



Skatteministeriet  
SkatErhverv  
Att.: Specialkonsulent Jesper Vestergaard

17. april 2007

### **Vedr.: Høringssvar ad lovforslag om ændring af Tonnageskatteloven**

Organisationen har gennemgået forslaget, og sammenholdt det med forarbejderne til Tonnagebeskatningsloven samt Udenrigsministeriets redegørelse af 12. marts 2003 til Europa-kommissionen.

Organisationen har endvidere vægtet den for redegørelsen bagvedliggende prognose udarbejdet af Danmarks Rederiforening.

Det bemærkes at der fortsat ikke i ordningen er krav om dansk eller EU flagføring, men at ordningen alene bygges på krav om, at rederier er selskabsskattepligtige i Danmark.

### **EU-retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren**

Som det fremgår af meddelelse fra Kommissionen C(2004) 43, er den overordnede målsætning for de reviderede retningslinier for statsstøtte, bl.a. at:

- fremme indflagning og genflagning i medlemsstaternes registre
- bevare eller forbedre den maritime knowhow og beskytte og fremme beskæftigelsen blandt europæiske søfolk

Hertil skal Organisationens bemærke, at man finder en øget adgang til at leje bruttotonnage under fremmed flag, ikke syntes at være i overensstemmelse med denne målsætning.

Organisationen har også forbehold for ordningen generelt.

Der skal indledningsvist henvises til prognosen udarbejdet af Danmarks Rederiforening og omtalt i udenrigsministeriets redegørelse til EU-Kommissionen i 2003, hvor der med indførelsen af tonnageskatteordningen forudses en vækst for handelsflåden under dansk flag, og en deraf afledt stigning i antallet af søfolk fra Danmark og EU ansat under DIS (jf. redegørelsens s. 4-6).

Prognoserne syntes at stemme godt overens med EU's retningslinier, men under DIS er der ikke nationalitetskrav vedr. andet end skibsføreren.

De faktiske tal viser derfor, at andelen af EU-søfolk og navnlig danske søfolk er dalet kraftigt, mens der er oplevet vækst i den samlede DWT.

Umiddelbart kan organisationen derfor ikke få øje på hvordan en yderligere udbygning af en sådan ordning skulle være med til at beskytte eller fremme beskæftigelsen af europæiske søfolk – i særdeleshed, når man kigger på udbygningen af reglerne vedr. lejet tonnage.

Prisen på et skib med lejet besætning vil, i det væsentlige, skulle ses i forhold til omkostningerne ved at drive skibet, og det vil i praksis medføre en betydelig risiko for, at de billigste skibe som udlejes på en time-charter, beskæftiger billig udenlandsk arbejdskraft.

Ligeledes vil det manglende krav om en EU-mæssig tilknytning af enkelte skibe omfattet af ordningen, og den deraf afledte mulighed for at anvende den begunstigende ordning uanset, kunne få den direkte konsekvens, at ordningen fremmer udflagning og anvendelse af arbejdskraft fra tredjelande.

Som nævnt under meddelelsens punkt 2.2, er det absolutte udgangspunkt, at ordninger af den foreslåede karakter alene anvendes på skibe optaget i medlemslandenes registre, og alene og ekstraordinært kan lade skibe indregistreret i tredjelande indgå i ordningen, såfremt det tilsikres, at gældende internationale og fællesskabsretlige regler – herunder om sikkerhed, miljøvenlighed og arbejdsforhold om bord – sikres.

Organisationen betragter ikke lovforslaget som sikrende disse regler, hvorfor de opfattes som stridende mod gældende fællesskabsret.

### **Paris MOU & gældende EU-regler**

Som påpeget i redegørelsen fra udenrigsministeriet i 2003, betyder manglende krav om dansk- eller EU-flag, at skibe under fremmed flag, først og fremmest er underlagt flagstatskontrol fra tredjelande. Denne kontrol kan næppe antages at tilsikre overholdelse af fællesskabsretten, og i visse tilfælde heller ikke internationale konventioner.

Et skib indregistreret i tredjeland, vil naturligvis være underlagt port state control ved anløb af fremmed havn, men alene i det omfang og grad skibet anløber dansk- eller EU-havn, vil overholdelse af de gældende regler kunne sikres.

Organisationen frygter derfor, det ikke med tilstrækkelig sikkerhed kan garanteres, at skibe der sejler under fremmed flag eller chartres – hvad enten dette sker som bareboat eller time-charter – lever op til gældende lovgivning, og dermed kravet for at indgå i ordningen.

Derfor er organisationen af den opfattelse, at særligt udvidelse af muligheden for at bruge lejet tonnage, under fremmed flag, i yderste konsekvens vil få en forringende indvirkning på såvel den miljømæssige, skibets og besætningens sikkerhed.

### **Konklusion**

Samlet er organisationen af den opfattelse, at en udvidelse af ordningen ikke er hensigtsmæssig, og sådan som lovforslaget er stillet i strid med fællesskabsretten.

Det skal understreges, at organisationen ikke generelt er imod bruttotonnagebeskatning, men at der savnes et regelsæt, der tilsikrer, at en skattefinansieret begunstiggelse af erhvervet sker på vilkår, der faktisk sikrer en stigning i beskæftigelsen blandt EU- og danske søfolk, samtidigt med, at sikkerhedsmæssige forskrifter sikres overholdt.

Ordnningen bør derfor enten have et krav om EU-flag på tonnage som indgår under ordningen, hvad enten denne er ejet eller lejet, eller på anden vis indeholde en sikring af, at gældende krav de facto overholdes jf. retningslinierne for statsstøtte omtalt ovenfor.

Der bør ligeledes opstilles krav om, at arbejdskraft ansat på skibe under ordningen, som minimum bliver omfattet af de regler erhvervslivets parter til en hver tid har aftalt for søfolk ansatte under DIS.

Med venlig hilsen

CO-Søfart