



**12. november 2021**

SUHB

DI-2021-54717

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

**Dansk Industri**  
Confederation of Danish Industry

Sendes pr. e-mail:  
lovgivningogoekonomi@skm.dk

### **Høringssvar vedr. nyt element i lov om ændring af sømandsbeskatningsloven og ligningsloven, Skatteministeriets j.nr. 2021-6621**

Udkastet til lovforslag giver ikke DI anledning til særlige bemærkninger.

Med venlig hilsen

Sune Hein Bertelsen  
Fagleder for skattejura & international skat





# Danske Rederier

Skatteministeriet

Nicolai Eigtveds Gade 28

DK-1402 København K

Sendt på mail til: lovgivningoekonomi@skm.dk, klh@skm.dk,

pa@skm.dk og kln1@skm.dk

9. december 2020

## **Høringssvar om forslag til fastsættelse af defensive foranstaltninger mod lande på EU-listen over ikkesamarbejdsvillige skattejurisdiktioner (J.nr. 2020-4674)**

Danske Rederier støtter initiativer, der har til hensigt at værne mod skatteunddragelse og skatteundgåelse. Som Danmarks største eksport erhverv påvirkes de danske rederier af lovforslaget om skattesanktioner mod landene på EU's sortliste, hvorfor det indledningsvist skal beklages, at Danske Rederier ikke fremgår af høringslisten. Dertil har Danske Rederier følgende kommentarer.

Danske Rederier kvitterer for Skatteministeriets bemærkninger (§ 1) vedr. undtagelse for rederier, der anvender tonnageskattelovens regler:

- *Det bemærkes, at skattepligtige, der som udgangspunkt vil være omfattet af den foreslåede bestemmelse, ikke vil blive påvirket af forslaget, i det omfang de opgør deres indkomst efter regler, som indebærer, at betalinger ikke påvirker indkomstopgørelsen. Det vil være relevant for virksomheder, der er omfattet af opregningen af de skattepligtige i den foreslåede bestemmelse, i det omfang sådanne skattepligtige anvender tonnageskattelovens regler.*

Det er imidlertid ikke alle danske rederier, der er omfattet af tonnageskatteloven. Flere rederier opgør således skattepligtig indkomst efter de almindelige regler for selskabsbeskatning.

### **Udfordring for normal praksis i international søfart**

Af EU's sortliste over ikkesamarbejdsvillige skattejurisdiktioner (EU's sortliste) er det for søfarten væsentligt at fremhæve Panama. Panama er et centralt bunkering hub grundet kanalens funktion som væsentlig infrastruktur i verdenshandlen med ca. 14.000 gennemsejlinger årligt samt knudepunkt for den transatlantiske handel og handlen mellem Nord- og



## Danske Rederier

Sydamerika. Det er væsentligt, at bunkering, forsyning af olie til skibe der passerer gennem kanalen, kan foretages uden unødvendig afvigelse fra sejlruten. Denne aktivitet vil ikke blive hverken mindre eller større uanset lovforslagets defensive foranstaltninger, da de logistiske fordele ved levering af olie ved Panama-kanalen er så store, at bunkering ikke vil blive flyttet til andre lande.

Selve kanalens funktion som infrastruktur i verdenshandlen udgør en klar forskel i forhold til EU's sortlistes øvrige jurisdiktioner. I benyttelsen af Panamakanalen knyttes væsentlig aktivitet op på kanalen. Begrundet i forretningsmæssige hensyn er det normal praksis, at rederier forsyner egne handelsskibe med olie i Panama, mens de afventer passage gennem kanalen. Det kræver en licens fra staten Panama for at etablere sig som leverandør gennem et lokalt selskab, hvilket udgør en væsentlig økonomisk tilstedeværelse. En såkaldt substansbetragtning.

Denne form for interesseforbundne transaktioner mellem det lokale selskab til moderselskabet i Danmark er ikke udelukkende en markedsstandard i Panama. Relevansen i forhold til lovforslaget er, at Skatteministeriet foreslår, at personer og selskaber mv. som udgangspunkt:

- ikke skal kunne fradrage betalinger til interesseforbundne modtagere, der er skattemæssigt hjemmehørende eller registreret i et af de sortlistede lande, og
- ikke på anden vis kan lade sådanne betalinger indgå ved opgørelsen af skattepligtig indkomst.

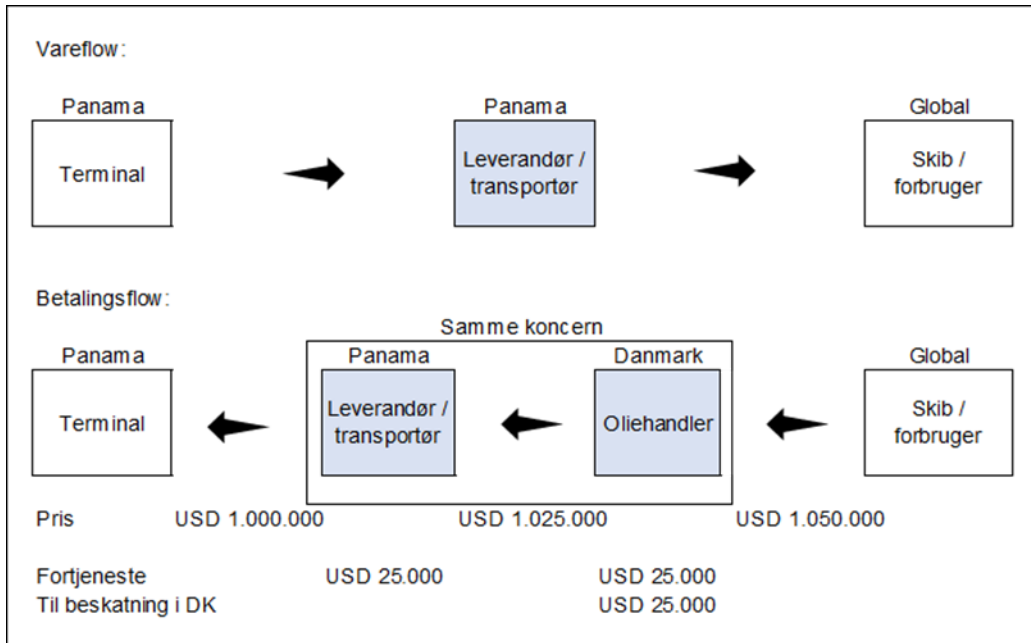
### **Eksemplificering af konsekvens for dansk søfart**

For at tydeliggøre konsekvenserne af lovgivningen opstilles eksempler på interesseforbunden transaktion omkring bunkering i Panama under gældende regelsæt og under lovforslagets ændrede regelsæt.



# Danske Rederier

Eksempel 1: En typisk bunkering transaktion i forbindelse med en leverance i Panama under gældende regelsæt.

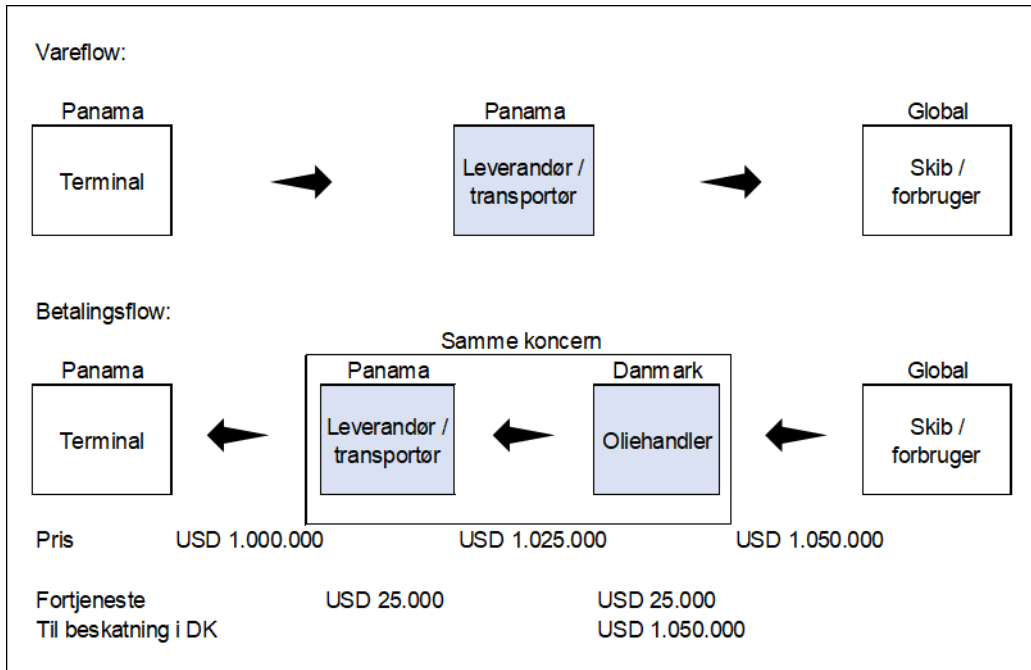


- 1) Den globale kunde anmoder den danske oliehandler om et tilbud på olie til levering ved Panamakanalen.
- 2) Den danske oliehandler kontakter sit lokale selskab i Panama som forestår indkøb hos den lokale terminal samt arrangerer levering til kundens skib.
- 3) Det danske selskab køber olien af det lokale koncerninterne selskab og sælger det til den eksterne kunde. Det danske selskab tjener USD 25.000 på transaktionen som beskattes i Danmark efter almindelige selskabsskatteregler.



# Danske Rederier

## Eksempel 2: De økonomiske konsekvenser af lovforslagets defensive foranstaltninger i forbindelse med en bunkering leverance i Panama.



- 1) Den globale kunde anmoder den danske oliehandler om et tilbud på olie til levering ved Panamakanalen.
- 2) Den danske oliehandler kontakter sit lokale selskab i Panama som forestår indkøb hos den lokale terminal samt arrangerer levering til kundens skib.
- 3) Det danske selskab køber olien af det lokale koncerninterne selskab og sælger det til den eksterne kunde. Det danske selskab tjener USD 25.000 på transaktionen.
- 4) Grundet de defensive foranstaltninger kan det danske selskab ikke fradrage omkostningen for indkøbet af olien, og derfor vil det danske selskab blive beskattet af USD 1.050.000, selvom selskabets fortjeneste kun beløber sig til USD 25.000. Det resulterer i en skattebetaling, der langt overstiger fortjenesten ved handlen.

### **Lovforslaget rammer virksomheden og ikke landet**

Det angives, at Skatteministeriets formål med lovforslaget er at ramme lande på EU-listen over ikkesamarbejdsvillige skattejurisdiktioner, herunder Panama og derved presse landene til at efterleve de internationale standarder omkring skattemæssig transparens. Når det kommer til aktiviteterne i Panamakanalen, så vil disse aktiviteter imidlertid ikke ophøre,



## Danske Rederier

grundet Panamas funktion som et maritimt knudepunkt for den internationale handel. I stedet vil aktiviteterne blot foregå udenom Danmark fremadrettet, hvorved den danske stat påfører sig selv et tab af provenu og økonomisk aktivitet, mens aktiviteterne i Panamakanalen fortsætter. Set fra et kommercielt perspektiv, så kan den del af aktiviteten, der foregår i Panama, næppe erstattes andetsteds, hvorimod den del af transaktionsaktiviteterne, der i eksemplet foregår i Danmark, ikke har nogen særlig fysisk tilknytning til Danmark.

Fokus i defensive foranstaltninger bør generelt rettes mod gennemstrømningsenheder, men som ovenstående eksempel viser rammer lovforslaget substansselskaber med væsentlig økonomisk tilstedeværelse, uden at det påvirker staten Panama. Når godtgørelsen for reel forretning ikke er nok, og når de defensive foranstaltninger i Panamas tilfælde ikke ændrer på handelstrafikken, så er virksomhederne enten nødt til at lukke bestemte forretningsaktiviteter eller til at omstrukturere forretningen til udlandet, hvilket i begge tilfælde vil betyde tab af danske arbejdspladser og tab af skatteprovenu i Danmark.

En undtagelse af markedsstandarden for interesseforbundne transaktioner kan sikre denne substansaktivitet. Et forslag kunne være:

- *Rederiet og leverandører til rederiet, fx oliehandlere eller skibsprovianteringshandlere, skal med en følgeseddel kunne dokumentere, at varen er overført og leveret om bord på et skib i Panama for at kunne undtages.*

Ved at kræve dokumentation i form af en følgeseddel på det indkøbte og leverede produkt, vil Skatteministeriet sikre, at transaktionen har den nødvendige substans og fysisk tilknytning til Panama-kanalen, hvorved Skatteministeriet kunne undgå at påvirke danske arbejdspladser indenfor forsyning til den globale maritime industri.

Derudover er den forslåede forcerede ikrafttrædelse af loven den 1. juli 2021 en udfordring i forhold til de forretningsmæssige, juridiske konsekvenser af lovforslaget.

### **Myndighedsressourcer og retssikkerhed**

Danske Rederier støtter – som allerede nævnt – tiltag der har til hensigt at værne mod skatteunddragelse. Der henvises i den forbindelse til, at



## Danske Rederier

det særlige for nærværende lovforslag er, at: *”Formålet hermed er at indføre lovgivningsmæssige foranstaltninger, der i forhold til de lande, der indgår på EU’s sortliste over skattely, vil være et væsentligt, yderligere incitament til at ændre deres nationale skattelovgivning og -praksis, således at de efterlever de kriterier, EU anvender ved udarbejdelsen af sortlisten.”*

Formålet er dermed ikke at ramme skatteydere. EU’s sortliste har til hensigt at skabe klarhed over hvilke stater, der ikke lever op til de krav om transparens etc., som er påkrævet fra EU’s side, ligesom formålet er at motivere staterne til at rette ind efter EU’s kriterier. Det er således muligt for staterne at blive fjernet fra listen igen, hvilket der også er eksempler på. Panama er tilmed et eksempel på en stat, der har været på listen, blev fjernet igen for derefter at blive tilføjet igen.

EU’s sortliste er dermed et øjebliksbillede, der reflekterer staters skatte-regler og -forvaltning sammenholdt med de krav, der stilles fra EU’s side. Både efterlevelsen og kravene er dog foranderlige, hvorfor billedet aldrig vil være endeligt.

På den baggrund forekommer det overilet at ophæve dobbeltbeskatningsoverenskomster og fratage danske virksomheder fradragsmuligheder til de pågældende stater baseret på den nyeste opdatering af EU’s sortliste. En ophævelse af dobbeltbeskatningsoverenskomster bør kun ske baseret på en konkret vurdering af de foreliggende grunde og de forventede konsekvenser. EU’s sortliste opdateres to gange årligt, hvorfor det teoretisk set er muligt, at ”Stat X”, med hvilken Danmark har en dobbeltbeskatningsoverenskomst, kan være udeladt af listen, for derefter et halvt år senere at fremgå af listen, for efterfølgende at rette ind og blive fjernet fra listen igen ved den næste opdatering yderligere et halvt år senere. En konkret vurdering er derfor afgørende, og der henstilles til, at det kommer til at fremgå af lovbemærkningerne, at forslag om ophævelse af dobbeltbeskatningsoverenskomster, baseret på defensive foranstaltninger, kun fremsættes baseret på en konkret vurdering og en offentlig høring.

Henset til de anvendte ressourcer, der umiddelbart anvendes i Skatteministeriets Departement til at opnå diplomatisk kontakt og forhandle dobbeltbeskatningsoverenskomster på vegne af Danmark, da forekommer det respektløst overfor det arbejde og de ressourcer, der anvendes hertil, hvis der ikke skal mere til, før Danmark som stat ophæver en sådan aftale. Derfor bør det utvetydigt fremgå af lovbemærkningerne, at der er krav



## Danske Rederier

om en konkret vurdering forud for ophævelse. For nuværende er der tale om ophævelse af dobbeltbeskatningsoverenskomsten med Trinidad og Tobago, hvorom der allerede er fremsat lovforslag. Det er ikke muligt at forudse hvor mange flere ophævelser, der kan blive tale om.

I tillæg skal det tilføjes, at lovforslaget i sin nuværende form stiller danske virksomheder uden reel retssikkerhed for, at de aftaler og forretningsmæssige foranstaltninger de har, og indgår i fremtiden, ikke pludselig medfører, at de ikke kan opnå fradrag for omkostninger, fordi disse skal betales til en stat, som er blevet tilføjet EU's sortliste efter, at de forretningsmæssige foranstaltninger er på plads.

Det er ærgerligt, at visse dele af lovforslaget kan læses i retning af en opfattelse af, at danske virksomheder kun handler med juridiske enheder i bestemte stater af skattemæssige årsager. Som et eksempel fra den maritime sektor på at dette ikke er tilfældet, da henvises til eksemplet ovenfor vedrørende Panama.

Følgende fremgår af lovforslagets bemærkninger:

*"Det bemærkes, at den væsentlige forøgelse af skattebetalingen her i landet, der vil være en konsekvens af de regler, der foreslås, må forventes i meget betydeligt omfang at afholde danske virksomheder og privatpersoner fra at deltage i transaktioner, der involverer fysiske eller juridiske personer, der er skattemæssigt hjemmehørende eller registreret i lande på EU's sortliste."*

Dette kan antageligvis blive korrekt over tid, hvis ikke staterne retter ind i mellemtiden. Imidlertid forbigås de eksisterende forpligtelser og den forretningsmæssige tilstedeværelse som danske virksomheder har i de berørte stater. Forpligtelser og tilstedeværelse, som ikke blot kan ændres fra den ene dag til den anden.

Slutteligt bemærkes det, at lovforslaget desværre ikke viser megen politisk tillid til det ellers gennemarbejdede net af skattemæssige værnsregler, der allerede er på plads i Danmark. Således fremgår det af lovforslagets bemærkninger, at *"Der er allerede i dansk lovgivning robuste CFC-regler."* De danske CFC regler er allerede nok til at opfylde de danske forpligtelser som det ene påkrævede tiltag (ud af fire valgmuligheder), som EU-rådet har opnået enighed om. Alligevel foreslås det med nærværende forslag at indføre yderligere to tiltag i dansk lovgivning. Fra dansk side går man dermed udover det nødvendige. Overimplementering af EU regulering er ikke ukendt i dansk skattelovgivning. Glædeligt





## Danske Rederier

ville det dog være, hvis man fra dansk side fremhævede at tilstrækkelig dansk lovgivning allerede var på plads forud for Rådsbeslutningen, i stedet for symbolsk at indføre yderligere lovgivning til skade for erhvervslivet.

Danske Rederier henstiller hermed venligst til, at proportionaliteten af lovforslaget generelt genovervejes. Eksempelvis kunne det overvejes om stater skal have fremgået af EU's sortliste i minimum et til to år før, restriktionerne vedrørende den pågældende stat træder i kraft. På den måde giver Skatteministeriet fra dansk side, de pågældende stater mulighed for at rette op. Dertil – ikke mindst – giver Skatteministeriet de danske virksomheder mulighed for at iagttage juridiske såvel som forretningsmæssige interesser mere hensigtsmæssigt.

Der henvises afslutningsvis til Danske Rederiers høringssvar om udkast til forslag til opsigelse af dobbeltbeskatningsoverenskomst med Trinidad og Tobago (j.nr. 2020-8152).

Danske Rederier står til rådighed for yderligere kommentarer.

Med venlig hilsen

Bjarne Løf Henriksen  
Chefkonsulent  
Danske Rederier

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

8. november 2021

**Særskilt høring – nyt element i lov om ændring af sømandsbeskatningsloven og ligningsloven (Tilpasning af sømandsfradragsordningen til EU-retten m.v., bedre vilkår ved anvendelse af refusionsordningen for sandsugere og ændring af listen over lande, der er omfattet af defensive foranstaltninger)**

Skatteministeriet har den 15. oktober fremsendt ovenstående forslag til lov.

FSR – danske revisorer har læst lovforslaget og har ikke nogen bemærkninger til det nye element om ændring af listen over lande, der er omfattet af defensive foranstaltninger.

Med venlig hilsen

Klaus Okholm  
Formand for skatteudvalget

Louise Egede Olesen  
Skattechef

FSR – danske revisorer  
Kronprinsessegade 8  
DK - 1306 København K

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

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

