



Skatteministeriet

20. november 2019
J.nr. 2019 - 4014

Til Folketinget – Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges høringsskema samt de modtagne høringssvar vedrørende 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).

Morten Bødskov

/ Søren Schou



Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p>3F og 3F Sømændene</p>	<p>3F og 3F Sømændene anbefaler at trække lovforslaget.</p> <p>Forslaget vil efter 3F og 3F Sømændenes opfattelse medvirke til mere social dumping og yderligere tilsidesættelse af de søfarendes 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.</p> <p>De foreslåede lovændringer vil efter 3F og 3F sømændenes opfattelse utvivlsomt føre til at danske rederier, som nu er i DIS-registret,</p>	<p>Der henvises til svaret til CO-Søfart.</p> <p>De foreslåede ændringer af skattereglerne, der vedrører DIS-ordningen, medfører ikke nogen ændringer af DIS-lovens § 10, stk. 2 og 3, eller den praksis, som er knyttet hertil.</p> <p>Det bemærkes, at danske regler om arbejdsforhold, fx regler om arbejdsmiljø, arbejdsskadeerstatning og -forsikring, hviletid, forplejning, logi mv. finder anvendelse for ansatte på DIS-skibe uanset den søfarendes nationalitet.</p> <p>Det er korrekt, at ILO's Ekspertkomité har udtalt, at loven ikke var i overensstemmelse med ånden i konventionerne. Senest har ILO imidlertid anbefalet, at man indleder egentlige trepartsforhandlinger og arbejder på at finde en for parterne gensidig tilfredsstillende vej frem.</p> <p>Skiftende regeringer har fastholdt DIS-ordningen, men har parallelt hermed udvist store bestræbelser for at imødekomme ILO's anbefaling, blandt andet ved udvidelserne af DIS-ordningen til at omfatte passagerskibe i international fart.</p> <p>Det fremgår af Kommissionens afgørelse C(2019) 1594 af 22. februar 2019, at maritime statsstøtteordninger ikke må være forbeholdt nationalt flagede fartøjer, idet det</p>

Organisation

Bemærkninger

og udenlandske rederier, der påtænker at flage om til dansk flag evt. via datterselskaber eller anden teknisk aftale, nu kan spekulere i at flage om til andre EU/EØS-flag. Det kunne bl.a. være fra lande, der faciliterer såkaldte åbne registre – også betegnet som bekvemmelighedsflag – fra EU-medlemsstater. Områder som Malta, Cypern, Gibraltar.

Med DIS-loven fulgte skattefritagelsen efter DIS-ordningen og oprettelse af udligningskontoret for søfarende, som sikrer, at de søfarende, der er skattepligtig til Danmark, kan få udbetalt den skattemæssige værdi af deres respektive skattefradrag efter dansk skatte Lovgivning. Udligningsordningen gælder ikke for personer bosiddende i andre EU/EØS-medlemsstater. Ej heller søfarende der fx 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.

Kommentarer

er i strid med reglerne for det indre marked. Det er således ikke muligt at opretholde kravet, om at DIS-ordningen kun kan anvendes af skibe, der er registreret i DIS-registret.

For søfolk omfattet af DIS-ordningen gælder særlige skatteregler. Sådan som DIS-ordningen er udformet, betaler DIS-søfolk generelt ikke skat, da de er ansat på nettolønsvilkår. Derfor har de som udgangspunkt heller ikke fradrag for udgifter, der er afholdt i forbindelse med DIS-indkomstens erhvervelse. DIS-ordningen sætter alene rammen for, at søfolk ud fra en gennemsnitsbetragtning vil kunne oppebære samme nettoløn, som hvis søfolkene var omfattet af de almindelige skatteregler.

Udligningskontoret er etableret af de danske rederier til at administrere, beregne og kontrollere kompensationsbeløb for individuelle fradrag til DIS-søfolk. Der er tale om en privatoprettet ordning, som ikke er lovreguleret. En eventuel regulering af hyren må fastsættes efter aftale mellem søfolkernes faglige organisationer og rederierne eller direkte mellem sømanden og rederiet på samme måde, som det er tilfældet i dag.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Danmark og øvrige EU/EØS-medlemsstater 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 og EU/EØS selvfølgelig også gå forrest for at sikre, at hele transportbranchen i EU/EØS-medlemsstater ikke bliver mål for social dumping, velfærds kriminalitet og skattely, og samtidig må man arbejde for de sociale standarder, som er fastsat af alle sociale parter i FN gennem FN-organisations arbejde i ILO.</p>	<p>Regeringen arbejder både for at sikre erhvervet gode rammevilkår og at styrke den danske arbejdsmodel. I forbindelse med udvidelsen af DIS-ordningen med specialskibe, var det derfor også vigtigt for regeringen, at der blev givet en ret for de faglige organisationer til at forhandle overenskomster for søfolk om bord på de omfattede specialskibe. I forlængelse af lovforslaget vil det derfor også blive undersøgt, om der kan gennemføres initiativer uden for skattelovgivningen, som kan være med til at sikre gode vilkår for danske søfolk.</p>
<p><i>Advokatsamfundet</i></p>	<p>Advokatrådet har ikke bemærkninger til det fremsendte høringsmateriale.</p>	
<p><i>CO-Søfart/Metal Maritime</i></p>	<p>CO-Søfart anerkender, at EU, som krav for at godkende udvidelsen af DIS-ordningen, har krævet, at Danmark sikrer, at danske søfarende på EU/EØS-flagede skibe har samme mulighed for en skattefri løn som danske søfarende på skibe registreret i DIS. Det fremgår af Kommissionens afgørelse C(2019) 1594 af 22. februar 2019. Det er dog CO-Søfarts opfattelse, at Skatteministeriets forslag til gennemførelse af dette grundlæggende er forkert, og vil skabe nye erhvervspolitiske problemstillinger til skade for DIS og dansk skibsfart.</p>	<p>Det fremgår af Kommissionens afgørelse C(2019) 1594 af 22. februar 2019, at maritime statsstøtteordninger ikke må være forbeholdt nationalt flagede fartøjer, idet det er i strid med reglerne for det indre marked. Lovforslaget giver derfor mulighed for, at DIS-ordningen kan anvendes af søfolk, der arbejder om bord på skibe, som er registreret i andre EU/EØS-medlemsstater end Danmark under forudsætning af, at rederiet opfylder de samme krav til indberetning, hæftelse mv., som hvis skibet var registreret i Danmark. Kommissionen har lagt dette til grund i afgørelsen, og det er derfor en bunden opgave for regeringen at gennemføre den DIS-ordning,</p>

Organisation

Bemærkninger

CO-Søfart foreslår en anden løsning, hvor man til imødekommelse af Kommissionens krav løser dette direkte i forhold til den enkelte søfarendes personskat fx ved udvidelse af ligningslovens § 33 A eller andre ændringer/tilføjelser i nuværende personskattelovgivning, således at den skattefri nettoløn er et anliggende alene mellem søfarende og Skatteforvaltningen.

Kommentarer

som er godkendt af Kommissionen med virkning fra og med 1. januar 2020.

Søfolk, der opfylder betingelserne i ligningslovens § 33 A, kan – ligesom andre arbejdstagere – få fuld eller halv nedsættelse af den danske skat af lønindkomst optjent ved arbejde uden for riget i mindst 6 måneder, herunder på et skib registreret i DIS.

Ligningslovens § 33 A er en generel regel, der ikke udgør statsstøtte. Hvis bestemmelsen ændres, så der indføres en særlig lempelig skattefrihedsregel for søfolk, vil der – ligesom med DIS-ordningen - være tale om støtte til en specifik sektor, der er omfattet af EU's maritime statsstøtteretningslinjer, og som vil skulle godkendes af Kommissionen, før den kan gennemføres.

En sådan skattefrihedsordning vil derfor være underlagt de samme betingelser som DIS-ordningen, herunder kravet om, at sømanden skal arbejde på et skib, der anvendes til erhvervmæssig transport af passagerer eller gods m.v., samt at ordningen også skal omfatte EU/EØS-flagede skibe.

Det skal samtidig understreges, at statsstøtten i begge ordninger tilfalder rederierne i form af lavere lønomkostninger til søfolkene, og at det derfor også i begge ordninger vil være rederierne, der vil skulle indestå for, at betingelserne for skattefrihed er opfyldt, samt vil

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Efter lovforslaget vil udenlandske rederier kunne opnå nettolønninger for sine danske ansatte uden at skulle have en etablering i Danmark og dermed uden at bidrage til Det Blå Danmark. Endvidere vil de udenlandske rederier samtidig slippe for de pligtige sociale omkostninger en skibsreder i DIS-registret har. Det vil give en lønomkostningsbesparelse på ca. 20 pct.</p>	<p>skulle tilbagebetale statsstøtten, hvis grundlaget for statsstøtten viser sig ikke at være til stede. Ingen af de to ordninger vil derfor alene kunne være et anliggende mellem søfolkene og skatteforvaltningen.</p> <p>Det vil kræve Kommissionens godkendelse, hvis der skal gennemføres andre løsninger end dem, der er lagt til grund ved afgørelsen. Da både rederierne og søfolkene mener, at der kan findes en bedre løsning, overvejes dette nærmere. Regeringen ser således positivt på forslaget, og vil efter lovforslagets vedtagelse indlede en ny dialog med Kommissionen med henblik på at undersøge, om forslaget om en individuel skattefritagelse til danske søfolk på EU/EØS-flagede skibe kan gennemføres i overensstemmelse med EU-retten.</p> <p>Det vil ikke være i overensstemmelse med Kommissionens afgørelse, hvis anvendelse af DIS-ordningens skattefrihed betinges af etablering i Danmark. Den foreslåede skattefrihedsordning ændrer ikke på, at det er EU's forordning nr. 883/2004 af 29. april 2004 om koordinering af de sociale sikringsordninger, der fastlægger, hvilken EU/EØS-medlemsstats regler om social sikring søfolkene er omfattet af. Danske søfolk, der arbejder på EU/EØS-flagede skibe, vil derfor som hovedregel være socialt sikret i skibets flagland, uanset om DIS-</p>

Organisation

Bemærkninger

Kommentarer

Skatteministeriet vurderer, 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 CO-Søfart aldeles forkert, idet de store EU/EØS-registre, som fx Malta og Cypren, er bekvemlighedsflag og derfor ikke er omfattet af nationale fagforeningers overenskomster eller lønkrav. Disse flag vil blive mere interessante og omkostningsløse for danske skibsredere end DIS.

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.

CO-Søfart forstår ikke henvisningen til tilsvarende skibsregistre osv., jf. overskriften før § 5. Som CO-Søfart læser bemærkningerne, vil reglerne gælde for alle EU/EØS-skibsregistre, uanset om disse måtte være bekvemlighedsregistre, internationalt register eller traditionelt nationalt skibsregister.

ordningen ændres til en særlig skattefrihedsordning for søfolk.

CO-Søfarts bekymring er forståelig. Det kan dog fortsat være attraktivt at sejle under dansk flag, fordi det er et kvalitetsstempel. Der er ingen registreringsafgift, danske myndigheder yder et højt serviceniveau til rederierne, og den danske model sikrer gode og ordnede forhold for søfolkene. Samtidig sikrer lovforslaget, at udvidelsen af tonnageskatteordningen kan sættes i kraft. Danmark er i mange sammenhænge ikke det land, hvor de umiddelbare omkostninger til løn er lavest. Derimod er Danmark kendetegnet ved andre fordele som fx ordnede forhold, gennemskelighed og stabilitet, og det er min overbevisning, at det har – og fortsat vil have – en positiv indvirkning på Danmarks konkurrenceposition. Regeringen vil naturligvis følge udviklingen i anvendelsen af DIS-registret og DIS-ordningen nøje.

Der er korrekt, at der ikke stilles krav til, hvilket EU/EØS-skibsregister der er tale om. Det afgørende vil være, om de øvrige betingelser for at anvende ordningen er opfyldt, herunder om skibet udfører aktiviteter, der vil kunne omfattes af tonnageskatteordningen. Overskriften er blevet justeret i lovforslaget.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>CO-Søfart ønsker oplyst, hvordan man forholder sig til evt. skat, som pålægges af flagstaten. Den søfarende på et EU/EØS-skib kan blive pålagt en personskat af flagstaten, jf. nationale skatteregler i dette land. Danmark kan ikke fritage danske søfarende for skattepligt til flagstaten.</p> <p>Skattefritagelsen efter DIS-ordningen er betinget af, at løn og godtgørelser mv. er fastsat under hensyn til skattefritagelsen. CO-Søfart ønsker oplyst, hvordan man skal fastsætte nettolønnen, herunder hvis der samtidig er skattepligt til flagstaten. Ved DIS-indførelsen skete dette ved, at man tog de gældende overenskomsters bruttohyrer og omregnede disse til netto. Bruttolønninger i andre lande er oftest ensidig fastsat af rederiet.</p> <p>CO-Søfart ønsker oplyst, om nettolønnen skal godkendes af Skatteforvaltningen i forhold til den skattepligtige løn årligt eller kun ved indtrædelse i ordningen for danske søfarende på EU/EØS-flagede skibe.</p>	<p>Danmark kan ikke regulere skatteforhold i andre lande. Som i alle andre tilfælde, hvor flere lande efter nationale regler kan beskatte den samme indkomst, må dette søges løst gennem bilaterale aftaler til undgåelse af dobbeltbeskatning.</p> <p>DIS-lønnen på skibe, der er registreret i en anden EU/EØS-medlemsstat end Danmark, fastsættes på samme måde som DIS-lønnen på danske skibe. Det vil sige gennem kollektiv overenskomst eller som en aftale mellem arbejdsgiveren og sømanden under forudsætning af, at lønnen er fastsat under hensyn til skattefritagelsen i Danmark. Der kan således ikke tages hensyn til en eventuel skat, der betales til flagstaten. Hvis der opstår situationer, hvor flere lande efter nationale regler kan beskatte den samme indkomst, må dette søges løst gennem bilaterale aftaler til undgåelse af dobbeltbeskatning.</p> <p>Der vil ikke blive stillet krav om årlig godkendelse. Søfolkenes løn opgøres ved årsopgørelsen, mens statsstøtten opgøres i forbindelse med den årlige indberetning til Kommissionen. Arbejdsgiveren kan endvidere blive taget ud til kontrol efter de almindelige regler.</p>

Organisation

Bemærkninger

CO-Søfart ønsker oplyst, om ændringer i dansk personskattelovgivning (stigninger eller fald i den generelle personskat i Danmark) vil medføre, at der skal være en ny godkendelse af nettolønnen for danske søfarende på EU/EØS-flagede skibe.

Som CO-Søfart læser forslaget om begrænsning af DIS-ordningen og EU's afgørelse C(2019) 1594, er statsborgerkravet absolut. CO-Søfart ønsker derfor oplyst, om Kommissionens afgørelse betyder, at personer med permanent opholds- og arbejdstilladelse i Danmark, fx andengenerationsindvandrere, 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 at allerede ansatte skal opsiges.

Kommentarer

DIS-søfolkernes nettoløn skal som nævnt ovenfor ikke godkendes. DIS-ordningen er betinget af, at lønnen mv. er fastsat under hensyn til skattefritagelsen. Det er fastslået i retspraksis, at dette krav ikke indebærer en forpligtelse til automatisk regulering af nettolønnen ved ændringer i beskatningsniveauet. Retspraksis har tværtimod fastslået, at gældende regler ikke regulerer fastsættelsen af nettolønnen, og at nettolønnen derfor skal fastsættes ved forhandling mellem arbejdsmarkedets parter. I mangel af en kollektiv overenskomst må fastsættelsen af nettolønnen ske ved forhandling mellem arbejdsgiver og arbejdstager. Denne retstilstand ændres ikke med lovforslaget og vil derfor også gælde for søfolk på EU/EØS-flagede skibe.

Det er korrekt. Kommissionen har i forbindelse med afgørelsen understreget, at det fremgår direkte af de maritime statsstøttrætningslinjer, at der alene kan ydes statsstøtte til søfolk, der arbejder om bord på skibe, som anvendes i regelmæssig passagersejls mellem havne i EU-medlemsstater, i tilfælde hvor søfolkene er statsborgere i en EU/EØS-medlemsstat. Såfremt søfolkene ikke er statsborgere i en EU/EØS-medlemsstat, vil de derfor ikke længere kunne omfattes af DIS-ordningen for færger. Med henblik på at tage et rimeligt hensyn til allerede ansatte, er ændringen i det fremsatte lov-

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>CO-Søfart ønsker oplyst, om Danmarks sociale aftaler med Filippinerne og Indien vil betyde, at fx DFDS A/S stadig kunne anvende filippinske søfarende på sine passagerskibe mellem Nederlandene og UK, eller om disse skal udskiftes med EU-borgere?</p> <p>EU stiller krav om, at besætningen skal være EU/EØS-statsborgere ud fra at mindske international konkurrence på passagerskibs-/færgeområdet og sikre EU/EØS-søfarende beskæftigelse. Det må 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.</p> <p>Som CO-Søfart læser kravet om godkendelse af arbejdsgivere med hjemsted i en anden EU/EØS-medlemsstat end Danmark er dette alene rettet mod skattemæssige forhold (indberetning osv.) Det er ikke en forpligtelse, at den udenlandske skibsreder sikrer samme</p>	<p>forslag tillagt virkning for ansættelsesforhold, der påbegyndes 1. januar 2020 eller senere.</p> <p>De danske aftaler om social sikring med tredjelande er bygget meget forskelligt op. Aftalerne giver typisk tredjelandstatsborgere ret til at være omfattet af dansk social sikring ved arbejde om bord på et dansk flaget skib og ret til socialsikringsydelse efter dansk lovgivning (typisk social pension). Krav om, at statsstøtte til søfolk kun gives til EU/EØS-borgere bør ikke påvirke aftalerne.</p> <p>De foreslåede ændringer af skattereglerne, der vedrører DIS-ordningen, medfører ikke nogen ændringer af DIS-lovens § 10, stk. 2 og 3, eller den praksis, som er knyttet hertil.</p> <p>Når en person udnytter retten til fri bevægelighed inden for EU/EØS, følger en række koordineringsregler, som bl.a. fordeler personens ret til social sikring mellem medlemsstaterne. Danske søfolk vil som hovedregel være omfattet af reglerne for social sikring i</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>sociale sikkerhedsnet, som en søfarende har i DIS. Hvis dette er korrekt, vil et EU/EØS-rederi opnå en billigere nettolønsordning for sine danske søfarende, end et dansk rederi vil for sine danske søfarende på DIS-skibe.</p> <p>CO-Søfart har ingen bemærkninger vedr. udvidelse af sømandsskattefradraget til at omfatte forsknings- og havundersøgelsesskibe. Dette finder CO-Søfart positivt.</p> <p>CO-Søfart har ingen bemærkninger til tonnageskattedelen af lovforslaget.</p> <p>CO-Søfart anfører, at der ikke er tale om en skattefri nettoløn, men en nettoløn, som er aftalt ud fra den skatteplågede løn.</p> <p>CO-Søfart er særdeles forundret over, at sådanne ændringsforslag fremsættes uden inddragelse af de parter i erhvervet, som har været med til at sikre DIS-registrets suc-</p>	<p>skibets flagland efter EU-forordningen om koordinering af de sociale sikringsordninger. Forordningen har forrang frem for national lovgivning. Man kan derfor ikke i national lovgivning bestemme, at en person skal være omfattet af en bestemt EU/EØS-medlemsstats sociale sikring, eller stille krav om social sikring på et vist niveau. Hvordan de enkelte medlemsstaters regelsæt for social sikring er indrettet, herunder niveauet af ydelserne, er et nationalt anliggende.</p> <p>Udtrykket ”skattefri nettoløn” er brugt i flere andre sammenhænge, herunder i sømandsbeskatningslovens § 11. For at ensrette terminologien mest muligt, er udtrykket blevet brugt ved udformningen af dette lovforslag.</p> <p>Hverken forslaget om at lempe registreringskravet eller forslaget om at begrænse DIS-ordningen for færger er et ønske fra regeringen, og da andre høringsparter har udtrykt lignende bekymringer, blev</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>ces. CO-Søfart 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.</p>	<p>det besluttet at udskyde lovforslaget for at få afdækket alternative muligheder.</p> <p>Det står imidlertid klart, at det er en bunden opgave for regeringen at fremsætte lovforslaget, så det kan blive vedtaget inden årsskiftet. Det skyldes, at de ændringer af DIS-ordningen, som lovforslaget indeholder, er en forudsætning for Kommissionens godkendelse af hele DIS-ordningen – og ikke kun udvidelsen med specialskibe. Hvis ændringerne ikke foretages med virkning fra 1. januar 2020, kan DIS-ordningen ikke anses for at være godkendt af Kommissionen, hvilket kan få betydelige konsekvenser for danske rederier og danske søfolk.</p> <p>Regeringen vil løbende evaluere ændringerne af DIS-ordningen i dialog med branchen med henblik på at identificere og håndtere eventuelle utilsigtede konsekvenser.</p>
<p><i>Danmarks Fiskeriforening</i></p>	<p>Skatteministeriet oplyser, at udvidelsen af sømandsfradraget har været efterspurgt af branchen, idet disse skibe – som den øvrige del af søfartssektoren – er udsat for hård international konkurrence. Det har Danmarks Fiskeriforening fuld forståelse for.</p> <p>Danmarks Fiskeriforening understreger, at dansk fiskeri er under hårdt konkurrencepres fra andre medlemslandes fiskeflåder, hvor</p>	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>der i større omfang end i Danmark anvendes arbejdskraft fra tredjelande. Det er derfor vigtigt, at fiskerierhvervet sikres konkurrencedygtige rammevilkår, hvis erhvervet skal forblive konkurrencedygtigt.</p> <p>Udvidelsen af sømandsfradraget og DIS-ordningen vil påføre fiskerierhvervet konkurrence om dansk mandskab. For at fiskerierhvervet ikke udsættes for øget og ulige konkurrence om dansk mandskab, foreslår Danmarks Fiskeriforening, at det genovervejes, at fiskefartøjer får mulighed at tilslutte sig DIS-ordningen eller noget tilsvarende, eller at beløbsstørrelsen for fiskernes fradrag for havdage kommer til at følge størrelsen på sømandsfradraget.</p> <p>For at ligestille dansk fiskeri i forhold til andre erhverv på havet foreslås derfor, at der hurtigst muligt indledes en drøftelse om andre modeller, der kan medvirke til at sikre erhvervets konkurrenceevne i forhold til både nationale og internationale udfordringer.</p>	<p>DIS-ordningen er udformet inden for rammerne af de maritime statsstøtteretningslinjer, som ikke omfatter fiskefartøjer. Det vil derfor ikke være muligt at udvide DIS-ordningen til fiskefartøjer.</p> <p>Det gældende fradrag for havdage til fiskere udgør 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.</p> <p>Regeringen har en forudsætning om at føre en politik, der sikrer gode rammevilkår for erhvervslivet. Enhver skattelempelse, der alene gives til fiskerierhvervet, vil dog udgøre statsstøtte. På nuværende tidspunkt er det ikke afklaret, i hvilket omfang det vil være muligt at etablere nye eller ændre eksisterende støtteordninger til fiskerierhvervet i overensstemmelse med EU-retten.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<i>Dansk Arbejdsgiverforening (DA)</i>	DA oplyser, at sagen falder uden for DA's virkefelt, og at DA under henvisning hertil ikke ønsker at afgive bemærkninger.	
<i>Dansk Industri (DI)</i>	Lovudkastet giver ikke DI anledning til bemærkninger.	
<i>Dansk Metal</i>	<p>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.</p> <p>Da dansk lov ikke er gældende på EU/EØS-flagede skibe kan skibssrederen give den danske søfarende samme nettoløn som i DIS-registret, men uden at betale sociale sikringsbidrag i Danmark. Det vil give en besparelse på ca. 20 pct. af lønomkostningerne. På samme vis vil et danske rederi, som i dag har skibe registret i DIS, 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.</p>	<p>Der henvises til svaret til CO-Søfart.</p> <p>Der henvises til svaret til CO-Søfart.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Skatteministeriet vurderer, at forslaget kun skaber begrænset konkurrence for DIS fra andre EU/EØS-registre pga. muligheden for at ansætte tredjelandes søfolk på lokale vilkår i DIS. Dansk Metal finder, at det er en tvivlsom udlægning. De store EU/EØS-registre, som fx Malta og Cypern er bekvemlighedsflag og derfor ikke underlagt de nationale fagforeningens overenskomster eller lønkrav. Disse flag vil blive billigere og dermed mere interessante danske skibsredere end DIS.</p> <p>Det er Dansk Metals opfattelse, at Skatteministeriet vil gøre det så svært som muligt for den enkelte danske søfarende, der er ansat på et skib under andet EU/EØS-flag, at opnå en nettohyre. Dette ved at stille en række krav, som et udenlandsk rederi næppe vil opfylde eller forpligte sig til for enkelte danske søfarende i rederiet.</p> <p>Det er Dansk Metals 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 fx ske gennem en udvidelse af ligningslovens § 33 A eller andre ændringer/tilføjelser i nuværende personskattelovgivning. Det vil sikre, at den skattefri nettoløn alene bliver et</p>	<p>Der henvises til svaret til CO-Søfart.</p> <p>Såfremt rederier med hjemsted i en anden EU/EØS-medlemsstat end Danmark ønsker at anvende den danske DIS-ordning, er det vurderet rimeligt, at disse EU/EØS-rederier skal opfylde de samme skattemæssige betingelser som et dansk rederi. Alternativt vil der foretages en forskelsbehandling til gunst for danske arbejdsgivere.</p> <p>Der henvises til svaret til CO-Søfart.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>anliggende mellem den søfarende og Skatteforvaltningen.</p> <p>Herudover henviser Dansk Metal til de konkrete bemærkninger som CO-Søfart har afgivet i deres høringssvar (side 4-5) og som deles af Dansk Metal.</p>	<p>Der henvises til svaret til CO-Søfart.</p>
<p><i>Danske Rederier</i></p>	<p>Det er positivt, at skatteministeren efter forslaget kan fastsætte et hurtigt tidspunkt for ikrafttrædelse af de udvidede ordninger, når lovforslaget 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.</p> <p>Kommissionens krav bør implementeres på den mest lempelige måde uden yderligere forringelser af ordningerne. Hvis dette kræver yderligere drøftelser, kan det overvejes at opdele forslaget således, at eventuelle drøftelser om måden, Kommissionens betingelser implementeres, ikke forsinker ikrafttrædelsen af udvidelsen af hhv. tonnageskatteordningen og DIS-ordningen.</p>	<p>Udvidelsen af tonnageskatteordningen og den tilsvarende udvidelse af DIS-ordningen vil få virkning med tilbagevirkende kraft. Udvidelserne bør derfor kunne sættes i kraft hurtigst muligt til gavn for dem, der kan anvende ordningerne, og for at lette Skatteforvaltningens efterfølgende administration af ikrafttrædelsen med tilbagevirkende kraft.</p> <p>Uden de ændringer, som implementerer Kommissionens betingelser, vurderes udvidelsen af DIS-ordningen ikke at kunne sættes i kraft. Det skyldes, at de ændringer af DIS-ordningen, som lovforslaget indeholder, er en forudsætning for Kommissionens godkendelse af hele DIS-ordningen – og ikke kun udvidelsen med specialskibe. Det vil kræve Kommissionens godkendelse, hvis der skal gennemføres andre løsninger end dem, der er lagt til grund ved afgørelsen. Da både rederierne og søfolkene mener, at der kan findes en bedre løsning, overvejes dette nærmere. Regeringen ser således positivt på en ny DIS-model og vil</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p data-bbox="518 734 885 772"><i>Tilpasning af tonnageskatteordningen</i></p> <p data-bbox="518 810 901 884"><i>a) Begrænsning vedrørende udlejning af tonnage på bareboat-vilkår</i></p> <p data-bbox="518 887 901 1108">Danske Rederier er positive over for, at bareboat-udlejning til et koncernforbundet selskab inden for EU eller EØS ikke medregnes ved vurderingen af, om 50 pct.-grænsen er overholdt.</p> <p data-bbox="518 1146 917 1400">Danske Rederier påpeger i forlængelse heraf, at deres medlemsvirksomheder opererer globalt, hvorfor enhver koncernintern bareboat-udlejning ikke bør medregnes ved vurderingen af, om 50 pct.-grænsen er overholdt.</p> <p data-bbox="518 1594 901 1668"><i>b) Justering af kravet om et forhold på mindst 1:4 mellem egen og lejet tonnage</i></p> <p data-bbox="518 1671 917 1848">Danske Rederier bemærker, at formålet med den foreslåede stramning af 1:4-reglen ifølge lovforslaget skulle være at fjerne risikoen for spekulation.</p> <p data-bbox="518 1886 901 1960">Det er ikke Danske Rederiers opfattelse, at reglen i dens gældende</p>	<p data-bbox="1008 362 1412 660">efter lovforslagets vedtagelse indlede en ny dialog med Kommissionen med henblik på at undersøge, om forslaget om en individuel skattefritagelse til danske søfolk på EU/EØS-flagede skibe kan gennemføres i overensstemmelse med EU-retten..</p> <p data-bbox="1008 887 1412 1254">Det er opfattelsen, at lempelsen i forhold til bareboat-udlejning ikke kan fortolkes udvidende, således at al koncernintern udlejning kan undtages fra 50 pct.-grænsen. Det fremgår således udtrykkeligt af Kommissionens afgørelse af 12. oktober 2018, punkt. 80, at der skal være tale om koncernintern udlejning inden for EU eller EØS.</p> <p data-bbox="1008 1292 1412 1512">Der kan i tilknytning hertil henvises til, at tilsvarende krav fremgår af Kommissionens afgørelsespraksis, jf. f.eks. sagen om den portugisiske tonnageskatteordning (sag SA.48929 (2017/N)), punkt 65.</p> <p data-bbox="1008 1671 1412 1803">Det er vurderingen, at det er nødvendigt at sikre, at opgørelsen af 1:4-forholdet skal ske for koncernforbundne rederier under et.</p> <p data-bbox="1008 1886 1412 1993">Hvis opgørelsen ikke sker for koncernforbundne rederier under et, vil det således give mulighed for, at</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>form er genstand for skattearbejde, og foreningen efterlyser derfor konkrete eksempler på misbrug.</p> <p>Danske Rederier henviser videre til, at forslaget begrænser rederiernes fleksibilitet i forhold til opgørelsen af indchartret tonnage og vil ramme rederier, der driver adskilte netværk forskellige steder rundt om Europa, som ikke operationelt og/eller tonnagemæssigt hænger sammen.</p> <p>Danske Rederier bemærker, at det forhold, at rederier teoretisk kan placere overskudsgivende virksomhed i et selskab, der opfylder reglen, og underskudsgivende virksomhed i et andet selskab, der bryder reglen, for derved at indregne et underskud, allerede kan imødegås i praksis ved de eksisterende transfer pricing-regler samt de generelle omgøelsesregler.</p>	<p>et koncernselskab kan overskride 1:4-forholdet uden konsekvenser, hvis selskabet har underskud, selvom der er overskud på koncernniveau. Dette vurderes ikke at være i overensstemmelse med hensigten bag reglerne.</p> <p>Det bemærkes i den forbindelse, at bedømmelsen af, om flag-kravet er opfyldt, efter gældende regler foretages for koncernforbundne rederier under et, og at der således ikke i relation til dette krav gælder en valgfrihed. Da disse regler blev indført, var baggrunden at undgå, at der kunne spekuleres i at lægge f.eks. alle fremmedflagede skibe i et selvstændigt selskab, således at rederiets opgjorte flagandel registreret i EU/EØS ikke kunne falde på trods af tilgang af nye skibe indregistreret i tredjelande.</p> <p>Det er således naturligt, at en tilsvarende regel finder anvendelse i forbindelse med opgørelsen af forholdet mellem egen og lejet tonnage.</p> <p>Det bemærkes, at hverken transfer pricing-reglerne eller de generelle omgøelsesregler ses at være relevante ved vurderingen af opgørelsen af 1:4-forholdet.</p> <p>Det vurderes i øvrigt ikke at være hensigtsmæssigt at skulle vurdere en overskridelse af 1:4-forholdet efter de generelle omgøelsesregler, når problemstillingen kan reguleres</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p><i>c) Begrænsning vedrørende indkomst ved tilknyttet virksomhed</i></p> <p>Danske Rederier mener, at det er særdeles uheldigt, at bedømmelsen af, om et rederis indkomst ved tilknyttet virksomhed udgør mindre end 50 pct. af den samlede indkomst, efter lovforslaget skal baseres på rederiets bruttoindtjening (defineret som forskellen mellem driftsindtægter og driftsomkostninger).</p> <p>Det vil være mere korrekt – også i forhold til at implementere Kommissionens krav – at reglerne udformes, så bedømmelsen af 50 pct.-begrænsningen baseres på rederiernes omsætning ved tilknyttet virksomhed hhv. ved den samlede virksomhed. Det skyldes, at forholdet mellem driftsindtægter og driftsomkostninger kan variere kraftigt fra år til år afhængig af fragtrater, oliepris mv.</p> <p>Hvis bedømmelsen af 50 pct.-begrænsningen som foreslået baseres på rederiernes bruttoindtjening, risikerer man at indføre en ordning, hvor de tilknyttede aktiviteter ikke kan omfattes af ordningen på trods af, at omsætningen derved er markant mindre end omsætningen ved rederiaktiviteterne. Det vil f.eks. kunne være tilfældet, hvis det har været et dårligt år på fragtmarkedet som følge af lave fragtrater</p>	<p>målrettet ved en enkel og ukompliceret justering af værnsreglen i tonnageskatteloven.</p> <p>Lovforslaget er justeret, så bedømmelsen af, om indkomst ved tilknyttet virksomhed udgør mindre end 50 pct. af den samlede indkomst ved tonnagebeskattet rederivirksomhed og tilknyttet virksomhed foretages på baggrund af rederiets omsætning med tillæg af avance ved salg af tonnagebeskattede skibe.</p> <p>Hvis omsætningen ved den tilknyttede virksomhed med tillæg af avancer ved salg af tonnagebeskattede skibe udgør 50 pct. eller mere af den samlede omsætning ved rederivirksomhed og tilknyttet virksomhed, beskattes en forholdsmæssig del af rederiets samlede positive bruttoindtjening ved rederivirksomhed og tilknyttet virksomhed efter skattelovgivningens almindelige regler.</p> <p>Den forholdsmæssige del beregnes som forholdet mellem på den ene side den del af omsætningen ved tilknyttet virksomhed, der overstiger 50 pct. af den samlede omsætning, og på den anden side den samlede omsætning ved rederivirksomhed og tilknyttet virksomhed.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>og høje omkostninger, og indtjeningen ved rederivirksomheden på EBITDA-niveau derfor er negativ, selvom virksomhedens volumen målt på omsætning og aktivitet er mange gange højere end sekundære indkomststrømme fra tilknyttede aktiviteter.</p> <p>Det anføres også, at det vil være administrativt byrdefuldt for rederierne, hvis bedømmelsen af 50 pct.-begrænsningen baseres på bruttoindtjeningen. En sådan bedømmelse vil således kræve, at rederierne foretager en opdeling af indtægter og særligt omkostninger på en måde, som pt. ikke foretages. Desuden åbner forslaget for en uheldig gråzone af fortolkning, da der ikke er en tydelig og entydig definition af de enkelte aktiviteter, der er omfattet af tonnageskattelovens § 10, stk. 2.</p> <p>Avancer ved salg af tonnageskattede skibe vil ifølge lovforslaget være omfattet af 50 pct.-begrænsningen vedrørende indkomst ved tilknyttet virksomhed.</p> <p>Det er Danske Rederiers opfattelse, at sådanne avancer ikke bør omfattes af begrænsningen.</p> <p>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 mv. kan</p>	<p>Det er beskrevet i lovforslagets bemærkninger, at forslaget ikke ændrer afgrænsningen af de former for virksomhed, der efter gældende regler kan anses for tilknyttet virksomhed, og som dermed kan henføres til den tonnageskattede indkomst.</p> <p>Det er også beskrevet, at Kommissionen under sin behandling af notifikationen af udvidelsen af tonnageskatteordningen ved lov nr. 1886 af 29. december 2015 har tilkendegivet, at den ikke har indvendinger imod afgrænsningen eller adgangen til at henføre indkomst</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>variere kraftigt. Rederier, hvis tonnageskattede indkomst i væsentlig grad hidrører fra skibe, som er indchartret på timecharter-aftaler med købsoption eller på bareboat-aftaler, vil med stor sandsynlighed realisere en negativ (eller meget lille) bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster i de år, hvor fragtrater mv. er lave. Hvis sådanne rederier – på grund af det dårlige marked – bliver nødt til at afhænde et eller flere af deres skibe, og der herved realiseres en avance, vil lovforslaget medføre, at avancen helt eller delvist vil skulle beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler.</p> <p>Hvis avance ved salg af skibe ikke fritages fra at indgå i opgørelsen af indkomst fra tilknyttet virksomhed, indebærer det en risiko for, at rederier vil fravælge skibsejerskab i Danmark.</p> <p>Endelig bemærker Danske Rederier, at Kommissionens afgørelse af 12. oktober 2018 ikke forpligter Danmark til at sikre, at avancer ved afhændelse af skibe skal omfattes af 50 pct.-begrænsningen.</p> <p><i>d) Generel kommentar vedr. positiv bruttoindtjening</i> Ændringen vedr. bruttoindtjeningsprincippet til alene at være positiv bruttoindtjening går igen</p>	<p>ved de opregnede former for virksomhed under tonnageskatteordningen, hvis der indføres en 50 pct.-begrænsning vedrørende indkomsten fra de pågældende former for virksomhed. Det er således en forudsætning for Kommissionens fortsatte godkendelse, at 50 pct.-begrænsningen omfatter alle former for tilknyttet virksomhed.</p> <p>Det bemærkes, at Kommissionens afgørelse af 18. oktober 2018 ikke giver belæg for at undtage avancer ved salg af skibe fra den af Kommissionen krævede 50 pct.-begrænsning.</p> <p>Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra FSR.</p> <p>Det bemærkes, at de foreslåede bestemmelser vedrørende konsekvensen af en manglende overholdelse af de gældende regler om</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>flere steder i lovforslaget. Ændringen er ikke et krav fra Kommissionen. Formålet med udvidelsen af tonnageskatteordningen ved lov nr. 1886 af 29. december 2015 var at gøre ordningen mere attraktiv og globalt konkurrencedygtig, mens de foreslåede regler om, at det ved manglende opfyldelse af visse af lovens betingelser alene er positiv bruttoindtjening – og ikke tillige negativ bruttoindtjening (underskud) – der beskattes efter de almindelige regler, er en opstramning, der går i den modsatte retning. Det anføres i lovforslaget, at ændringen er nødvendig, fordi rederier skal straffes for at have aktivitet, der går ud over loftet for tilknyttet aktivitet, loftet for timecharter indchartering og reglerne for skibsregistrering (flagkravet).</p> <p>Hensigten med de gældende regler om overførsel af (en del af) bruttoindtjeningen til beskatning efter de almindelige regler er ikke at ”tvinge” rederier til at holde sig inden for grænserne, men alene at afgrænse de aktiviteter, man vil give adgang til beskatning under tonnageskatteordningen. 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.</p> <p>Danske Rederier kan ikke se, at de nuværende bestemmelser giver anledning til spekulation, da der ikke er nogen rederier, der ud fra almindelige principper om sund</p>	<p>flagkravet og kravet om et forhold på mindst 1:4 mellem egen og lejet tonnage og de foreslåede nye begrænsninger vedrørende andelen af bareboat udlejet tonnage og indkomst ved tilknyttet aktivitet ikke har karakter af straffebestemmelser.</p> <p>De foreslåede regler er værnsregler og indebærer, at der ved manglende overholdelse af de nævnte krav og begrænsninger ikke – i strid med reglerens værnshensyn – vil kunne opnås fradrag for et underskud ved rederivirksomheden ved opgørelsen af rederiets almindeligt beskattede indkomst.</p> <p>Der henvises endvidere til kommentaren til høringssvaret fra FSR.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>virksomhedsdrift vil påføre sig selv store økonomiske tab og tilhørende økonomiske forpligtelser, alene for at skaffe sig selv et skattemæssigt underskud.</p> <p>Danske Rederier anbefaler på det kraftigste at fastholde de gældende regler, da nye strafbestemmelser vil forringe den danske tonnageskattelov unødigt og derved svække rederiernes konkurrenceevne.</p> <p><i>e) Ny kontrolforanstaltning frem for forenkling</i></p> <p>Danske Rederier bemærker, at det havde været formålstjenstligt at reevaluere de gældende kontrolbestemmelser og indføre en samlet erklæring frem for separate erklæringer. Det ville være i overensstemmelse med formålet i Implementeringsrådet og Virksomhedsforum for enklere regler, at kontrolbestemmelserne er mindre byrdefulde. Danske Rederier anfører, at frem for forenkling muligheder i kontrolforanstaltningerne tilføjer lovforslaget en ny kontrolforanstaltning. Lovforslaget indeholder derudover en beskrivelse af, at der ved manglende opfyldelse af de øvrige krav til kontrol kan ske bødeforlæg.</p> <p>Danske Rederier fremhæver, at der i branchen har været udfordringer med kontrolbestemmelserne i tonnageskattelovens § 22, stk. 2, hvor det er en betingelse for anvendelse</p>	<p>Den foreslåede kontrolbestemmelse, der følger af Kommissionens afgørelse af 12. oktober 2018, er foreslået indført på en lempelig måde, således at den kan indgå som en del af det oplysnings-skema, som rederier og operatørselskaber allerede i dag skal udfylde. Bødeforlægget følger allerede af gældende regler, hvis selskabet ikke opfylder sin oplysningspligt.</p> <p>Det er fortsat opfattelsen, at de gældende kontrolbestemmelser har betydning for Skatteforvaltningens kontrol af, om rederierne og operatørselskaberne overholder de enkelte betingelser for at kunne anvende tonnageskatteordningen.</p> <p>Lovforslaget er justeret, idet det foreslås, at det efter tonnageskattelovens § 22, stk. 2 og 3, ikke længere er et krav, at det skal fremgå</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>af tonnageskatteordningen ved udlejning af skibe, at der af lejekontrakten fremgår en beskrivelse af skibets forventede udlejningsaktivitet. Denne beskrivelse indgår ikke i de standardkontrakter, der på området er globalt bestemt ud fra branchekutymmer og internationale handelsbestemmelser, hvilket skaber uflexible kontraktforhold for rederierne i dag. Danske Rederier bemærker også, at betingelsen må have en tvivlsom kontrolmæssig værdi, idet Skatteforvaltningen alligevel må undersøge skibets faktiske anvendelse på anden vis.</p> <p>Danske Rederier mener, at det nye krav om en samlet erklæring gør den detaljerede beskrivelse i lejekontrakten overflødig. Danske Rederier foreslår derfor, at Skatteministeriet udnytter muligheden for at forenkle kontrolbestemmelserne, særligt kravet i tonnageskatteovens § 22, stk. 2.</p> <p><i>Tilpasning af DIS-ordningen</i></p> <p>Lovforslaget opstiller betingelser for 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.</p>	<p>af lejekontrakten eller operatørkontrakten, at ejeren eller lejeren af skibet alene må anvende skibet til formål, som kan omfattes af tonnageskatteoven. Rederiet og/eller operatørselskabet skal dog fortsat på anden vis fremlægge dokumentation for, at ejeren eller lejeren alene anvender skibet til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteoven.</p> <p>Efter den foreslåede § 11 a er det en betingelse, at arbejdsgivere med hjemsted i en anden EU/EØS-medlemsstat end Danmark, er berettiget til at udbetale nettoløn efter §§ 5-8. Heri ligger, at de almindelige betingelser for at anvende DIS-ordningen skal være opfyldt, herunder kravet om, at arbejdet skal udføres om bord på et skib, der udfører aktiviteter, som vil kunne omfattes af tonnageskatteordningen. Disse konkrete krav til godkendelse efter §§ 11 a og 11 b</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Den valgte metode forekommer administrativt tung, og der kan formentlig findes en mere enkelt model. Denne lovændring er krævet af 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.</p> <p>Den foreslåede lempelse af registreringskravet medfører, 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 inden for DIS-ordningen og transport af passagerer mellem danske havne uden for DIS-ordningen. Danske Rederier ud fra, at ovennævnte</p>	<p>forventes fastsat i en bekendtgørelse som opfølgning på lovforslaget.</p> <p>Godkendelsesmodellen kendes bl.a. fra pensionsbeskatningsloven, hvor pensionskasser med hjemsted i en anden EU/EØS-medlemsstat end Danmark skal godkendes af Skatteforvaltningen til at udbyde pensionsordninger til danske pensionsopsparere. Godkendelsesmodellen medfører, at Skatteforvaltningen på et aftalebaseret grundlag kan få de oplysninger, der er nødvendige for at foretage kontrol med ordningerne. Samtidig accepterer godkendelsesmodtageren at påtage sig en forpligtelse til at hæfte for betaling af manglende skatter m.v., hvis betingelserne for at anvende de lempeligere skatteordninger viser sig ikke at være til stede. Kravene til godkendelsesmodtageren med hjemsted i EU/EØS svarer til det, der gælder for et tilsvarende foretagende med hjemsted Danmark.</p> <p>Skibe, der er registreret i DIS, kan ikke kan sejle med passagerer mellem danske havne, og DIS-ordningen kan derfor heller ikke anvendes i disse tilfælde. Med lovforslaget videreføres dette ift. andre EU/EØS-skibe i forbindelse med den foreslåede lempelse af registreringskravet. Der er ingen forskelsbehandling mellem dansk flagede passagerskibe og skibe på andre EU/EØS-flag i den henseende.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>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.</p> <p>Begrænsningen af DIS-ordningen for færger vil berøre et betragteligt antal ansatte i rederierne. Danske Rederier appellerer 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.</p> <p>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.</p>	<p>Forslaget har ikke til formål at forhindre, at skibe kan veksle mellem at udføre aktiviteter, som falder hhv. inden for og uden for anvendelsesområdet for DIS-ordningen, når blot det ikke medfører en forskelsbehandling af danske og EU/EØS-skibe, og en sådan vekslen kan administreres af Skatteforvaltningen.</p> <p>Der henvises til svaret til CO-Søfart.</p> <p>DIS-ordningen indebærer statsstøtte og kan kun opretholdes, fordi den er godkendt af Kommissionen. Kommissionen har i afgørelse C(2019) 1594 af 22. februar 2019 betinget den fortsatte godkendelse af DIS-ordningen af, at ordningen for færger skal begrænses til kun at omfatte søfolk, der er EU/EØS-statsborgere. Kommissionen redegør i beslutningen for, at denne begrænsning følger direkte af de maritime statsstøtteretningslinjer. Da Kommissionen efter artikel 108, stk. 3, TEUF, har ene-</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p><i>Tilpasning af refusionsordningen</i></p> <p>Fsva. forslaget om lempelse af registreringskravet og ophævelse af krav til arbejdsgiver om fast driftssted henviser Danske Rederier til kommentaren ovenfor vedr. DIS-ordningen.</p> <p>Ifølge lovforslaget begrænses refusionsordningen 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. Dette er en kraftig forringelse af ordningens konkurrencekraft og dermed konkurrenceevnen for dansk flag i dette segment.</p> <p>Det er erhvervets klare indtryk, at der ved opgørelsen af sejladstiden arbejdes med bredere definitioner af "søtransport" i Holland og Belgien. Særligt er man i den belgiske ordning ikke afskåret fra</p>	<p>kompetence til at godkende statsstøtte som forenelig med det indre marked, følger det af EU-rettens forrang, at Danmark ikke med henvisning til indgåede dobbeltbeskatningsaftaler kan udstrække skattefriheden til at omfatte søfolk på færger, der ikke er EU/EØS-statsborgere.</p> <p>Godkendelsen af refusionsordningen for sandsugere udløb i januar 2019. Såfremt ordningen ønskes opretholdt, er det nødvendigt at foretage de justeringer, som Kommissionen kræver for at bringe ordningen i overensstemmelse med EU-retten.</p> <p>Det fremgår direkte af de maritime statsstøtteretningslinjer, at der alene kan ydes støtte til aktiviteter, der udgør søtransport i henhold til retningslinjerne, og kun i det omfang disse aktiviteter overstiger 50 pct. af driftstiden. Denne begrænsning er en forudsætning for, at Kommissionen kan godkende ordningen på ny – og dermed en forudsætning for, at der kan opretholdes en støtteordning til sandsugerredier i Danmark.</p> <p>Det fremgår af de maritime statsstøtteretningslinjer, at statsstøtte alene kan ydes til sandsugningsfartøjer, hvis aktiviteter udgør "søtransport" — dvs. transport <i>på havet</i> af opgravede materialer. Så-</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>refusion, når man arbejder i ”begrænset fart”, som i Danmark. Det bør genovervejes, hvorvidt sejlads i ”begrænset fart” bør udelukkes fra at kvalificere som søtransport.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>fremt der skal ændres på den danske afgrænsning af ”begrænset fart” skal det således fortsat sikres, at aktiviteterne udføres på havet. Skatteministeriet vil rette henvendelse til skattemyndighederne i andre EU/EØS-medlemsstater mhp. at undersøge, hvordan deres respektive sandsugerordninger er udformet.</p> <p>Der henvises til svaret til Danske Råstoffer.</p> <p>Som opfølgning på lovforslaget skal der udarbejdes en ny bekendtgørelse om administration af statsstøtteordningerne i sømandsbeskatningsloven. I den forbindelse vil der blive set på, om administrationen af refusionsordningen for sandsugere kan forenkles.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>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.</p>	<p>For at holde ordningen relativ simpel og mindske de administrative byder for såvel skattemyndigheder som erhverv er der fastlagt en standard refusionssats, der vurderes at afspejle, hvad en gennemsnitlig sømand med sømandsfradrag betaler i skat. Skatteberegningen beror i sagens natur på en række forudsætninger udover løn før skat bl.a. om kapitalindkomst. Ved fastsættelsen af refusionssatsen på 35 pct. er der overordnet forudsat en løn før skat i omegnen af 550.000-600.000 kr. Såfremt der fremadrettet sker ændringer af skatteregler og/eller lønniveauet for sømænd ændres, så vil der være anledning til at justere refusionssatsen.</p>
<p><i>Danske Råstoffer</i></p>	<p>Da tonnageskattelovens 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 Danske Råstoffers synspunkt at tonnageskatteloven 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.</p>	<p>Efter de maritime statsstøtteretningslinjer gælder forskellige regler for hhv. sandsugere og mere traditionelle fragtskibe. I forbindelse med tonnageskatteordningens tilpasning til de nuværende maritime statsstøtteretningslinjer fra 2004 blev det overvejet at lade sandsugere omfatte af ordningen. Det fremgår imidlertid af forarbejderne til lov nr. 409 af 1. juni 2005, at det ikke vurderes at være nogen fordel for sandsugerederierne. Det skyldes, at en sandsuger vil blive anvendt til såvel tonnageskattet virksomhed som til andre formål. Hermed vil det ikke længere være muligt at foretage afskrivninger på sandsugeren – heller ikke på den del, som anvendes til formål, der</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Ligeledes mener Danske Råstoffer, 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 efter refusionsordningen for sandsugere.</p> <p>Danske Råstoffer ser løntilbageholdenhed som en af to 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.</p>	<p>falder uden for tonnageskatteordningen. Denne vurdering lægges fortsat til grund. Hertil kommer, at definitionen af søtransport og den særlige 50 pct.-grænse, der gælder for sandsugere, medfører, at det ikke vurderes at være muligt at udvide DIS-ordningen til at omfatte sandsugere inden for rammerne af statsstøttrætningslinjerne, når aktiviteterne udføres inden for EU/EØS.</p> <p>Færøerne og Grønland er hverken medlem af EU eller EØS. Konsekvensen af dette er, at traktaterne og andre EU-afledte retsakter ikke gælder for Færøerne og Grønland. Færøerne og Grønland kan derfor ikke uden videre sidestilles med EU/EØS-medlemsstater. Hertil kommer, at der ved hjemmestyreanliggender, herunder skatteforhold, normalt gælder forskellige regelsæt i de tre rigsdele. På den baggrund vurderes det ikke at være muligt at imødekomme Danske Råstoffers ønske.</p> <p>Det er lagt til grund, at søfarten er i konkurrence med andre erhverv om at tiltrække kvalificeret arbejdskraft. Da stramningen alene rammer søfarten, er mulighederne for at reducere lønnen på sigt begrænset, såfremt kvaliteten af arbejdskraften i erhvervet skal oprettholdes.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Den anden mulighed er at hæve priserne på sandsugerydelser. Denne effekt ses ikke indregnet i tabel 2 på side 27. Ca. 60 pct. af den samlede indvinding på havet går til kystfordring eller havnerelaterede projekter. Disse er enten statslige eller kommunalt finansieret, så en stor del af proventet i tabel 2, vil forsvinde pga. stigende omkostninger til kystfordring og lignende opgaver.</p> <p>Dertil skal lægges en række afledte effekter: De danske sandsugere er af ældre dato og har som følge deraf høje vedligeholdelsesomkostninger. 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.</p> <p>Da der ikke længere ydes støtte til lastning af sømaterialer, vil det medføre flere nye sugeområder til havs, når lastetiderne stiger. Æn-</p>	<p>Det er som udgangspunkt forudsat, at dansk søfart er i international konkurrence, og priserne derfor i overvejende grad er fastlagt på verdensmarkedet. I forhold til sandsugere er der givetvis visse lokale opgaver, der er så specialiserede mv., at der er mulighed for at justere priserne. Dette vil trække i retning af, at det umiddelbare merprovenu mindskes efter tilbageløb og adfærd. Modsat vil aktiviteten hos danske sandsugerredier falde ved de opgaver, der er udsat for international konkurrence. Det indebærer, at arbejdskraft flyttes fra et i praksis skattefritaget erhverv til andre beskattede erhverv. Denne effekt tæller i retning af det umiddelbare merprovenu øges efter tilbageløb og adfærd.</p> <p>Såfremt aktivitet i visse erhverv reduceres som følge af en reduktion i selektiv erhvervsstøtte, vil det som udgangspunkt indebære at arbejdskraft flyttet til mere produktive erhverv og derved indebære en samfundsøkonomisk gevinst.</p> <p>Skattefritagelsen for søtransport er en afvigelse i skattesystemet, der forvrider de relative priser. Det er i henhold til EU's retningslinjer ikke</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>dringen 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</p> <p>Danske Råstoffer vil 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.</p>	<p>muligt at fastholde skattefritagelsen for de aktiviteter, som ikke omfatter søtransport.</p> <p>Der henvises til svaret til Danske Rederier.</p>
<p><i>Erhvervsstyrelsen – Team Effektiv Regulering (TER)</i></p>	<p>TER vurderer, at lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr. årligt, hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.</p> <p>TER har ingen bemærkninger til Skatteministeriets vurdering af principperne for agil erhvervsrettet regulering.</p>	<p>Vurderingen af de administrative konsekvenser for erhvervslivet, som er foretaget af TER, er gengivet i lovforslaget.</p>
<p><i>Foreningen af Danske Kirkegårdsledere</i></p>	<p>Foreningen af Danske Kirkegårdsledere har ingen bemærkninger.</p>	
<p><i>Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH)</i></p>	<p>FH henholder sig til de afgivne bemærkninger fra en række af FH’s medlemsorganisationer inden for søfartsområdet.</p>	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p>FSR – danske revisorer</p>	<p><i>Tilpasning af DIS-ordningen</i> Definitionen af hhv. dansk og udenlandsk skib foreslås ændret. Dette forekommer ikke FSR – danske revisorer at være en helt stringent ordlyd. FSR – danske revisorer vil derfor forslå, at ”erhvervsmæssig befordring af passagerer eller gods” udgår? Det er vel også det, der følger af sømandsbeskatningslovens § 5, stk. 1, hvor ”erhvervsmæssig befordring af passagerer eller gods” ikke nævnes, men der blot henvises til tonnageskatteordningens §§ 6 og 8 a?</p> <p>Det bør overvejes, om der 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</p>	<p>Årsagen til, at der holdes fast i flere forskellige formuleringer, er bl.a., at det ikke er en forudsætning for at få sømandsfradrag, at der udføres aktiviteter, som vil kunne omfattes af tonnageskattebogen. Sømandsfradraget har således et bredere anvendelsesområde end fx DIS-ordningen.</p> <p>Forslaget om at ændre definitionen af hhv. dansk og udenlandsk skib i sømandsbeskatningsloven var en konsekvens af de foreslåede ændringer af DIS-ordningen i § 5. Der er imidlertid valgt en anden lovteknisk løsning, hvor der indføres en ny bestemmelse, som omfatter skibe registreret i andre EU/EØS-medlemsstater end Danmark.</p> <p>Forslaget om at ændre definitionen af hhv. dansk og udenlandsk skib udgår på den baggrund af lovforslaget.</p> <p>Det er et krav for anvendelse af DIS-ordningen, at der udelukkende udføres erhvervsmæssig befordring af passagerer eller gods, som vil kunne omfattes af tonnageskatteordningen. Én samlet opgave kan således ikke opsplittes i flere af hinanden afhængige underopgaver på en måde, så DIS-ordningen finder anvendelse for transportperioderne. Det skyldes hensynet til, at ordningen skal kunne administreres, og at lønnen skal kunne fastsættes under hensyn til</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>en mulighed for opdeling i relation til DIS-ordningen.</p> <p>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.</p> <p><i>Tilpasning af tonnageskatteordningen</i></p> <p><i>a) Lempelse af kravene til skibenes drift</i> FSR hilser lempelsen af kravene til skibenes drift velkommen, da lempelsen vil skabe mere fleksibilitet med hensyn til organiseringen af EU-baserede rederikoncerners</p>	<p>skattefritagelsen. Det er dog ikke et krav for anvendelse af DIS-ordningen, at der udelukkende udføres erhvervmæssig befordring af passagerer eller gods, som vil kunne omfattes af tonnageskatte- loven, i hele indkomståret. Det er således efter omstændighederne muligt for et skib i en eller flere af- grænsede perioder i et indkomstår at være udskilt til at udføre andre aktiviteter til søs, som ikke opfylder betingelserne i DIS-ordningen. DIS-ordningen finder ikke anvendelse for sådanne perioder, men vil fortsat kunne anvendes for de pe- rioder, hvor skibet opfylder betin- gelserne i DIS-ordningen.</p> <p>Det foreslås at indføre en ny be- stemmelse, som skal udvide DIS- ordningen til søfolk, der arbejder om bord på skibe, der er registre- ret i andre EU/EØS-medlemssta- ter. Bestemmelsen er affattet såle- des, at DIS-ordningen alene finder anvendelse, såfremt skibet udeluk- kende udfører aktiviteter, der kan omfattes af tonnageskatte loven. Samme formulering er brugt ved udvidelsen af DIS-ordningen til en række specialskibe ved lov nr. 359 af 29. april 2018.</p> <p>Lovforslaget er justeret, så det ud- trykkeligt fremgår, at rederier og operatørselskaber kan drive deres</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>drift. FSR ønsker det oplyst, 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.</p> <p><i>b) Begrænsning af indkomst fra bareboat-udlejning af skibe</i></p> <p>FSR bemærker, at den foreslåede 50 pct.-grænse for bareboat-udlejning supplerer de allerede eksisterende betydelige begrænsninger vedrørende bareboat-udlejning, som findes i tonnageskattelovens § 6, stk. 2, 2.-3. pkt. Med forslaget vil tonnageskattelovens § 6 fremadrettet indeholde to forskellige restriktioner for adgangen til at udleje på bareboat-vilkår. FSR anmoder derfor om at bekræfte forholdet mellem de to restriktioner i en række situationer.</p>	<p>skibe strategisk og forretningsmæssigt fra en eller flere stater, der er medlem af EU eller EØS.</p> <p>Det kan bekræftes, at de eksisterende betingelser i tonnageskattelovens § 6, stk. 2, 2.-3. pkt., skal være opfyldt for den bareboat udlejede tonnage, der medtages ved vurderingen af, om 50 pct.-grænsen er opfyldt.</p> <p>Endvidere bekræftes det, at såfremt et skib er udlejet på vilkår, der ikke opfylder de krav, der er indeholdt i tonnageskattelovens § 6, stk. 2, 2.-3. pkt., vil skibet ikke være omfattet af tonnageskatteloven.</p> <p>Det bekræftes tillige, at såfremt et skib ikke opfylder de krav, der er indeholdt i tonnageskattelovens § 6, stk. 2, 2.-3. pkt., skal den tonnage, som skibet repræsenterer, ikke indgå i opgørelsen af forholdet mellem bareboat udlejet tonnage og den samlede tonnage efter den foreslåede § 6, stk. 3.</p> <p>Endelig bekræftes, at indtægter og udgifter vedrørende det udlejede skib (der ikke opfylder de krav, der er indeholdt i tonnageskattelovens § 6, stk. 2, 2.-3. pkt.) ikke indgår</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p><i>c) Opgørelse af den indkomst, der skal beskattes efter de almindelige regler</i></p> <p>FSR bemærker, at konsekvensen af, at et rederis bareboat-udlejning ikke opfylder de eksisterende krav i tonnageskatteloven, er, at indkomsten fra de pågældende skibe beskattes efter de almindelige regler, idet skibet ikke er omfattet af tonnageskatteloven. Konsekvensen af at overskride den nu foreslåede 50 pct.-grænse er, at en forholdsmæssig andel af rederiets samlede positive bruttoindtjening beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler. Der er således tale om to forskellige følger af, at rederiet ikke overholder de betingelser, som er indeholdt i tonnageskatteloven for, at bareboat-udlejning kan være omfattet af loven. FSR er af den opfattelse, at det ville være mere rimeligt og retvisende at beskatte en andel af den del af rederiets indkomst, der hidrører fra bareboat-udlejning.</p> <p>FSR anmoder dernæst Skatteministeriet om at bekræfte, at begrebet ”bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster” er det samme begreb, som anvendes i tonnageskattelovens § 15, stk. 3, og at der i den indkomst, der efter forslaget skal beskattes efter de almindelige regler, er fradrag for den andel af rederiets fællesomkostninger, der efter tonnageskattelovens</p>	<p>ikke i opgørelsen af rederiets samlede tonnageskattepligtige.</p> <p>Det bemærkes, at de foreslåede regler om konsekvensen af en overskridelse af 50 pct.-grænsen svarer til de regler, som er indeholdt i tonnageskattelovens § 6 b og § 7 vedrørende manglende overholdelse af flagkravet og kravet om et forhold på mindst 1:4 mellem egen og lejet tonnage.</p> <p>Det er derfor en velkendt opgørelsesmetode, der i forvejen finder anvendelse ved overskridelse af andre tærskelværdier.</p> <p>Det skal hertil bemærkes, at det efter den foreslåede bestemmelse alene er en andel af ”den samlede positive bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster”, der skal beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler. Dette begreb svarer til det foreslåede begreb i tonnageskattelovens §§ 6 b og 7, der også handler om overskridelse af en tærskelværdi.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>§ 15, stk. 3, 2. pkt., kan henføres til denne indkomst.</p> <p>FSR anmoder dernæst Skatteministeriet om at 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 beder om en redegørelse for, hvorledes afskrivningsgrundlaget skal opgøres, herunder forholde sig til et konkret eksempel.</p> <p>FSR anmoder dernæst om, at Skatteministeriet oplyser, hvorledes samspillet er mellem den foreslåede nye § 6, stk. 3, og renteloftsreglerne i selskabsskattelovens § 11 B. Efter § 11 B, stk. 5, 13. pkt., indgår tonnagebeskattede aktiver ikke ved opgørelsen af de kvalificerede aktiver, og FSR spørger derfor, om rederiet selv kan vælge, hvilke konkrete skibe, der skal anses for at repræsentere den overskydende udlejede tonnage, om værdien heraf kan indgå ved opgørelsen af de kvalificerede aktiver,</p>	<p>Det kan ikke bekræftes, at der er fradrag for afskrivninger på den tonnage, der efter den foreslåede nye § 6, stk. 3, anses for overskydende. Dette svarer til, hvad der gælder efter de regler, som er indeholdt i tonnageskattelovens § 6 b og § 7 vedrørende manglende overholdelse af flagkravet og kravet om et forhold på mindst 1:4 mellem egen og lejet tonnage.</p> <p>Der henvises til ændringen af tonnageskatteloven i 2005, hvor Skatteministeriet vedrørende den dengang foreslåede § 6 b, i et svar til FSR, bekræftede, at der ikke er fradrag for afskrivninger og renter i den indkomst, som beskattes efter de almindelige regler, jf. lovforslag nr. L 95 (FT 2004-05, 2. samling).</p> <p>Det bemærkes, at uanset om den overskydende indkomst skal beskattes efter de almindelige regler, skal værdien af aktiverne heller ikke indgå ved opgørelsen af de kvalificerede aktiver, jf. § 11 B, stk. 5, 13. pkt.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>og hvordan værdien i givet fald opgøres.</p> <p><i>d) Koncernintern bareboat-udlejning</i> FSR bemærker, at det er angivet i den foreslåede § 6, stk. 3, at bareboat-udlejning til et koncernforbundet selskab inden for EU eller EØS ikke medregnes ved vurderingen af, om 50 pct.-grænsen er overholdt. FSR spørger, om Skatteministeriet i den forbindelse har overvejet, om betingelserne for bareboat-udlejning i tonnageskattelovens § 6, stk. 2, 2. pkt., fremover ikke skal gælde for bareboat-udlejning inden for EU eller EØS.</p> <p><i>e) Ikrafttræden</i> FSR anfører, at det ikke kan udelukkes, at der er rederier, der under bindende aftaler har udlejet skibe på bareboat-vilkår, der opfylder betingelserne for beskatning efter tonnageskatteloven, jf. tonnageskattelovens § 6, stk. 2, 2.-3. pkt., og at de udlejede skibe repræsenterer mere end 50 pct. af de pågældende rederiers samlede tonnage. I sådanne tilfælde vil disse aftaler fremadrettet blive omfattet af den foreslåede stramning. Efter FSR's opfattelse vil det være hensigtsmæssigt med en overgangsordning, så eksisterende aftaler ikke bliver</p>	<p>Det bemærkes, at bareboat-udlejning til et koncernforbundet selskab inden for EU eller EØS ifølge lovforslaget ikke skal medregnes ved vurderingen af, om 50 pct.-grænsen er overholdt, idet dette eksplicit fremgår af Kommissionens afgørelse af 12. oktober 2018, jf. punkt 80.</p> <p>De øvrige betingelser for koncernintern bareboat-udlejning skal imidlertid være opfyldt. Lovforslaget undtager derfor ikke koncernintern bareboat-udlejning fra at være omfattet af de øvrige betingelser for bareboat-udlejning, jf. tonnageskattelovens § 6, stk. 2, 2. pkt.</p> <p>Det bemærkes, at bareboat-udlejning kun kan ske i tilfælde af forbigående overskudskapacitet og kun for en periode på højst tre år. Endvidere kan samme skib kun omfattes af denne bestemmelse én gang, når skibet ejes af samme rederi eller dermed koncernforbundet rederi. Da reglerne endvidere først har virkning for indkomstår, der påbegyndes den 1. januar 2020, vil det alene være for en begrænset periode, at et rederi kan risikere, at en andel af den tonnageskattede indkomst vil skulle beskattes efter de almindelige regler.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>omfattet af den foreslåede stramning.</p> <p><i>f) Alene positiv indkomst skal beskattes efter de almindelige regler ved overskridelse af grænserne i tonnageskattelovens §§ 6 a og 7</i></p> <p>FSR anfører, at foreningen ingen forståelse har for, at det i tilfælde, hvor et rederi ikke overholder flagkravet eller kravet om et forhold på mindst 1:4 mellem ejet og lejet tonnage, skulle være i strid med formålet med tonnageskatteordningen, at rederiet – som efter gældende regler – kan opnå fradrag for en andel af et eventuelt underskud ved rederivirksomheden ved opgørelsen af den almindeligt beskattede indkomst. FSR henviser i den forbindelse til, at konsekvensen af en manglende overholdelse af de to krav er, at en forholds- mæssig andel af indkomsten netop <u>ikke</u> beskattes efter tonnageskatteordningen, men i stedet skal beskattes efter de almindelige regler. Hvis indkomsten er negativ, bør der derfor efter FSR's opfattelse også fremover være fradrag for underskuddet.</p> <p>FSR har derimod forståelse for synspunktet om, at der – i hvert fald principielt – er mulighed for at spekulere i at overskride grænserne vedrørende flagkravet eller kravet om et 1:4-forhold, hvis rederiet er underskudsgivende.</p> <p>I mange tilfælde vil en overskridelse af grænserne imidlertid ikke være begrundet i spekulation, men</p>	<p>Det bekræftes, at konsekvensen af en manglende overholdelse af de to krav er, at en del af et eventuelt underskud ved rederivirksomheden ikke omfattes af tonnageskatteordningen, men i stedet beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler, og derfor – som en naturlig konsekvens – udløser fradrag. At dette er konsekvensen af gældende regler er imidlertid ikke det samme som, at resultatet har været tilsigtet, og kan ikke i sig selv være et argument imod en lovændring, der indebærer, at underskud i de omhandlede tilfælde fremover ikke vil udløse fradrag.</p> <p>Det bemærkes, at bestemmelserne i tonnageskattelovens § 6 b og § 7, stk. 1, har karakter af værneregler. Dette er bl.a. beskrevet i forarbejderne til § 6 b, jf. lovforslag nr. L 95 (FT 2004-05, 2. samling), kommentaren til høringsvaret fra Danmarks Rederiforening. Bestemmelserne har således til formål at sikre, at flagkravet og kravet om et 1:4-forhold overholdes. Hvis et rederi har overskud ved rederivirksomheden, vil udsigten til, at en del af dette overskud vil skulle beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler, hvis flagkravet og kravet om et 1:4-forhold ikke</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>derimod i rederiets strategi eller andre rent forretningsmæssige forhold.</p> <p>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 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.</p> <p>Da FSR ikke ser, at der er nogen reel begrundelse for ikke at tillade fradrag i de tilfælde, hvor indkomsten fra en overskridelse af grænserne er negativ, foreslår FSR, 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.</p> <p>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.</p>	<p>overholdes, give rederiet et incitament til at overholde grænserne. Har rederiet derimod underskud, vil udsigten til at opnå et fradrag for underskuddet kunne give et incitament til at spekulere i en overskridelse af flagkravet eller kravet om et 1:4-forhold. Dette er ikke i overensstemmelse med det værnshensyn, som tonnageskatteovens § 6 b og § 7, stk. 1, skal varetage.</p> <p>Den foreslåede ændring varetager desuden to af de hovedhensyn, der ligger bag tonnageskatteordningen, nemlig at rederier, der har valgt at anvende ordningen, ikke skal kunne skifte mellem beskatning efter ordningen og beskatning efter de almindelige regler, og at der ikke er fradrag for udgifter og underskud vedrørende rederivirksomheden. Der henvises til bemærkningerne herom i lovforslag nr. L 92 (FT 2001-02), der lå bag indførelsen af tonnageskatteordningen i 2002.</p> <p>De nævnte hovedhensyn ligger bag tonnageskatteovens § 2, stk. 2, om, at tilvalg og fravalg af ordningen er bindende for en periode på 10 år. Denne regel sikrer, at det ikke er muligt at anvende ordningen i år, hvor rederidriften giver overskud, og de almindelige skatteregler i år, hvor rederidriften giver underskud. Hensynet ligger tilsvarende bag tonnageskatteovens § 2, stk. 3, om, at samtlige skibe og andre aktiver, som opfylder betingelserne for tonnageskatning, skal indgå i ordningen. Reglen hindrer, at kun den overskudsgivende del</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
		<p>af en rederivirksomhed inddrages under tonnageskatteordningen, mens den underskudsgivende del holdes udenfor. Endelig bærer hensynet tonnageskattelovens § 3, stk. 1, 1. pkt., hvorefter koncernforbundne rederier skal træffe samme valg om anvendelse af tonnageskatteordningen. Dette indebærer, at det ikke vil være muligt for en rederikoncern at placere en underskudsgivende del af rederivirksomheden i et selskab, der beskattes efter de almindelige regler, mens en overskudsgivende del af rederivirksomheden placeres i et selskab, der beskattes efter tonnageskatteordningen.</p> <p>Forslaget om, at der ved manglende overholdelse af flagkravet eller kravet om et 1:4-forhold ikke skal kunne opnås fradrag efter de almindelige regler for et underskud ved rederivirksomheden, hindrer, at de beskrevne regler undermineres.</p> <p>Samtidig fjerner forslaget den uhensigtsmæssige forskelsbehandling, der består i, at rederier, der har underskud, og som ikke overholder flagkravet eller kravet om et 1:4-forhold, opnår en skattemæssig fordel i forhold til rederier, der også har underskud, men som overholder de nævnte krav.</p> <p>Til det anførte om, at en manglende overholdelse af flagkravet eller kravet om et 1:4-forhold ofte vil bunde i rent forretningsmæssige overvejelser og ikke i spekulation, bemærkes, at det ikke vurderes</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p><i>g) Restriktioner vedrørende tilknyttede aktiviteter</i></p> <p>FSR anfører, at det <u>ikke</u> følger af Kommissionens afgørelse af 12. oktober 2018, at avancer ved salg af skibe skal omfattes af den 50 pct.-begrænsning af adgangen til at henhøre indkomst ved tilknyttet virksomhed til beskatning under tonnageskatteordningen, som Kommissionen stiller krav om. FSR henviser i den forbindelse til, at avancer ved afhændelse af skibe ikke er omtalt i punkt 42 i afgørelsen, og at det i punkt 78 er anført, at <i>"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 %."</i></p> <p>FSR opfordrer på den baggrund til, at avancer ved salg af skibe ikke skal indgå i 50 pct.-begrænsningen, og bemærker, at en sådan regel vil være problematisk, bl.a. fordi avancerne efter omstændighederne kan være relativt store i år, hvor indkomsten fra rederivirksomheden er lav som følge af f.eks. lave fragtrater.</p> <p>Hvis skibsavancer omfattes, synes det klart at stride imod hensigten med, at Danmark i 2007 indførte</p>	<p>muligt at udforme regler, der tager højde for de bagvedliggende intentioner, ligesom der – uanset intention – ikke bør være fradrag for underskud ved rederivirksomhed omfattet af tonnageskatteordningen.</p> <p>Der er ikke belæg i Kommissionens afgørelse af 18. oktober 2018 for at undtage avancer ved salg af skibe fra den af Kommissionen krævede 50 pct.-begrænsning vedrørende indkomst ved tilknyttet virksomhed.</p> <p>Det fremgår således af punkt 41 i afgørelsen, at <i>"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."</i></p> <p>Det fremgår dernæst af punkt 78, 1. og 2. punktum, at <i>"Kommissionen glæder sig over de danske myndigheders tilsagn om at sikre, at indkomst oppebåret af det enkelte skib omfattet af ordningen fra tilknyttede aktiviteter, som kan tonnagebeskattes, udgør mindre end 50 % af den samlede tonnagebeskattede indkomst oppebåret af dette skib. Den ser ligeledes positivt på Danmarks accept af, at de aktiviteter, der er opført som tilknyttede ydelser i punkt 41, vil være begrænset til 50 %."</i> (Skatteministeriets understregning).</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>skattefrihed på avancer ved salg af skibe og nybygningskontrakter for skibe, der blev anskaffet ind i ordningen efter den 1. januar 2007. En regel som den foreslåede vil være i direkte modstrid med ændringen fra 2007 og de bagvedliggende hensyn herfor.</p>	<p>Hverken ordlyden af punkt 78, 1. eller 2. punktum, giver i sig selv holdepunkter for at antage, at indkomst fra visse former for tilknyttet aktivitet, f.eks. avancer ved salg af skibe, skulle være undtaget fra 50 pct.-begrænsningen. Det bemærkes i den forbindelse særligt, at punkt 41 – som punkt 78, 2. punktum henviser til – generelt henviser til indkomst fra tilknyttede aktiviteter, der kan tonnagebeskattes.</p> <p>Til det af FSR anførte om, at 50 pct.-begrænsningen alene skulle omfatte de former for tilknyttet aktivitet, der fremgår af punkt 42 i Kommissionens afgørelse, bemærkes, at punkt 42 – bl.a. på baggrund af Kommissionens tilkendegivelse i punkt 75 af, <i>”at det ville være ubensigtsmæssigt at opstille en endelig liste over ydelser, der kan omfattes af tonnagebeskatning som tilknyttede ydelser”</i> – alene må opfattes som en vejledende opregning af aktiviteter, der typisk vil kunne anses for tilknyttede aktiviteter.</p> <p>Det bemærkes i den forbindelse særligt, at en fuldstændig identisk opregning er foretaget i punkt 89 i Kommissionens afgørelse (C (2017) 8734) vedrørende Maltas tonnageskatteordning, der blev truffet kort forinden afgørelsen vedrørende den danske ordning. I afgørelsen kunne Kommissionen ikke godkende den konkrete udformning af de maltesiske regler om, at skibsavancer skulle behandles som tilknyttet aktivitet, hvilket kan være baggrunden for, at avancer ikke er omtalt i opregningen af</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p data-bbox="517 999 914 1099"><i>b) Opgørelse af forholdet imellem indkomst fra tilknyttet virksomhed og samlet indkomst</i></p> <p data-bbox="517 1111 919 1473">FSR peger på, at bedømmelsen af, hvorvidt indkomst fra tilknyttet virksomhed overstiger 50 pct. af rederiets samlede indkomst, efter forslaget skal foretages år for år, og at bedømmelsen derfor vil kunne blive påvirket af enkeltstående forhold i et enkelt år, ligesom konjunkturforhold vil kunne få stor indflydelse.</p> <p data-bbox="517 1518 919 1957">Hvis f.eks. et rederi, der ikke i øvrigt har indkomst fra tilknyttet virksomhed, afhænder et tonnageskattet 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. FSR anfører, at det forekommer at være en unødigt restriktiv fortolkning af</p>	<p data-bbox="1008 367 1410 434">de tilknyttede aktiviteter, der er omfattet af 50 pct.-begrænsningen.</p> <p data-bbox="1008 479 1410 913">Som beskrevet i bemærkningerne til lovforslaget, foreslås der ikke en ændring af afgrænsningen af de former for virksomhed, der efter gældende regler kan anses for tilknyttet virksomhed. Det er også beskrevet, at Kommissionen har tilkendegivet, at den ikke har indvendinger imod afgrænsningen, hvis der indføres en 50 pct.-begrænsning vedrørende de pågældende former for virksomhed.</p> <p data-bbox="1008 1111 1410 1657">Det bemærkes, at det efter Kommissionens afgørelse af 12. oktober 2018 er et krav for, at tonnageskatteordningen fortsat kan godkendes, at det enkelt rederi årligt indgiver en erklæring om, at det overholder betingelserne for at anvende ordningen, se punkt 47 i afgørelsen. Dette krav forudsætter, at bedømmelsen af, om de enkelte betingelser – herunder 50 pct.-begrænsningen vedrørende indkomst ved tilknyttet virksomhed – er opfyldt, også vil skulle foretages for hvert enkelt år.</p> <p data-bbox="1008 1702 1410 1957">Det vurderes på baggrund heraf – og i mangel af en udtrykkelig adgang i Kommissionens afgørelse til det modsatte – at det ikke er muligt at give adgang til, at bedømmelsen af 50 pct.-begrænsningen vil kunne foretages over en treårig</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Kommissionens afgørelse, at bedømmelsen i relation til 50 pct.-begrænsningen skal ske år for år.</p> <p>FSR foreslår derfor, at der indføres en supplerende regel, så opgørelsen kan baseres på den akkumulerede indkomst fra tilknyttet virksomhed og den akkumulerede samlede indkomst for eksempelvis en tre-årig periode i de tilfælde, hvor indkomsten fra tilknyttet virksomhed i et enkelt år overstiger 50 pct. af rederiets samlede indkomst. En sådan supplerende regel vil kunne reducere effekten af enkeltstående forhold og tillige til en vis grad af ugunstige konjunkturforskel.</p> <p>Det fremgår af bemærkningerne til lovforslagets § 2, nr. 6, at <i>"bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster opgjort efter skattelovgivningens almindelige regler ved virksomheden"</i> udgøres af indkomst ved rederivirksomhed omfattet af tonnageskatte-loven § 6 og indkomst ved tilknyttet virksomhed omfattet af tonnageskatte-loven § 10, stk. 2. Efter FSR's opfattelse burde dette for klarhedens fremgå direkte af lovteksten.</p> <p>Skatteministeriet bedes bekræfte, at dette indebærer, at indkomst, der ikke omfattes af tonnageskatning (f.eks. indkomst fra bareboat-udlejning af skibe og indkomst vedrørende overskridelse af grænserne i tonnageskatte-lovens §§ 6 a og 7), ikke skal indgå ved må-</p>	<p>periode. Det bemærkes i den forbindelse også, at f.eks. flagkravet i henhold til de maritime statsstøtteretningslinjer skal bedømmes for det enkelte indkomstår.</p> <p>Lovforslagets § 2, nr. 6 og 7, er justeret, så bedømmelsen af, om indkomst ved tilknyttet virksomhed udgør mindre end 50 pct. af den samlede indkomst ved rederivirksomhed og tilknyttet virksomhed foretages med udgangspunkt i rederiets omsætning.</p> <p>Der er ved udformningen af lovforslagets § 2, nr. 7, om retsvirkningen af en overskridelse af 50 pct.-begrænsningen henvist til, at en del af rederiets samlede positive bruttoindtjening skal beskattes efter de almindelige regler, uden at det i lovteksten udtrykkeligt er nævnt, at der med bruttoindtjening menes den samlede bruttoindtjening ved rederivirksomhed og tilknyttet virksomhed. Udformningen af bestemmelsen følger den</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>lingen af forholdet imellem indkomst fra tilknyttede ydelser og den samlede rederiindkomst.</p> <p>FSR 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 er i modsætning til lovforslagets § 2, nr. 2 vedrørende bareboat-udlejning, hvor opgørelserne skal foretages samlet for rederier, der skal træffe samme valg efter tonnageskattelovens § 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 aktiviteterernes omfang.</p> <p><i>i) Afgrænsningen af indkomst fra tilknyttet virksomhed</i></p> <p>FSR bemærker, at det hidtil ikke har haft nogen praktisk betydning, hvorledes et rederis indkomst fordeles sig på indkomst omfattet af tonnageskattelovens § 6 (rederivirksomhed) og indkomst omfattet af lovens § 10, stk. 2 (tilknyttet virksomhed). Den nu foreslåede 50 pct.-begrænsning vedrørende indkomst ved tilknyttet virksomhed medfører, at dette i nogle tilfælde fremadrettet vil kunne få stor betydning.</p> <p>Der peges i den forbindelse på, at</p>	<p>udformning, der er valgt i de tilsvarende, gældende bestemmelser i tonnageskattelovens § 6 b, 2. pkt., og § 7, stk. 1, 2. pkt.</p> <p>Det fremgår af punkt 41 i Kommissionens afgørelse af 12. oktober 2018, at 50 pct.-begrænsningen skal finde anvendelse på indkomst ved tilknyttet virksomhed, der er oppebåret af den enkelte støttemodtager. Det fastholdes på den baggrund, at 50 pct.-begrænsningen vedrørende indkomst ved tilknyttet virksomhed skal foretages på selskabsniveau.</p> <p>Det bekræftes, at lovforslaget ikke ændrer på afgrænsningen af de aktiviteter, der efter gældende regler kan anses for nært knyttede til rederivirksomhed. Det falder derfor uden for rammerne af forslaget at redegøre nærmere for afgrænsningen.</p> <p>En afklaring af tvivlsspørgsmål vedrørende den nærmere afgrænsning i konkrete tilfælde vil f.eks. kunne ske gennem indhentelse af bindende svar fra Skatterådet.</p>

Organisation

Bemærkninger

det oprindelige forslag til tonnageskatteloven kun indeholdt meget sparsomme bemærkninger vedrørende de enkelte typer af tilknyttet virksomhed, og der ikke ses at være udviklet nogen nævneværdig praksis vedrørende det nærmere indhold.

Som følge af, at afgrænsningen imellem rederivirksomhed og tilknyttet virksomhed nu får betydning, og at denne efter omstændighederne vil kunne være væsentlig, er der behov for en nærmere redegørelse for indholdet af de enkelte typer af tilknyttet virksomhed, der er omfattet af tonnageskattelovens § 10, stk. 2, herunder særligt nr. 1-4.

Det anføres i lovforslagets § 2, nr. 7, at *"den overskydende del (beskattes) efter skattelovgivningens almindelige regler"*. FSR beder Skatteministeriet 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. FSR ønsker bl.a. følgende situationer illustreret:

For det første tilfældet, hvor rederiets indkomst fra virksomhed omfattet af tonnageskattelovens § 10, stk. 2 er positiv, mens dets samlede indkomst omfattet af tonnageskattelovens § 6 og § 10, stk. 2 er negativ.

For det andet situationen, hvor rederiet har indkomst fra flere typer af

Kommentarer

Lovforslaget er justeret, så bedømmelsen af, om indkomst ved tilknyttet virksomhed udgør mindre end 50 pct. af den samlede indkomst ved rederivirksomhed og tilknyttet virksomhed foretages med udgangspunkt i rederiets omsætning ved de to former for virksomhed.

Hvis omsætningen ved den tilknyttede virksomhed med tillæg af avancer ved salg af tonnageskattede skibe udgør 50 pct. eller mere af den samlede omsætning ved rederivirksomhed og tilknyttet virksomhed, beskattes en forholdsmæssig del af rederiets samlede positive bruttoindtjening ved rederivirksomhed og tilknyttet virksomhed efter skattelovgivningens

Organisation

Bemærkninger

tilknyttet virksomhed omfattet af tonnageskattelovens § 10, stk. 2, hvoraf nogle udviser overskud, mens andre udviser underskud.

For det tredje tilfældet, hvor 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 tonnageskattelovens § 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.

For det fjerde situationen, hvor rederiet har indkomst omfattet af tonnageskattelovens § 10, stk. 2, nr. 1 (anvendelse af containere) svarende til 5 pct. af rederiets indkomst fra transportydelser, indkomst omfattet af tonnageskattelovens § 10, stk. 2, nr. 5 (salg af varer til forbrug ombord) svarende til 30 pct. af indkomst fra transportydelser og indkomst omfattet af tonnageskattelovens § 10, stk. 2, nr. 9 (skibsavancer) svarende til 25 pct. af indkomst fra transportydelser.

FSR ønsker, at det bekræftes, at begrebet "*bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster*" er det samme begreb, som anvendes i tonnageskattelovens § 15, stk. 3, og at der i den indkomst, der efter forslaget skal beskattes efter de almindelige regler, er fradrag for den andel af rederiets fællesomkostninger, der efter tonnageskattelovens

Kommentarer

almindelige regler. Den forholdsmæssige del beregnes som forholdet mellem på den ene side den del af omsætningen ved tilknyttet virksomhed, der overstiger 50 pct. af den samlede omsætning, og på den anden side den samlede omsætning ved rederivirksomhed og tilknyttet virksomhed.

Der henvises til kommentaren ovenfor vedrørende forslaget om en 50 pct.-begrænsning vedrørende andelen af bareboat udlejet tonnage.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>§ 15, stk. 3, 2. pkt., kan henføres til denne indkomst.</p> <p>Ifølge forslaget har ændringerne til sømandsbeskatningsloven virkning fra og med indkomståret 2020, mens ændringerne til tonnageskatte-loven har virkning for indkomstår, der påbegyndes den 1. januar 2020.</p> <p>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 Kommissionen, en tidligere ikrafttræden, herunder fx forslagets § 2, nr. 1?</p>	<p>Der er valgt samme ikrafttrædelsestidspunkt for alle ændringerne af tonnageskatte-loven for at gøre det administrativt lettere for selskaberne og myndighederne.</p>
<i>Kommunernes Landsforening (KL)</i>	<p>KL noterer sig, at det fremgår, at lempelsen af registreringskravet i DIS-ordningen vurderes at medføre et fald i de kommunale indtægter fra indkomstskat. KL skal derfor bemærke, at kommuner, der vælger at selvbudgettere kommunal indkomstskat i 2020 efter § 7 i lov om kommunal indkomstskat, efterreguleres. Ny lovgivning med påvirkning af den kommunale indkomstskat for 2020 bør derfor indeholde en paragraf i lovforslaget, hvor det ovenstående fremgår.</p>	<p>Det er korrekt. Lovforslaget er justeret i overensstemmelse hermed.</p>
<i>Lederne Søfart</i>	<p>Lederne Søfart ser generelt positivt på forslag, der forventeligt vil udvide og fastholde arbejdsmarkedet for vores medlemmer. Udvidelsen af arbejdsmarkedet for danske navigatører skønnes nødvendig, idet</p>	<p>Formålet med lovforslaget er at sikre, at udvidelsen af tonnageskatteordningen og den tilsvarende udvidelse af DIS-ordningen kan sættes i kraft til gavn for danske søfolk og danske rederier.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>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.</p> <p><i>Tilpasning af DIS-ordningen</i></p> <p>Det godkendelses- og kontrolregime, der kræves oprettet, forekommer ikke at være tilstrækkelig tydeligt beskrevet i lovforslaget. Lederne Søfart skønner, at det vil blive umådeligt administrativt tungt, og at det vil afholde de fleste fra at ansætte danske søfolk.</p> <p>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.</p> <p>Den foreslåede begrænsning af ”færge-DIS” medfører, at man fremadrettet skal være EU/EØS-statsborger for at blive skattefritaget. Dette vil ekskludere tredjelandes borgere med arbejds- og opholdstilladelse inden for EU/EØS, samt borgere fra Færøerne og Grønland. Lederne Søfart mener, at forslaget bør ændres til at omfatte borgere med bopæl, arbejds- og opholdstilladelse i en EU/EØS-medlemsstat.</p>	<p>Der henvises til svaret til Danske Rederier.</p> <p>Mulighederne for at opretholde medlemskab af en dansk A-kasse reguleres ikke i nærværende lovforslag.</p> <p>Der henvises til svaret til CO-Søfart.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p><i>Tilpasning af refusionsordningen</i> 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. Lederne Søfart er derfor positive overfor videreførelsen af ordningen.</p> <p><i>Tilpasning af tonnageskatteordningen</i> Vi kan umiddelbart ikke vurdere, om forslagets ændringer har effekt på beskæftigelsen af danske søfolk, hvorfor vi ikke har kommentarer til dette afsnit.</p> <p><i>Udvidelse af sømandsfradraget</i> Udvidelsen til også at gælde i forsknings- og havundersøgelsesskibe, anser Lederne Søfart for yderst positivt, da dette vil lette fastholdelse og rekruttering af danske navigatører i dette segment.</p> <p>Lederne Søfart tvivler 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. Lederne Søfart 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.</p>	<p>En udvidelse af DIS-ordningen til skibe under andre EU/EØS-flag medfører ingen ændring af de regler, som gælder for besætningsmedlemmerne. Rederierne kan allerede efter de gældende regler frit vælge at ansætte søfolk fra andre lande. Danske søfolk er kendetegnet ved et højt fagligt niveau og solide kompetencer, og der er ikke noget, som tyder på, at de rederier, som vælger at have deres skibe re-</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>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.</p> <p>Lederne Søfart tilslutter sig CO-Søfarts bekymringer.</p> <p>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.</p>	<p>gistreret i DIS, fremover skulle fravælge danske søfolk i videre omfang, end det er tilfældet i dag. Konsekvenserne af lempelsen af registreringskravet i DIS-ordningen vil dog løbende blive evalueret med henblik på at vurdere eventuelle utilsigtede konsekvenser for danske søfolk og danske rederier.</p> <p>Sådan som Kommissionen har formuleret sit krav til lempelse af registreringskravet i DIS-ordningen, har Skatteministeriets vurdering været, at der ikke var nogen valgfrihed i forhold til implementering af kravet i dansk lovgivning. Det forhindrer dog ikke, at de faglige organisationer kunne være inddraget, inden lovforslaget blev sendt på høring.</p>
<p><i>Maskinmestrenes Forening</i></p>	<p>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 både for den søfarende og erhvervet.</p> <p>Forslaget vil medføre en manglende adgang til at udnytte skattemæssige fradrag, som DIS-søfolk har.</p> <p>Danske søfarende på EU/EØS-flagede skibe vil risikere at blive</p>	<p>Der henvises til svaret til CO-Søfart.</p> <p>Der henvises til svaret til CO-Søfart.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>beskattet af pågældende EU/EØS-flagstat.</p> <p>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).</p> <p>Efter forslaget skal EU/EØS-rederier følge danske regler om kontrol/godkendelse ved ansættelse af danske søfarende på en løn, hvor dansk beskatning er fritaget.</p> <p>Lempelsen af registreringskravet vil medføre øget konkurrence over for DIS-ordningen, idet danske søfarende er billigere på EU/EØS-flagede skibe, og dermed vil der opstå risiko for reduktion af antal skibe under DIS-ordningen.</p> <p>Endvidere vil lempelsen medføre risiko for en væsentlig svækkelse af beskæftigelsen i Det Blå Danmark, der pt. i det samlede erhverv inkl. følgeindustrien beskæftiger omkring 100.000 lønmodtagere.</p>	<p>Der henvises til svaret til CO-Søfart.</p> <p>Det er korrekt. DIS-indkomsten vil være skattefritaget. Det er dog fortsat nødvendigt for Skatteforvaltningen at kunne kontrollere, om betingelserne for at anvende DIS-ordningen er opfyldt. Hvis dette ikke er tilfældet, skal Skatteforvaltningen opkræve manglende betaling af skatter hos rederierne.</p> <p>Der henvises til svaret til CO-Søfart.</p> <p>Der henvises til svaret til Lederne Søfart.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>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.</p> <p>Maskinmestrenes Forening anbefaler, at der i stedet for nærværende fx foretages en udvidelse af ligningslovens § 33 A, og derved opnås en løsning gennem den enkelte søfarendes skattemæssige forhold, og samtidig bevares et fortsat stærkt erhverv med gode beskæftigelsesmuligheder.</p>	<p>Der henvises til svaret til Lederne Søfart.</p> <p>Det er forståeligt, at søfolkene ønsker i højere grad selv at kunne vælge, hvor de vil tage hyre inden for EU/EØS. Det vil kræve Kommissionens godkendelse, hvis der skal gennemføres andre løsninger end dem, der er lagt til grund ved afgørelsen. Da både rederierne og søfolkene mener, at der kan findes en bedre løsning, overvejes dette nærmere. Regeringen ser således positivt på en ny DIS-model og vil efter lovforslagets vedtagelse indlede en ny dialog med Kommissionen med henblik på at undersøge, om forslaget om en individuel skattefritagelse til danske søfolk på EU/EØS-flagede skibe kan gennemføres i overensstemmelse med EU-retten. Der henvises i øvrigt til svaret til CO-Søfart.</p>
<i>Politiforbundet</i>	Politiforbundet har ingen bemærkninger til høringen.	
<i>Skatterevisorforeningen (SRF)</i>	SRF takker for det modtagne materiale og kan i den forbindelse meddele, at SRF ikke har bemærkninger til det modtagne forslag.	

