som kan anvendes. Desuden åbner forslaget for en uheldig gråzone af fortolkning, da der ikke er en tydelig og entydig definition af de enkelte aktiviteter listet i tonnageskatloven § 10, stk. 2.

Danske Rederier kommenterer i det følgende på de enkelte tilknyttede aktiviteter, jf. tonnageskatlovens § 10, og nogle af de vanskeligheder, som vi ser forbundet med en opgørelse af resultatet:

Eksempel 1

Ud over at regulere hvilke indtægter, som omfattes af tonnageskatning, jf. tonnageskatloven § 10, stk. 2, punkt 5- 9, så indeholder § 10,

stk. 2 punkt 1-4 en opstilling af omkostninger, der kan henføres til tonnageskatning, og dermed ikke kan fratrækkes ved opgørelse af den skattepligtige indkomst. Danske Rederier ser punkt 1-4 som en specification af ikke fradragsberettigede omkostninger, idet indtægter fra 3. part, som et rederi måtte opnå ved at udføre aktiviteterne nævnt i punkt 1-4, i vores optik som udgangspunkt vil være selskabsskattepligtige, idet de ikke udføres i tilknytning til levering af egne transportydelser. Danske Rederier lægger derfor til grund, at det ikke er hensigten, at en andel af de samlede fragtdtægter skal allokere til dækning af de i punkt 1-4 nævnte aktiviteter, men med henblik på at undgå usikkerhed omkring fortolkning af bestemmelsen, vil det være hensigtsmæssigt med en præcisering heraf.

Eksempel 2

Det er uklart hvilke konkrete indtægter og udgifter, der omfattes af flere af de enkelte punkter i opstillingen i tonnageskattebogen § 10, stk. 2, hvilket betyder, at der vil være mulighed for væsentlige elementer af fortolkning fra såvel rederierne som Skatteministeriets side. Det er til eksempel uklart, hvad der omfattes af begrebet "kontorfaciliteter". Spørgsmålet er, om det alene omfatter lokaleomkostninger, om løn til kontoransatte medtages, samt hvilke ansatte der i givet fald vil være tale om.

Eksempel 3

Særligt for så vidt angår tonnageskattebogen § 10, stk. 2, punkt 5, som vedrører varer til forbrug om bord samt en beregnet markedsleje ved rederiets egen anvendelse af lokaler om bord, så vil en opgørelse af en indkomst i tilknytning hertil kræve, at der udarbejdes nye opdelinger af udgifter og formentligt også fordrer ændringer i selve grundregistreringerne. På nuværende tidspunkt opgør danske rederier os bekendt indkomst vedrørende salg af varer til forbrug i land ud fra en franchise model, hvor den selskabsskattepligtige indkomst opgøres som en procentdel af den samlede omsætning baseret på benchmark studier og branchekutyme. Dette opgørelsesprincip medfører, at det ikke har været nødvendigt at opgøre hverken de direkte omkostninger (lønomkostninger til butikansatte og restaurantpersonale, husleje og lignende) relateret til salg i shop og restaurant eller omkostninger på skibet, hvor en andel vil skulle henføres til shop og restaurant salg (forbrugsudgifter i form af el,

vand, varme, udgifter til vagt, rengøring, butiks- og restaurantinventar, vedligeholdelse, reklame og markedsføring mv.).

Danske Rederier indstiller til, at Skatteministeriet genovervejer lovforslaget i forhold til administrativt byrdefulde konsekvenser og uheldige gråzoner for fortolkning.

For det tredje er avance ved salg af tonnageskattede skibe omfattet af tonnageskatteloven § 10, stk. 2. En avance ved salg af et skib vil derfor skulle indgå i beregningen af forholdet mellem indkomst fra rederivirksomhed og tilknyttet virksomhed.

Køb og salg af skibe er en integreret ikke-dominerende del af det at drive en succesfuld rederivirksomhed i dag. Inden for rederibranchen kan indkomsten variere kraftigt fra år til år, da branchen er afhængig af de globale konjunkturer, hvor fragtrater, oliepriser m.v. kan variere kraftigt. For rederier, hvor en væsentlig del af indtjeningen, der kvalificerer under tonnageskatteloven, er fra skibe, som er indchartret på timecharter-aftaler med købsoption eller på bareboat-aftaler, vil disse virksomheder med stor sandsynlighed realisere en negativ (eller meget lille) bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster i de år, hvor fragtrater m.v. er lave. Hvis virksomheden – på grund af det dårlige marked – bliver nødsaget til at afhænde et skib, og der er gevinst på salget af skibet, vil ændringen af loven medføre, at hele avancen bliver skattepligtig efter de ændrede regler.

Det er Danske Rederiers opfattelse, at det ikke har været intentionen med indførelsen af indkomstgrænsen på 50 %, at gevinster ved salg af skibe m.v. skal beskattes ved afhændelse, når skibet er så nært tilknyttet til rederidriften og under hele rederiets brugstid har været beskattet under tonnageskatteloven. Danske Rederier anbefaler i stedet, at indkomst fra tonnageskatteloven § 10, stk. 2 nr. 9 ikke skal indgå i beregningen ved opgørelsen af forholdet mellem omsætningen fra rederivirksomhed og tilknyttet virksomhed, men alene være en del af omsætningen fra rederivirksomhed.

Hvis gevinster ved salg af skibe ikke fritages fra at indgå i opgørelsen af indkomst fra tilknyttet virksomhed, indebærer det risiko for, at rederier vil fravælge skibsejerskab i Danmark. Dette skyldes risikoen for, at rederiet vil blive skattepligtig af en gevinst ved salg af et skib, hvis rederiet er nødsaget til at sælge skibet på grund af et dårligt marked. Det var netop på grund af konkurrencesituationen med Singapore, at Danmark inkluderede salgsavancer i den forrige ændring af tonnageskatteordningen i 2002. Det bør ikke undermineres nu. For et rederi vil det være svært at leve med usikkerheden, som lovforslaget medfører.

I henhold til afgørelsen fra Europa-Kommissionen har Danmark ikke forpligtet sig til, at avancer ved afhændelse af skibe skal omfattes af en 50 % begrænsningsregel. Danske Rederier mener derfor, at lovgiver bør justere forslaget på dette punkt.

d. Generel kommentar vedr. positiv bruttoindtjening (§ 2, nr. 2, 6, 7 og 9)

Ændringen vedr. bruttoindtjeningsprincippet til alene at være positiv bruttoindtjening går igen flere steder i § 2, nr. 2, 6, 7 og 9. Ændringen er ikke et krav fra Europa-Kommissionen. Formålet med udvidelsen af tonnageskatteoven er at gøre loven mere attraktiv og global konkurrencedygtig, mens dette er en opstramning, der går i den modsatte retning. Skatteministeriet anfører, at ændringen er nødvendig, fordi rederier skal straffes for at have aktivitet, der går ud over loftet for tilknyttet aktivitet, loftet for timecharter indchartring og reglerne for skibsregistrering (flagkravet).

Hensigten med reglen er ikke at "tvinge" rederier til at holde sig inden for grænserne, men alene at afgrænse hvilke aktiviteter, man vil give adgang til beskatning under tonnageskatten. Øvrige aktiviteter beskattes under de normale regler, dog således, at der ikke kan afskrives på aktiver, der helt eller delvist er dækket af tonnageskatten – også selvom noget af indkomsten beskattes normalt; sådan indkomst beskattes således allerede hårdere end for almindelige skattepligtige virksomheder.

Danske Rederier kan derfor ikke se, at de nuværende bestemmelser giver anledning til spekulation, da der ikke er nogen rederier, der ud fra

almindelige principper om sund virksomhedsdrift, vil påføre sig selv store økonomiske tab og tilhørende økonomiske forpligtelser, alene for at skaffe sig selv et skattemæssigt underskud.

Danske Rederier anbefaler på det kraftigste at fastholde de eksisterende gældende regler, da nye strafbemmelser vil forringe den danske tonnageskatteordning unødigt og derved svække rederiernes konkurrenceevne. Vi må holde fast i, at der politisk ikke er fremsat ønske om andet end udvidelse af ordningerne og de nødvendige implementeringer af Europa-Kommissionens betingelser. Øvrige forringelser bør klart undgås.

e. § 2, nr. 11 og 12: Ny kontrolforanstaltning frem for forenkling

I lovforslaget foreslås en ny samlet kontrolforanstaltning for rederier og operatørselskaber, der hvert år skal vedlægge oplysning om, hvorvidt samtlige betingelser for tonnage-skatteordningen er opfyldt. Af bemærkninger fremgår, at der er tale om en tilføjelse til det allerede eksisterende oplysningsskema med bl.a. basisdagsoplysninger, flagoplysninger, oplysninger om den tonnageskattepligtige indkomst m.v.

Danske Rederier finder det formålstjenstligt at revurdere de gældende kontrolbestemmelser og indføre én samlet erklæring frem for separate erklæringer. En mindre byrdefuld kontrolbestemmelse er i overensstemmelse med formålet i både Implementeringsrådet og Virksomhedsforum for enklere regler. Danske Rederier har med myndighederne drøftet den administrative byrde ved de mange kontrolforanstaltninger i tonnageskatteordningen. Frem for forenkling muligheder i kontrolforanstaltningerne tilføjer lovforslaget en ny kontrolforanstaltning og understreger bødeforlæg ved manglende opfyldelse af de øvrige krav til kontrol.

Europa-Kommissionens krav om en samlet erklæring bør ses som en mulighed for at forenkle de danske kontrolbestemmelser i tonnageskatteordningen § 22, hvor der opstilles krav til erklæring fra en revisor vedrørende stk. 1) rederier, stk. 2) udlejning af skibe samt stk. 4) operatørselskaber.

Særligt erfaring med kravet i § 22 stk. 2 om tydelig beskrivelse af skibets forventede udlejningsaktivitet i charter-/lejekontrakten har vist, at det er

uklart hvad og hvor meget, der skal stå i lejekontrakten, samtidig med at kravet giver en risiko for uflexible kontraktforhold, hvis kunden vil bruge skibet til noget andet end oprindeligt forudset. Særligt i offshore-segmentet har fartøjer multifunktionel udnyttelse afhængig af store projekter og typisk anden anvendelse i mellemliggende perioder.

Hertil bør det nævnes, at det anvendte sprogbrug og udformningen af kontrakter i rederisektoren er globalt bestemt ud fra branchekutymen og internationale handelsbestemmelser. Danske særkrav og ønsker om fravigelser fra den globalt anvendte sprogbrug medfører, at danske rederier får sværere ved at vinde kontrakter om transport af gods og passagerer.

Samtidig har kravet en tvivlsom kontrolmæssig værdi, idet skattemyndighederne alligevel må undersøge på anden vis, hvad de pågældende skibe rent faktisk er blevet brugt til.

Det nye krav til samlet erklæring gør efter vores opfattelse den detaljerede beskrivelse i charter-/lejekontrakten overflødig. Desuden er eksempelvis timecharterkontrakter reelt oftest en servicekontrakt, hvor rederiet fortsat står for operationen af skibet, mens kunden alene har anvisningsret til hvor og hvornår, at godset eller passagererne skal lastes og losses. Rederiet kontrollerer dermed, at skibet anvendes til godkendte formål.

Danske Rederier foreslår derfor, at lovgiver udnytter muligheden for forenkling af kontrolkrav, hvor særligt kravet i § 22, stk. 2 bør udgå.

Lovforslag om udvidelse af sømandsbeskatningsloven (DIS-ordningen)

a. § 1, nr. 5: Lempelse af DIS-krav ved at give søfolk adgang til DIS ved tjeneste på EU/EØS-flaget skib (registreringskravet).

Lovforslagets § 1, punkt 18 i forhold til ny § 11 a opstiller betingelser for en dansk godkendelse af en arbejdsgiver med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark, men ændringen tager ikke stilling til aktivitetskrav for et udenlandsk skib. Danske Rederier formoder, at

danske og udenlandske arbejdsgivere vil være ligestillede i forhold til aktivitetskrav, hvilket kan styrkes i en mere eksplicit formuleret kravsbestemmelse.

Den valgte metode forekommer administrativt tung, og der kan formentlig findes en mere enkelt model. Denne lovændring er krævet af Europa-Kommissionen og uanset hvad, så ændrer den ikke på Danske Rederiers fortsatte ønske om beskæftigelse og rekruttering af danske søfolk, herunder vores udstedte garanti for praktikpladser og rekrutteringsindsatsen i regi af WorldCareers.

b. § 1, nr. 8: Om betingelse for skattefritagelse.

Lovforslaget ændrer sømandsbeskatningsordningens, hvor § 5, stk. 4 bliver stk. 3 og affattes således:

"Stk. 3. Skattefritagelsen efter stk. 1 og 2 er betinget af, at løn og godtgørelser m.v. er fastsat under hensyn til skattefritagelsen. Det er endvidere en betingelse, at skibet ikke anvendes til sejlads med passagerer mellem danske havne. 2. pkt. gælder dog ikke ved fart til og fra havanlæg."

Det anføres, at skibet ikke må anvendes til sejlads mellem danske havne for at kvalificere til brug af DIS-ordningen. I dag findes eksempler på, at det samme skib veksler mellem at udføre transport af passagerer til udenlandske havne indenfor DIS-ordningen og transport af passagerer mellem danske havne uden for DIS-ordningen. Vi går ud fra, at ovennævnte formulering ikke skal forstås sådan, at skibet ikke må veksle på denne måde, men alene, at søfolkene ikke kan aflønnes inden for DIS-ordningen i de tilfælde, hvor skibet sejler mellem danske havne. Der kan fortsat aflønnes inden for ordningen, når skibet foretager internationale sejlads. Skatteministeriet bedes bekræfte dette.

c. § 1, nr. 10: DIS-ordningen for færger forbeholdes personer, der er statsborgere i en EU/EØS-medlemsstat.

Hidtil har den danske fortolkning været, at personer, der er hjemmehørende i en EU/EØS-medlemsstat og dermed fuldt skattepligtige i et EU/EØS-land har adgang til DIS-ordningen for færger.

Da ændringen vil berøre et i dansk kontekst betragteligt antal ansatte i rederierne, appellerer Danske Rederier til, at ændringerne bliver implementeret fremadrettet, så rederierne ikke skal undersøge samtlige allerede ansatte søfolks nationaliteter samt afskedige medarbejdere, der har været ansat i mange år, og som måske har levet og betalt skatter i Danmark i hele deres liv. Ansatte, der i dag arbejder inden for ordningen på DIS-skibe, bør kunne fortsætte deres karriere til søs på danske færger.

Fremadrettet implementering udgør en mindre indgribende foranstaltning, der fremstår rimelig i forhold til Europa-Kommissionens anførte betingelse for godkendelse og flugter dermed med princippet om proportionalitet.

For at skabe fuld sikkerhed for at det er tilladt med ændringen at diskriminere mellem søfolk, der er fuldt skattepligtige til Danmark, bør lovgiver bl.a. undersøge nærmere, at ændringen ikke strider mod Danmarks bilaterale aftaler om dobbeltbeskatningsoverenskomster, herunder afsnit omhandlende ikke-diskriminering.

Danske Rederier har i ovenstående ikke taget højde for Storbritanniens evt. udtræden af den Europæiske Union, hvilket vil medføre flere tredjelandansatte søfolk i danske rederier.

Lovforslag om videreførelse af refusionsordningen for sandsugere

a. § 1, nr. 11: Lempelse af DIS-krav ved at give søfolk adgang til DIS ved tjeneste på EU/EØS-flaget stenfiskerfartøj eller sandsugningsskib (registreringskravet).

Se kommentar ovenfor vedr. DIS-ordningens udvidelse.

- b. § 1, nr. 11: Ophævelse af krav til arbejdsgiver om fast driftssted i Danmark, hvormed arbejdsgivere med hjemsted i en anden EU/EØS-medlemsstat kan anvende refusionsordningen.**

Se kommentar ovenfor vedr. DIS-ordningens udvidelse.

- c. § 1, nr. 12: Ordningen begrænses i forhold til godkendte aktiviteter.**

Som noget nyt kan der udelukkende søges refusion for søtransportaktiviteter, og kun i det omfang disse aktiviteter udføres i mindst 50 pct. af driftstiden. Den eksisterende fortolkning betyder, at når et fartøj udfører søtransport i mere end 50 pct. af driftstiden, da gives refusion for hele driftstiden uanset karakteren af øvrige aktiviteter (med visse undtagelser). Dette er en kraftig forringelse af ordningens konkurrencekraft og dermed konkurrenceevnen for dansk flag i dette segment.

Det bør fremhæves, at der er stærk konkurrence mellem søfartsnationer med uddybningsrederier, særligt mellem landene Holland, Belgien og Danmark. Den negative konsekvens ved lovændringen bekræftes i lovforslaget bemærkninger, herunder at danske aktiviteter udfordres til fordel for udenlandske konkurrenter.

En sammenligning af skibsregistre i Danmark, Holland og Belgien viser en udvikling i tilgang og fastholdelse af uddybningsfartøjer. Totalt set indikerer det sammenlignelige ramme- og konkurrencevilkår. Ændringsforslagets væsentligt begrænsende adgang for refusion for sømandsskat på uddybningsfartøjer i Danmark vil ændre dette billede forventeligt til fordel for Holland og Belgien.

I de konkrete nationale rammevilkår er der ikke ensartet praksis, idet refusionsprocenten blot er en del af de samlede rammevilkår. Det er afgørende, at sejladstiden opgøres på en sammenlignelig måde, og her er det erhvervets klare indtryk, at der arbejdes med bredere definitioner af "søtransport" i Holland og Belgien. Særligt er man i den belgiske ordning ikke afskåret fra refusion, når man arbejder i "begrænset fart", som i

Danmark. Hertil kommer, at rapporteringsforpligtelsen, som i Danmark kan løbe op i hele årsværk i de omfattede rederier, slet ikke er den samme i Holland og Belgien.

I gennemsnit er der i Holland og Belgien tale om refusion på mellem 70 og 90 procent totalt set, hvormed Holland har en komparativ fordel, da flere aktiviteter har adgang til refusion. Holland har ikke en begrænsning for kompensation, som Belgien og Danmark har qua sømandsbeskatningslovens definition af begrænset fart. Det bør dog undersøges, hvori forskellen er imellem dansk og belgisk lovgivning i forhold til dette. Belgisk praksis minder tilnærmelsesvist om eksisterende dansk fortolkning og adgang til op til 100 procent fuld kompensation. I Belgien fremgår, at hvis mere end 50 procent af en aktivitet, der falder under begrænset fart, udføres til søs, da vil man kunne give fuld kompensation for den samlede aktivitet.

Ændringen skubber til yderligere konsolidering på markedet og derved konkurrencen for uddybningsopgaver. Konsekvenserne for offentlige udgifter til uddybningsopgaver m.m. på længere sigt fremgår ikke af lovforslagets bemærkninger, men må forventeligt udligne det forventede skattemæssige merprovenu på 20 mio. kr. Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner på længere sigt bør undersøges bredere end det fremgår af lovforslagets bemærkninger.

Det bemærkes, at ændringen medfører en helt ny metode for opgørelsen af sejltid og søtransportaktiviteter, hvilket øger uddybningsrederiernes administrative byrde. Eksisterende metode afspejlede opgørelsen jf. råstofloven. Ændringen kræver, at der udføres separate opgørelser grundet forskel i metode.

Myndighederne bør udnytte lovændringen til at iværksætte en mindre byrdefuld opgørelse af sejltid i dialog med uddybningsrederierne samt en genvurdering af hvorvidt sejlads i "begrænset fart" bør udelukkes fra at kvalificere som søtransport.

d. § 1, nr. 14: Refusionssatsen nedsættes fra 40 pct. til 35 pct. af bidragsgrundlaget (arbejdsmarkedsbidrag), hvis lønindkomsten kan beskattes i Danmark.

Danske Rederier anbefaler, at der fremlægges en beregning, som sikrer, at refusionssatsen på 35 pct. er tilstrækkelig og afspejler det samlede beløb for skatter og socialsikringsbidrag, og som hermed sikrer, at DAS med refusionsordning er så attraktiv som muligt.

Med venlig hilsen

Jacob K. Clasen
Direktør, Erhvervspolitik og Analyse

Skatteministeriet

Nicolai Eigtveds Gade 28

DK 1402 København K

lovgivningogoekonomi@skm.dk

pa@skm.dk

tkm@skm.dk

21. august 2019

Danske Råstoffers bemærkninger til Høring - forslag til Lov om ændring af sømandsbeskatningsloven, tonnageskatteoven og forskellige andre love (Tilpasning af DIS-ordningen, refusionsordningen for sandsugere og tonnageskatteordningen til EU-retten m.v. og udvidelse af sømandsfradraget til søfolk på forsknings- og havundersøgelsesskibe)

Journalnummer: 2019 - 4014

Danske Råstoffer takker for muligheden for at kommentere på lovforslaget.

Da tonnageskatteovens formulering ikke rummer mulighed for, at danske sandsugere kan blive optaget i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) har Danske Råstoffer ikke kommentarer til den del af lovforslaget.

Dog er det vores synspunkt at tonnageskatteoven bør ændres således at danske sandsugere kan optages i DIS og dermed opnå de samme konkurrencemæssige fordele som de rederier der for nuværende sejler under denne ordning.

Ligeledes mener vi at lovforslaget skal ændres, således at Færøerne og Grønland bliver skrevet ind i teksten, for at skibe/rederier i begge lande får samme rettigheder og pligter som skibe/rederier i Danmark, EU- og EØS-medlemsstater. De to lande er med i Kongeriget Danmark, men hverken medlemmer i EU eller EØS. Dette har ved flere lejligheder medført diskrimination af danske statsborgere, som sejler i Danmark med færøske og grønlandske sandpumpere, da disse personer fravælges, når der ikke kan opnås skatterefusion.

§1 nr. 11. Tilføjelse af Grønland og Færøerne som hjemsted

ønskes affattet således:

»Danske rederier, der udøver virksomhed med stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, som er registreret med hjemsted her i landet med en bruttotonnage på 20 t eller derover, eller som er registreret med hjemsted **på Færøerne, i Grønland eller** i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark med tilsvarende bruttotonnage og sejler under et flag fra **Færøerne, Grønland eller** en EU- eller EØS-medlemsstat, kan efter ansøgning få refusion, jf. stk. 2-5, for personer, der er skattepligtige efter kildeskatteovens §§ 1 eller 2, stk. 2, og som udfører arbejde om bord uden at være omfattet af § 8. Tilsvarende gælder for rederier, som har hjemsted **på Færøerne, i Grønland eller** i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark.«

Vores øvrige bemærkninger går alene på de forslag der er stillet i forhold til refusionsordningen for sandsugere.

I forhold til refusionsopgørelse stilles der 2 væsentlige ændringsforslag:

§1 nr. 12. Ændring af praksis for støtte

For at imødekomme de krav som kommissionen stiller for at godkende refusionsordningen, fremsættes der forslag om at ændre praksis. I den nuværende lovgivning ydes der 100 % støtte hvis betingelserne for at opnå støtte er opfyldt (Søtransport > 50%). Med dette nye forslag ydes der alene støtte til søtransport forudsat at betingelserne for støtte er opfyldt.

Kommentar:

Denne praksisændring for udbetaling af støtte, vil efter Danske Råstoffers mening reducere støtten med 25-50 % i forhold til den nuværende støtte. Effekterne af forslaget er beskrevet i lovforslaget, jf. s. 27 afsnit 2

"Indskrænkningen af støtteordningen og det forhold, at en mindre del af skatter fra lønudgifterne refunderes, vurderes ikke på sigt at resultere i en lavere løn efter skat for søfolk ansat på sandsugere. Derimod vurderes det, at produktionsomkostningerne på sigt øges i form af højere lønudgifter, hvilket fører til højere priser ved køb af sandsugeraktiviteter. Det vil i begrænset omfang mindske sandsugeraktivitet i danske sandsugerredier, mens aktiviteten hos konkurrenter, herunder udenlandske, vil stige. Der vurderes derfor ikke at være nogen nævneværdig provenuvirkning som følge af tilbageløb eller adfærd. Efter tilbageløb og adfærd skønnes et årligt merprovenu på 20 mio. kr., jf. tabel 2."

Danske råstoffer ser løntilbageholdenhed som en af 2 muligheder for at afbøde virkningerne af forslaget. Det vil i fremtiden betyde en lavere reallønsfremgang for søfolk ansat på sandsugere sammenlignet med søfolk ansat på skibe under DIS.

Den anden mulighed er at hæve priserne på sandsugerydelser. Denne effekt ses ikke indregnet i tabel 2 på side 27

Tabel 2. Provenuvirkning ved tilpasning af refusionsordning for sandsugere

Mio. kr. (2019-niveau)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Varigt	Finansår
								2020
Umiddelbar virkning	20	20	20	20	20	20	20	20
Virkning efter tilbageløb	20	20	20	20	20	20	20	-
Virkning efter tilbageløb og adfærd	20	20	20	20	20	20	20	-
Umiddelbar virkning for kommuneskatten	0	0	0	0	0	0	-	-

Ca. 60 % af den samlede indvinding på havet går til kystfordring eller havnerelaterede projekter. Disse er enten statsligt eller kommunalt finansieret, så en stor del af provenuet i tabel 2, vil forsvinde pga. stigende omkostning til kystfordring og lignende opgaver

Dertil skal lægges en række afledte effekter:

De danske sandsugere er af ældre dato og har som følge deraf høje vedligeholdelses omkostninger. Disse reparationer bliver i stor udstrækning udført på mange af de små danske værfter. Hvis de danske sandsugerredier taber konkurrencekraft i forhold til udenlandske sandsugerredier, som ikke benytter sig af danske værfter, vil disse opgaver forsvinde ud af Danmark.

Da der ikke længere ydes støtte til lastning af sømaterialer, vil det medføre flere nye sugeområder til havs, når lastetiderne stiger. Ændringen vil føre til, at sugeområderne ikke længere udnyttes optimalt. Sandsugerfirmaerne vil finde nye sugeområder med kortere lastetider og længere transport, der igen vil føre til et højere CO2 bidrag pr. indvundet m³

§1 nr. 14. Ændring af pct. sats fra 40 % til 35 %

Formålet med refusionsordningen er Jf. lovforslaget s. 16 pkt. 2.2.1 afsnit 2:

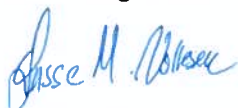
"Den danske refusionsordning for sandsugere er indført ved lov nr. 386 af 27. maj 2005 for at udfylde de maritime statsstøtteretningslinjer bedst muligt. Refusionsordningen for sandsugere medfører, at søfolk, der arbejder om bord på stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, indkomstbeskattes efter skattelovgivningens almindelige regler, hvorefter rederierne kan få refunderet 40 pct. af arbejdsmarkedsbidragsgrundlaget for disse søfolk, såfremt en række betingelser er opfyldt. Formålet med refusionsordningen for sandsugere er at give rederierne en skattefordel svarende til den gennemsnitlige lønomkostningsbesparelse i DIS-ordningen".

Det er samtidig et krav at det samlede støttebeløb, som ydes, ikke må overstige det samlede beløb for skatter og socialsikringsbidrag. Dette beløb er altså max. grænsen for hvad der kan ydes i støtte

Danske Råstoffer vil derfor anbefale at der laves en beregning af den pct. sats som der refunderes, således at "rammen" (indbetalte skatter) udnyttes fuldt ud. I beregningen skal der tages hensyn til at der fremover kun ydes støtte til søtransport.

Vi takker endnu engang for muligheden for at afgive bemærkninger til lovforslaget, og Danske Råstoffer deltager gerne i møder for uddybning af ovenstående synspunkter.

Med venlig hilsen



Lasse Møller Vollesen

Sekretariatsleder i Danske Råstoffer

Til: Lovgivning og økonomi (lovgivningoekonomi@skm.dk)
Cc: Peter Ambus (pa@skm.dk), Tatiana König Mortensen (TKM@skm.dk)
Fra: Lene Nielsen (LNI@DI.DK)
Titel: RE: Høring over Forslag til Lov om ændring af sømandsbeskatningsloven, tonnageskatteloven og forskellige andre love
E-mailtitel: RE: Høring over Forslag til Lov om ændring af sømandsbeskatningsloven, tonnageskatteloven og forskellige andre love (SKM: 345097)
Sendt: 24-08-2019 11:51:44

Til Skatteministeriet

Den 9. juli 2019 har Skatteministeriet (j. nr. 2019 – 4014) udbedt sig Dansk Industris bemærkninger til et udkast til lovforslag om tilpasning af DIS-ordningen, refusionsordningen for sandsugere og tonnageskatteordningen til EU-retten mv. og udvidelse af sømandsfradraget til søfolk på forsknings- og havundersøgelsesskibe.

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

Jeg beklager den for sene besvarelse.

Med venlig hilsen

Lene Nielsen
Juridisk konsulent

(+45) 3377 3563
(+45) 2949 4402 (Mobil)
lni@di.dk
di.dk



Dansk Industri

Læs, hvordan DI behandler og beskytter
persondata i [DI's Privatlivspolitik](#)

From: Tatiana König Mortensen <TKM@skm.dk>

Sent: 9. juli 2019 10:10

To: samfund@advokatsamfundet.dk; ac@ac.dk; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; Danmarks Rederiforening <info@shipowners.dk>; Retssikkerhed <Retssikkerhed@skatteforvaltningen.dk>; cosea@co-sea.dk; info@cepos.dk; cevea@cevea.dk; 'mail@dkfisk.dk' <mail@dkfisk.dk>; danmarks@skibskredit.dk; info@dkvind.dk; da@da.dk; info@danskbyggeri.dk; info@danskenergi.dk; Dansk Erhverv <hoeringsager@danskerhverv.dk>; metal@danskmatal.dk; info@shipsupply.dk; Danmarks Skibsmæglerforening <info@shipbrokers.dk>; dts@dts.dk; mail@danskeadvokater.dk; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; info@danskemaritime.dk; info@danishshipping.dk; dkuni@dkuni.dk; dt@datatilsynet.dk; dea@dea.nu; Høring <Hoering@DI.DK>; letbyrder@erst.dk; fh@fho.dk; mail@finansdanmark.dk; fds@skat.dk; fdr@fdr.dk; info@soefart-frem.dk; fsr@fsr.dk; mbl@fsr.dk; oxfamibis@oxfamibis.dk; info@justitia-int.org; kl@kl.dk; kontakt@kraka.org; sanst@sanst.dk; mf@mmf.dk; hbr@ms.dk; nordsoeen@nordsoefonden.dk; info@offshoreenergy.dk; Olie Gas Danmark <info@oilgasdenmark.dk>; Retssikkerhed <Retssikkerhed@skatteforvaltningen.dk>; sanst@sanst.dk; SMV@SMVdanmark.dk; jesper.Kiholm@skat.dk; mail@soefartens.org; sfs@dma.dk; Vindmølleindustrien <danish@windpower.org>

Cc: Sebastian Vind <SV@skm.dk>; Majken Wågensø Landström <mw@skm.dk>; Peter Ambus <pa@skm.dk>; Signe Øgendahl Beeck <SOB@skm.dk>; Karin Skov Nilausen <kns@skm.dk>

Subject: Høring over Forslag til Lov om ændring af sømandsbeskatningsloven, tonnageskatteloven og forskellige andre love (SKM: 345097)

Til høringsparterne

Hermed sendes Forslag til Lov om ændring af sømandsbeskatningsloven, tonnageskatteloven og forskellige andre love (Tilpasning af DIS-ordningen, refusionsordningen for sandsugere og tonnageskatteordningen til EU-retten m.v. og udvidelse af sømandsfradraget til søfolk på forsknings- og havundersøgelsesskibe) i høring.

Der er vedhæftet:

- Høringsbrev
- Høringsliste
- Lovforslag
- Resumé

Bemærk venligst, at høringsfristen er torsdag den 22. august 2019.

Med venlig hilsen

Tatiana König Mortensen

Fuldmægtig, Cand.jur.

Person og Pension

Mobil: 72 37 05 29

Mail: tkm@skm.dk



Skatteministeriet

Skatteministeriet/Ministry of Taxation

Nicolai Eigtveds Gade 28

DK 1402 - København K

Mailskm@skm.dk

Web www.skm.dk

[Sådan behandler vi persondata](#)

Til: Peter Ambus (pa@skm.dk), Tatiana König Mortensen (TKM@skm.dk), Lovgivning og økonomi (lovgivningoekonomi@skm.dk)
Fra: 1 - ERST Høring (hoering@erst.dk)
Titel: Erhvervsstyrelsens høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af sømandsbeskatningsloven, tonnageskatteoven og forskellige andre love - j.nr. 2019 – 4014
Sendt: 20-08-2019 10:49:45

Kære Skatteministeriet

Erhvervsstyrelsen har modtaget høring vedr. forslag til lov om ændring af sømandsbeskatningsloven, tonnageskatteoven og forskellige andre love (Tilpasning af DIS-ordningen, refusionsordningen for sandsugere og tonnageskatteordningen til EU-retten m.v. og udvidelse af sømandsfradraget til søfolk på forsknings- og havundersøgelsesskibe).

Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) har modtaget lovforslaget i høring.

TER har følgende vurdering af udkastets administrative konsekvenser for erhvervslivet samt bemærkninger til Skatteministeriets vurdering af principperne for agil erhvervsrettet regulering.

Administrative konsekvenser

TER har følgende bemærkninger om de administrative konsekvenser for erhvervslivet.

TER vurderer, at lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr. årligt, hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

Principper for agil erhvervsrettet regulering

TER har følgende bemærkninger om Skatteministeriets vurdering af principperne for agil erhvervsrettet regulering.

Skatteministeriet har vurderet, at principperne for agil erhvervsrettet regulering ikke er relevante for de konkrete ændringer i lovforslaget. TER har ingen bemærkninger hertil.

Kontaktperson vedrørende ovenstående bemærkninger:

Nicolaj Sylvester Brarup
Fuldmægtig
Tlf. direkte: 35 29 16 96
E-post: NicSyl@erst.dk

Med venlig hilsen

Anne-Sofie Secher
Stud.jur.

ERHVERVSSTYRELSEN
Team Jura

Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø
Telefon: +45 35291000
Direkte: +45 35291289
E-mail: AnnSec@erst.dk
www.erhvervsstyrelsen.dk

ERHVERVSMINISTERIET

Erhvervsstyrelsen er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om formål og lovgrundlag for databehandlingen på erhvervsstyrelsen.dk.
Hvis du sender følsomme oplysninger, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på Virk.

Til: Tatiana König Mortensen (TKM@skm.dk)
Cc: 3F Transportgruppen - LO Journalportal (transport.lo@3f.dk), Lotte Knudsen, Privat Service, Hotel og Restauration (lotte.knudsen@3f.dk), metal@danskmetal.dk (metal@danskmetal.dk)
Fra: Evelyn Jørgensen (EJOE@fho.dk)
Titel: Høring om ændring af sømandsbeskatnings- og tonnageskatteloven m.fl.
Sendt: 20-08-2019 15:24:41

I anledning af den fremsendte høring, 2019-4014, skal det meddeles, at FH ikke afgiver et høringssvar.
FH henholder sig til de afgivne bemærkninger fra en række af FH's medlemsorganisationer inden for søfartsområdet.

Med venlig hilsen

Evelyn Jørgensen

Advokat (L), Ansættelsesret og Overenskomster

Direkte: 3524 6040 / Mobil: 2333 5582 / Mail: EJOE@fho.dk

Fagbevægelsens Hovedorganisation / www.fho.dk

<http://oi63.tinypic.com/9bkoe.jpg>



Til: Lovgivning og økonomi (lovgivningoekonomi@skm.dk)
Fra: Jens Zorn Thorsen (jzt@vejle-kirkegaarde.dk)
Titel: Jr. Nr.: 2019 – 4014
Sendt: 06-08-2019 13:53:03

Ingen bemærkninger

Med venlig hilsen

Jens Zorn Thorsen

Foreningen af Danske Kirkegårdsledere, Formand.

T. 29 41 86 91 Sikker mail: 3085@sogn.dk

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

22. august 2019

Forslag til ændring af sømandsbeskatningsloven, tonnageskatteloven og forskellige andre love

Skatteministeriet har den 9. juli 2019 fremsendt ovennævnte udkast (i det følgende "forslaget") til FSR – danske revisorer med anmodning om bemærkninger.

Formålet med forslaget er at tilpasse DIS-ordningen, refusionsordningen for sandsugere og tonnageskatteordningen til de krav, som EU-kommissionen stillede i forbindelse med godkendelse af den udvidelse af DIS-ordningen, der fandt sted i februar 2019. Herudover indeholder forslaget forskellige stramninger, der ikke følger af EU-Kommissionens pålæg.

FSR – danske revisorer har gennemgået forslaget, og vi skal i det følgende anføre vores kommentarer hertil.

Vedrørende sømandsbeskatningsloven (tilpasning af DIS-ordningen og tilpasning af refusionsordningen for sandsugere)

FSR – danske revisorer har følgende bemærkninger til de foreslåede ændringer til DIS-ordningen og tilpasning af refusionsordningen for sandsugere (forslagets § 1):

Ændring af DIS-ordningen (forslagets nr. 1 og 4-10)

Ved forslaget nr. 1 bliver ordlyden af den del af SBL § 2, nr. 1, der følger umiddelbart efter "20 t eller derover" følgende:

"og som udelukkende anvendes til erhvervmæssig befordring af passagerer eller gods, aktiviteter, der vil kunne omfattes af tonnageskattelovens §§ 6 eller 8 a, som bugser-og bjergningsfartøj eller som kabellægningsfartøj."

Dette forekommer ikke FSR – danske revisorer at være en helt stringent ordlyd, idet tonnageskattelovens § 6 jo netop omfatter erhvervmæssig befordring af

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

passagerer eller gods. FSR – danske revisorer vil derfor forslå, at *”erhvervmæssig befordring af passagerer eller gods”* udgår? Det er vel også det, der følger af SBL § 5, stk. 1, hvor *”erhvervmæssig befordring af passagerer eller gods”* ikke nævnes, men der blot henvises til TL § 6 og 8 A?

Side 2

Det kan i praksis fortsat være et stort problem, at det er en forudsætning for anvendelse af DIS-ordningen, at skibet ifølge definitionen på *Dansk skib* i SBL § 2, stk. 1 nr. 1 **udelukkende** anvendes til de aktiviteter, der er nævnt i bestemmelsen, og som fremadrettet også vil inkludere *aktiviteter, der vil kunne omfattes af tonnageskatteovens §§ 6 eller 8 a*. Hertil kommer, at det forhold, at dette krav ikke fremgår direkte af § 5, men derimod af § 2, indebærer en nærliggende risiko for fejl. Det kan selvsagt have store økonomiske konsekvenser for et rederi, hvis det efterfølgende viser sig, at forudsætningerne for DIS-beskatning ikke var opfyldt, fordi skibet havde ubetydelige aktiviteter, der ikke er nævnt i SBL § 2, nr. 1.

Udtrykket *”udelukkende”* i SBL § 2 er ikke hensigtsmæssig, og det bør overvejes, om der i stedet kan indføres en mulighed for opdeling af indkomsten baseret på skibets faktiske aktiviteter. Det bemærkes i denne forbindelse, at en opdeling baseret på skibets aktiviteter er mulig i relation til beskatning af rederiet (under tonnageskatteordningen) samt under refusionsordningen for sandsugere, jf. Højesterets dom SKM2016.399.HR. Dette taler for, at der tillige bør indføres en mulighed for opdeling i relation til DIS-ordningen.

Det skal videre bemærkes, at hvis kravet om *”udelukkende anvendelse”* desuagtet opretholdes, giver det efter FSR – danske revisorers opfattelse mere fornuft, at kravet fremgår direkte af § 5, fremfor af § 2.

Vedrørende tonnageskatteoven (tilpasning af tonnageskatteordningen)

FSR – danske revisorer har følgende bemærkninger til de foreslåede ændringer til tonnageskatteoven (forslagets § 2):

Lempelse af kravene til skibenes drift

Det foreslås, at det eksisterende krav i TL § 6, stk. 1, om at skibene strategisk og forretningsmæssigt skal drives fra Danmark, lempes, således at kravet nu bliver, at skibene strategisk og forretningsmæssigt drives fra en stat, der er medlem af EU eller EØS.

FSR – danske revisorer hilser denne lempelse velkommen, da lempelsen vil skabe mere fleksibilitet med hensyn til organiseringen af EU-baserede rederikoncerners drift.

Vi skal dog bede Skatteministeriet oplyse, hvorvidt det vil være et krav, at skibene drives fra ét bestemt EU/EØS land, eller om driften kan "fordeles" på flere forskellige lande, når blot disse lande er medlemmer af EU eller EØS?

Grunden til dette spørgsmål er, at den foreslåede lovtekst er formuleret i ental ("Danmark" ændres til "en stat, der er medlem af EU eller EØS"). Dette ville ud fra en stringent ordlydsfortolkning kunne fortolkes således, at det er et krav at driften varetages fra ét bestemt EU/EØS land.

EU-baserede rederikoncerner bør – indenfor tonnageskattelovens regler - kunne organisere sig således, at de forskellige funktioner vedrørende skibenes drift placeres i de EU/EØS medlemsstater, der for den enkelte rederikoncern giver mest forretningsmæssig mening. Det bør således være muligt for et dansk rederi at varetage den største del af skibenes drift via datterselskaber og/eller repræsentationskontor i flere forskellige EU-medlemsstater. Skatteministeriet bedes bekræfte at dette er muligt, og bedes overveje om den foreslåede formulering af den nye bestemmelse på denne baggrund bør ændres fra "en stat" til "stater".

Begrænsning af indkomst fra bareboat udlejning af skibe

Der foreslås indført en overgrænse på 50 pct. for, hvor stor en andel af et tonnageskattet rederis samlede tonnage, der i et givet år kan udlejes på bareboat vilkår.

Bestemmelsen følger pålæg fra EU-Kommissionen, men må forventes at få et temmelig begrænset anvendelsesområde på grund af de allerede eksisterende betydelige restriktioner vedrørende bareboat udlejning i TL § 6, stk. 2, 2.-3. pkt., hvoraf følger at rederiets skibe alene må udlejes bareboat én gang på baggrund af forbigående overskudskapacitet og maksimalt for en periode op til 3 år.

Forholdet til TL § 6, stk. 2, 2.-3. pkt.

Med forslaget vil TL § 6 fremadrettet indeholde to forskellige restriktioner vedrørende bareboat udlejning. Skatteministeriet bedes bekræfte følgende:

- Rangordenen mellem de to regler vil være, at den eksisterende regel i TL § 6, stk. 2, 2.-3. pkt. har forrang for reglen i forslagets nr. 2.
- Hvis et skib er bareboat udlejet på vilkår, der ikke opfylder de meget restriktive krav i TL § 6, stk. 2, 2.-3. pkt. (eksempelvis hvis kontrakten løber i mere end 3 år), er konsekvensen, at det pågældende skib ikke er omfattet af tonnageskatteoven (jf. bestemmelsens ordlyd).
- Den tonnage, som skibet repræsenterer, indgår ikke i opgørelsen af forholdet mellem bareboat udlejet tonnage og den samlede tonnage efter den foreslåede nye § 6, stk. 3.
- Indtægter og udgifter vedrørende det udlejede skib indgår ikke i opgørelsen af rederiets samlede bruttoindtjening efter den foreslåede nye § 6, stk. 3, 2. pkt.

Side 4

Opgørelse af den indkomst, der skal beskattes efter de almindelige regler

Konsekvensen af at være ramt af de allerede eksisterende restriktioner vedrørende udlejning af skibe på bareboat vilkår er, at det (de) pågældende skib(e) ikke er omfattet af tonnageskatteordningen, og at indkomsten fra udlejning af de pågældende skibe (med fradrag af hertil knyttede omkostninger m.v.) beskattes efter de almindelige regler, jf. TL § 6, stk. 2, 2. pkt.

Konsekvensen af at overskride den nu foreslåede 50 pct.-grænse for udlejning af skibe på bareboat vilkår er imidlertid helt forskellig fra konsekvensen ved ikke at opfylde eksisterende krav i § 6, stk. 2, 2.-3. pkt. Det fremgår således af bemærkningerne til bestemmelsen, at konsekvensen af en overskridelse af 50 pct.-grænsen i den foreslåede § 6, stk. 3 er, at en forholdsmæssig andel af hele rederiets indkomst beskattes efter de almindelige regler.

Ville det ikke – i lyset af bestemmelsens formål - have været mere rimeligt og retvisende at beskatte en andel af den del af rederiets indkomst, der hidrører fra bare boat udlejning efter de almindelige regler? Efter omstændighederne kan der jo være meget betydelig forskel i profitabiliteten af rederiets forskellige typer af aktiviteter, ligesom der eksempelvis kan være realiseret væsentlige avancer ved salg af skibe, der har været tilknyttet rederiets almindelige rederidrift (ikke bareboat udlejning). FSR – danske revisorer skal venligst anmode om Skatteministeriets kommentarer hertil.

Det følger af den foreslåede § 6, stk. 3, at hvis mere end 50 pct. af tonnagen har været bareboat udlejet skal en forholdsmæssig andel af rederiets samlede positive bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster (opgjort efter de almindelige regler) beskattes efter de almindelige regler.

Side 5

Skatteministeriet bedes i den forbindelse bekræfte, at begrebet "*bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster*" er det samme begreb som anvendes i TL § 15, stk. 3, og at der i den indkomst, der efter forslaget nr. 2 skal beskattes efter de almindelige regler, er fradrag for den andel af rederiets fællesomkostninger, der efter TL § 15, stk. 3, 2. pkt. kan henføres til denne indkomst.

Ved bareboat udlejning er de altovervejende omkostninger knyttet til udlejningen dels afskrivninger på aktivet, og dels finansieringsomkostninger relateret til anskaffelsen af aktivet. For at sikre at den beskatning, der skal ske efter den foreslåede bestemmelse, ikke får pønål karakter er det væsentligt, at der sikres adgang til fradrag for afskrivninger og finansieringsomkostninger i samme omfang som for andre virksomheder, der beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler.

Skatteministeriet bedes derfor bekræfte, at der er adgang til fradrag for afskrivninger på den tonnage, der efter den foreslåede nye § 6, stk. 3 anses for "overskydende" (dvs. den del af rederiets bareboat udlejede tonnage, der overstiger 50 pct. af rederiets samlede tonnage), og bedes redegøre for, hvorledes afskrivningsgrundlaget skal opgøres, herunder forholde sig til følgende eksempel:

- Et rederi har bareboat udlejet bruttotonnage (omfattet af undtagelsesreglen i § 6, stk. 2, 2.-3. pkt.) på 75.000 t. og samlet bruttotonnage fra rederivirksomhed på 100.000 t. Den overskydende, bareboat udlejede tonnage andrager således 25.000 t. Den bareboat udlejede bruttotonnage består af 3 skibe på hver 20.000 t. og ét skib på 15.000 t.
- Kan rederiet frit vælge hvilke konkrete skibe, der skal anses for at repræsentere den overskydende udlejede tonnage efter den foreslåede bestemmelse og afskrive herpå? Hvorledes opgøres afskrivningsgrundlaget?
- Hvis et af skibene på 20.000 t. henføres til den overskydende tonnage, "mangler" der at blive henført 5.000 t. overskydende tonnage. Uanset hvilke af de resterende skibe der henføres hertil, vil dette skib blive et "blandet skib" i den forstand, at en del af den tonnage som skibet

repræsenterer anses som overskydende tonnage, mens den resterende del af skibets tonnage ikke gør. Hvorledes forholdes der med hensyn til afskrivninger på dette skib?

Side 6

Skatteministeriet bedes endvidere oplyse, hvorledes samspillet imellem den nye § 6, stk. 3 og renteloftsreglerne i SEL § 11 B er. Efter sidstnævnte bestemmelses stk. 5, 13. pkt. indgår tonnagebeskattede aktiver ikke ved opgørelsen af de kvalificerede aktiver. Betyder det, at rederiet kan vælge, hvilke konkrete skibe, der skal anses for at repræsentere den overskydende udlejede tonnage, og kan værdien heraf indgå ved opgørelsen af de kvalificerende aktiver? Hvorledes opgøres værdien i givet fald?

Koncernintern bareboat udlejning

Ved opgørelsen af 50 pct.-grænsen i den foreslåede TL § 6, stk. 3, medregnes bareboat udlejning til koncernselskaber i EU/EØS ikke. Det anføres i bemærkningerne, at årsagen hertil er, at EU-Kommissionen har tilkendegivet, at koncernintern bareboat udlejning indenfor EU/EØS er støtteberettiget.

Bestemmelsen i TL § 6, stk. 2, 2. pkt. omfatter i modsætning hertil efter sin ordlyd også koncernintern bareboat udlejning til koncernselskaber i EU/EØS. Har Skatteministeriet, i lyset af EU-Kommissionens tilkendegivelse, planer om at stille forslag om, at bareboat udlejning til koncernselskaber i EU/EØS-lande også fritages efter TL § 6, stk. 2, 2. pkt.?

Det bemærkes i denne forbindelse, at bestemmelsen i TL § 6, stk. 2, 2. og 3. pkt. om bareboat udlejning kan være til hinder for en hensigtsmæssig, selskabsretlig tilrettelæggelse af danske rederikoncerners aktiviteter, eksempelvis i forbindelse med sikkerhedsstillelse for skibs lån (hvor långivere i nogle tilfælde ønsker, at de skibe, der lånefinansieres, placeres i selvstændige datterselskaber, uden andre aktiviteter end ejerskab af skibene). I sådanne tilfælde vil det af legale og operationelle hensyn være nødvendigt at bareboat udleje skibet til koncernens driftsselskab, som herefter bemander skibet og anvender det i markedet. FSR-Danske revisorer finder det hensigtsmæssigt at Danmark anvender de EU retlige muligheder fuldt ud, således at det under tonnageskatteordningen gøres muligt for rederierne at bareboat udleje skibe koncerninternt indenfor EU/EØS, således at de danske rederier ikke stilles ringere i konkurrencen med deres konkurrenter i resten af EU/EØS.

Ikrafttræden

Det kan ikke udelukkes, at der er rederier, der under bindende aftaler har udlejet skibe på bareboat vilkår, der opfylder betingelserne for beskatning efter tonnageskatteloven, jf. TL § 6, stk. 2, 2. og 3. pkt., og at de udlejede skibe repræsenterer mere end 50 pct. af de pågældende rederiers samlede tonnage. Hvis dette er tilfældet, vil sådanne allerede indgåede aftaler kunne blive ramt af den foreslåede stramning. Efter FSR – danske revisorers opfattelse vil det være hensigtsmæssigt med en overgangsordning, så eksisterende aftaler ikke bliver omfattet af den foreslåede stramning.

Side 7

Alene positiv indkomst skal beskattes efter de almindelige regler ved overskridelse af grænserne i TL §§ 6 a og 7

Det foreslås, at beskatning efter de almindelige regler ved overskridelse af grænserne i TL §§ 6 a og 7 kun skal ske, når indkomsten er positiv jf. lovforslagets § 2, nr.3-5.

Bestemmelsens værnformål

Den foreslåede regel er ikke foranlediget af EU-Kommissionen. I lov-bemærkningerne anføres om formålet med bestemmelsen, dels at det ikke vurderes at være i overensstemmelse med hensigten med tonnageskatteordningen, at der skal være fradrag for underskud, og dels at underskudsgivende rederier vil have mulighed for at spekulere i ikke at opfylde grænserne i TL § 6 a eller § 7.

FSR – danske revisorer har ingen forståelse for synspunktet om, at det skulle være i modstrid med formålet med tonnageskatteordningen at tillade fradrag for en andel af et eventuelt underskud ved en overskridelse af de pågældende grænser, idet konsekvensen af en overskridelse jo er, at en forholdsmæssig andel af indkomsten netop IKKE beskattes efter tonnageskatteordningen, men efter de almindelige regler. Hvorfor skulle der så ikke være fradrag, hvis denne indkomst er negativ?

FSR – danske revisorer har derimod forståelse for synspunktet om, at der - i hvert fald principielt - er mulighed for at spekulere i at overskride grænserne i de to bestemmelser, hvis rederiet er underskudsgivende.

I mange tilfælde vil en overskridelse af en af de to grænser imidlertid ikke være begrundet i spekulation, men derimod i rederiets strategi eller andre rent forretningsmæssige forhold. Eksempelvis er der rederier, der frem for at operere egen tonnage (eller tonnage indlejet på længere kontrakter), i betydeligt omfang

opererer tonnage, der indlejes på korttidskontrakter i spotmarkedet. Sådanne rederier kan efter omstændighederne mere eller mindre permanent overskride 4:1-grænsen for indlejet:ejet tonnage.

Side 8

Rederier kan endvidere ændre strategi (operation i spotmarkedet frem for via egne skibe) eller reducere sine aktiviteter (ved frasalg af skibe) med den virkning, at en eller begge grænserne i TL § 6 a og 7 overskrides.

Den foreslåede "bruttobeskatning", hvor alene positiv indkomst beskattes efter de almindelige regler, mens der ikke er fradrag for underskud, vil kunne medføre helt urimelige resultater for rederier, der på ingen måde – jf. ovenstående - har spekuleret i udnyttelse af reglerne. Den foreslåede regel vil nemlig medføre, at indkomst fra overskridelse af grænserne vil blive beskattet i de år, hvor aktiviteterne er overskudsgivende, mens der ikke vil være fradrag for underskud i de år, hvor aktiviteterne er underskudsgivende.

Da der jf. ovenstående ikke ses at være nogen reel begrundelse for ikke at tillade fradrag i de tilfælde, hvor indkomsten fra en overskridelse af grænserne er negativ, foreslår FSR – danske revisorer, at forslaget ændres, således at såvel positiv som negativ indkomst hidrørende fra en overskridelse fortsat og i overensstemmelse med praksis siden 2001 medregnes til den almindelige indkomst. Der er som et absolut minimum i hvert fald behov for en regel, hvor der er adgang til fremførsel af underskud til modregning i senere år i positiv indkomst hidrørende fra overskridelse af en af de to grænser.

Restriktioner vedrørende tilknyttede aktiviteter

Det foreslås, at indkomst omfattet af TL § 10, stk. 2 ("tilknyttet virksomhed") alene skal kunne omfattes af tonnagebeskatning i det omfang, sådan indkomst udgør mindre end 50 pct. af rederiets samlede positive bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster. Overskydende indkomst fra tilknyttet virksomhed beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler.

Overordnet

Som anført i bemærkningerne til forslaget stillede EU-kommissionen i forbindelse med godkendelsen af udvidelsen af den danske tonnageskatteordning med visse specialskibe bl.a. krav om, at der i den danske tonnageskattelov blev indført en regel om, at indkomst fra tilknyttet virksomhed alene skal kunne omfattes af tonnagebeskatning i det omfang, sådan indkomst udgør mindre end 50 pct. af rederiets samlede positive bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster.

Dette krav fremgår af punkt 41 i afgørelse C(2018) 6795 i sag SA.45300 (2016/N).

Side 9

FSR – danske revisorer skal i denne forbindelse bemærke, at det, af punkt 42 i C (2018) 6795 i sag SA.45300 (2016/N), fremgår, hvilke aktiviteter, der i denne forbindelse anses for "tilknyttede aktiviteter", og som derfor skal omfattes af den nye 50 pct.-begrænsning. Det kan i denne forbindelse konstateres, at avancer ved afhændelse af skibe IKKE er omtalt i punkt 42. Det anføres i punkt 78 i afgørelsen, at *"Den (Kommissionen) ser ligeledes positivt på Danmarks accept af, at de aktiviteter, der er opført som tilknyttede ydelser i punkt 41, vil være begrænset til 50%"*.

Det kan heraf udledes, at Danmark IKKE har forpligtet sig til – og at Kommissionen IKKE har krævet - at avancer ved afhændelse af tonnageskattede skibe skal omfattes af en 50 pct.-begrænsningsregel.

FSR – danske revisorer skal på den baggrund anmode om, at avancer ved afhændelse af tonnageskattede skibe ikke skal omfattes af 50 pct.-begrænsningsreglen.

Som nærmere omtalt nedenfor vil det kunne være problematisk hvis en 50 pct.-begrænsningsregel også skal omfatte avancer ved afhændelse af tonnagebeskattede skibe, bl.a. fordi sådanne avancer efter omstændighederne kan være relativt store i år, hvor et rederis indtjening fra dets egentlige transportaktiviteter er ringe grundet fx lave fragtrater.

FSR – danske revisorer skal bede om Skatteministeriets bemærkninger til, hvorfor man ønsker avancer ved afhændelse af tonnageskattede skibe skal være omfattet af 50 pct.-begrænsningsreglen. En inklusion af skibsavancer synes klart at stride imod hensigten med lovændringen fra 2007 (Lov 2007-06-06 nr. 539) hvor Danmark med EU Kommissionens godkendelse indførte skattefrihed på avancer ved salg af skibe og nybygningskontrakter for skibe, der blev anskaffet ind i ordningen efter 1 januar 2007. En regel som den foreslåede vil være i direkte modstrid med ændringen fra 2007 og de bagvedliggende hensyn herfor.

Opgørelse af forholdet imellem indkomst fra tilknyttet virksomhed og samlet indkomst

Ifølge forslaget foretages målingen af, hvorvidt indkomst fra tilknyttet virksomhed overstiger 50 pct. af rederiets samlede indkomst, år for år. Dette indebærer, at "målingen" af, hvorvidt 50 pct.-grænsen er overskredet, vil kunne

blive påvirket af enkeltstående forhold i et enkelt år, ligesom konjunkturforskel vil kunne få stor indflydelse på målingen.

Side 10

Hvis f.eks. et rederi, der ikke i øvrigt har indkomst fra tilknyttet virksomhed, afhænder et tonnagebeskattet skib med en væsentlig avance i et år, hvor rederiets indtjening grundet generelt lave fragtrater er presset, vil en sådan avance relativt let kunne overstige 50 pct. af rederiets samlede indkomst for det pågældende år. Det forekommer ikke hensigtsmæssigt, at avancer ved afhændelse af tonnagebeskattede skibe i sådanne tilfælde vil skulle henføres til almindelig selskabsbeskatning. Dette vil bl.a. animere danske rederier til at træffe beslutninger vedrørende afhændelse af skibe ud fra skattemæssige overvejelser (fremrykke eller udskyde afståelse af skibe til år, hvor der er "plads" til avancen indenfor 50 pct.-grænsen), og ikke på grundlag af sunde, forretningsmæssige overvejelser.

Som omtalt ovenfor er det FSR – danske revisorerers opfattelse, at Danmark IKKE har forpligtet sig til at inddrage avancer vedrørende afhændelse af tonnagebeskattede skibe under en 50 pct.-regel for tilknyttede aktiviteter, og forslaget bør derfor justeres, så skibsavancer udeholdes fra den foreslåede regel i forslagets § 2, nr. 6-7.

Ud over at det som anført ovenfor ikke kan udledes af EU-Kommissionens afgørelse af 12. oktober 2018, at avancer ved salg af skibe skal omfattes af den af EU-Kommissionen krævede begrænsningsregel for indkomst fra tilknyttede aktiviteter, forekommer det at være en unødigt restriktiv fortolkning af EU-Kommissionens afgørelse, at opgørelsen i relation til 50 pct.-reglen skal ske år-for-år.

Vil det efter Skatteministeriets opfattelse stride imod EU-Kommissionens afgørelse, hvis der – som supplement til den foreslåede 50 pct.-regel – indføres en supplerende regel, efter hvilken opgørelsen af forholdet imellem indkomst fra tilknyttet virksomhed og rederiets samlede indkomst alternativt kan opgøres baseret på den akkumulerede indkomst fra tilknyttet virksomhed og den akkumulerede samlede indkomst for eksempelvis en treårsperiode i de tilfælde, hvor indkomsten fra tilknyttet virksomhed i et enkelt år overstiger 50 pct. af rederiets samlede indkomst?

Det er FSR – danske revisorerers opfattelse, at sådan en supplerende regel ville kunne reducere effekten af enkeltstående forhold, og tillige til en vis grad af

ugunstige konjunkturforskel. FSR – danske revisorer skal på den baggrund anbefale, at Skatteministeriet indarbejder en supplerende regel lig den foreslåede.

Side 11

Det fremgår af bemærkningerne til forslaget nr. 6 at *”bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster opgjort efter skattelovgivningens almindelige regler ved virksomheden”* udgøres af indkomst ved rederivirksomhed omfattet af TL § 6 og indkomst ved tilknyttet virksomhed omfattet af TL § 10, stk. 2. Efter FSR – danske revisorer opfattelse burde dette for klarheden skyld skrives ind i loven.

Skatteministeriet bedes bekræfte, at dette indebærer, at indkomst, der ikke omfattes af tonnagebeskatning (f.eks. indkomst fra bareboat udlejning af skibe og indkomst vedrørende overskridelse af grænserne i TL §§ 6 a og 7), ikke skal indgå ved målingen af forholdet imellem indkomst fra tilknyttede ydelser og den samlede rederiindkomst.

FSR – danske revisorer bemærker i øvrigt, at opgørelsen af indkomst fra tilknyttet virksomhed og opgørelsen af rederiets samlede indkomst efter forslaget § 2, nr. 6-8 tilsyneladende skal foretages selskab-for-selskab. Dette i modsætning til lovforslagets nr. 2 vedrørende bareboat udlejning, hvor opgørelserne skal foretages samlet for rederier, der skal træffe samme valg efter TL § 3, stk. 1. Skatteministeriet bedes oplyse, hvorvidt der ligger nogle særlige overvejelser til grund for denne forskel, da en konsolideret koncernbetragtning alt andet lige burde give et mere retvisende billede af aktiviteterens omfang.

Opgørelse af indkomst fra tilknyttet virksomhed

Det har hidtil ikke haft nogen praktisk betydning, hvorledes et rederis indkomst fordeler sig på indkomst omfattet af TL § 6 (transportydelser) og indkomst omfattet af TL § 10, stk. 2 (tilknyttet virksomhed). Den nu foreslåede 50 pct.-regel medfører, at dette i nogle tilfælde fremadrettet vil kunne få stor betydning.

FSR – danske revisorer skal i denne forbindelse anføre, at bemærkningerne i det oprindelige forslag til tonnageskatteloven kun indeholdt meget sparsomme bemærkningerne vedrørende de typer af tilknyttet virksomhed, der er indeholdt i lovens § 10, stk. 2, ligesom der ikke ses at være udviklet nogen nævneværdig praksis vedrørende det nærmere indhold heraf.

Som følge af, at afgrænsningen imellem TL § 6 og TL § 10, stk. 2 nu får betydning, og at denne efter omstændighederne vil kunne være væsentlig, er

der behov for, at Skatteministeriet nærmere redegør for indholdet af de enkelte typer af virksomhed omfattet af TL § 10, stk. 2, herunder særligt nr. 1-4. Det bemærkes i denne forbindelse, at der i en række tilfælde - som en integreret del af en transportydelse - i et vist omfang stilles ydelser nævnt i nr. 1, 2, 3 og/eller 4 til rådighed for kunden, f.eks. anvendelse af passagerterminaler, uden at der opkræves et separat vederlag herfor. FSR – danske revisorer antager, at den almindelige praksis om, at bydelser til hovedydelser beskattes som en integreret del af hovedydelsen også finder anvendelse i relation hertil, dvs. at der i disse tilfælde ikke skal udsøndres en del af vederlaget for den samlede ydelse som selvstændigt vederlag for bydelserne.

FSR – danske revisorer skal opfordre Skatteministeriet til at indarbejde den anmodede redegørelse for indholdet af bl.a. TL § 10, stk. 2, nr. 1-4, i bemærkningerne til det endelige lovforslag.

Det anføres i forslaget nr. 7, at *"den overskydende del (beskattes) efter skattelovgivningens almindelige regler"*. Skatteministeriet bedes uddybe, hvad der menes med *"den overskydende del"*, meget gerne illustreret med eksempler, da det vil kunne have væsentlig betydning, hvorledes indkomsten fra *"den overskydende del"* skal opgøres. Følgende situationer bør bl.a. illustreres:

- Rederiets indkomst fra virksomhed omfattet af TL § 10, stk. 2 er positiv, mens dets samlede indkomst omfattet af TL §§ 6 og 10, stk. 2 er negativ.
- Rederiet har indkomst fra flere typer af tilknyttet virksomhed omfattet af TL § 10, stk. 2, hvoraf nogle udviser overskud, mens andre udviser underskud.
- Rederiet har afhændet to skibe omfattet af tonnageskatteloven. Afhændelsen af det ene skib har givet en avance, der isoleret betragtet overstiger 50 pct. af rederiets indkomst fra transportydelser omfattet af TL § 6. Afhændelsen af det andet skib har givet et tab af tilsvarende størrelse, så nettoavancen ved afhændelse af skibe udgør nul. Rederiet har ikke andre typer af tilknyttet virksomhed.
- Rederiet har indkomst omfattet af TL § 10, stk. 2, nr. 1 (anvendelse af containere) svarende til 5 pct. af rederiets indkomst fra transportydelser, indkomst omfattet af TL § 10, stk. 2, nr. 5 (salg af varer til forbrug ombord) svarende til 30 pct. af indkomst fra transportydelser og

indkomst omfattet af TL § 10, stk. 2, nr. 9 (skibsavancer¹) svarende til 25 pct. af indkomst fra transportydelser.

Side 13

Med udgangspunkt i eksemplerne, vil FSR – danske revisorer gerne have Skatteministeriets opfattelse af, hvilke af disse indkomsttyper, der anses for at være den "overskydende del"? Dette har bl.a. betydning i relation til fradrag for afskrivninger på eventuelle afskrivningsberettigede aktiver relateret til de pågældende tilknyttede aktiviteter, samt for fradrag for finansieringsomkostninger.

Skatteministeriet bedes bekræfte begrebet om "*bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster*" er det samme begreb som anvendes i TL § 15, stk. 3, og at der i den indkomst, der efter forslagets nr. 7 skal beskattes efter de almindelige regler, er fradrag for den andel af rederiets fællesomkostninger, der efter TL § 15, stk. 3, 2. pkt. kan henføres til denne indkomst.

Kun positiv overskydende indkomst medregnes til den skattepligtige indkomst

Det anføres s. 20 i bemærkningerne til forslaget at:

"På baggrund af Kommissionens afgørelse af 12. oktober 2018 C(2018) 6795 i sag SA.45300 (2016/N) foreslås det, at der indføres en begrænsning i adgangen til at henføre positiv indkomst ved tilknyttet virksomhed til beskatning under tonnageskatteordningen"

Det kan efter FSR – danske revisorers opfattelse ikke udledes af afgørelsen fra EU-Kommissionen, at der ikke skal være mulighed for fradrag i de tilfælde, hvor den overskydende indkomst fra tilknyttet virksomhed er negativ.

Skatteministeriet bedes oplyse, hvorpå man støtter det i bemærkningerne anførte.

Hvis det fastholdes, at indkomsten alene medregnes, hvis denne er positiv, bør der som minimum indføres en regel om, at eventuelle underskud kan fremføres til modregning i senere positiv indkomst af samme art.

Andre bemærkninger vedrørende foreslåede ændringer af tonnageskatteoven

¹ Som anført under overskriften "overordnet" er det FSRs opfattelse, at avancer ved afhændelse af tonnageskattede skibe ikke bør medtages under 50 pct.-reglen for tilknyttet virksomhed, men sådanne avancer er dog medtaget i nærværende eksempel af rent illustrative årsager.

Der synes at have indsneget sig en fejl i gengivelsen af eksisterende lovgivning s. 70 i forslaget, idet dér anføres som TL § 6, stk. 3 og 4 er TL § 6 a, stk. 3 og 4.

Side 14

Ikrafttræden

Ifølge forslagens § 7 har ændringerne til sømandsbeskatningsloven virkning fra og med indkomståret 2020, mens ændringerne til tonnageskatteloven har virkning for indkomstår, der påbegyndes den 1. januar 2020.

Har Skatteministeriet overvejet at give de dele af forslaget, der indebærer lempelser i forhold til gældende ret, og som lempes som følge af pålæg fra EU-Kommissionen, en tidligere ikrafttræden, herunder fx forslagens § 2, nr. 1?

FSR – danske revisorer står meget gerne til rådighed for en uddybning af ovenstående.

Med venlig hilsen

Klaus Okholm
Formand for skatteudvalget

Louise Egede Olesen
Skattekonsulent

Hørings svar forslag om tilpasning af DIS-ordningen, refusionsordningen for sandsugere og tonnageskatteordningen til EU-retten m.v. og udvidelse af sømandsfradraget til søfolk på forsknings- og havundersøgelsesskibe

Skatteministeriet har den 9. juli 2019 udsendt Forslag til Lov om ændring af sømandsbeskatningsloven, tonnageskatte loven og forskellige andre love (Tilpasning af DIS-ordningen, refusionsordningen for sandsugere og tonnageskatteordningen til EU-retten m.v. og udvidelse af sømandsfradraget til søfolk på forsknings- og havundersøgelsesskibe) i høring.

Bemærkninger

KL noterer sig, at det fremgår af 3.1.1. *Lempelse af registreringskravet i DIS-ordningen*, at forslaget medfører et fald i de kommunale indtægter fra indkomstskat, jf. *"Den umiddelbare provenuvirkning for kommunerne skønnes at udgøre ca. 5 mio. kr. årligt svarende til knap halvdelen af den af den umiddelbare reduktion i indkomstskatterne."*

KL skal bemærke, at kommuner, der vælger at selvbudgettere kommunal indkomstskat i 2020 efter § 7 i lov om kommunal indkomstskat efterreguleres. Det sker i 2023 på baggrund af slutskatten i 2020 efter den lovgivning, som var gældende ved opgørelsen af det statsgaranterede udskrivningsgrundlag for kommuner i 2019, jf. § 16. De skattemæssige konsekvenser af denne lovændring forventes ikke at indgå i opgørelsen af det statsgaranterede udskrivningsgrundlag for 2020. Det betyder, at slutskatten skal justeres for efterfølgende lovændringer med betydning for 2020.

Ny lovgivning med påvirkning af den kommunale indkomstskat for 2020 bør derfor indeholde en paragraf i lovforslaget, hvor det ovenstående fremgår. Der er i nedenstående forslag til ændringer taget udgangspunkt i relevante passager fra andre lovforslag med en tilsvarende problemstilling:

Forslag til ændringer

I lovforslaget bør der indgå en **bestemmelse**, som omfatter:

Stk. x Ved opgørelsen af den kommunale slutskat og kirkeskat for indkomståret 2020 efter § 16 i lov om kommunal indkomstskat korrigeres den opgjorte slutskat for den beregnede virkning af de ændringer i udskrivningsgrundlaget for kommuneskat og kirkeskat for 2020, der følger af denne lovs § x.

Stk. x Den beregnede korrektion af den kommunale slutskat og kirkeskat efter stk. x fastsættes af social- og indenrigsministeren på grundlag af de oplysninger vedrørende indkomståret 2020, der foreligger pr. 1. maj 2022.

Under bemærkninger til 3.1.1. *Lempelse af registreringskravet i DIS-ordningen* bør der tilføjes tekst om, at

Dato: 8. august 2019

Sags ID: SAG-2019-00341
Dok. ID: 2791239

E-mail: MANI@kl.dk
Direkte: 3370 3552

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 1 af 2



Forslaget får dog ingen umiddelbare økonomiske virkninger for kommunerne for indkomstårene 2020. Idet det af tidsmæssige grunde ikke har været muligt at indarbejde virkningen af forslaget i det statsgaranterede udskrivningsgrundlag for 2020, vil der for så vidt angår indkomstskatterne for de kommuner, der har valgt at selvbudgettere deres udskrivningsgrundlag i 2020, ske en neutralisering af virkningen i forbindelse med afregningen af de kommunale skatter vedrørende indkomståret 2020 i 2023.

Under **Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser** bør det fremgå, at Det foreslås i § x, stk. x, at de økonomiske virkninger for den personlige indkomstskat for kommunerne og folkekirken som følge af de dele af lovforslaget, der vedrører § x, neutraliseres for indkomståret 2020, for så vidt angår de kommuner, der for 2020 har valgt at budgettere med deres eget skøn over udskrivningsgrundlaget for den personlige indkomstskat. Neutraliseringen for 2020 sker med baggrund i Bloktilskudsaktstykket 2018/19, tiltrådt af Finansudvalget den [19. september 2019], hvoraf det fremgår, at skønnet over udskrivningsgrundlaget i 2020 hviler på en forudsætning om i øvrigt uændret lovgivning. Ved efterfølgende ændringer heri med virkning for 2020-grundlaget neutraliseres virkningerne for de selvbudgetterende kommuner.

Endelig foreslås det i stk. x, at efterreguleringen af indkomstskatten for de selvbudgetterende kommuner for 2020 efter stk. x, herunder også kirkeskatten, opgøres i 2022. Efterreguleringen afregnes i 2023.

Det bemærkes, at den angivne dato i kantet parentes angiver, at det er den forventede dato for tiltrædelse af aktstykket, men at det kan blive ændret.

Der kan henvises til Nils Majgaard Jensen i Social- og Indenrigsministeriet (nmj@oim.dk) for yderligere.

Hvis høringsvaret giver anledning til spørgsmål eller kommentarer, hører jeg naturligvis gerne nærmere.

Med venlig hilsen

Max Nielsen
Specialkonsulent

Dato: 8. august 2019

Sags ID: SAG-2019-00341
Dok. ID: 2791239

E-mail: MANI@kl.dk
Direkte: 3370 3552

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 2 af 2

Høringssvar – Forslag til Lov om ændring af sømandsbeskatningsloven, tonnageskatteoven, og forskellige andre love.

Sendt til:

lovgivningoekonomi@skm.dk med kopi til:

tkm@skm.dk og

pa@skm.dk

Lederne Søfart ser generelt positivt på forslag, der forventeligt vil udvide og fastholde arbejdsmarkedet for vores medlemmer. En udvidelse, der på trods af den danske handelsflådes størrelse (5. største målt på opereret tonnage), er nødvendig, da arbejdsløshedsprocenten blandt danske navigatører er 4,2% mod landsgennemsnittets 3,8%.

Udvidelsen af arbejdsmarkedet for danske navigatører skønnes nødvendig, idet den danske beskæftigelse er svingende med et antal navigatører, som ikke kan finde beskæftigelse i danskflagede skibe. En udvidelse af arbejdsmarkedet vil derfor kunne medvirke til, at få flere danskere i beskæftigelse, hvilket på sigt kan komme Det Blå Danmark til gode, når de ønsker at fortsætte deres karriere såvel i danske skibe som i land.

Vi vælger at dele vores svar op i fire afsnit, der dækker over: skattefrihed for søfolk beskæftiget i skibe på andre EU/EØS flag end DIS, refusionsordning for sandsugere, tonnageskatteordningen og udvidelse af sømandsfradraget.

1. Skattefrihed for søfolk beskæftiget i skibe på andre EU/EØS flag end DIS

Det godkendelses- og kontrolregime, der kræves oprettet, forekommer ikke at være tilstrækkelig tydeligt beskrevet i lovforslaget. Vi skønner, at det vil blive umådeligt administrativt tungt, og at det vil afholde især mindre udenlandske rederier, hvis ikke langt de fleste, fra at ansætte danske søfolk.

Forslaget bør derimod sikre, at danske søfolk, der tager hyre i skibe på EU/EØS flag, der kan sidestilles med skibe registreret i DIS, kan opnå en skattefritagelse for den optjente løn gennem en nem og transparent aftale/godkendelse mellem skattemyndighederne og arbejdsgiver.

Det vil være vigtigt for ordningen, at den søfarende kan opretholde fuldt medlemskab af en dansk A-kasse i det omfang, der ikke er obligatoriske ordninger, for eksempel Lov om Folketrygd i Norge.

København
den 22. august 2019

Lederne Søfart

Vermlandsgade 65
2300 København S

Telefon 3345 5565

www.leder-
nerne.dk/soefart

I forslaget's ændring af "færge-DIS" står der, at man fremadrettet skal være statsborger i et EU/EØS land for at blive skattefritaget.

Dette vil ekskludere tredjelands borgere med arbejds- og opholdstilladelse inden for EU/EØS, samt borgere fra Færøerne og Grønland.

Vi organiserer navigatører fra f.eks. USA, Grønland og Færøerne, der har haft folkeregisteradresse i Danmark i en lang årrække, er gift og har børn. Disse vil fremover ikke kunne aflønnes med en ordinær DIS-hyre.

Forslaget bør affattes til at omfatte borgere med bopæl, arbejds- og opholdstilladelse i et EU/EØS land.

2. Refusionsordningen for sandsugere

Ændringerne vurderes at have en bevarende effekt på den danske beskæftigelse af søfolk inden for segmentet. Hvis ikke ordningen videreføres, kan det betyde, at skibene udflages, og at den danske beskæftigelse dermed reduceres. Vi er derfor positive overfor videreførelsen af ordningen.

3. Tonnageskatteordningen

Vi kan umiddelbart ikke vurdere, om forslaget's ændringer har effekt på beskæftigelsen af danske søfolk, hvorfor vi ikke har kommentarer til dette afsnit.

4. Udvidelse af sømandsskattefradraget

Udvidelsen til også at gælde i forsknings- og havundersøgelseskibe, anser vi for yderst positivt, da dette vil lette fastholdelse og rekruttering af danske navigatører i dette segment.

Med henvisning til pkt. 1, tvivler vi på, om lovforslaget vil have den effekt som EU ønsker, nemlig at danske søfolk får den ønskede fri bevægelighed på vilkår, der kan sammenlignes med nuværende DIS-lovgivning.

Vi frygter derimod, at de foreliggende forslag vil få samme negative effekter, som vi har set i andre internationale registre, hvor søfolk, der har samme nationalitet som flaget, forsvinder. Herudover kan det frygtes, at danske rederier vælger helt at udflage for at tage den økonomiske gevinst der ligger i fjernelsen af de sociale forpligtelser til Danmark.

Lederne Søfart tilslutter sig CO-søfarts bekymringer, når de i deres hørings svar anfører:

"Sluttelig skal CO-Søfart understrege, at udvidelsen af nettolønsordningen fra DIS til hele EU/EØS, efter vore opfattelse vil betyde begyndelsen til enden på DIS-registret, samt degradere registret til et bekvemmelighedsregister, hvis eneste formål er at beskytte

skibsredere mod den danske model og opretholde konventionsbrud påtalt over 30 år af ILO. Dette nu uden de formildende sociale regler, som har opvejet disse brud og gjorde DIS til et i særklasse kvalitetsregister. Forslaget er en kovending mod de fælles forståelser, som har været grundlaget for DIS' succes igennem de sidste 30 år, hvor perioden efter indgåelsen af DIS-hovedaftalen i 2004 har medført kraftig ekspansion af DIS og antallet af skibe i dette."

"Vi håber, at Skatteministeriet vil genoverveje sit lovforslag og trække den del af lovforslaget, som omhandler udvidelsen af DIS-ordningen til danske søfarende på andre EU/EØS skibe, tilbage, for at tage en dialog med de relevante parter i erhvervet og sikre en erhvervspolitisk fornuftig løsning."

Lederne Søfart stiller sig uforstående overfor, at dette komplicerede lovgivningsarbejde ikke er blevet til i samarbejde med erhvervets parter, da kendskabet til DIS-lovgivningens tilblivelse og præmisser synes fraværende.

Med venlig hilsen

Bjarne Cæsar Jensen
Formand

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

J.nr. 2019-4014

København, den 22. august 2019

Vedr. høring om forslag til Lov om ændring af sømandsbeskatningsloven, tonnageskatteoven og forskellige andre love (Tilpasning af DIS-ordningen, refusionsordningen for sandsugere og tonnageskatteordningen til EU-retten m.v. og udvidelse af sømandsfradraget til søfolk på forsknings- og havundersøgelsesskibe).

Maskinmestrenes Forening har ved gennemgang af høringen følgende bemærkninger til sømandsbeskatningsloven samt øvrige lovgivningsmæssige ændringer.

I forbindelse med ønske om at udvide DIS-ordningen (DIS-ordningen er fra 1988, og blev etableret for at medvirke til at fastholde og øge beskæftigelsen af danske søfarende på dansk flagede skibe) til at omfatte offshore fartøjer, har EU Kommissionen stillet krav om, at danske søfarende på EU/EØS flagede skibe får adgang til løn, hvor skatten er fritaget, hvorfor Skatteministeriet har sendt en række forslag til lovændringer i høring.

Ved foreslåede lovændringer har Skatteministeriet forsøgt at tilpasse danske søfarende på EU/EØS flagede skibe med søfarende på DIS flagede skibe, hvilket efter Maskinmestrenes Forenings opfattelse skaber ikke ubetydelige erhvervspolitiske problemstillinger for den søfarende som fx

- Manglende adgang til at udnytte skattemæssige fradrag (det har den DIS søfarende)
- Den danske søfarende vil risikere at blive beskattet af pågældende EU/EØS flag stat.
- På EU/EØS flagede skibe er den danske søfarende ikke dækket af social sikring samt mister adgang til en række danske lovgivningsmæssige rettigheder (ferieloven, arbejdsskadesikringsloven, LG loven, syge- og barselspengelovgivning samt anden lovgivning, der sikrer den søfarende grundlæggende rettigheder).

og for erhvervet som fx

- Udenlandske rederier skal følge danske regler om kontrol/godkendelse ved ansættelse af danske søfarende på en løn, hvor dansk beskatning er fritaget.
- Øget konkurrence overfor DIS-ordningen (danske søfarende er billigere på EU/EØS flagede skibe og dermed risiko for reduktion af antal skibe under DIS-ordningen.
- Risiko for en væsentlig svækkelse af beskæftigelsen i Det Blå Danmark, der pt. i det samlede erhverv inkl. følgeindustrien beskæftiger omkring 100.000 lønmodtagere.

Med de i udkast til høringen foreslåede lovgivningsmæssige ændringer skabes der umiddelbar en række uhensigtsmæssige tilstande for danske søfarende og indenfor selve erhvervet. Maskinmestrenes Forening vurderer i forlængelse heraf, at de foreslåede lovgivningsmæssige ændringer risikerer at svække erhvervet og samtidig gøre det mindre attraktivt at være dansk søfarende.

Det er kommet bag på Maskinmestrenes Forening, at vi ikke har været indkaldt til en dialog om mulighederne for at få skabt en ordning, der vil nyde bred anerkendelse fra organisationerne. Det har der været tradition for tidligere. Vi er i den forbindelse indstillet på at indgå en dialog herom.

Maskinmestrenes Forening anbefaler, at der i stedet for nærværende forslag til ændringer af sømandsbeskatningsloven mv. fx foretages en udvidelse af ligningslovens § 33A, og derved opnås en løsning gennem den enkelte søfarendes skattemæssige forhold, og samtidig bevares et fortsat stærkt erhverv (Det Blå Danmark) med gode beskæftigelsesmuligheder.

Venlig hilsen

Maskinmestrenes Forening

Søren Nim Larsen

Chefjurist

Til: Lovgivning og økonomi (lovgivningogoekonomi@skm.dk)
Cc: tkm@tkm.dk (tkm@tkm.dk), Peter Ambus (pa@skm.dk)
Fra: Jan Hempel (Jan.Hempel@politiforbundet.dk)
Titel: VS: Høring over Forslag til Lov om ændring af sømandsbeskatningsloven, tonnageskatteloven og forskellige andre love (19-2690)
Sendt: 06-08-2019 09:13:13
Bilag: Høringsbrev.pdf; Høringsliste.pdf; Lovforslag.pdf; Resumé.pdf;

Til Skatteministeriet.

Politiforbundet har ingen bemærkninger til høringen.

Politiforbundets jr.nr. 2019-00835

Med venlig hilsen

Jan Hempel
Forbundssekretær



H.C. Andersens Boulevard 38
DK-1553 København V

Tlf. +45 3345 5965
E-mail mail@politiforbundet.dk

Politiforbundet passer på dine data. Læs mere om vores behandling af dine oplysninger her <https://www.politiforbundet.dk/om-politiforbundet/politiforbundets-databeskyttelsespolitik>

Denne e-mail fra Politiforbundet kan indeholde fortroligt materiale. E-mailen er kun beregnet for ovennævnte modtager(e). Hvis du har modtaget e-mailen ved en fejl, beder vi dig venligst kontakte afsenderen og i øvrigt slette e-mailen, inkl. eventuelle kopier og vedhæftede dokumenter.
På forhånd tak

Henvendelser kan rettes skriftligt til Politiforbundet. Der kan sendes sikkert til mail@politiforbundet.dk. Det forudsætter dog, at du selv har adgang til at sende fra sikkermail.

Fra: Hanne Bang Jacobsen <HBJ@fho.dk>

Sendt: 5. august 2019 13:49

Til: artisten@artisten.dk; forbundet@blikroer.dk; def@def.dk; service@forbundet.dk; ff@fft.dk; HK@hk.dk; hkkf@hkkf.dk; dj@djf.dk; maler@maler.dk; metal@danskmetal.dk; dmf@dmf.dk; nnf@nnf.dk; sl@sl.dk; tl@tl.dk; cs@cs.dk; ds@socialrdg.dk; dsr@dsr.dk; dlf@dlf.org; foa@foa.dk; ff@farmakonom.dk; post@kost.dk; dmf@dmf.dk; faglig@prosa.dk; mail@spillerforeningen.dk; 3f@3f.dk; kontakt@haandboldspiller.dk; info@uddannelsesforbundet.dk; Kontakt@DEF-Sport.dk; Politiforbundet <mail@politiforbundet.dk>; mdr@dr.dk; dsf@skuespillerforbundet.dk; post@h-i.dk; kontakt@radiograf.dk; falbestyrelsen@gmail.com; dff@danskformand.dk; info@dansktp.dk; fkf@frederiksberg.dk; gkf@gentofte.dk; mp@dobl.dk; henriksen-ins.forening@post.tele.dk; pb@jid.dk; dsl@skovogland.dk; klf@kl-f.dk; dbio@dbio.dk; dts@dts.nu; tat@tat.dk; kff@kff.dk; raf1917@post.tele.dk; kontakt@organist.org; trf@trf.dk; dk@kordegn.dk; mail@kirkekultur.nu; kontor@danskekirkegaarde.dk; dsl@skovogland.dk; Andreas.aagaard@ft.dk; bjot@kongehuset.dk; tina.jensen@ft.dk; mj@dmf.dk; henriette@danskforbund.dk; jtc@kirkemusiker.dk; aknuuk@ak.gl; trf@trf.dk; arn@kl.dk; safu@safu.dk; bupl@bupl.dk; info@forsikringsforbundet.dk; jakob@danskforbund.dk; dmf@dmf.dk; dmf@dmf.dk; rasmusnoerby@gmail.com; etf@etf.dk; fysio@fysio.dk; info@fodterapeut.dk; dap@dap.dk; cau@cau.dk; fsl@fsl.dk; faf@filmtv.dk; sek@jordemoderforeningen.dk
Emne: Høring over Forslag til Lov om ændring af sømandsbeskatningsloven, tonnageskatteloven og forskellige andre love (19-2690)

Til FH's medlemsorganisationer

Vedlagt fremsendes høring over et af søfartsstyrelsen udarbejdet lovforslag, der angiveligt angår en tilpasning af tre statsstøtteordninger – DIS-ordningen, refusionsordningen for sandsugere og tonnageskatteordningen – der på skatterettens område er etableret til fordel for den maritime sektor. Tilpasningen skal bl.a. sikre, at ordningerne fortsat er i overensstemmelse med EU-retten og opfylder de krav, der følger af Kommissionens seneste afgørelsespraksis efter de maritime statsstøtteretningslinjer.

Såfremt medlemsorganisationen har bemærkninger til lovforslaget bedes disse tilsendt FH, Hanne Bang Jacobsen hbj@fho.dk senest den 19. august kl. 12.00.

Med venlig hilsen

Hanne Bang Jacobsen

Afdelingssekretær, Ansættelsesret og Overenskomster

Direkte: 3524 6029 / Mail: HBJ@fho.dk

Fagbevægelsens Hovedorganisation / www.fho.dk

<http://oi63.tinypic.com/9bkoeo.jpg>

Til: Lovgivning og økonomi (lovgivningoekonomi@skm.dk)
Cc: Peter Ambus (pa@skm.dk), Tatiana König Mortensen (TKM@skm.dk)
Fra: Jesper Kiholm Andersen (Jesper.Kiholm@SKTST.DK)
Titel: Høringssvar til forslag til Lov om ændring af sømandsbeskatningsloven, tonnageskatteloven og forskellige andre love
Sendt: 15-08-2019 13:57:55

Til Skatteministeriet

Høringssvar til forslag til Lov om ændring af sømandsbeskatningsloven, tonnageskatteloven og forskellige andre love (Tilpasning af DIS-ordningen, refusionsordningen for sandsugere og tonnageskatteordningen til EU-retten m.v. og udvidelse af sømandsfradraget til søfolk på forsknings- og havundersøgelseskibe), j.nr. 2019-4018

Skatterevisorforeningen takker for det modtagne materiale og kan i den forbindelse meddele, at vi ikke har bemærkninger til det modtagne forslag.

Med venlig hilsen

Jesper Kiholm
Funktionsleder



Skatterevisorforeningen

Formand for Skatterevisorforeningens Skatteudvalg

Sorsigvej 35
6760 Ribe
Telefon: 72389468
Mail: jesper.kiholm@sktst.dk
Mobiltelefon: 20487375