



Fremsat den 3. oktober 2018 af erhvervsministeren (Rasmus Jarlov)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om Dansk Internationalt Skibsregister

(Overenskomstdækning ved offshore-aktiviteter på skibe på dansk søterritorium og kontinentalsokkelområde)

§ 1.

I lov om Dansk Internationalt Skibsregister, jf. lovbekendtgørelse nr. 68 af 17. januar 2014, foretages følgende ændringer:

1 I § 3, stk. 2, 2. pkt., indsættes efter »område«: », jf. dog stk. 3«.

2. I § 3 indsættes som *stk. 3*:

»Stk. 3. For skibe, der udfører aktiviteter på dansk søterritorium eller dansk kontinentalsokkelområde, som vil kunne omfattes af § 8 a, nr. 1 eller 2, nr. 3, 1. pkt., eller nr. 4-6, i tonnageskatteloven, finder § 10, stk. 2 og 3, ikke anvendel-

se. Det er en betingelse for anvendelse af 1. pkt., at skibene overvejende udfører de omfattede aktiviteter på dansk søterritorium eller kontinentalsokkelområde i mere end 14 dage inden for en måned.«

§ 2

Erhvervsministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden.

§ 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Lovforslaget indeholder forslag til ændringer af lov om Dansk Internationalt Skibsregister (i det følgende benævnt DIS-loven) og har til formål at sikre mulighed for overenskomstdækning med danske faglige organisationer for alle søfarende på skibe, der primært udfører en række offshore-aktiviteter på dansk søterritorium eller kontinentalsokkelområde.

Forslaget er en opfølgning på aftalen mellem regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Dansk Folkeparti og Radikale Venstre om erhvervs- og iværksætterinitiativer, der blev indgået den 12. november 2017.

Ved lov nr. 359 af 29. april 2018 om ændring af kildeskatteloven, ligningsloven, sømandsbeskatningsloven og tinglysningsafgiftsloven blev den såkaldte DIS-skatteordning, som indebærer, at rederier kan udbetale skattefri nettohyre til søfarende, udvidet. Ordningen blev udvidet for at fastholde og styrke den danske offshore-sektors konkurrenceevne på det globale marked. Udvidelsen skal ses i forlængelse af en udvidelse af tonnageskatteordningen ved lov nr. 1886 af 29. december 2015 om ændring af tonnageskatteloven og sømandsbeskatningsloven.

Når udvidelsen træder i kraft, vil søfarende på skibe, som udfører en række aktiviteter, der typisk udføres af vagt- og supplyskibe, rørlæggnings- og kabelskibe, vindmølle- og konstruktionsskibe, ishåndteringsskibe og ASV'er (Accommodation and Support Vessels, som også kaldes »hotelskibe«), blive omfattet af reglerne om skattefri nettohyre.

I aftalen om erhvervs- og iværksætterinitiativer er det forudsat, at arbejdsmarkedets parter i forlængelse af udvidelsen af DIS-skatteordningen indgår en aftale for de skibe, der primært udfører de aktiviteter, som omfattes af udvidelsen, på dansk sokkel. En sådan aftale skulle sikre overenskomstdækning og ordnede forhold på arbejdsmarkedet.

Arbejdsmarkedets parter repræsenteret ved medlemmerne af det såkaldte DIS-kontaktudvalg har efterfølgende anbefalet, at der findes en lovbaseret løsning til sikring af danske arbejdsvilkår. Dette lovforslag indeholder dermed et forslag til en lovbaseret løsning.

Lovforslaget vil i overensstemmelse med parternes anbefalinger indebære, at overenskomster med danske faglige organisationer vil kunne omfatte alle søfarende på skibe, der er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, når skibe-

ne primært udfører de aktiviteter, der typisk udføres af vagt- og supplyskibe, rørlæggnings- og kabelskibe, vindmølle- og konstruktionsskibe, ishåndteringsskibe og ASV'er på dansk søterritorium og kontinentalsokkelområde. Skibe, der udfører aktiviteter, som allerede i dag er omfattet af DIS-skatteordningen, vil som udgangspunkt ikke berøres af lovforslaget.

Det foreslås endvidere, at erhvervsministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden, så ikrafttræden kan ske, når udvidelsen af tonnageskatteordningen og DIS-skatteordningen træder i kraft.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Overenskomstdækning ved arbejde på dansk søterritorium og kontinentalsokkelområde

2.1.1. Gældende ret

Siden Dansk Internationalt Skibsregister blev etableret i 1988, har det været muligt at indgå kollektive overenskomster med forskellige danske faglige organisationer og med udenlandske faglige organisationer om løn- og arbejdsforhold for ansatte på skibe registreret i registret. Der kan både optages dansk og under visse nærmere angivne betingelser udenlandsk ejede skibe i registret.

DIS-loven indeholder i § 10 en række regler om indgåelse af kollektive overenskomster. I § 10, stk. 2, fastslås således, at kollektive overenskomster om løn- og arbejdsforhold for ansatte på skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, der er indgået af en dansk faglig organisation, kun kan omfatte personer, der har bopæl i Danmark, eller som i medfør af EU-retten eller andre indgåede internationale forpligtelser skal sidestilles med personer, der anses for at have bopæl i Danmark.

Endvidere følger det af DIS-lovens § 10, stk. 3, at kollektive overenskomster, der er indgået af en udenlandsk faglig organisation, kun kan omfatte personer, der er medlemmer af den pågældende organisation, eller personer, der er statsborgere i det land, hvori den faglige organisation er hjemmehørende, for så vidt de ikke er medlemmer af en anden organisation, med hvilken der er indgået overenskomst om løn- og arbejdsforhold for ansatte på skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister.

Bestemmelserne giver mulighed for at indgå kollektive overenskomster med udenlandske faglige organisationer, som afspejler de lokale leveomkostninger for de søfarende, som omfattes af sådanne aftaler. Sådanne overenskomster

med udenlandske faglige organisationer skal indgås ved frie og frivillige forhandlinger i overensstemmelse med den danske model omkring kollektive overenskomster på arbejdsmarkedet. Dette system forhindrer ikke, at det samme arbejde kan dækkes af flere forskellige kollektive overenskomster, der er indgået med forskellige faglige organisationer, herunder faglige organisationer i forskellige lande.

I Danmark anvendes ikke almenyldige overenskomster, dvs. det såkaldte "erga omnes" princip, hvor overenskomster indgået af parterne inden for en sektor eller erhvervsgrænse (i et geografisk område) ved lovgivning udstrækkes til også at gælde de arbejdstagere og arbejdsgivere inden for det pågældende område, som ikke er direkte omfattet af overenskomsten. Ligeledes er der ikke ved lov fastsat en minimumsaflønning i Danmark.

Det bemærkes dog i den forbindelse, at udlændingelovens § 13, stk. 1, jf. lovbekendtgørelse nr. 1117 af 2. oktober 2017, indeholder krav om arbejdstilladelse til beskæftigelse på dansk skib, der som led i rutefart eller i øvrigt regelmæssigt ankommer til dansk havn. Det fremgår endvidere af udlændingelovens § 13, stk. 2, at udlændinge- og integrationsministeren fastsætter nærmere bestemmelser om, i hvilket omfang arbejdstilladelse kræves til arbejde på søterritoriet eller kontinentalsoklen.

Denne hjemmel er udnyttet i bekendtgørelse nr. 330 af 24. april 2018 om udlændinges adgang her til landet (udlændingebekendtgørelsen). Det fremgår af § 23 i udlændingebekendtgørelsen, at udlændinge foruden i de tilfælde, der er nævnt i udlændingelovens § 13, stk. 1, skal have arbejdstilladelse til arbejde på søterritoriet og kontinentalsoklen. Endvidere indeholder udlændingebekendtgørelsens § 24, stk. 1, nr. 4, en regel om fritagelse for krav om arbejdstilladelse. Det drejer sig om personale på danske lastskibe i international trafik, der anløber dansk havn eller værft højst 25 gange inden for en forudgående periode på 12 måneder. Personale på et sådant lastskib er herudover fritaget for krav om arbejdstilladelse, hvis lastskibet i samme periode udover 25 anløb til havn eller værft har op til 3 værftsophold.

Når der kræves arbejdstilladelse, kan en af de gældende opholdsordninger for erhverv anvendes. Opholdsordningerne for erhverv fremgår af udlændingelovens § 9 a, stk. 2, nr. 1-11.

Det følger således eksempelvis af udlændingelovens § 9 a, stk. 2, nr. 2, at der efter ansøgning kan gives opholdstilladelse til en udlænding, hvis udlændingen har indgået aftale eller fået tilbud om ansættelse inden for et fagområde, hvor ansættelsen indebærer en årlig aflønning på mindst 400.000 kr., som udbetales til en dansk bankkonto (den såkaldte beløbsordning). Beløbet reguleres årligt med satsreguleringsprocenten, jf. lov om en satsreguleringsprocent, og en tilpas-

ningsprocent, så reguleringen i alt svarer til lønudviklingen i samfundet, jf. herved udlændingelovens § 9 a, stk. 22. Beløbet udgør i 2018-niveau 417.793,60 kr. Beløbsordningen kan bl.a. benyttes af udlændinge, der ansættes på et fartøj, som foretager arbejde på dansk søterritorium eller kontinentalsokkel. Opholdstilladelse gives for højst 4 år ad gangen med mulighed for forlængelse, jf. udlændingebekendtgørelsens § 16, stk. 4.

Af udlændingelovens § 9 a, stk. 2, nr. 7, følger, at der efter ansøgning kan gives opholdstilladelse til en udlænding, der er ansat på en boreplatform, et boreskib eller anden sammenlignelig flytbar arbejdsplads (fartøj), som kortvarigt kommer ind på dansk område. Mens fartøjet opholder sig på dansk område skal udlændingens løn- og ansættelsesvilkår være sædvanlige efter danske forhold. Opholdstilladelse gives for højst 6 måneder uden mulighed for forlængelse, jf. udlændingebekendtgørelsens § 16, stk. 8.

Det bemærkes, at arbejdstilladelse gives til udlændinge med opholdstilladelse efter bl.a. udlændingelovens § 9 a, stk. 2 (herunder udlændingelovens § 9 a, stk. 2, nr. 2 og 7). Dette følger af udlændingebekendtgørelsens § 25, stk. 1.

For behandlingen af en ansøgning om opholdstilladelse efter udlændingelovens § 9 a, stk. 2, nr. 1-11, skal der betales et gebyr på 3.280 kr. (2018-tal) til Styrelsen for International Rekruttering og Integration. Dette følger af udlændingelovens § 9 h, stk. 1, nr. 4.

DIS-loven indeholder en undtagelse fra DIS-lovens § 10, stk. 2 og 3. DIS-lovens § 10, stk. 2 og 3, finder således ikke anvendelse for passagerskibe, som overvejende går i fart mellem danske havne og øvrige havne inden for et område, der i Nordsøen og Den Engelske Kanal begrænses af meridianen 3° vest og breddeparallellen 61° nord og i Østersøen af breddeparallellen 58° nord. Undtagelsen betyder, at overenskomster med danske faglige organisationer vil kunne gælde for alle søfarende på de pågældende skibe uanset de søfarendes bopæl.

Undtagelsen, som fremgår af DIS-lovens § 3, stk. 2, 1. pkt., blev indsat ved lov nr. 460 af 31. maj 2000 om ændring af lov om Dansk Internationalt Skibsregister og af forskellige skattelove (Udvidelse af DIS-skatteordningen samt beskattning af søfolk og luftfartspersonale i international trafik m.v.). Det skete i forbindelse med, at det blev gjort muligt for danske færger, der sejler mellem danske havne og andre havne i Nordsø-, Kanal og Østersøområdet at blive registreret i Dansk Internationalt Skibsregister. Konsekvensen heraf var, at søfarende om bord på sådanne skibe blev fritaget fra dansk beskatning.

DIS-lovens § 10, stk. 2 og 3, finder dog anvendelse for fart til og fra havanlæg i området, jf. DIS-lovens § 3, stk. 2, 2.

pkt. Det betyder, at skibe, som anvendes ved fart til og fra havanlæg på dansk søterritorium og kontinentalsokkelområde, vil være omfattet af § 10, stk. 2 og 3, i DIS-loven.

DIS-loven skal ses i sammenhæng med sømandsbeskatningsloven, som indeholder en DIS-skatteordning, der blev etableret samtidig med oprettelsen af Dansk Internationalt Skibsregister. DIS-skatteordningen medfører, at rederierne kan udbetale en skattefri nettohyre til de søfarende, der er omfattet af ordningen.

Det er en betingelse for at kunne anvende DIS-skatteordningen, at løn m.v. er fastsat under hensyn til skattefritagelsen. Herudover er det en betingelse, at søfarende arbejder om bord på et dansk skib, som er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, og som anvendes til formål, der vil kunne omfattes af tonnageskatteordningen, jf. § 5, stk. 1, 1. pkt., i sømandsbeskatningsloven.

Et dansk skib er i sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, nr. 1, defineret som et »skib, som er registreret med hjemsted her i landet med en bruttotonnage på 20 t eller derover, og som udelukkende anvendes til erhvervsmæssig befordring af passagerer eller gods, som bugser- og bjærgningsfartøj eller som kabellægningsfartøj.« Det er således bl.a. et krav, at skibet ikke anvendes til andre aktiviteter i den periode, hvor skibet omfattes af DIS-skatteordningen.

Den form for virksomhed, der omfattes af tonnageskatteordningen, er erhvervsmæssig transport af passagerer eller gods (rederivirksomhed) mellem forskellige destinationer, jf. tonnageskatteovens § 6. Der er i tonnageskatteoven opregnet forskellige former for virksomhed, som falder uden for tonnageskatteordningens anvendelsesområde, jf. tonnageskatteovens § 8. Sådan virksomhed falder hermed også uden for DIS-skatteordningens anvendelsesområde.

I forhold til kabellægningsfartøjer gælder DIS-skatteordningen uanset tonnageskatteovens bestemmelser. Skatteordningen finder dog alene anvendelse i tilfælde, hvor skibets virksomhed med søtransport af kabeltromler m.v. i løbet af et indkomstår målt i forhold til tilbagelagte sømil udgør mindst 50 pct. af skibets samlede virksomhed. Sømil tilbagelagt under kabellægning og opgaver i tilknytning hertil anses ikke som søtransport. Det er en betingelse, at fartøjet har hjemsted i en EU- eller EØS-medlemsstat.

Med lov nr. 1886 af 29. december 2015 om ændring af tonnageskatteoven og sømandsbeskatningsloven (Udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibe) blev tonnageskatteordningen udvidet med en række aktiviteter, der typisk udføres af vagt- og supplyskibe, rørlægnings- og kabelskibe, vindmølle- og konstruktionsskibe, ishåndteringskibe og ASV'er (også kaldet »hotelskibe«). Udvidelsen af tonnageskatteordningen var en udmøntning af Aftale

om en vækstpakke (juni 2014). Udvidelsen er endnu ikke sat i kraft, da den indebærer en ændring af en eksisterende statsstøtteordning, som skal godkendes af Europa-Kommissionen. En sådan godkendelse foreligger endnu ikke.

Ved lov nr. 359 af 29. april 2018 om ændring af kildeskatteoven, ligningsloven, sømandsbeskatningsloven og tinglysningsafgiftsloven (Bedre vilkår for tildeling af medarbejderaktier, udvidelse af DIS-skatteordningen med søfolk, der arbejder om bord på en række specialskibe, afskaffelse af registreringsafgiften for skibe i danske skibsregistre, ændret forrentning ved opkrævning af personers skat m.v.) blev DIS-skatteordningen i sømandsbeskatningsloven udvidet til også at omfatte søfarende, der arbejder om bord på en række specialskibe, der udfører de aktiviteter, som tonnageskatteordningen udvides med, når ovennævnte lov nr. 1886 af 29. december 2015 træder i kraft.

Det bemærkes, at udvidelsen af DIS-skatteordningen ikke fuldt ud svarer til udvidelsen af tonnageskatteordningen. Dette skyldes dels, at kabellægning under visse betingelser allerede efter gældende regler kan omfattes af DIS-skatteordningen, jf. ovenfor om kabellægningsfartøjer, men først med udvidelsen af tonnageskatteordningen kan omfattes af tonnageskatteordningen, dels at udvidelsen af DIS-skatteordningen, til forskel for udvidelsen af tonnageskatteordningen, også omfatter virksomhed med bygning, reparation og nedtagning af olieinstallationer på dansk søterritorium eller kontinentalsokkelområde. Herudover vil udvidelsen af DIS-skatteordningen ikke fuldt ud svare til udvidelsen af tonnageskatteordningen, da DIS-skatteordningen, til forskel fra tonnageskatteordningen, indeholder et krav om, at skibet udelukkende udfører erhvervsmæssig befordring af passagerer eller gods, hvilket medfører at anvendelsesområdet for DIS-skatteordningen efter gældende regler er snævrere end anvendelsesområdet for tonnageskatteordningen.

Udvidelsen af DIS-skatteordningen har til formål at fastholde og styrke den danske offshore-sektors konkurrenceevne på det globale marked.

Da udvidelsen af DIS-skatteordningen ligesom udvidelsen af tonnageskatteordningen indebærer en ændring af en eksisterende statsstøtteordning, vil denne udvidelse også først kunne træde i kraft, når Europa-Kommissionens godkendelse foreligger.

2.1.2. Erhvervsministeriets overvejelser

Lovforslaget skal ses i forlængelse af den udvidelse af DIS-skatteordningen, som blev vedtaget ved lov nr. 359 af 29. april 2018, jf. ovenfor under afsnit 2.1.1., og som opfølgning på aftalen af 12. november 2017 mellem regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Dansk Folkeparti og Radikale Venstre om erhvervs- og iværksætterinitiativer.

Den vedtagne udvidelse af DIS-skatteordningen tager ikke stilling til overenskomstforholdene for de søfarende, som efter loven vil blive omfattet af reglerne om skattefri nettohyre. Efter aftalen om erhvervs- og iværksætterinitiativer er det imidlertid sigtet, at der skal være sammenhæng mellem udvidelsen af DIS-skatteordningen og muligheden for at indgå danske overenskomster.

Det fremgår således af aftalen om erhvervs- og iværksætterinitiativer, at: ”Det skal sikres, at udvidelsen af DIS-ordningen ligger i forlængelse af arbejdsmarkedets parter arbejde, så der laves en aftalemodel for skibe, som primært udfører de nu omfattede aktiviteter på dansk sokkel. Aftalen skal sikre overenskomstdækning og ordnede forhold på arbejdsmarkedet.”

Arbejdsmarkedets parter repræsenteret ved medlemmerne af DIS-kontaktudvalget (Rederforeningerne, Dansk Metal, Søfartens Ledere og Maskinmesterforeningen) har efterfølgende anbefalet en lovbaseret løsning til sikring af danske arbejdsvilkår.

2.1.3. Den foreslåede ordning

Med lovforslaget foreslås indsat en undtagelse fra DIS-lovens § 10, stk. 2 og 3, om overenskomstdækning for skibe, der udfører aktiviteter på dansk søterritorium eller kontinentalsokkelområde, som vil kunne omfattes af § 8 a, nr. 1 eller 2, nr. 3, 1. pkt., eller nr. 4-6, i tonnageskatteloven, og som primært opererer på dansk søterritorium eller kontinentalsokkelområde.

Ændringslovforslaget betyder, at der kan indgås kollektive overenskomster med danske faglige organisationer, som omfatter søfarende, der arbejder om bord på de pågældende skibe, uanset i hvilket land de søfarende måtte have bopæl, når skibene primært opererer på dansk søterritorium eller kontinentalsokkelområde. Samtidig sikres med ændringslovforslaget, at skibe der efter gældende ret kan omfattes af DIS-skatteordningen i sømandsbeskatningsloven, som udgangspunkt ikke berøres af lovforslaget.

§ 8 a i tonnageskatteloven, som affattet ved lov nr. 1886 af 29. december 2015, vedrører en række aktiviteter, der typisk udføres af vagt- og supplyskibe, rørlæggnings- og kabelskibe, vindmølle- og konstruktionsskibe, ishåndteringsskibe og ASV'er (også kaldet »hotelskibe«), og danner med undtagelse af betingelsen i § 8 a, nr. 3, 2. pkt., grundlag for udvidelsen af DIS-skatteordningen ved lov nr. 359 af 29. april 2018. Ved henvisningen til tonnageskattelovens § 8 a, nr. 1 eller 2, nr. 3, 1. pkt., eller nr. 4-6, sikres således en sammenhæng med udvidelsen af DIS-skatteordningen, som indebærer, at rederne kan udbetale skattefri nettohyre til søfarende.

Årsagen til at der henvises til reglerne i tonnageskatteloven og ikke reglerne om DIS-skatteordningen i sømandsbeskatningsloven er, at DIS-skatteordningen er formuleret på en sådan måde, at den både omfatter rederiaktiviteter, der vil kunne omfattes af tonnageskattelovens § 6 og de nye aktiviteter, der vil kunne omfattes af § 8 a i tonnageskatteloven (med undtagelse af betingelsen i § 8 a, nr. 3, 2. pkt.). Hertil kommer, at det er et krav for anvendelse af DIS-skatteordningen, at der udelukkende udføres aktiviteter, som vil kunne omfattes af tonnageskattelovens § 6 eller de nævnte dele af § 8 a, mens det efter dette lovforslag om overenskomstdækning er et krav, at skibene overvejende udfører de nye aktiviteter på dansk søterritorium eller dansk kontinentalsokkelområde i mere end 14 dage inden for en måned. Arbejdet på dansk søterritorium eller kontinentalsokkelområde skal således have en vis udstrækning. Dette medfører også, at anvendelsesområdet for udvidelsen af DIS-skatteordningen ikke fuldt ud vil svare til anvendelsesområdet for dette lovforslag.

§ 8 a i tonnageskatteloven nævner seks typer aktiviteter, der kan tonnageskattes, og som med dette lovforslag vil blive undtaget reglerne om overenskomstdækning i DIS-lovens § 10, stk. 2 og 3, når skibene overvejende udfører de omfattede aktiviteter på dansk søterritorium eller kontinentalsokkelområde i mere end 14 dage inden for en måned.

Det skal i den forbindelse understreges, at det er anvendelsen af skibet og ikke skibets betegnelse som f.eks. vindmølle-skib eller skibets registrering i Dansk Internationalt Skibsregister som f.eks. lastskib, der er afgørende for, om skibet opfylder betingelserne for at være undtaget.

Forslaget om mulighed for overenskomstdækning af alle søfarende gennem aftaler med danske faglige organisationer vil for det første omfatte skibe, der udfører de aktiviteter med vagttjeneste på dansk område, som ikke er omfattet af tonnageskattelovens § 6. Der er tale om aktiviteter, som ikke består af transport af passagerer eller gods mellem forskellige destinationer eller vagttjeneste ved en destination til søs, det vil sige ved en installation, konstruktion eller et lignende offshore-anlæg.

Forslaget vil for det andet omfatte skibe, der udfører alle former for aktiviteter med støtte- og servicefunktioner til søs (supplyopgaver), hvor der ikke er tale om transport af passagerer eller gods mellem forskellige destinationer, som er omfattet af tonnageskattelovens § 6. For skibe, som alene foretager egentlig forsyningssejlad med personer eller materiel mellem en havn og anlæg eller strukturer på kontinentalsoklen vil lovens § 10, stk. 2 og 3, således fortsat finde anvendelse.

Forslaget vil for det tredje omfatte skibe, der udfører aktiviteter med bygning, reparation og nedtagning af vindmølleparker eller andre havanlæg til søs.

Dette vil i modsætning til tonnageskatteloven, men i overensstemmelse med udvidelsen af DIS-skatteordningen, også omfatte bygning, reparation og nedtagning af olieinstallationer på dansk søterritorium eller kontinentalsokkelområde. Da muligheden for overenskomster med danske faglige organisationer som udgangspunkt bør følge udvidelsen af DIS-skatteordningen, følges DIS-skatteordningen på dette punkt. Årsagen til DIS-skatteordningens afvigelse fra tonnageskatteloven er bl.a., at der ellers ville opstå en barriere for, at rederier med dansk indregistrerede konstruktionsskibe kan byde på opgaver med bygning, reparation og nedtagning af olieinstallationer på dansk søterritorium eller kontinentalsokkelområde, da de uden DIS-skatteordningen vil have svært ved at kunne konkurrere med rederier med udenlandske indregistrerede konstruktionsskibe. Der henvises til betænkningen til lov nr. 359 af 29. april 2018, jf. Folketings-tidende 2017-18, A, L 174.

Forslaget vil for det fjerde omfatte skibe, der udfører nedlægning, inspektion og reparation af rørledninger eller kabler på havbunden samt tilhørende rendegravning, der udføres i forbindelse hermed. I dette tilfælde følges udvidelsen af tonnageskatteordningen, selv om udvidelsen af DIS-skatteordningen er lidt smallere. Det skyldes, at en beregning i forhold til indkomstår, som de gældende regler vedrørende DIS-skatteordningen tager udgangspunkt i, ikke vurderes forenelig med kriterierne om, at skibene overvejende udfører de omfattede aktiviteter på dansk søterritorium eller kontinentalsokkelområde i mere end 14 dage inden for en måned.

Forslaget vil for det femte omfatte skibe, der udfører alle former for ishåndtering til søs, der ikke udgør bugseringsaktiviteter.

Forslaget vil for det sjette omfatte skibe, der udfører husning af medarbejdere, reservedele eller værkstedsfaciliteter i forbindelse med offshore-arbejder. ASV'er (også kaldet »hotelskibe«), anvendes i forbindelse med omfattende offshore-arbejder, som de understøtter gennem husning af håndværkere, materiel og værkstedsfaciliteter.

Det er endvidere en betingelse for, at DIS-lovens § 10, stk. 2 og 3, ikke finder anvendelse, at skibene overvejende udfører aktiviteterne på dansk søterritorium eller kontinentalsokkelområde i mere end 14 dage inden for en måned.

Med de 14 dage sigtes således på enten uafbrudt arbejde i området i mere end 14 dage eller samlet set mere end 14 dage, hvis der er tale om en længerevarende kontrakt med gentagne arbejder. I den periode, hvor der arbejdes i områ-

det, vil der i mere end 50 pct. af den aktive driftstid endvidere skulle udføres aktiviteter, som vil kunne omfattes af § 8 a, nr. 1 eller 2, nr. 3, 1. pkt., eller nr. 4-6, i tonnageskatteloven.

Med betingelserne om, at skibene overvejende udfører de omfattede aktiviteter på dansk søterritorium eller kontinentalsokkelområde i mere end 14 dage inden for en måned, sikres, at overenskomstdækning for alle søfarende via kollektive overenskomster med danske faglige organisationer ikke omfatter skibe, som kun i mindre omfang arbejder med aktiviteter, som vil kunne omfattes af § 8 a, nr. 1 eller 2, nr. 3, 1. pkt., eller nr. 4-6, i tonnageskatteloven på dansk søterritorium eller kontinentalsokkelområde. Dette gælder uanset, om skibene i øvrigt måtte være omfattet af DIS-skatteordningen i sømandsbeskatningsloven enten efter gældende regler eller med den vedtagne udvidelse ved lov nr. 359 af 29. april 2018.

Det bemærkes i den forbindelse, at én samlet opgave ikke kan opsplittes i flere af hinanden afhængige underopgaver på en måde, så DIS-lovens § 10, stk. 2 og 3, alligevel finder anvendelse.

Forslaget om overenskomstdækning med danske faglige organisationer omfatter i øvrigt både opgaver, der udføres på dansk søterritorium og opgaver, der udføres på dansk kontinentalsokkelområde, da skibene kan operere på begge områder, f.eks. hvis en havvindmølle er etableret på søterritoriet.

Det vil være op til arbejdsmarkedets parter at aftale en faglig overenskomsts udstrækning, så længe betingelserne i det foreslåede § 3, stk. 3, i DIS-loven er opfyldt. Det bemærkes i den forbindelse, at det f.eks. vil ligge inden for lovens rammer at aftale, at ikke blot hovedaktiviteterne, som vil kunne omfattes af § 8 a, nr. 1 eller 2, nr. 3, 1. pkt., eller nr. 4-6, i tonnageskatteloven omfattes af overenskomsten, men også de aktiviteter, som udføres i resten af tiden i den omhandlede referenceperiode. Herved vil f.eks. erhvervsmæssig transport af personer eller gods til en boreplatform på dansk kontinentalsokkelområde kunne omfattes, når der er tale om en mindre aktivitet i forhold til hovedaktiviteten. Aktiviteter med erhvervsmæssig befordring af personer eller gods, som udføres af et skib, der ikke udelukkende udfører sådanne aktiviteter, er også omfattet af udvidelsen af DIS-skatteordningen ved lov nr. 359 af 29. april 2018.

Opstår der uenighed imellem parterne om betingelserne for, at danske fagforeninger kan indgå overenskomster for alle søfarende, uanset hvor disse har bopæl, (dvs. om skibet i mere end 14 dage inden for en måned overvejende har udført de aktiviteter, som vil kunne omfattes af § 8, nr. 1 eller 2, nr. 3, 1. pkt., eller nr. 4-6, i tonnageskatteloven), vil dette være et domstolsanliggende. De almindelige domstole vil kunne tage stilling hertil under et anerkendelsessøgsmål. Såfremt der er varslet eller gennemført kollektive kampskridt,

er det dog Arbejdsretten, som vil skulle træffe afgørelse herom i forbindelse med en bedømmelse af disses lovlighed, jf. § 9, stk. 1, nr. 3 og 5, i lov om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter, jf. lovbekendtgørelse nr. 1003 af 24. august 2017.

3. Økonomiske og implementeringsmæssige konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget har ikke har økonomiske og implementeringsmæssige konsekvenser for stat, regioner og kommuner.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

Lovforslaget vil gøre det muligt at indgå aftaler mellem rederer og danske faglige organisationer, som dækker søfarende uanset, hvor de har bopæl, når de udfører aktiviteter på skibe, som er omfattet af lovforslaget.

Forslaget skal ses i sammenhæng med udvidelsen af DIS-skatteordningen. Ved udvidelsen af DIS-skatteordningen får rederne mulighed for at udbetale skattefri nettohyre for søfarende, som er beskæftiget med de omfattede aktiviteter, hvilket vil give rederne en økonomisk fordel, jf. bemærkningerne til lov nr. 359 af 29. april 2018, jf. Folketingstidende 2017-2018, A, L 174 som fremsat, side 11.

Den økonomiske fordel, som rederne vil opnå, når udvidelsen af DIS-skatteordningen træder i kraft, vurderes at ville opveje det forhold, at rederne ikke længere vil have mulighed for at indgå aftaler om løn- og ansættelsesforhold for udenlandske søfarende efter lokale forhold.

Det bemærkes i den forbindelse, at værdien for rederierne af muligheden for at indgå aftaler efter lokale forhold imidlertid begrænses af udlændingelovgivningens regler, idet der alene gives arbejdstilladelser til arbejde på dansk søterritorium eller dansk kontinentalsokkelområde, såfremt aflønningen svarer til sædvanlige danske vilkår.

Det er en forudsætning for lovens ikrafttræden, at udvidelsen af DIS-skatteordningen træder i kraft.

På den baggrund vurderes, at forslaget ikke vil indebære negative økonomiske konsekvenser for erhvervet udover mindre omstillingsomkostninger.

I forhold til administrative konsekvenser bemærkes, at danske faglige organisationer som følge af lovforslaget vil kun-

ne indgå danske kollektive overenskomster for flere ansatte på de skibe, der omfattes af lovforslaget. Det kan medføre en begrænset øget administration for rederne. Det nærmere omfang vil afhænge af, hvilke søfarende der ansættes.

Lovforslaget vurderes ikke at påvirke virksomhedernes muligheder for at teste, udvikle og anvende digitale teknologier og forretningsmodeller, hvorfor principperne for agil erhvervsrettet regulering ikke vurderes relevante.

5. Administrative konsekvenser for borgere

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgere med bopæl i Danmark eller som i medfør af EU-retten eller andre indgåede internationale forpligtelser skal sidestilles med personer, der anses for at have bopæl i Danmark.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

8. Hørte myndigheder og organisationer mv.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 7. juni 2018 til den 1. august 2018 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatrådet – Advokatsamfundet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Bilfærgernes Rederiforening, Centralorganisationen af 2010 (CO10), CO-SEA, Danmarks Vindmølleforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Byggeri, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Danske Advokater, Danske Havne, Danske Maritime, Danske Rederier, Danske Regioner, Fagligt Fælles Forbund (3F), Funktionærernes & Tjenestemændenes Fællesråd (FTF), Færøernes Hjemmestyre, Grønlands Selvstyre, Handelsflådens Velfærdsråd, HO-RESTA, Ingeniørforeningen i Danmark, KL, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Landsorganisationen i Danmark, Maskinmestrenes Forening, Metals Maritime Afdeling, Nordsøfonden, Offshoreenergy.dk, Olie Gas Danmark, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Rederiforeningen af 2010, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, Skibs- og Bådebyggerierne Arbejdsgiverforening, Småøernes Fergeselskaber, Søfartens Arbejdsmiljøråd, Søfartens Ledere, Sø- og Handelsretten, 3F Sømændene, Vindmølleindustrien.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Lovforslaget vurderes at ville indebære mindre omstillingsomkostninger.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Lovforslaget vurderes at kunne betyde en begrænset øget administration. Det nærmere omfang vil afhænge af, hvilke søfarende der ansættes.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	
Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det fremgår af § 3, stk. 2, 1. pkt., i DIS-loven, at for passagerskibe, som overvejende går i fart mellem danske havne og øvrige havne inden for et område, der i Nordsøen og Den Engelske Kanal begrænses af meridianen 3° vest og breddeparallelle 61° nord og i Østersøen af breddeparallelle 58° nord, finder § 10, stk. 2 og 3, ikke anvendelse. Det fremgår endvidere af § 3, stk. 2, 2. pkt., at § 10, stk. 2 og 3, finder dog anvendelse ved fart til og fra havanlæg i det i 1. pkt. nævnte område.

Efter § 10, stk. 2, i DIS-loven kan kollektive overenskomster om løn- og arbejdsforhold for ansatte på skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, der er indgået af en dansk faglig organisation, kun omfatte personer, der har bopæl i Danmark, eller som i medfør af EU-retten eller andre indgåede internationale forpligtelser skal sidestilles med personer, der anses for at have bopæl i Danmark.

Efter § 10, stk. 3, i DIS-loven kan kollektive overenskomster om løn- og arbejdsforhold for ansatte på skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, der er indgået af en udenlandsk faglig organisation, kun omfatte personer, der er medlemmer af den pågældende organisation, eller personer, der er statsborgere i det land, hvori den faglige organisation

er hjemmehørende, for så vidt de ikke er medlemmer af en anden organisation, med hvilken der er indgået overenskomst om løn- og arbejdsforhold for ansatte på skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister.

Reglerne betyder, at skibe, som anvendes ved fart til og fra havanlæg på dansk søterritorium og kontinentalsokkelområde vil være omfattet af § 10, stk. 2 og 3, i DIS-loven.

Med ændringsforslaget foreslås indsat en undtagelse til dette i form af en henvisning til det foreslåede nye stk. 3 i DIS-lovens § 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 2. I § 3, stk. 2, 1. pkt., i DIS-loven foreslås således indsat efter »område«: », jf. dog stk. 3«.

Der er tale om en ændring som konsekvens af forslaget til et nyt stk. 3.

Lovforslagets § 1, nr. 2, indeholder forslag til nyt stk. 3 i DIS-lovens § 3, hvorefter § 10, stk. 2 og 3, ikke finder anvendelse for skibe, der udfører aktiviteter på dansk søterritorium eller kontinentalsokkelområde, som vil kunne omfattes af § 8 a, nr. 1 eller 2, nr. 3, 1. pkt., eller nr. 4-6, i tonnageskatteloven, under forudsætning af, at visse nærmere angivne kriterier er opfyldt. Det fremgår således, at det er en betingelse, at skibene overvejende udfører de omfattede aktiviteter på dansk søterritorium eller kontinentalsokkelområde i mere end 14 dage inden for en måned. For en nærmere beskrivelse af kriterierne, herunder hvad der forstås ved overvejende, henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 2.

§ 8 a i tonnageskatteloven omfatter ikke erhvervmæssig transport af personer eller gods, f.eks. i forbindelse med aktiviteter med bygning, reparation og nedtagning af olieinstallationer, vindmølleparker eller andre havanlæg til søs.

Erhvervmæssig transport af personer og gods til og fra havanlæg på dansk søterritorium og kontinentalsokkelområde vil dog i visse situationer, jf. nedenfor, kunne omfattes af den foreslåede undtagelse i § 3, stk. 3, i DIS-loven.

Det skyldes, at forslaget til § 3, stk. 3, i DIS-loven giver mulighed for, at arbejdsmarkedets parter aftaler, at overenskomsten ikke blot skal dække aktiviteter, som vil kunne omfattes af § 8 a, nr. 1 eller 2, nr. 3, 1. pkt., eller nr. 4-6, men også de aktiviteter, som udføres i den resterende del af tiden i den omhandlede periode. Herved vil f.eks. erhvervmæssig transport af personer eller gods til en boreplatform på dansk kontinentalsokkelområde kunne omfattes, når der er tale om en mindre aktivitet i forhold til hovedaktiviteten.

Det bemærkes endvidere, at erhvervmæssig transport af personer og gods til og fra havanlæg på dansk søterritorium eller kontinentalsokkelområde også kan udgøre en mindre del af en samlet opgave, hvor der overvejende udføres opgaver, som vil kunne omfattes af tonnageskattelovens § 8 a, nr. 1 eller 2, nr. 3, 1. pkt., eller nr. 4-6, på dansk søterritorium eller kontinentalsokkelområde. I en sådan situation vil transportaktiviteten endvidere tælle med i 14 dages perioden.

Ovennævnte betyder således, at reglen i § 3, stk. 2, 2. pkt., ikke fuldt ud vil kunne opretholdes. Med ændringslovforslaget til § 3, stk. 2, 2. pkt., sikres, at den foreslåede undtagelse i § 3, stk. 3, i DIS-loven, også vil kunne finde anvendelse, hvor det er relevant, ved fart til og fra havanlæg i Nordsø-, Kanal- og Østersøområdet.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 2, og bemærkningerne hertil.

Til nr. 2

Efter § 10, stk. 2, i DIS-loven kan kollektive overenskomster om løn- og arbejdsforhold for ansatte på skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, der er indgået af en dansk faglig organisation, kun omfatte personer, der har bopæl i Danmark, eller som i medfør af EU-retten eller andre indgåede internationale forpligtelser skal sidestilles med personer, der anses for at have bopæl i Danmark.

Efter § 10, stk. 3, i DIS-loven kan kollektive overenskomster om løn- og arbejdsforhold for ansatte på skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, der er indgået af en udenlandsk faglig organisation, kun omfatte personer, der er medlemmer af den pågældende organisation, eller personer,

der er statsborgere i det land, hvori den faglige organisation er hjemmehørende, for så vidt de ikke er medlemmer af en anden organisation, med hvilken der er indgået overenskomst om løn- og arbejdsforhold for ansatte på skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister.

Med forslaget til et nyt stk. 3, i § 3 i DIS-loven foreslås, at disse bestemmelser ikke skal gælde i visse nærmere angivne tilfælde. Det fremgår således af det foreslåede § 3, stk. 3, i DIS-loven, at for skibe, der udfører aktiviteter på dansk søterritorium eller kontinentalsokkelområde, som vil kunne omfattes af § 8 a, nr. 1 eller 2, nr. 3, 1. pkt., eller nr. 4-6, i tonnageskatteloven, finder § 10, stk. 2 og 3, ikke anvendelse. Det er en betingelse for anvendelse af 1. pkt., at skibene overvejende udfører de omfattede aktiviteter på dansk søterritorium eller kontinentalsokkelområde i mere end 14 dage inden for en måned.

Efter forslaget til § 3, stk. 3, 1. pkt., finder § 10, stk. 2 og 3, ikke anvendelse for skibe, der udfører aktiviteter på dansk søterritorium eller kontinentalsokkelområde, som vil kunne omfattes af § 8 a, nr. 1 eller 2, nr. 3, 1. pkt., eller nr. 4-6, i tonnageskatteloven.

Herved er det en forudsætning for, at der kan indgås overenskomster med danske faglige organisationer for alle søfarende uanset de søfarendes bopæl, at de arbejder om bord på skibe, der udfører aktiviteter på dansk søterritorium eller kontinentalsokkelområde, som vil kunne omfattes af § 8 a, nr. 1 eller 2, nr. 3, 1. pkt. eller nr. 4-6, i tonnageskatteloven.

Det er fundet mest hensigtsmæssigt at medtage både dansk søterritorium og kontinentalsokkelområde, da skibe kan udføre de nævnte aktiviteter på begge områder, f.eks. hvis en havvindmølle er etableret på søterritoriet.

De aktiviteter, der vil kunne omfattes af § 8 a, nr. 1 eller 2, nr. 3, 1. pkt., eller nr. 4-6, i tonnageskatteloven og dermed af forslaget om dansk overenskomstdækning, er:

- 1) Vagtjeneste, der ikke er omfattet af tonnageskattelovens § 6,
- 2) Støtte- og servicefunktioner, der ikke er omfattet af tonnageskattelovens § 6,
- 3) Bygning, reparation og nedtagning af olieinstallationer, vindmølleparker eller andre havanlæg til søs.
- 4) Nedlægning, inspektion og reparation af rørledninger eller kabler på havbunden samt rendegravning, der udføres i forbindelse hermed.
- 5) Ishåndtering, der ikke udgør bugseringsaktiviteter omfattet af tonnageskattelovens § 8, stk. 1, nr. 6.
- 6) Husning af medarbejdere, reservedele eller værkstedsfaciliteter i forbindelse med offshorearbejder.

De aktiviteter, der vil kunne omfattes af tonnageskattelovens § 6 er erhvervmæssig transport af passagerer eller gods (rederivirksomhed) mellem forskellige destinationer. Herudover er der i tonnageskattelovens § 8 opregnet en række former for virksomhed, der ikke vil kunne omfattes af tonnageskattelovens § 6, f.eks. forundersøgelser, efterforskning eller udvinding af kulbrinter eller andre naturforekomster.

For aktiviteter omfattet af tonnageskattelovens § 8 a, nr. 1 eller 2, nr. 3. 1. pkt., eller nr. 4-6, er det ikke en betingelse, at skibet udfører erhvervmæssig befordring af passagerer eller gods, ligesom det heller ikke er en betingelse, at aktiviteten udøves mellem forskellige destinationer.

De øvrige betingelser, der skal være opfyldt for, at indkomst vil kunne omfattes af tonnageskatteordningen, vil dog også gælde for de aktiviteter, som tonnageskatteordningen udvides med, når lov nr. 1886 af 29. december 2015 træder i kraft.

Den foreslåede mulighed for indgåelse af overenskomster med danske faglige organisationer for alle søfarende på skibe uanset de søfarendes bopæl vil efter § 8 a, nr. 1, i tonnageskatteloven, omfatte arbejde om bord på skibe, der anvendes til de former for vagttjeneste til søs, der ikke vil kunne omfattes af § 6.

Vagttjeneste omfatter en række aktiviteter, som ofte er relateret til offshore-arbejder. Vagtskibe udfører bl.a. aktiviteter med sikkerheds- og redningsopgaver samt opgaver inden for miljøbeskyttelse.

Aktiviteter, der udføres af vagtfartøjer, vil efter omstændighederne kunne omfattes af tonnageskattelovens § 6. Vagttjeneste kan således omfattes af § 6, såfremt aktiviteten udføres ved offshore-virksomhed, eller hvis aktiviteten udføres ved en destination til søs, det vil sige ved en installation, konstruktion eller lignende offshoreanlæg. Det beror på en konkret vurdering, om de pågældende aktiviteter kan omfattes af § 6.

Den foreslåede mulighed for indgåelse af overenskomster med danske faglige organisationer for alle søfarende på skibe uanset de søfarendes bopæl vil med henvisningen til § 8 a, nr. 2, i tonnageskatteloven omfatte arbejde om bord på skibe, der anvendes til de former for aktivitet med støtte- og servicefunktioner (i det følgende benævnt »supplyopgaver«) til søs, der ikke er omfattet af § 6, dvs. ikke udgør erhvervmæssig transport af passagerer eller gods (rederivirksomhed) mellem forskellige destinationer.

Supplyopgaver omfatter en række aktiviteter, som ofte er relateret til offshore-arbejder som f.eks. entreprenørarbejde el-

ler arbejde på en boreplatform eller et hotelskib, der ikke er fast forankret.

Supplyopgaver er overordnet set støtte- og servicefunktioner og kan f.eks. bestå i forsyningssejlad. Hvis et supplyskib udøver egentlig rederivirksomhed i form af forsyningssejlad mellem forskellige destinationer, vil sådan aktivitet dog være omfattet af tonnageskattelovens § 6 og ikke af tonnageskattelovens § 8 a, nr. 2. Det vil f.eks. være tilfældet, hvis et supplyskib foretager forsyningssejlad mellem en havn og et anlæg eller en struktur på kontinentalsoklen eller omvendt.

Supplyopgaver kan desuden være f.eks. sikkerheds- og redningsopgaver, herunder standby redningstjeneste, ankerhåndteringsopgaver, dykkersupport, undervandsoperationer (såkaldte ROV-operationer), kranløft og andre kranoperationer, brøndstimulering samt opgaver inden for miljøbeskyttelse, f.eks. opsamling af oliespild, eller bestå i, at et supplyskib ligger vagt ved f.eks. en boreplatform og adviserer anden trafik om farer. Supplyskibe har dermed en række aktiviteter til fælles med vagtskibe.

Den foreslåede mulighed for indgåelse af overenskomster med danske faglige organisationer for alle søfarende på skibe uanset de søfarendes bopæl vil med henvisningen til § 8 a, nr. 3, 1. pkt., i tonnageskatteloven omfatte arbejde om bord på skibe, der anvendes til visse former for konstruktionsopgaver til søs.

Tonnageskattelovens § 8 a, nr. 3, 1. pkt., omfatter for det første aktivitet med bygning, reparation og nedtagning af vindmøller og vindmølleparker til søs. Aktiviteten udføres typisk af særlige vindmøllefartøjer.

Vindmøllefartøjer er fartøjer, der i forbindelse med bygning og reparation af havvindmøller, transporterer bygningsdele (vinger, tårne m.v.) til byggestedet eller anvendes til opsætningen eller den efterfølgende vedligeholdelse af vindmøllerne. Vindmøllefartøjerne kan ligeledes anvendes til nedtagning af vindmøller.

For det andet omfatter tonnageskattelovens § 8 a, nr. 3, 1. pkt., aktivitet med bygning, reparation og nedtagning af andre havanlæg - f.eks. bølgebrydningsanlæg og andre kystbeskyttelsesforanstaltninger.

For det tredje omfatter tonnageskattelovens § 8 a, nr. 3, 1. pkt., aktivitet med bygning, reparation og nedtagning af olieinstallationer til søs. Efter § 8 a, nr. 3, 2. pkt., er det dog en betingelse for at indkomst ved sådan virksomhed kan henregnes til tonnagebeskatningen, at virksomheden er udøvet uden for det danske søterritorium eller kontinentalsokkelområde. Denne betingelse er ikke medtaget i lovforslaget, hvorfor aktiviteter med bygning, reparation og nedtag-

ning af olieinstallationer til søs på dansk søterritorium eller kontinentalsokkelområde omfattes af lovforslaget. Dette svarer til udvidelsen af DIS-skatteordningen, som også fraviger tonnageskatteordningen på dette punkt.

Den foreslåede mulighed for indgåelse af overenskomster med danske faglige organisationer for alle søfarende på skibe uanset de søfarendes bopæl vil med henvisningen til § 8 a, nr. 4, i tonnageskatteoven omfatte arbejde om bord på skibe, der anvendes som kabellægnings- eller rørlægningsskib.

Herved forstås nedlægning, inspektion og reparation af rørledninger og kabler på havbunden samt tilhørende rende-gravning. Disse aktiviteter udføres typisk af særlige rørlægningsskibe og kabellægningsskibe.

Det er ikke afgørende for vurderingen af, om § 10, stk. 2 og 3, finder anvendelse, om arbejdet udføres om bord på et kabelskib, hvor det særlige udstyr til nedlægning eller optagning af kabler på havbunden er en permanent integreret del af skibet. Det afgørende for vurderingen er, om skibet udfører aktiviteter, der vil kunne omfattes af tonnageskatteovens § 8 a.

Den foreslåede mulighed for indgåelse af overenskomster med danske faglige organisationer for alle søfarende på skibe uanset de søfarendes bopæl vil med henvisningen til § 8 a, nr. 5, i tonnageskatteoven omfatte arbejde om bord på skibe, der udfører alle former for ishåndtering til søs, der ikke består i bugseringsaktiviteter. Aktiviteter med ishåndtering omfatter bl.a. eskorte af skibe gennem isfyldt farvand og beskyttelse af f.eks. boreenheder i arktisk farvand mod flydende isbjerge. Ishåndtering omfatter desuden egentlig isbrydning.

Den foreslåede mulighed for indgåelse af overenskomster med danske faglige organisationer for alle søfarende på skibe uanset de søfarendes bopæl vil med henvisningen til § 8 a, nr. 6, omfatte arbejde om bord på skibe, der huser medarbejdere, reservedele eller værkstedsfaciliteter i forbindelse med offshore-arbejder. Aktiviteterne udføres typisk af såkaldte ASV'er, også kaldet "hotelskibe".

ASV'er er kendetegnede ved at være en nødvendig del af de omfattende og langvarige offshore-arbejder, de er knyttet til. Skibene kan f.eks. tilknyttes offshore-arbejder i en tidsbegrænset periode og udgøre en integreret og nødvendig del heraf. Skibene udfører ikke egentlig erhvervsmæssig transport af passagerer eller gods til søs, men de er underlagt de samme konkurrencemæssige og tekniske vilkår som traditionelle fartøjer, der anvendes til transport af gods og passagerer til søs.

Permanent opankrede skibe, uanset formål, er ikke omfattet af tonnageskatteordningen, jf. tonnageskatteovens § 8, stk. 1, nr. 11. Den foreslåede mulighed for indgåelse af overenskomster med danske faglige organisationer for alle søfarende på skibe uanset de søfarendes bopæl vil derfor alene angå skibe, der foretager midlertidig indkvartering af mandskab, midlertidig opmagasinering af reservedele eller midlertidig brug som værkstedsfaciliteter i forbindelse med offshore-arbejder, hvor ASV'erne udgør en del af disse.

Det bemærkes herudover, at et hotelskibs udlejning af værelser til turister ikke omfattes af tonnageskatteordningen, da virksomhed til varetagelse af fritidsformål er udelukket fra tonnageskatteordningen, jf. tonnageskatteovens § 8, stk. 1, nr. 10. Arbejde om bord på skibe med sådanne aktiviteter opfylder derfor heller ikke betingelserne for at blive omfattet af dette lovforslag.

Det foreslås endvidere i § 3, stk. 3, 2. pkt., at det er en betingelse for anvendelse af 1. pkt., at skibene overvejende udfører de omfattede aktiviteter på dansk søterritorium eller kontinentalsokkelområde i mere end 14 dage inden for en måned.

Det er således en betingelse for, at der kan indgås overenskomster med danske faglige organisationer for de søfarende uanset de søfarendes bopæl, at skibene overvejende udfører aktiviteterne på dansk søterritorium eller kontinentalsokkelområde i mere end 14 dage inden for en måned.

Med de 14 dage sigtes på enten uafbrudt arbejde i området i mere end 14 dage eller samlet set mere end 14 dage, hvis der er tale om en længerevarende kontrakt med gentagne arbejder. Med en måned forstås 30 på hinanden følgende dage.

Med overvejende forstås, at der i mere end 50 pct. af den aktive driftstid i den periode, hvor der arbejdes i området, vil skulle udføres aktiviteter, som vil kunne omfattes af § 8 a, nr. 1 eller 2, nr. 3, 1. pkt., eller nr. 4-6, i tonnageskatteoven.

Både aktiviteter på dansk søterritorium og dansk kontinentalsokkelområde medregnes ved vurderingen af, hvorvidt betingelserne er opfyldt.

Med betingelserne om, at skibene overvejende udfører de omfattede aktiviteter på dansk søterritorium eller kontinentalsokkelområde i mere end 14 dage inden for en måned, sikres, at overenskomstdækningen via danske kollektive overenskomster ikke omfatter skibe, som kun i mindre omfang arbejder med aktiviteter, som vil kunne omfattes af § 8 a, nr. 1 eller 2, nr. 3, 1. pkt., eller nr. 4-6, i tonnageskatteoven på dansk søterritorium eller kontinentalsokkelområde. Dette gælder uanset, om skibene i øvrigt måtte være omfat-

tet af DIS-skatteordningen i sømandsbeskatningsloven enten efter gældende regler eller med den vedtagne udvidelse ved lov nr. 359 af 29. april 2018.

Det bemærkes i den forbindelse, at én samlet opgave ikke kan opsplittes i flere af hinanden afhængige underopgaver på en måde, så undtagelsen ikke finder anvendelse. Et skib, der f.eks. sejler ingeniører ud til en havvindmøllepark for at udføre arbejde i tretten dage fra skibet, hvorefter ingeniørerne sejles tilbage igen, kan f.eks. ikke deles op i tre opgaver med den konsekvens, at DIS-lovens § 10, stk. 2 og 3, finder anvendelse på transportdelene. Det er i eksemplet forudsat, at transportdelen gør, at den samlede tid, hvor der udføres aktiviteter, kommer over 14 dage. Der er tale om én samlet opgave, hvor transportdelen er underordnet hovedopgaven som arbejdsskib, og hvor der overvejende udføres aktiviteter omfattet af § 8 a i tonnageskatteloven.

Det bemærkes endvidere, at det vil være op til arbejdsmarkedets parter at aftale en kollektiv overenskomsts udstrækning, så længe betingelserne i det foreslåede § 3, stk. 3, i DIS-loven er opfyldt. Det vil f.eks. ligge inden for lovens rammer at aftale, at ikke blot hovedaktiviteterne, som vil kunne omfattes af § 8 a, nr. 1 eller 2, nr. 3, 1. pkt., eller nr. 4-6, i tonnageskatteloven omfattes af overenskomsten, men også de aktiviteter, som udføres i resten af tiden i den omhandlede referenceperiode. Herved vil f.eks. erhvervsmæssig transport af personer eller gods til en boreplatform på dansk kontinentalsokkelområde kunne omfattes, når der er tale om en mindre aktivitet i forhold til hovedaktiviteten, selv om aktiviteten ikke er omfattet af tonnageskattelovens § 8 a. Aktiviteter med erhvervsmæssig befordring af personer eller gods, som udføres af et skib, der ikke udelukkende udfører sådanne aktiviteter, er også omfattet af udvidelsen af DIS-skatteordningen ved lov nr. 359 af 29. april 2018.

Til § 2

Det foreslås, at erhvervsministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden.

Det skyldes, at loven kun vil blive sat i kraft, i det omfang og fra det tidspunkt udvidelsen af tonnageskatteordningen ved lov nr. 1886 af 29. december 2015 og udvidelsen af DIS-skatteordningen ved lov nr. 359 af 29. april 2018 bliver sat i kraft. Det gælder for begge disse udvidelser, at ændringerne først kan sættes i kraft, når de er godkendt af Europa-Kommissionen, da de indebærer en ændring af en eksisterende statsstøtteordning.

På denne baggrund forventes ikrafttrædelsen først at kunne ske fra 2019.

Til § 3

Det foreslås, at loven ikke gælder for Færøerne og Grønland. Det følger allerede af den gældende DIS-lovs § 15, at loven ikke gælder for Færøerne.

Skibsregistrering er et færøsk særanliggende, hvorimod området ikke er overtaget af Grønland. Den gældende DIS-lov indeholder i § 15 en bestemmelse om, at loven ikke gælder for Grønland, men kan ved kgl. anordning sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de særlige grønlandske forhold tilsiger. Loven er ikke sat i kraft for Grønland. Skibe hjemmehørende i Grønland kan derfor i dag ikke registreres i Dansk Internationalt Skibsregister.

De foreslåede ændringer af DIS-loven skal ses i sammenhæng med udvidelserne af dels tonnageskatteordningen ved lov nr. 1886 af 29. december 2015 dels DIS-skatteordningen ved lov nr. 359 af 29. april 2018, og det er en forudsætning for lovens ikrafttræden, at disse udvidelser af skatteordningerne også træder i kraft.

Da skattelovgivning er et grønlandsk selvstyreatliggende, vurderes der på grund af sammenhængen med skattereglerne ikke grundlag for at kunne sætte de foreslåede ændringer i kraft for Grønland, uanset om DIS-loven i øvrigt måtte blive sat i kraft for Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I lov om Dansk Internationalt Skibsregister, jf. lovbe-
kendtgørelse nr. 68 af 17. januar 2014, foretages følgende
ændringer:

§ 3. ---

Stk. 2. For passagerskibe, som overvejende går i fart mel-
lem danske havne og øvrige havne inden for et område, der i
Nordsøen og Den Engelske Kanal begrænses af meridianen
3° vest og breddeparallellen 61° nord og i Østersøen af bred-
deparallellen 58° nord, finder § 10, stk. 2 og 3, ikke anvend-
else. § 10, stk. 2 og 3, finder dog anvendelse ved fart til og
fra havanlæg i det i 1. pkt. nævnte område.

1. I § 3, *stk. 2, 2. pkt.*, indsættes efter »område«: », jf. dog
stk. 3«.

2. I § 3 indsættes som *stk. 3*:

»*Stk. 3.* For skibe, der udfører aktiviteter på dansk søterri-
torium eller dansk kontinentalsokkelområde, som vil kunne
omfattes af § 8 a, nr. 1 eller 2, nr. 3, 1. pkt., eller nr. 4-6, i
tonnageskatteloven, finder § 10, stk. 2 og 3, ikke anvendel-
se. Det er en betingelse for anvendelse af 1. pkt., at skibene
overvejende udfører de omfattede aktiviteter på dansk søter-
ritorium eller kontinentalsokkelområde i mere end 14 dage
inden for en måned.«