

  
**Skatteministeriet**

11. november 2021  
J.nr. 2021 - 1530

Til Folketinget – Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges høringsskema II samt de modtagne høringssvar II vedrørende forslag til lov om ændring af sømandsbeskatningsloven og ligningsloven (Tilpasning af sømandsfradragsordningen m.v. til EU-retten, bedre vilkår ved anvendelse af refusionsordningen for sandsugere og ændring af listen over lande omfattet af defensive foranstaltninger).

Det bemærkes, lovforslagets enkelte dele har været sendt i høring på forskellige tidspunkter, og at der derfor er udarbejdet forskellige høringsskemaer:

Høringsskema I og høringssvar I vedrører den del af lovforslaget, der omhandler en tilpasning af sømandsfradragsordningen m.v. til EU-retten.

Høringsskema II og høringssvar II vedrører den del af lovforslaget, der omhandler bedre vilkår ved anvendelse af refusionsordningen for sandsugere.

Det bemærkes endvidere, at modtagne høringssvar og tilhørende høringsskema til den del af lovforslaget, der omhandler ændring af listen over lande omfattet af defensive foranstaltninger, vil blive oversendt snarest muligt, efter høringsfristen for denne del af lovforslaget udløber den 12. november 2021.

Morten Bødskov

/ Søren Schou

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<i>CO-Søfart</i>	CO-Søfart støtter op om ændringerne af refusionsordningen for sandsugere og formålet hermed.	
<i>Dansk Arbejdsgiverforening (DA)</i>	DA anfører, at lovforslaget falder uden for DA's virkefelt, og at DA ikke ønsker at afgive bemærkninger.	
<i>Danske Maritime</i>	<p>Danske Maritime bakker op om initiativer, der sikrer bedre vilkår i den danske maritime industri, der som aktør på det globale marked står i konstant og skarp konkurrence med udenlandske virksomheder.</p> <p>Den maritime branche, herunder Danske Maritime, har siden vedtagelsen af den nuværende refusionsordning for sandsugere, arbejdet for en tilbageførsel til de tidligere regler, der gav mere lige konkurrence.</p> <p>Danske Maritime finder det derfor meget positivt, at refusionsordningen for sandsugere bringes til et niveau, der svarer til tidligere.</p> <p>Med lovforslaget udlignes de indskrænkninger og konkurrenceforvridende forhold, der har udgjort en trussel mod sandvindingsindustriens konkurrencedygtighed og dermed også for de værfter, der servicere den. Danske Maritime understreger, at en sund og konkurrencedygtig sandvindingsindustri i høj grad bidrager til</p>	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>beskæftigelsen på danske værfter og hos deres mange leverandørvirksomheder.</p> <p>Danske Maritime vil derfor gerne benytte lejligheden til at rose Skatteministeriet for de initiativer, som ændringerne lægger op til.</p> <p>Endeligt bemærker Danske Maritime, at det med fordel kan overvejes at lade ændringerne i loven have virkning fra indeværende år og ikke først fra 2022, som lovforslaget lægger op til.</p>	<p>Det er forståeligt, at det ønskes, at den foreslåede ændring af refusionsordningen for sandsugere gives virkning tilbage i tid fra og med 1. januar 2021.</p> <p>Det vurderes dog, at det vil kunne besværliggøre godkendelsesprocessen, såfremt Kommissionen anmodes om en godkendelse tilbage fra og med 2021 (eller tidligere). Det skyldes bl.a., at den strenge fortolkning af »50-procentkravet« blev indført på baggrund af et krav fra Kommissionen. Det vil derfor kræve, at Kommissionen er villig til at ændre praksis – ikke kun fremadrettet – men også bagudrettet med den konsekvens, at det kan få betydning for andre ordninger, der måtte være godkendte under samme forudsætninger som den nuværende danske ordning.</p> <p>Hertil kommer, at det administrativt vil være en tung opgave at skulle genoptage alle refusionsansættelser for kalenderåret 2021 (eller tidligere), idet de fleste rederier, der anvender ordningen, modtager refusion på månedlig basis.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
		<p>Endeligt vil det kræve, at der findes yderligere finansiering.</p> <p>På den baggrund fastholdes forslaget om, at ændringerne af refusionsordningen for sandsugere tillægges virkning fra og med kalenderåret 2022.</p>
<p><i>Danske Rederier</i></p>	<p>Ved behandlingen af lov nr. 1583 af den 27. december 2019 fremførte Danske Rederier, at refusionsordningen for sandsugere blev begrænset væsentligt og anbefalede følgelig en mere lempelig implementering end foreslået. Danske Rederier takker Skatteministeriet for at have forfulgt sagen og dermed nu fremlægge et forslag, der lægger op til at implementere Kommissionens krav på en mere lempelig måde.</p> <p>Lovforslaget retter derfor op på tidligere forringelser af den danske refusionsordning. Lovforslagets ændringer er samstemmende med formålet med refusionsordningen, der er at ligestille sandsugerrederiene med rederier under DIS-ordningen. Dertil vil ændringerne i højere grad sikre lige vilkår for operatører inden for EU.</p> <p>I forhold til forslaget om at ændre reglerne for »begrænset fart« bemærker Danske Rederier, at det ved sammenligning med lande med væsentlige sandsugerinteresser er konstateret, at praksis vedrørende søtransport, der berettiger til støtte, og andre aktiviteter, der</p>	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>ikke berettiger til støtte svarende til »begrænset fart« efter den danske ordning, ikke er ensartet i EU, og at den danske ordning er mere restriktiv end i andre lande. Dette fremgår bl.a. af skatteministerens svar på spørgsmål 31 ved behandlingen af L 72 A i 2019.</p> <p>Danske Rederier forholder sig derfor positivt til, at reglerne om »begrænset fart« ændres, så de ikke længere gælder for sandsugningsfartøjer.</p> <p>I forhold til den foreslåede ændring af »50-procentkravet« bemærker Danske Rederier, at en tilbagerulning af den nuværende ordning medfører en fleksibel fortolkning af »50-procentkravet«, så den danske ordning ikke er mere restriktiv end i andre EU-lande. Danske Rederier finder det positivt, at der igen kan opnås fuld refusion, når der udføres søtransportaktiviteter i mindst 50 pct. af fartøjets driftstid.</p> <p>Danske Rederier finder det endvidere positivt, at lovforslaget udnytter rammen for tilladt støtte til arbejdsrelaterede omkostninger, så refusionssatsen derved forhøjes fra 35 til 37 procent.</p> <p>I forhold til det foreslåede ikrafttrædelsestidspunkt finder Danske Rederier det positivt, at skatteministeren kan fastsætte et hurtigt tidspunkt for ikrafttrædelse af den</p>	<p>Der henvises til svaret til Danske Maritime.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>forbedrede refusionsordning, når lovforslaget er vedtaget, og ordningen er godkendt af Kommissionen. Herunder bør det ifølge Danske Rederier afklares, om ændringen kan have virkning med tilbagevirkende kraft, så der tages højde for den mellemliggende virkningsperiode fra den ændrede ordning i 2019 frem til virkningstidspunktet for lovforslaget i 2022.</p> <p>Danske Rederier bemærker, at ændringen i 2019 medførte en helt ny metode for opgørelsen af sejltid og søtransportaktiviteter, hvilket har øget uddybningsrederierne administrative byrde.</p> <p>Som opfølgning på indeværende lovforslag skal der forventeligt udarbejdes en ny bekendtgørelse om administration af refusionsordningen. I den forbindelse vil det være af stor værdi, hvis Skatteministeriet i dialog med uddybningsrederierne gennemgår administrationen af refusionsordningen for sandsugere med det formål at forenkle administrationen og iværksætte en mindre byrdefuld opgørelse og dokumentation af sejltid.</p> <p>Danske Rederier formoder, at ophævelsen af reglerne om begrænset fart i forhold til sandsugningsfartøjer i sig selv er et forenkende element i administrationen af ordningen.</p>	<p>Det er korrekt, at der vil skulle udarbejdes en ny bekendtgørelse om beskatning af søfolk, når/hvis lovforslaget bliver vedtaget, og ændringerne af refusionsordningen for sandsugere er godkendt af Kommissionen.</p> <p>I den forbindelse vil det være oplagt at drøfte mulighederne for at forenkle metoden for sejladsopgørelsen.</p> <p>Der kvitteres for forslaget, og branchen vil søges involveret i forbindelse med udarbejdelse af en ny bekendtgørelse.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<i>DI</i>	<p>DI har tilkendegivet, at DI ikke har bemærkninger til lovudkastet.</p>	
<i>Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR)</i>	<p>OBR vurderer, at lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.</p> <p>OBR bemærker, at Skatteministeriet i forbindelse med præhøringen af lovforslaget har vurderet, at principperne for agil erhvervsrettet regulering ikke er relevante for de konkrete ændringer i lovforslaget. OBR har ingen bemærkninger hertil.</p>	
<i>FSR – danske revisorer</i>	<p>FSR – danske revisorer konstaterer med tilfredshed, at lovforslaget adresserer problematikken vedrørende begrænsningen af anvendelsesområdet for sømandsfradrag på sandsugningsfartøjer samt refusionsordningen for sandsugere i forhold til det, der gjaldt forud for indkomståret 2020.</p> <p>FSR – danske revisorer kvitterer endvidere for Skatteministeriets præcisering af søtransportaktiviteter ved indsættelse af en ny bestemmelse i § 10 a i sømandsbeskatningsloven, der oplister, hvilke aktiviteter der betragtes som søtransport ved anvendelse af refusionsordningen for sandsugere.</p>	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Når det ved den foreslåede bestemmelse i § 10 a foreslås at »opløfte« bestemmelsen i § 12, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 161 af 27. februar 2020 til lovniveau, finder FSR – danske revisorer det passende, at Skatteministeriet ved samme lejlighed foretager en præcisering af bestemmelsens ordlyd, hvorved det bliver klart, at der ikke er grundlag for en sondring mellem »destinationer« og »punkter på havet«.</p> <p>I den forbindelse henviser FSR – danske revisorer til, at sondringen mellem »destinationer« og »punkter på havet« er udslag af en fejlagtig fortolkning af Højesterets dom i SKM2016.399.HR. Højesteret tilkendegav, at der ikke kan/skal skelnes mellem »bundfaste installationer« og »punkter på havet«, idet der i alle tilfælde er tale om destinationer omfattet af det EU-retlige søtransportbegreb. Ifølge FSR – danske revisorer er Højesterets afgørelse således direkte anvendelig på destinationsbegrebet i hele sømandsbeskatningsloven og dermed også i tonnageskatteloven.</p> <p>FSR – danske revisorer opfordrer derfor Skatteministeriet til at præcisere i forslaget, at erhvervsmæssig transport til »destinationer« også dækker over transport til »punkter på havet«.</p>	<p>Den refererede afgørelse fra Højesteret fastslår, at stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, kan få refusion for erhvervsmæssig søtransport til og mellem punkter på havet efter sømandsbeskatningslovens § 10.</p> <p>Som det fremgår af styresignalet i SKM2018.185.SKAT, vurderes der at skulle være meget klare holdpunkter, hvis det skal lægges til grund, at det ved dommen har været Højesterets intention også at lempe destinationskravet i andre bestemmelser i sømandsbeskatningsloven og tonnageskatteloven, idet der i givet fald vil være tale om en ændring af andre statsstøtteordninger, hvis udformning er godkendt af Kommissionen.</p> <p>I den forbindelse blev der i styresignalet lagt vægt på, at Højesteret ikke ses at have udtalt sig om søtransportbegrebet i relation til de øvrige bestemmelser i sømandsbeskatningsloven og tonnageskatteloven.</p> <p>Det var – og er – således vurderingen, at Højesterets dom og det, der er anført om søtransportbegrebet, alene finder anvendelse for fartøjer omfattet af sømandsbeskatningslovens § 10.</p> <p>Der vurderes på den baggrund ikke at være grundlag for at ændre destinationskravet i sømandsbeskatningsloven eller tonnageskatteloven.</p>



Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>I den forbindelse henleder FSR – danske revisorer endvidere opmærksomheden på SKM2020.5.LSR, hvor Landsskatteretten underkendte Skattestyrelsens praksis for fortolkning af destinationer, under henvisning til at den indskrænkende fortolkning af destinationsbegrebet savnede hjemmel, hvorved destinationsbegrebet også omfatter punkter på havet.</p> <p>FSR – danske revisorer anfører, at den foreslåede bestemmelse i sømandsbeskatningslovens § 10 a, stk. 1, nr. 6, er indført egenhændigt af Skatteministeriet ved § 12, stk. 1, nr. 6, i bekendtgørelse nr. 161 af 27. februar 2020, idet bekendtgørelsen ikke var i høring.</p> <p>FSR - Danske Revisorer finder det kritisabelt, at Skatteministeriet med overførsel af bestemmelsen i § 12, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 161 af 27. februar 2020 nu søger at lovfæste en fortolkning, Højesteret har underkendt.</p> <p>Ændringerne af refusionsordningen for sandsugere skal ifølge lovudkastet have virkning fra og med kalenderåret 2022.</p>	<p>Den refererede afgørelse fra Landsskatteretten, der nu er offentliggjort som SKM.2020.10.LSR, er blevet indbragt for domstolene og giver derfor ikke på nuværende tidspunkt anledning til at anlægge en anden fortolkning af destinationskravet end tidligere.</p> <p>Det anførte ikke er korrekt.</p> <p>Et udkast til bekendtgørelse, der indeholdt et forslag til § 12, stk. 1, nr. 6, som foreslås indsat i sømandsbeskatningsloven § 10 a, stk. 1, nr. 6, blev sendt i ekstern høring i perioden 20. december 2019 til 17. januar 2020. Som en del af høringmaterialet blev også fremsendt et notat om ændringerne af bekendtgørelsen, hvoraf det fremgik, at praksis vedrører søtransportaktiviteter, der berettiger til refusion efter refusionsordningen for sandsugere, var indskrevet i bekendtgørelsen.</p> <p>I den forbindelse bemærkes, at FSR – danske revisorer var på høringslisten, og at FSR – danske revisorer har afgivet et høringssvar af 17. januar 2020.</p> <p>Der henvises til svaret til Danske Maritime.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>FSR – danske revisorer vil gerne henstille til, at virkningstidspunktet – når lovforslaget nu alligevel tillægges tilbagevirkende kraft som følge af indhentelse af Kommissionens godkendelse – kan sættes i kraft yderligere tilbage i tid, sådan at de foreslåede regler får virkning allerede fra og med 2020. Dermed vil de u hensigtsmæssige konsekvenser af de nugældende regler kunne blive »rullet tilbage«.</p>	
<p><i>Lederne Søfart</i></p>	<p>Lederne Søfart finder det positivt, at Skatteministeriet har vist imødekømmenhed i forhold til Lederne Søfarts bekymring over de væsentlige forringelser af vilkårene for anvendelse af refusionsordningen for sandsugere, som blev indført ved lov nr. 1583 af 27. december 2019.</p> <p>Det er af væsentlig betydning for danske søfarende og deres redier, at der i vidt omfang sker en tilbagerulning til den tidligere ordning, herunder ikke mindst at refusionsbeløbet vil blive beregnet på baggrund af 100 pct. af refusionsgrundlaget, samt at reglerne for »begrænset fart« ikke længere vil finde anvendelse for sandsugningsfartøjer.</p> <p>Lederne Søfart havde dog fundet det ønskeligt, at forhøjelsen af refusionssatsen var blevet sat til de tidligere 40 procent, men det er positivt, at der med stigningen</p>	<p>Refusionsordningen for sandsugere indebærer statsstøtte og er derfor udformet inden for rammerne af rammerne af EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren. Det følger</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>tages højde for udgifter til social sikring.</p> <p>Lederne Søfart skal anbefale, at søfarende om bord på sandsugerfartøjer fradragsmæssigt stilles på samme måde som øvrige søfarende, således at de som arbejder på sandsugerfartøjer med en brutotonnage på 500 t eller derover, har samme adgang til et fradrag på 105.000 kr.</p>	<p>direkte af retningslinjerne, at det samlede støttebeløb ikke må ikke overstige det samlede beløb for skatter og socialsikringsbidrag, der opkræves for skibsfartsaktiviteter og fra søfolk.</p> <p>På baggrund af Skatteministeriets beregninger foreslås satsen derfor fastsat til 37 pct., gennemsnitligt svarende til en fritagelse for betaling af indkomstskatter og socialsikringsbidrag for søfolk, der arbejder om bord.</p> <p>Sømandsfradraget har karakter af statsstøtte. Enhver indholdsmæssig ændring vil derfor skulle anmeldes til og godkendes af Kommissionen.</p> <p>Da der er foretaget en endelig anmeldelse af sømandsfradragsordningen, som skal godkendes på ny inden 1. januar 2022, vurderes det ikke at være hensigtsmæssigt, at forsøge at inddrage nye elementer, der vil kunne forsinke godkendelsesprocessen.</p> <p>I den forbindelse bemærkes, at den refusion, der ydes efter refusionsordningen for sandsugere, afspejler den betalte skat for søfolk, der arbejder om bord på sandsugere. Det betyder, at der er taget højde for bl.a. sømandsfradragets størrelse ved fastsættelsen af refusions-satsen.</p> <p>En forhøjelse af sømandsfradraget for søfolk, der arbejder om bord</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Rohde Nielsen A/S</i> (RN)</p>	<p>RN er overordnet meget positiv over for forslaget og ser frem til, at tiltagene i forslaget træder i kraft. RN er glade for at se, at Skatteministeriet har revurderet den nuværende ordning, da de nye regler i høj grad vil sikre, at det fortsat er attraktivt for sandsugerrederier at drive virksomhed i Danmark.</p> <p>Som RN også tidligere har redegjort for over for Skatteministeriet, var en ændring af reglerne nødvendig særligt for at sikre uddannelse af unge elever og for at sikre arbejdspladser på danske værfter. Konkret vil forslaget også medføre fastholdelse af danske arbejdspladser på de danske sandindvindingsfartøjer. Alt i alt meget positive virkninger for dansk beskæftigelse og bevarelse af dansk »know-how«.</p> <p>RN foreslår, at forslaget ændres, således at loven har virkning fra og med kalenderåret 2021 (i stedet for kalenderåret 2022).</p> <p>RN anfører, at den danske refusionsordning for sandsugere blev mindre favorabel ved EU-godkendelsen i 2019, hvilket tydeligt er anerkendt i forslaget. Ligeledes er det anført flere steder i forslaget, at støtten efter</p>	<p>på sandsugere, vil alt andet lige reducere søfolkenes skattebetaling. Dermed vil refusionsraten skulle nedsættes tilsvarende.</p> <p>Der henvises til svaret til Danske Maritime.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>den nye ordning, som præsenteres i forslaget, vil blive bragt tilbage på et niveau, der i det væsentligste svarer til det tidligere støtteniveau, idet reglerne fra 2019 tilbagerulles.</p> <p>RN mener derfor, at forslaget vil kunne tillægges virkning tilbage i tid, og det fremgår da også af forslaget, at dele af loven kan træde i kraft på forskellige tidspunkter.</p> <p>RN anfører, at der ingen saglige årsager er til, at de dele af loven, som medfører, at reglerne, der blev indført i 2019, tilbagerulles, ikke skal have virkning fra og med kalenderåret 2021.</p>	
<p><i>Skatterevisorforeningen (SRF)</i></p>	<p>SRF anfører, at SRF ikke har bemærkninger til det modtagne forslag.</p>	
<p><i>Søfartsstyrelsen</i></p>	<p>Søfartsstyrelsen bemærker, at stenfiskerfartøjer ikke længere registreres i skibsregistrets særlige register over stenfiskerfartøjer og derfor heller ikke længere tildeles et særligt nummer.</p> <p>Søfartsstyrelsen foreslår derfor, at formuleringen i lovforslagets § 3, stk. 2, ændres sådan, at begrebet »stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere« ikke anvendes. Søfartsstyrelsen foreslår i stedet at indsætte følgende formulering: »fartøjer, som udfører opgaver med råstof-indvinding, herunder opfiskning af sten eller opsugning af sand og lignende«.</p>	<p>Ved stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, forstås i sømandsbeskatningslovens forstand fartøjer, som er særligt indrettet til optagning af materialer fra havbunden med henblik på i eget lastrum at transportere de indvundne materialer andetsteds hen. Det er fartøjets faktiske anvendelse, der er afgørende for, om fartøjet kan omfattes af sømandsbeskatningslovens regler, herunder refusionsordningen for sandsugere.</p> <p>Fartøjets registreringsforhold tillægges således ikke selvstændig betydning – i det omfang fartøjet er registreret i Danmark eller en anden EU- eller EØS-medlemsstat.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Søfartsstyrelsen foreslår endvidere, at der foretages konsekvensrettelser i sømandsbeskatningsloven.</p>	<p>Henset til ovenstående og det forhold, at EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren, som reglerne i sømandsbeskatningsloven er udformet inden for rammerne af, benævner denne typer fartøjer som »opmudrings-/sandsugningsfartøjer«, vurderes den nuværende definition af være dækkende.</p> <p>Hertil kommer, at det er den nuværende definition af fartøjerne, der indgår i den anmeldelse, der er lavet til Kommissionen.</p> <p>Der ændres på den baggrund ikke i definitionen af stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, ved nærværende lovforslag, men der kvitteres for forslaget, som vil blive overvejet på ny i forbindelse med efterfølgende ændringer af loven.</p>