



Fremsat den 10. november 2021 af skatteministeren (Morten Bødskov)

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)

§ 1

I sømandsbeskatningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 131 af 7. februar 2020, som ændret ved § 1 i lov nr. 1583 af 27. december 2019, foretages følgende ændringer:

1. I § 2, stk. 1, nr. 1, 1. pkt., udgår », og som udelukkende anvendes til erhvervsmæssig befordring af passagerer eller gods, som bugser- og bjærgningsfartøj eller som kabellægningsfartøj«.

2. I § 2, stk. 1, nr. 2, udgår »som udelukkende anvendes til erhvervsmæssig befordring af passagerer eller gods, som bugser- og bjærgningsfartøj eller som kabellægningsfartøj, og«.

3. I § 2, stk. 2, ændres »litra a-c og e« til: »litra a-c og e«, og »og stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere« udgår.

4. § 3, stk. 1, 1. pkt., affattes således:

»Personer, der uden for begrænset fart erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på danske eller udenlandske skibe, som udelukkende anvendes til erhvervsmæssig befordring af passagerer eller gods, som bugser- og bjærgningsfartøj eller som kabellægningsfartøj, kan ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst fradrage et beløb på 56.900 kr., jf. dog § 3 a.«

5. I § 3, stk. 1, 2. pkt., ændres »EU-medlemsstater« til: »EU- eller EØS-medlemsstater«.

6. § 3, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Personer, som erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, der vil kunne omfattes af §§ 8 eller 10, kan ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst fradrage et beløb på 56.900 kr.«

7. I § 3, stk. 6, indsættes efter »EU- eller EØS-medlemsstat«: », og at fartøjet sejler under et flag fra en EU- eller EØS-medlemsstat«.

8. Efter § 3 indsættes som ny paragraf:

»§ 3 a. Ved arbejde om bord på et dansk eller udenlandsk skib, som sejler i regelmæssig passagersejlad mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater, finder § 3 kun anvendelse på personer, der er skattepligtige efter kildeskattelovens § 1 eller § 2, stk. 2, og som er statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat eller i Schweiz. Med personer, som er statsborgere i en EU-medlemsstat, sidestilles personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, og som er omfattet af anden del, afsnit II, kapitel 2, i Aftale om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab (2019/C 384 I/01).«

9. I § 5, stk. 1, 1. pkt., og § 5, stk. 2, indsættes efter »og som«: »udelukkende«.

10. § 5, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Stk. 1 og 2 og § 3 gælder også ved arbejde om bord på et specialfartøj, når fartøjet er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister og udelukkende udfører aktiviteter, der vil kunne omfattes af tonnageskattelovens § 6 eller § 8 a, nr. 1 eller 2 eller nr. 3, 1. pkt., hvor betingelsen i 2. pkt. ikke finder tilsvarende anvendelse, eller nr. 4-6.«

11. § 7 affattes således:

»§ 7. Ved arbejde om bord på et skib, som sejler i regelmæssig passagersejlad mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater, finder § 5 kun anvendelse på personer, der er skattepligtige efter kildeskattelovens § 1 eller § 2, stk. 2, og som er statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat eller i Schweiz. Med personer, som er statsborgere i en

EU-medlemsstat, sidestilles personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, og som er omfattet af anden del, afsnit II, kapitel 2, i Aftale om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab (2019/C 384 I/01).

Stk. 2. Ved anvendelsen af stk. 1 er det en betingelse, at skibet er registreret med hjemsted i en EU- eller EØS-medlemsstat og sejler under et flag fra en EU- eller EØS-medlemsstat.«

12. I § 10, stk. 2, indsættes efter »søtransportaktiviteter«: »som nævnt i § 10 a«, og », og kun for sådanne transportaktiviteter« udgår.

13. I § 10, stk. 4, 1. pkt., og stk. 5, 2. pkt., ændres »35 pct.« til: »37 pct.«

14. Efter § 10 indsættes som ny paragraf:

»§ 10 a. Som søtransport efter § 10, stk. 2, anses transport på havet af indvundne materialer, herunder:

- 1) Sejlads mellem havn og indvindingsplads.
- 2) Sejlads mellem indvindingsplads og det sted, hvor de indvundne materialer skal losses, og selve losningen.
- 3) Sejlads mellem lossested og havn.
- 4) Sejlads mellem indvindingspladser.
- 5) Sejlads ved assistance på foranledning af offentlig myndighed i forbindelse med oprydning efter olieudslip m.v.
- 6) Erhvervsmæssig transport af passagerer eller gods til destinationer eller punkter på havet.
- 7) Mobilisering til søs mellem opgaver svarende til et lastskibs sejlads i ballast.

Stk. 2. Sandsugning og opmudring anses ikke som søtransport. Som søtransport anses heller ikke virksomhed, der udføres på indsøer samt på indre vandveje som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) nr. 2016/1629

af 14. september 2016 om fastsættelse af tekniske forskrifter for fartøjer til sejlads på indre vandveje, om ændring af direktiv 2009/100/EF og om ophævelse af direktiv 2006/87/EF.«

§ 2

I ligningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1735 af 17. august 2021, som ændret ved § 8 i lov nr. 1788 af 8. juni 2021 og § 3 i lov nr. 1181 af 8. juni 2021, foretages følgende ændringer:

1. § 5 H, stk. 2, nr. 2 og 4, ophæves.

Nr. 3 bliver herefter nr. 2, og nr. 5-9 bliver nr. 3-7.

2. I § 5 H, stk. 2, indsættes efter nr. 9, der bliver nr. 7, som nyt nummer:

»8) Trinidad og Tobago.«

3. § 5 H, stk. 2, nr. 10, ophæves.

Nr. 11 bliver herefter nr. 9.

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2022, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Skatteministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelse af § 1, nr. 3, 6 og 12-14. Ministeren kan herunder fastsætte, at dele af loven træder i kraft på forskellige tidspunkter.

Stk. 3. § 1, nr. 1, 2, 4, 5, 7, 9 og 10, har virkning fra og med indkomståret 2022.

Stk. 4. § 1, nr. 3, 6 og 12-14, har virkning fra og med kalenderåret 2022.

Stk. 5. § 1, nr. 8, har virkning for ansættelsesforhold, der påbegyndes den 1. januar 2022 eller senere.

Stk. 6. § 1, nr. 11, har virkning fra og med den 1. januar 2021.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets baggrund
3. Lovforslagets hovedpunkter
 - 3.1. Tilpasning af sømandsfradragsordningen til EU-retten
 - 3.1.1. Gældende ret
 - 3.1.2. Skatteministeriets overvejelser
 - 3.1.3. Den foreslåede ordning
 - 3.2. Tilpasning af krav om statsborgerskab i sømandsbeskatningsloven for visse personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige
 - 3.2.1. Gældende ret
 - 3.2.2. Skatteministeriets overvejelser
 - 3.2.3. Den foreslåede ordning
 - 3.3. Bedre vilkår ved anvendelse af refusionsordningen for sandsugere
 - 3.3.1. Gældende ret
 - 3.3.2. Skatteministeriets overvejelser
 - 3.3.3. Den foreslåede ordning
 - 3.4. Ændring af listen over lande omfattet af defensive foranstaltninger
 - 3.4.1. Gældende ret
 - 3.4.2. Skatteministeriets overvejelser
 - 3.4.3. Den foreslåede ordning
4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
 - 4.1. Tilpasning af sømandsfradragsordningen til EU-retten
 - 4.2. Tilpasning af krav om statsborgerskab i sømandsbeskatningsloven for visse personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige
 - 4.3. Bedre vilkår ved anvendelse af refusionsordningen for sandsugere
 - 4.4. Ændring af listen over lande omfattet af defensive foranstaltninger
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
 - 5.1. Tilpasning af sømandsfradragsordningen til EU-retten
 - 5.2. Tilpasning af krav om statsborgerskab i sømandsbeskatningsloven for visse personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige
 - 5.3. Bedre vilkår ved anvendelse af refusionsordningen for sandsugere
 - 5.4. Ændring af listen over lande omfattet af defensive foranstaltninger
6. Administrative konsekvenser for borgerne
7. Klimamæssige konsekvenser
8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser
9. Forholdet til EU-retten
 - 9.1. Tilpasning af sømandsfradragsordningen til EU-retten
 - 9.2. Tilpasning af krav om statsborgerskab i sømandsbeskatningsloven for visse personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige
 - 9.3. Bedre vilkår ved anvendelse af refusionsordningen for sandsugere
 - 9.4. Ændring af listen over lande omfattet af defensive foranstaltninger
10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
11. Sammenfattende skema

1. Indledning

Lovforslaget indeholder for det første en række mindre justeringer af sømandsfradragsordningen, som har til formål at sikre, at ordningen kan statsstøttegodkendes af Europa-Kommissionen på ny og videreføres i overensstemmelse med EU-retten, herunder Meddelelse C(2004) 43 fra Kom-

missionen om EU-retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren.

For det andet indeholder lovforslaget en tilpasning af kravet om statsborgerskab i en EU- eller EØS-medlemsstat i sømandsbeskatningsloven, således at personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland (»Det Forenede Kongerige«), og som er omfattet af Aftale

om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab (»udtrædelsesaftalen mellem EU og Det Forenede Kongerige«) (2019/C 384 I/01), sidestilles med personer, der er statsborgere i en EU-medlemsstat. Endvidere præciseres det, at personer, der er statsborgere i Schweiz, også opfylder sømandsbeskatningslovens krav til statsborgerskab.

For det tredje indeholder lovforslaget en række ændringer af refusionsordningen for sandsugere, som har til formål at give rederier, der udøver virksomhed med sandsugning m.v. (sandsugerredier), bedre vilkår og dermed sikre, at det fortsat er attraktivt for sandsugerredier at drive virksomhed fra Danmark.

I tilknytning til de ovennævnte ændringer indeholder lovforslaget nogle tekniske justeringer af sømandsbeskatningsloven, som skal medvirke til, at reglerne bliver mere gennemskuelige. De tekniske justeringer medfører ingen materielle ændringer.

Endeligt indeholder lovforslaget en ændring af listen over lande, der er omfattet af de danske defensive foranstaltninger (skattesanktioner) mod lande på EU's liste over ikke-samarbejdsvillige skattejurisdiktioner (EU's sortliste over skattely).

2. Lovforslagets baggrund

Tilstedeværelsen af en stærk søfartssektor spiller en vigtig rolle for økonomi, beskæftigelse og værdidannelse i hele Danmark. Da søfarten overordnet er i hård international konkurrence, har en lang række nationer – både inden for og uden for EU – etableret favorable økonomiske rammevilkår for at øge mulighederne for at fastholde og/eller tiltrække rederivirksomheder. Der er således også i Danmark indført særlige regler, herunder skatteregler, for rederivirksomheder, som skal sikre, at konkurrencevilkårene i Danmark kan matche vilkårene i andre lande, og at det dermed er attraktivt for rederier at drive virksomhed fra og skabe arbejdspladser i Danmark.

I Danmark findes bl.a. et sømandsfradrag, der har karakter af statsstøtte, og en refusionsordning for sandsugere, som indebærer statsstøtte til lønomkostninger for sandsugerredier. Statsstøtte er et EU-retligt begreb, der dækker over støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, i det omfang støtten påvirker samhandelen mellem EU-medlemsstaterne.

Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (»TEUF«) artikel 107 indeholder et generelt forbud mod statsstøtte. Der findes uagtet en række tilfælde, hvor statsstøtte kan ydes i overensstemmelse med reglerne for det indre marked. På søfartsområdet kræver det, at støtten i medfør af TEUF artikel 108, stk. 3, er anmeldt til og godkendt af Kommissionen inden for rammerne af EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren.

Det følger af EU-Domstolens praksis, jf. bl.a. sag C-67/09

P, Nuova Agricast og Cofra mod Kommissionen, at godkendelsesperioder for statsstøtteordninger, som udgør en undtagelse til det generelle princip om statsstøttes uforenelighed med det indre marked, bør være tidsbestemte. Kommissionen kan derfor ikke godkende statsstøtteordninger som forenelige med det indre marked på ubestemt tid, idet ordningerne, herunder deres virkning, skal underkastes regelmæssig kontrol.

Den nuværende sømandsfradragsordning er godkendt af Kommissionen ved afgørelse C(2018) 3164 af 17. maj 2018 i sag SA.46852 (2016/N). I tilknytning hertil er en udvidelse af sømandsfradragsordningen til søfolk på forsknings- og havundersøgelsesskibe godkendt ved afgørelse C(2020) 4791 af 9. juli 2020 i sag SA.55760 (2020/N). Begge godkendelser er gældende til og med den 31. december 2021.

Den samlede sømandsfradragsordning er blevet genanmeldt til Kommissionen med henblik på videreførelse fra og med den 1. januar 2022. Under anmeldelsesprocessen er det imidlertid blevet klart, at Kommissionen alene kan godkende sømandsfradragsordningen på ny, såfremt der foretages en række mindre justeringer af ordningen. Med justeringerne vil betingelserne for Kommissionens godkendelse ved afgørelse C(2021) 7557 af 25. oktober 2021 i sag SA.62065 (2021/N) være opfyldt, således at ordningen vil være godkendt for en 10-årig periode fra og med den 1. januar 2022 til og med den 31. december 2031.

EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren foreskriver visse krav om statsborgerskab i en EU- eller EØS-medlemsstat ved tildeling af statsstøtte til arbejdsrelaterede omkostninger ved arbejde på fartøjer, der sejler i regelmæssig passagersejls mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater. Disse krav gælder allerede ved anvendelsen af visse bestemmelser i sømandsbeskatningsloven og vil med lovforslaget blive indarbejdet fuldt ud.

Som følge af udtrædelsesaftalen mellem EU og Det Forenede Kongerige skal visse personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, dog kunne omfattes af sømandsbeskatningslovens regler på samme vilkår som personer, der er statsborgere i en EU-medlemsstat.

Refusionsordningen for sandsugere er senest godkendt af Kommissionen ved afgørelse C(2019) 8921 af 16. december 2019 i sag SA.52069 (2019/N). Godkendelsen af ordningen var betinget af, at der blev foretaget visse justeringer af ordningen, som vurderes fra og med indkomståret 2020 at reducere støtten, der gives efter ordningen, med ca. 20 mio. kr. om året.

Dele af rederibranchen har efterfølgende kritiseret, at den danske refusionsordning for sandsugere er blevet mindre favorabel end tilsvarende ordninger i andre EU- og EØS-medlemsstater, hvilket kan føre til risiko for udflagning af danske fartøjer og tab af danske arbejdspladser.

Det var ikke et ønske fra regeringen, at refusionsordningen i forbindelse med EU-godkendelsen blev indskrænket fra og med indkomståret 2020. Ved lovforslaget foreslås derfor en række ændringer af refusionsordningen for sandsugere, som forventes at kunne godkendes af Kommissio-

nen, og som skal sikre, at den danske ordning er på linje med tilsvarende ordninger i andre EU- og EØS-medlemsstater. Med ændringerne bringes støtten efter ordningen således på et niveau, der i høj grad svarer til det tidligere støtteniveau.

Ved beslutning af 5. oktober 2021 har Rådet opdateret EU's sortliste over skattely. Anguilla, Dominica og Seychellerne blev ved denne opdatering fjernet fra EU's sortliste, fordi de nu efterlever de kriterier, som skulle opfyldes, for at de kunne undgå fortsat sortlistning. Listen over lande, der er omfattet af de danske defensive foranstaltninger mod landene på EU's sortliste, foreslås ændret i overensstemmelse hermed.

Trinidad og Tobago har været på EU's sortliste siden 2017, men er ikke omfattet af de danske defensive foranstaltninger, fordi en gennemførelse heraf ville stride mod dobbeltbeskatningsoverenskomsten med det pågældende land. Dobbeltbeskatningsoverenskomsten er imidlertid ophævet med virkning fra den 1. januar 2022, og det foreslås derfor, at Trinidad og Tobago medtages på listen over lande omfattet af de defensive foranstaltninger med virkning fra denne dato.

Lovforslaget er som udgangspunkt omfattet af de fælles ikrafttrædelsesdatoer. Det foreslås dog at fravige dette for dele af lovforslaget, da det følger af Danmarks EU-retlige forpligtelser, at ændringerne af refusionsordningen for sandsugere skal godkendes af Kommissionen, inden de kan træde i kraft.

3. Lovforslagets hovedpunkter

3.1. Tilpasning af sømandsfradragsordningen til EU-retten

3.1.1. Gældende ret

Efter sømandsbeskatningsloven kan personer, som uden for begrænset fart erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på danske eller udenlandske skibe, fradrage et beløb på 56.900 kr. ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst. Har skibet en bruttotonnage på 500 tons eller derover, udgør fradraget 105.000 kr., medmindre skibet anvendes til regelmæssig passagersejls mellem havne i EU-medlemsstater. Fradragenes størrelse er faste og reguleres ikke efter personskatteovens § 20.

Ved »dansk skib« forstår som udgangspunkt et skib, der er registreret med hjemsted her i landet med en bruttotonnage på 20 tons eller derover, og som udelukkende anvendes til erhvervsmæssig befordring af passagerer eller gods, som bugser- og bjærgningsfartøj eller som kabellægningsfartøj.

Ved »udenlandsk skib« forstår et skib med en bruttotonnage på 20 tons eller derover, som udelukkende anvendes til erhvervsmæssig befordring af passagerer eller gods, som bugser- og bjærgningsfartøj eller som kabellægningsfartøj, og som ikke anses for et dansk skib. Der er dog en betingelse for, at sømandsfradragsordningen kan anvendes, at det

udenlandske skib er registreret med hjemsted i en EU- eller EØS-medlemsstat.

Ved »begrænset fart« forstås navnlig fart, der væsentligst udføres på danske indsøer, indre vandveje og fjorde, anvendelse af skibe i stationær virksomhed, fart med skibe uden egne fremdrivningsmidler, rutetrafik, hvor sejlstanden fra havn til havn er mindre end 50 sømil, og anden fart, når forholdene er sådan, at den pågældende person har mulighed for regelmæssigt at overnatte på sin sædvanlige bopæl.

Foruden de ovennævnte tilfælde kan en person i visse tilfælde få fradrag ved arbejde udført om bord på skibe og installationer, der anvendes i tilknytning til efterforskning og udvinding af kulbrinter uden for dansk søterritorium og dansk kontinentalsokkelområde, ved arbejde om bord på skole- og øvelsesskibe, ved arbejde om bord på stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, og ved arbejde om bord på forsknings- og havundersøgelsesskibe.

Har en person kun lønindtægt ved arbejde om bord på et af de fartøjer eller installationer, der kan omfattes af sømandsfradragsordningen, i en del af året, eller er der tale om ansættelse på deltid, nedsættes fradraget forholds-mæssigt.

Det er endelig en betingelse for fradrag, at forhyringsvilkårene for den pågældende svarer til, hvad der sædvanligvis gælder for søfolk.

3.1.2. Skatteministeriets overvejelser

De eksisterende statsstøttegodkendelser af den samlede sømandsfradragsordning udløber den 31. december 2021. Ordningen er derfor blevet genanmeldt til Kommissionen med henblik på videreførelse fra og med den 1. januar 2022.

I løbet af genanmeldelsesprocessen er det blevet klart, at Kommissionen alene vil godkende ordningen på ny under forudsætning af, at der bliver foretaget en række mindre justeringer, som vil sikre, at ordningen er i overensstemmelse med EU-retten, herunder EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren. Med justeringerne vil betingelserne for Kommissionens godkendelse ved afgørelse C(2021) 7557 af 25. oktober 2021 i sag SA.62065 (2021/N) være opfyldt, således at ordningen vil være godkendt for en 10-årig periode fra og med den 1. januar 2022 til og med den 31. december 2031.

Uden en godkendelse vil sømandsfradragsordningen indebære ulovlig og uforenelig statsstøtte, som vil skulle tilbagebetales. Efter omstændighederne vil ordningen derfor ikke kunne opretholdes i dens nuværende udformning.

Det foreslås derfor, at sømandsfradragsordningen justeres, så den bringes i overensstemmelse med EU-retten.

Sømandsbeskatningsloven er blevet mere kompliceret i takt med, at der er foretaget en række justeringer bl.a. på baggrund af, at Kommissionen løbende har stillet visse krav til reglernes udformning. Det har medført, at der findes en lang række modifikationer til nogle af de oprindelige definitioner, der bruges bredt i sømandsbeskatningsloven, hvilket kan være med til at gøre lovens indhold svært tilgængeligt.

Det foreslås derfor endvidere, at der foretages nogle tekniske justeringer for at gøre loven mere gennemskuelig.

3.1.3. Den foreslåede ordning

Det følger af EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren, at foranstaltninger, der indebærer statsstøtte til arbejdsrelaterede omkostninger, alene kan omfatte »EU-søfolk«. Ved EU-søfolk forstås statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat med hensyn til søfolk om bord på fartøjer, som sejler i regelmæssig passagersejlad mellem havne i Unionen. I alle andre tilfælde forstås alle søfolk, som er underkastet beskatning og/eller socialsikringsbidrag i en medlemsstat.

Det foreslås derfor for det første, at sømandsfradragsordningen skal indskrænkes, således at søfolk, der arbejder om bord på fartøjer, som sejler i regelmæssig passagersejlad mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater, alene vil kunne få sømandsfradrag, såfremt søfolkene er statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat eller i Schweiz.

Det er anført i retningslinjerne, at baggrunden for den smalle afgrænsning af omfattede søfolk på skibe, der sejler i regelmæssig passagersejlad mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater, er, at presset fra den internationale konkurrence vurderes at være mindre i forbindelse med regelmæssig passagertransport inden for EU eller EØS end i forbindelse med international godstransport. Samtidig udgjorde EU- eller EØS-statsborgere på tidspunktet for retningslinjernes vedtagelse en væsentlig andel af de beskæftigede søfolk på skibe i regelmæssig passagersejlad inden for EU- eller EØS. Beskyttelse af beskæftigelsen inden for Unionen er derfor et primært mål for støtten i dette tilfælde.

Den danske fortolkning af retningslinjerne har tidligere været, at der for så vidt angår søfolk om bord på fartøjer, som sejler i regelmæssig passagersejlad mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater, måtte være tale om både EU- og EØS-statsborgere og andre personer, som er skattepligtige til Danmark. Det er dog blevet klart, at Kommissionen anlægger en restriktiv fortolkning af retningslinjerne, og at den danske fortolkning derfor ikke kan opretholdes.

Et tilsvarende krav blev indført ved lov nr. 1582 af 27. december 2019 ved anvendelsen af et af sømandsbeskatningslovens øvrige regelsæt.

Indskrænkningen af sømandsfradragsordningen vil få betydning for søfolk, der er statsborgere i et tredjeland, og som arbejder om bord på fartøjer, som sejler i regelmæssig passagersejlad mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater.

Disse søfolk er berettiget til sømandsfradrag efter de gældende regler. For disse søfolk foreslås derfor en overgangsordning for at undgå, at indskrænkningen kan få negativ betydning for søfolk, der er statsborgere i et tredjeland, og som har indrettet deres tilværelse i Danmark eller en anden EU- eller EØS-medlemsstat i forhold til et ansættelsesforhold, som indebærer arbejde på et fartøj, som sejler i regelmæssig passagersejlad mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater.

Overgangsordningen indebærer, at indskrænkningen ale-

ne vil gælde for nye ansættelsesforhold med søfolk, der er statsborgere i tredjelande, der påbegyndes den 1. januar 2022 eller senere.

Personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, og som er omfattet af udtrædelsesaftalen mellem EU og Det Forenede Kongerige, vil i visse tilfælde kunne sidestilles med statsborgere i en EU-medlemsstat. Se hertil lovforslagets pkt. 3.2.

For det andet foreslås det, at sømandsfradragsordningen skal ændres, således at passagersejlad til havne i EØS-medlemsstater sidestilles med sådan sejlad til havne i EU-medlemsstater – og ikke tredjelande, som det er tilfældet i dag.

De muligheder, der er for at tildele statsstøtte efter EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren, gælder både for EU- og EØS-medlemsstater. Det skyldes, at EØS-aftalen medfører, at Norge, Island og Lichtenstein er med i EU's indre marked, og at en lang række love og regler knyttet til det indre marked dermed også gælder i EØS-medlemsstater.

Havne i EØS-medlemsstater kan derfor ikke behandles som havne i tredjelande i forhold til de gældende regler i sømandsfradragsordningen.

Ændringen forventes at få størst betydning for søfolk, der arbejder om bord på fartøjer, der sejler i regelmæssig passagersejlad mellem en havn i en EU-medlemsstat, f.eks. Danmark, og en havn i Norge. Det skyldes, at disse søfolk efter gældende regler er berettiget til det forhøjede sømandsfradrag på 105.000 kr., mens de efter forslaget alene vil være berettiget til et fradrag på 56.900 kr. Det betyder, at disse søfolk vil få samme fradrag som andre søfolk, der arbejder om bord på fartøjer, som sejler i regelmæssig passagersejlad mellem havne i EU-medlemsstater, f.eks. Danmark og Sverige.

Ændringen vil sikre, at sømandsfradragsordningen bringes i overensstemmelse med EU-retten.

For det tredje foreslås det, at registreringskravet i sømandsfradragsordningen justeres, således at det – foruden registrering i en EU- eller EØS-medlemsstat – bliver et krav, at fartøjet sejler under et flag fra en EU- eller EØS-medlemsstat.

Det skyldes, at der efter EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren som udgangspunkt kun kan ydes statsstøtte til fartøjer, som sejler under et flag fra en EU- eller EØS-medlemsstat (»flagkravet«).

Indførelse af et flagkrav skal sikre, at sømandsfradragsordningen ikke kan anvendes ved arbejde om bord på fartøjer, der er registreret i en EU- eller EØS-medlemsstat, men som på grund af denne medlemsstats interne regler har mulighed for at sejle under et flag fra et tredjeland.

Flaget, som et fartøj sejler under, er afgørende for, hvilket lands regler fartøjet er underlagt. Efter forslaget vil der således alene kunne gives sømandsfradrag til søfolk, der arbejder om bord på fartøjer, som er underlagt lovgivningen i en EU- eller EØS-medlemsstat. Det er med til at sikre

høje standarder for sikkerhed, sundhed og sociale forhold for søfolkene.

Flagkravet forventes at få mindre betydning for fartøjer, der er registreret i Danmark. Det skyldes, at fartøjer registreret i danske skibsregistre (Dansk Internationalt Skibsregister (herefter »DIS«) eller Dansk Almindeligt Skibsregister (herefter »DAS«)), der er relevante i forhold til sømandsbeskatningsloven, alene kan sejle under et andet flag end dansk, hvis fartøjet har hjemsted på Grønland, eller fartøjet registreres som »bareboat-ud« til et skibsregister i et godkendt »bareboat ud«-land. Der vil fortsat kunne opnås sømandsfradrag, hvis et dansk fartøj er »bareboat-ud« registreret til et register i en anden EU- eller EØS-medlemsstat og sejler under et flag fra en EU- eller EØS-medlemsstat.

Endeligt foreslås nogle tekniske justeringer af sømandsbeskatningsloven, som skal medvirke til at gøre loven mere gennemskuelig. Der foreslås således at justere definitionen af »dansk skib« og »udenlandsk skib«, således at det alene er registreringsforhold og bruttotonnage, der er afgørende for, om der er tale om et »dansk skib« eller et »udenlandsk skib« i sømandsbeskatningslovens forstand, mens de krav, der stilles til, hvilke aktiviteter et fartøj skal udføre for at kunne omfattes af de forskellige ordninger i sømandsbeskatningsloven, vil komme til at fremgå direkte af de enkelte bestemmelser. Justeringerne vil ikke medføre materielle ændringer.

3.2. Tilpasning af krav om statsborgerskab i sømandsbeskatningsloven for visse personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige

3.2.1. Gældende ret

DIS-ordningen medfører overordnet, at søfolk, der erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på et skib, som er registreret i DIS eller et skibsregister i en anden EU- eller EØS-medlemsstat, og som udelukkende anvendes til formål, der vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, ikke betaler skat af lønindkomst, der erhverves om bord.

Det betyder, at rederier kan udbetale en skattefri nettoløn til søfolk, der er omfattet af ordningen, mens den sparede skat tilfalder rederierne som statsstøtte til arbejdsrelaterede omkostninger.

Ved arbejde om bord på fartøjer, der sejler i regelmæssig passagersejlad mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater, er det bl.a. en betingelse for at kunne omfattes af ordningen (»DIS-ordningen for færger«), at søfolkene er statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat.

Det skyldes, at det følger direkte af EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren, at foranstaltninger, der indebærer statsstøtte til arbejdsrelaterede omkostninger, alene kan omfatte »EU-søfolk«. Ved EU-søfolk forstås statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat med hensyn til søfolk om bord på fartøjer, som sejler i regelmæssig passagersejlad mellem havne i Unionen. I alle andre tilfælde forstås alle søfolk, som er underkastet beskatning og/eller socialsikringsbidrag i en medlemsstat.

Det er anført i retningslinjerne, at baggrunden for den smalle afgrænsning af omfattede søfolk på skibe, der sejler i regelmæssig passagersejlad mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater, er, at presset fra den internationale konkurrence vurderes at være mindre i forbindelse med regelmæssig passagertransport inden for EU eller EØS end i forbindelse med international godstransport. Samtidig udgjorde EU- eller EØS-statsborgere på tidspunktet for retningslinjernes vedtagelse en væsentlig andel af de beskæftigede søfolk på skibe i regelmæssig passagersejlad inden for EU- eller EØS. Beskyttelse af beskæftigelsen inden for Unionen er derfor et primært mål for støtten i dette tilfælde.

Det følger af Kommissionens afgørelsespraksis, at det kan udledes af Aftale af 30. april 2002 mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Det Schweiziske Forbund på den anden side om fri bevægelighed for personer, at schweiziske statsborgere skal sidestilles med EU-statsborgere i denne henseende.

Efter Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands (»Det Forenede Kongeriges«) udtræden af EU den 31. januar 2020 kan personer, der alene er statsborgere i Det Forenede Kongerige – uagtet overgangsperioden frem til udgangen af 2020 – ikke længere anses som statsborgere i en EU-medlemsstat. Det betyder som udgangspunkt, at søfolk, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige uden også at være statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat, ikke længere kan omfattes af DIS-ordningen for færger.

Der blev dog samtidig med indførelsen af kravet om statsborgerskab i en EU- eller EØS-medlemsstat i DIS-ordningen for færger ved lov nr. 1582 af 27. december 2019 oprettet en overgangsordning, således at kravet alene gælder for ansættelsesforhold, der er påbegyndt den 1. januar 2020 eller senere. Det vil sige, at personer, som er statsborgere i Det Forenede Kongerige, fortsat kan være omfattet af DIS-ordningen for færger fsva. ansættelsesforhold, der er påbegyndt før den 1. januar 2020.

Hertil kommer, at statsborgere i Det Forenede Kongerige er blevet sidestillet med statsborgere i en EU-medlemsstat i overgangsperioden, det vil sige til og med den 31. december 2020. Det skyldes, at det vurderes at ville være i strid med udtrædelsesaftalens diskriminationsforbud, såfremt personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, ikke ville kunne omfattes af DIS-ordningen for færger i overgangsperioden.

3.2.2. Skatteministeriets overvejelser

Der er i relation til kravet om statsborgerskab i en EU- eller EØS-medlemsstat i sømandsbeskatningsloven ikke lovgivet om den særlige status for statsborgere i Det Forenede Kongerige, der følger af udtrædelsesaftalen.

Det er imidlertid blevet klart, at udtrædelsesaftalen sikrer, at personer, som er statsborgere i Det Forenede Kongerige, efter overgangsperiodens udløb bevarer retten til fri bevægelighed i medfør af EU-retten, herunder ret til skattemæssige fordele m.v. på lige fod med EU- og EØS-statsborgere, hvis de har taget lovligt ophold eller arbejde i en EU- eller

EØS-medlemsstat inden overgangsperiodens udløb den 31. december 2020.

For at sikre disse rettigheder bedst muligt vurderes det hensigtsmæssigt, at de gengives i sømandsbeskatningsloven, uanset at udtrædelsesaftalens regler om ligebehandling har direkte virkning i dansk ret. Det foreslås derfor, at kravet om statsborgerskab i en EU- eller EØS-medlemsstat i DIS-ordningen for færger justeres for personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, og som er omfattet af udtrædelsesaftalen.

Det foreslås endvidere, at tilsvarende krav til statsborgerskab kommer til at gælde ved anvendelsen af sømandsfradragssordningen på fartøjer, der sejler i regelmæssig passagersejls mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater.

Retten for personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, til at kunne omfattes af DIS-ordningen for færger og sømandsfradragssordningen vurderes i vidt omfang allerede at gælde som følge af udtrædelsesaftalen. For at undgå tvivl, vurderes det dog hensigtsmæssigt, at dette skrives direkte ind i de relevante bestemmelser i sømandsbeskatningsloven.

Udtrædelsesaftalen sikrer også en række rettigheder til familiemedlemmer, der opfylder nærmere angivne betingelser. Retten til skattemæssige fordele m.v. for familiemedlemmer efter udtrædelsesaftalen vurderes dog ikke at være relevant i denne henseende, da et familiemedlem, der er statsborger i et tredjeland, heller ikke før Det Forenede Kongeriges udtræden af EU ville kunne opfylde statsborgerskabskravet i sømandsbeskatningsloven.

I denne sammenhæng vurderes det endvidere hensigtsmæssigt at præcisere, at personer, der er statsborgere i Schweiz, sidestilles med personer, der er statsborgere i en EU-medlemsstat.

3.2.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, og som er omfattet af udtrædelsesaftalen mellem EU og Det Forenede Kongerige, sidestilles med personer, der er statsborgere i en EU-medlemsstat, ved anvendelsen af DIS-ordningen for færger og sømandsfradragssordningen i tilfælde, hvor arbejde udføres om bord på et fartøj, der sejler i regelmæssig passagersejls mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater.

I relation til DIS-ordningen for færger betyder det, at personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, og som er omfattet af udtrædelsesaftalen mellem EU og Det Forenede Kongerige, vil kunne omfattes af ordningen, uanset om der er tale om et ansættelsesforhold, der er påbegyndt den 1. januar 2020 eller senere.

I relation til sømandsfradragssordningen betyder det, at personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, og som er omfattet af udtrædelsesaftalen mellem EU og Det Forenede Kongerige, vil kunne få sømandsfradrag ved arbejde om bord på fartøjer, der sejler i regelmæssig passagersejls mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater, uanset at det ved lovforslaget foreslås at indføre et krav om stats-

borgerskab i en EU- eller EØS-medlemsstat for at kunne omfattes af visse bestemmelser i sømandsbeskatningsloven.

Det foreslås endvidere, at det præciseres, at personer, der er statsborgere i Schweiz, sidestilles med personer, der er statsborgere i en EU-medlemsstat.

3.3. Bedre vilkår ved anvendelse af refusionsordningen for sandsugere

3.3.1. Gældende ret

Refusionsordningen for sandsugere medfører, at søfolk, der erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, beskattes efter de almindelige regler, dog med adgang til sømandsfradrag. Rederier, der udøver virksomhed med sandsugning m.v., vil efterfølgende kunne få refunderet et beløb, der maksimalt svarer til de indkomstskatter, som pålignes søfolkenes lønindkomst. Refusionsbeløbet udgør derfor maksimalt 35 pct. af søfolkenes bruttoløn (arbejdsmarkedsbidragsgrundlaget).

Refusionen efter ordningen udgør statsstøtte til arbejdsrelaterede omkostninger for sandsugerredierne. Refusionsordningen for sandsugere er derfor udformet inden for rammerne af EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren.

For at et sandsugerrederi er berettiget til refusion, er det bl.a. en betingelse, at der udføres søtransportaktiviteter i mindst 50 pct. af den tid, et sandsugningsfartøj er i drift (»50-procentkravet«). Hertil kommer, at der alene kan opnås refusion for sådanne søtransportaktiviteter. Refusionsgrundlaget udgør således 50-100 pct. af søfolkenes bruttoløn svarende til den del af driftstiden, der er anvendt til søtransport. Det vil sige, at et sandsugerrederi, der med et fartøj, som i øvrigt opfylder betingelserne, f.eks. udfører søtransport i 75 pct. af driftstiden, vil få beregnet refusionsbeløbet som 35 pct. af refusionsgrundlaget, der i dette tilfælde udgør 75 pct. af søfolkenes bruttoløn. Udføres søtransportaktiviteter i mindre end 50 pct. af driftstiden, kan der ikke opnås refusion.

De søtransportaktiviteter, der indgår ved opgørelsen af 50-procentkravet, kan overordnet beskrives som aktiviteter, der udgør »transport på havet af opgravede materialer«, f.eks. sejls mellem havn og indvindingsplads. For at sikre, at der alene gives støtte til disse aktiviteter, eksisterer der i dansk ret en regel, som medfører, at aktiviteter, der udføres i »begrænset fart«, ikke kan anses som refusionsberettiget søtransport. »Begrænset fart« dækker bl.a. over anvendelse af fartøjer i stationær virksomhed, herunder sandsugning som sådan, og aktiviteter, der udføres på indre vandveje og i fjorde.

Ved opgørelsen af den refusionsberettigede søtransport fordeles ventetid, f.eks. et værftsophold, forholdsmæssigt mellem den tid, der er medgået til søtransport, og den tid, der er anvendt til andre, ikkerefusionsberettigede aktiviteter.

3.3.2. Skatteministeriets overvejelser

Kommissionen har senest godkendt refusionsordningen

for sandsugere som forenelig statsstøtte ved afgørelse C(2019) 8921 af 16. december 2019 i sag SA.52069 (2019/N) under forudsætning af, at ordningen blev ændret på visse punkter.

De nødvendige ændringer blev foretaget ved lov nr. 1583 af 27. december 2019 og vurderes fra og med indkomståret 2020 at reducere støtten, der gives efter ordningen, med ca. 20 mio. kr. om året.

Ordningen er efterfølgende blevet kritiseret af dele af rederibranchen under henvisning til, at andre EU- og EØS-medlemsstater har tilsvarende ordninger, som er mere favorable end den danske. Skatteministeren har derfor tilkendegivet over for Folketinget og branchen at ville undersøge mulighederne for at indføre bedre vilkår for sandsugerredier, der anvender refusionsordningen.

På baggrund af en dialog med Kommissionen må det forventes, at de ændringer af refusionsordningen for sandsugere, der fremgår af lovforslaget, vil kunne godkendes inden for rammerne af EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren. Ændringerne vil bidrage til at skabe lige konkurrencevilkår inden for EU og EØS samtidig med, at konkurrenceevnen over for tredjelande forbedres.

De ændringer, der følger af lovforslaget, er således blevet anmeldt til Kommissionen i overensstemmelse med TEUF artikel 108, stk. 3. Ændringerne er dog ikke blevet godkendt endnu. Lovforslaget indeholder derfor en bestemmelse om, at ændringerne skal sættes i kraft af skatteministeren, således at de ikke vil kunne træde i kraft, førend der foreligger en godkendelse fra Kommissionen.

3.3.3. Den foreslåede ordning

Ved lovforslaget foreslås en række ændringer af refusionsordningen for sandsugere, som har til formål at give sandsugerredier bedre vilkår og sikre, at det fortsat er attraktivt for sandsugerredier at drive virksomhed fra Danmark.

Det foreslås for det første at indføre en fleksibel fortolkning af 50-procentkravet, således at refusionsbeløbet vil blive beregnet på baggrund af 100 pct. af refusionsgrundlaget, når der udføres søtransportaktiviteter i mindst 50 pct. af driftstiden.

Der vil være tale om en tilbagerulning af en af de indskrænkninger af ordningen, som Kommissionen krævede i 2019 for at godkende ordningen på ny. Det skyldes, at der på baggrund af den dialog, der har været, er grund til at antage, at Kommissionen nu vil være villig til at anlægge en lempeligere fortolkning af EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren for så vidt angår støtte til arbejdsrelaterede omkostninger.

Ved en fleksibel fortolkning af 50-procentkravet sikres, at implementeringen af 50-procentkravet i den danske ordning ikke er mere restriktiv end 50-procentkravet i tilsvarende ordninger i andre EU- og EØS-medlemsstater.

En fleksibel fortolkning af 50-procentkravet vurderes endvidere at ville medføre, at det ikke længere er en fordel for sandsugerredier at sende deres fartøjer på værft uden

for EU- og EØS-området, f.eks. Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland eller Kaliningrad, frem for at bruge danske værfter.

Det skyldes, at restriktionerne for tildeling af statsstøtte til sandsugerredier, f.eks. 50-procentkravet, fortolkes indskrænkende, og at de derfor ikke finder anvendelse ved arbejde, inkl. værftsophold, uden for EU og EØS, hvor DIS-ordningen, der overordnet medfører en skattefritagelse af søfolkenes lønindkomst, i stedet kan anvendes. En fleksibel fortolkning af 50-procentkravet vil således indebære, at tiden på værft (»fordelingstid«) ikke længere vil få afgørende betydning ved sejladsopgørelsen, når fartøjer i øvrigt udfører søtransport i minimum 50 pct. af driftstiden. Den økonomiske fordel ved at anvende refusionsordningen inden for EU og EØS vil således i højere grad komme til at svare til lønomkostningsbesparelsen efter DIS-ordningen uden for EU og EØS. Herved mindskes et økonomisk incitament for sandsugerredier, der kan anvende refusionsordningen for sandsugere, til at søge uden for EU- og EØS-området.

For det andet foreslås det at ændre reglerne om »begrænset fart« i sømandsbeskatningsloven, således at disse regler ikke længere vil finde anvendelse for sandsugningsfartøjer. Reglerne om »begrænset fart« foreskriver bl.a., at aktiviteter, der væsentligst udføres på danske indsøer, indre vandveje og fjorde, ikke anses som refusionsberettigede søtransportaktiviteter ved opgørelsen af 50-procentkravet i refusionsordningen for sandsugere.

I relation til refusionsordningen for sandsugere vil det bl.a. betyde, at der som udgangspunkt kan udføres søtransportaktiviteter, som indgår ved opgørelsen af 50-procentkravet, i det indre territorialfarvand som defineret i havretskonventionens artikel 8, herunder fjorde og kystnære områder. Det vil endvidere betyde, at der ikke længere vil skulle foretages en opdeling af transporten, når søtransportaktiviteter påbegyndes inde i en fjord og fortsættes ud på havet. I en situation, hvor fartøjet lastes inde i en fjord, f.eks. Isefjord, med henblik på losning på åbent hav, vil sejladsen hen til fjordens udmunding, således ikke længere skulle opgøres som »begrænset fart«, mens den fortsatte sejlads fra fjordens udmunding til lossestedet på havet opgøres som søtransport. I stedet vil hele sejladsen efter den foreslåede ændring kunne anses for at være søtransport.

For at sikre overholdelse af EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren foreslås det dog, at der fortsat vil være visse aktiviteter, der ikke kan anses som refusionsberettiget søtransport ved opgørelsen af 50-procentkravet i refusionsordningen for sandsugere. Det foreslås derfor at holde selve sandsugnings- og opmudringsaktiviteten samt enhver aktivitet, der udføres på indsøer samt på indre vandveje som defineret i direktiv (EU) nr. 2016/1629 af 14. september 2016 om fastsættelse af tekniske forskrifter for fartøjer til sejlads på indre vandveje (det vil overordnet sige floder m.v.), uden for refusionsordningens anvendelsesområde. Sidstnævnte begrænsning skyldes, at der gælder særlige regler for floder m.v., og at der således ikke vil kunne ydes refusion til sådan aktivitet efter EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren.

Ved ændringen vil de refusionsberettigede søtransportaktiviteter, der tæller med ved opgørelsen af 50-procentkravet, blive udvidet og baseret på mere objektive kriterier. Det skønnes at indebære større gennemsigthed, lettere administration og forenkling af opgørelsen af søtransport (»sejlad-sopgørelsen«), da der ikke i samme omfang skal foretages en opdeling af, hvor refusionsberettigede søtransportaktiviteter udføres. Endvidere vil ændringen sikre, at afgrænsningen af aktiviteter, der er refusionsberettigede efter den danske ordning, ikke er mere restriktiv end afgrænsningen i øvrige EU- og EØS-medlemsstater.

I forlængelse af, at det foreslås, at reglerne for »begrænset fart« ikke længere skal finde anvendelse for sandsugningsfartøjer, foreslås sømandsfradraget til søfolk, der arbejder om bord på sandsugningsfartøjer, endvidere justeret i overensstemmelse hermed.

Endeligt foreslås for det tredje en forhøjelse af refusions-satsen fra 35 til 37 pct., hvorved gennemsnitlige socialsikringsbidrag, der betales af rederiet (arbejdsgiveren) for søfolk, som udfører arbejde om bord, indregnes i refusionssatsen. Herved søges den tilladte støtte til arbejdsrelaterede omkostninger maksimeret inden for rammerne af EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren, som det er tilfældet i andre EU- og EØS-medlemsstater med tilsvarende ordninger.

Refusion af socialsikringsbidrag vil ikke medføre ændringer af reglerne på Beskæftigelsesministeriets eller Erhvervsministeriets område. Refusionsmodellen indebærer blot, at et rederi efter ansøgning – og efter at skatter og socialsikringsbidrag er betalt – foruden refusion af indkomstskatter vil kunne få refunderet et beløb, der gennemsnitligt svarer til socialsikringsbidrag, der er betalt af rederiet (arbejdsgiveren) for søfolk, som udfører arbejde om bord. Refusionen af betalte socialsikringsbidrag vil dermed ikke påvirke søfolkenes socialsikringsrettigheder.

3.4. Ændring af listen over lande omfattet af defensive foranstaltninger

3.4.1. Gældende ret

Ved lov nr. 788 af 4. maj 2021 blev der med virkning fra den 1. juli 2021 indført såkaldte defensive foranstaltninger (skattesanktioner) imod lande, der er opført på EU's sortliste over skattely.

De defensive foranstaltninger består i, at der ikke er fradrag for betalinger til interesseforbundne modtagere hjemmehørende i de berørte lande. Der er heller ikke fradragsret i det tilfælde, hvor modtageren ikke er skattemæssigt hjemmehørende i de berørte lande, hvis modtageren ikke er betalingens retmæssige modtager, og betalingen videreføres til en modtager i de berørte lande. De nærmere regler herom fremgår af ligningslovens § 5 H, stk. 1 og 3.

Endvidere skal der indeholdes og betales en særlig høj udbytteskat (44 pct.) på udbytter af hovedaktionæraktier, datterselskabsaktier og koncernselskabsaktier, når den retmæssige modtager af udbyttet er hjemmehørende i ét af

de oplistede lande. Denne særlig høje udbytteskat gælder også, hvor udbyttet udloddes til en modtager, der ikke er skattemæssigt hjemmehørende i de berørte lande, men hvor den pågældende ikke er udbyttets retmæssige ejer, og udbyttet videreføres til en modtager i de berørte lande. Reglerne herom fremgår af selskabsskattelovens § 2, stk. 8, 3. pkt., og kildeskattelovens § 2, stk. 11, 2. pkt., og § 65, stk. 12 og 13.

Følgende 11 lande er omfattet af de defensive foranstaltninger, jf. ligningslovens § 5 H, stk. 2: Amerikansk Samoa, Anguilla, De Amerikanske Jomfruøer, Dominica, Fiji, Guam, Palau, Panama, Samoa, Seychellerne og Vanuatu.

De pågældende lande var alle optaget på EU's sortliste over skattelylande pr. 1. juli 2021. Også Trinidad og Tobago indgik på sortlisten, men dette land blev ikke medtaget på listen i ligningslovens § 5 H, stk. 2, fordi en gennemførelse af de defensive foranstaltninger mod Trinidad og Tobago ville stride mod dobbeltbeskatningsoverenskomsten med det pågældende land.

3.4.2. Skatteministeriets overvejelser

Ifølge bemærkningerne til lovforslag om fastsættelse af defensive foranstaltninger mod lande på EU-listen over ikke samarbejdsvillige skattejurisdiktioner, jf. Folketingstidende 2020-21, A, L 150 som fremsat, side 4, var det ved indførelsen af de defensive foranstaltninger mod lande på EU's sortliste over skattely forudsat, at fremtidige ændringer af, hvilke lande der berøres af de defensive foranstaltninger, ville skulle gennemføres ved lov. Dette ville skulle gælde, hvis der blev optaget nye lande på EU's sortliste over skattely, eller hvis nogle af de aktuelt oplistede lande blev fjernet fra listen.

Ved den seneste opdatering af EU's sortliste over skattely vedtaget af Rådet den 5. oktober 2021 blev Anguilla, Dominica og Seychellerne fjernet fra sortlisten. Disse lande bør derfor fjernes fra listen over de lande, der berøres af de defensive foranstaltninger, der er gennemført i Danmark.

Det fremgår desuden af bemærkningerne til lovforslag om fastsættelse af defensive foranstaltninger mod lande på EU-listen over ikke samarbejdsvillige skattejurisdiktioner, jf. Folketingstidende 2020-21, A, L 150 som fremsat, side 4, at det var forudsat, at Trinidad og Tobago skulle medtages blandt de berørte lande, hvis dette land stadig indgik på EU's sortliste over skattely, når dobbeltbeskatningsoverenskomsten med Danmark var opsagt og ikke længere havde virkning.

Dobbeltbeskatningsoverenskomsten med Trinidad og Tobago er med hjemmel i lov nr. 788 af 4. maj 2021 blevet opsagt med virkning fra den 1. januar 2022. Da Trinidad og Tobago fortsat indgår på EU's sortliste over skattely, bør Trinidad og Tobago medtages blandt de lande, der omfattes af de danske defensive foranstaltninger.

3.4.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at Anguilla, Dominica og Seychellerne udgår af listen i ligningslovens § 5 H, stk. 2.

Endvidere foreslås, at Trinidad og Tobago medtages på listen.

De foreslåede ændringer vil indebære, at ligningslovens § 5 H, stk. 2, som opregner de lande, der berøres af de danske defensive foranstaltninger, vil omfatte følgende 9 lande: Amerikansk Samoa, De Amerikanske Jomfruøer, Fiji, Guam, Palau, Panama, Samoa, Trinidad og Tobago og Vanuatu. Det svarer til de lande, der efter den seneste opdatering indgår på EU's sortliste over skattely.

4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslaget skønnes samlet set at medføre et mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd på ca. 19 mio. kr. årligt (2022-niveau).

Lovforslaget vurderes samlet set at kunne medføre administrative udgifter på op til 1,2 mio. kr. i 2022 for Skatteforvaltningen.

Ved udarbejdelsen af lovforslaget er principperne for digitaliseringsklar lovgivning fulgt.

De økonomiske og implementeringsmæssige konsekvenser for det offentlige ved lovforslagets enkelte dele er beskrevet nedenfor.

4.1. Tilpasning af sømandsfradragsordningen til EU-retten

Den del af lovforslaget, som vedrører en tilpasning af sømandsfradragsordningen, indebærer mindre justeringer, som begrænser sømandsfradraget på visse punkter. Justeringerne forventes som udgangspunkt at medføre et umiddelbart merprovenu til staten, som ikke er nævneværdigt.

Sidestillingen af passagersejlad til havne i EØS-medlemsstater med passagersejlad til havne i EU-medlemsstater skønnes hovedsageligt at få betydning for søfolk på fartøjer, der sejler i regelmæssig passagersejlad mellem en havn i Norge og en havn i en EU-medlemsstat, f.eks. Danmark. Disse personer vurderes dog at udgøre en mindre andel af de personer, som får sømandsfradrag.

På samme måde forventes indførelse af et krav om, at et fartøj skal sejle under et EU- eller EØS-flag, kun at påvirke få personer, der får sømandsfradrag. Det skyldes, at de fleste personer med sømandsfradrag skønnes arbejde om bord på skibe, der er registreret i DIS eller DAS, og registrering i disse skibsregistre alene giver mulighed for at sejle

under et andet flag end dansk, hvis fartøjet har hjemsted på Grønland, eller fartøjet registreres som »bareboat-ud« til et skibsregister i et godkendt »bareboat-ud«-land. Der vil fortsat kunne opnås sømandsfradrag, hvis et dansk fartøj er »bareboat-ud« registreret til et register i en anden EU- eller EØS-medlemsstat og sejler under et flag fra en EU- eller EØS-medlemsstat.

Indførelse af et krav om statsborgerskab i en EU- eller EØS-medlemsstat vil formentlig påvirke nogle personer, der får sømandsfradrag efter de gældende regler. Overgangsreglen, som medfører, at kravet kun vil gælde for nye ansættelsesforhold samt det forhold, at kravet foreslås lempet for visse personer, som er statsborgere i Det Forenede Kongerige, forventes dog at afdæmpe effekten næsten fuldstændigt.

Sømandsfradragsordningen betragtes som en skatteudgift. Lovforslaget skønnes således at medføre en ikke nævneværdig reduktion af den eksisterende skatteudgift på området.

Denne del af lovforslaget vurderes ikke at medføre implementeringskonsekvenser for Skatteforvaltningen.

4.2. Tilpasning af krav om statsborgerskab i sømandsbeskatningsloven for visse personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige

Den del af lovforslaget, der vedrører en tilpasning af krav om statsborgerskab i sømandsbeskatningsloven, vurderes ikke at medføre økonomiske eller implementeringsmæssige konsekvenser for det offentlige.

4.3. Bedre vilkår ved anvendelse af refusionsordningen for sandsugere

I 2020 udgjorde det samlede refusionsbeløb, der blev ydet efter den nuværende udformning af refusionsordningen for sandsugere, ca. 30 mio. kr. Til sammenligning udgjorde refusionsbeløbet ca. 60 mio. kr. i 2019.

Årsagen til nedgangen i refusionsbeløbet vurderes at være, dels at ordningen efter krav fra Kommissionen blev ændret med virkning fra og med 2020, dels at situationen med COVID-19 har medført en nedgang i rederiernes aktiviteter.

Denne del af lovforslaget skønnes med en vis usikkerhed at medføre et umiddelbart mindreprovenu på ca. 19 mio. kr. i 2022 og fremadrettet. Mindreprovenuet vil svare til en forøgelse af skatteudgiften og dermed støtten under refusionsordningen for sandsugere, jf. tabel 1.

Tabel 1. Provenu ved bedre vilkår ved anvendelse af refusionsordning for sandsugere

Mio. kr. (2022-niveau)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Varigt	Finansår 2022
Umiddelbar virkning	-19	-19	-19	-19	-19	-19	-19	-19
Virkning efter tilbageløb	-19	-19	-19	-19	-19	-19	-19	-
Virkning efter tilbageløb og adfærd	-19	-19	-19	-19	-19	-19	-19	-

Principperne for digitaliseringsklar lovgivning er fulgt i

videst muligt omfang. Særligt understøtter lovforslaget, at

reglerne skal være enkle og klare. Refusion efter ordningen ydes på baggrund af manuel sagsbehandling, men ved lovforslaget forhindres ikke brug af digital kommunikation og automatisk sagsbehandling. Set i lyset af, at der de seneste år har været 14 rederier, der har anvendt refusionsordningen, vurderes en større teknisk løsning dog ikke at være aktuell på nuværende tidspunkt. Hertil kommer, at der ved lovforslaget foreslås indførelse af regler, som vil kunne forenkle administrationen af ordningen, og det i samarbejde med branchen vil blive afdækket, i hvilket omfang lovforslaget muliggør øget elektronisk sagsbehandling og genanvendelse af eksisterende data.

Denne del af lovforslaget vurderes at kunne medføre administrative udgifter på op til 1,2 mio. kr. i 2022 for Skatteforvaltningen. Udgifterne kan henføres til mulige genoptagelsessager i Skattestyrelsen.

4.4. Ændring af listen af lande omfattet af defensive foranstaltninger

Ændringen af listen over lande, der omfattes af de defensive foranstaltninger over for lande på EU's sortliste over skattely, vurderes ikke at have økonomiske konsekvenser eller implementeringskonsekvenser for det offentlige.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Det vurderes, at lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr. årligt, hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

Lovforslaget påvirker samlet set ikke virksomhedernes muligheder for at teste, udvikle og anvende nye digitale teknologier og forretningsmodeller og/eller udmøntning i en erhvervsrettet digital løsning. Principperne for agil erhvervsrettet lovgivning er derfor ikke relevante for lovforslaget.

De økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet ved de enkelte dele af lovforslaget er beskrevet nedenfor.

5.1. Tilpasning af sømandsfradragsordningen til EU-retten

Ændringerne af reglerne for sømandsfradraget er en forudsætning for at opretholde sømandsfradragsordningen, hvilket alt andet lige vil være en fordel for de rederier, som ansætter søfolk omfattet af reglerne.

Ændringerne vurderes derfor at have positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

5.2. Tilpasning af krav om statsborgerskab i sømandsbeskatningsloven for visse personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige

Den del af lovforslaget, der vedrører en tilpasning af kravet om statsborgerskab for visse personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, tydeliggør, at personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, og som i øvrigt opfylder betingelserne, vil kunne omfattes af DIS-ordningen

for færger for så vidt angår ansættelsesforhold, der er påbegyndt den 1. januar 2021 eller senere, hvilket alt andet lige vil være en fordel for rederier, som ansætter søfolk omfattet af reglerne.

Ændringerne vurderes derfor at have positive administrative konsekvenser for erhvervslivet.

5.3. Bedre vilkår ved anvendelse af refusionsordningen for sandsugere

Lovforslaget skønnes at øge – særligt danske – sandsugerederiers konkurrencedygtighed på det globale marked. Det skyldes, at refusionsordningen for sandsugere indebærer statsstøtte til sandsugerederier, og at der med lovforslaget foreslås en række ændringer af ordningen, som skønnes at medføre en forøgelse af støtten til rederierne med ca. 19 mio. kr. om året.

Lovforslaget medfører endvidere, at de refusionsberettigede søtransportaktiviteter, der tæller med ved opgørelsen af 50-procentkravet i refusionsordningen for sandsugere, vil blive udvidet og baseret på mere objektive kriterier. Det skønnes at indebære positive administrative konsekvenser for sandsugerederierne gennem større gennemsigtighed, lettere administration og forenkling af opgørelsen af søtransport, da der ikke i samme omfang skal foretages en opdeling af, hvor støtteberettigede søtransportaktiviteter udføres. De positive administrative konsekvenser kan ikke kvantificeres nærmere.

5.4. Ændring af listen af lande omfattet af defensive foranstaltninger

Ændringen af listen over lande, der omfattes af de defensive foranstaltninger over for lande på EU's sortliste over skattely, vurderes ikke at have nævneværdige økonomiske konsekvenser eller administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Det bemærkes, at det overordnede formål med de defensive foranstaltninger er at medvirke til at afholde skattepligtige selskaber og personer fra at foretage den form for transaktioner med de omfattede lande på listen, som de defensive foranstaltninger vedrører. Det må derfor forventes, at de skattepligtige ikke i nævneværdigt omfang vil blive nægtet fradrag for betalinger eller pålagt forhøjede kildeskatter i medfør af de foreslåede regler.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget vurderes ikke at medføre administrative konsekvenser for borgerne.

I relation til den del af lovforslaget, der vedrører en tilpasning af kravene om statsborgerskab for visse personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, bemærkes, at det vil kunne være nødvendigt for personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, at dokumentere over for Skatteforvaltningen, at de er omfattet af udtrædelsesaftalen mellem EU og Det Forenede Kongerige og dermed opfylder sømandsbeskatningslovens krav til statsborgerskab i en EU- eller EØS-medlemsstat.

For personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, og som har ophold i Danmark, kan dette gøres ved at fremvise nye opholdsdokumenter, der udstedes af Styrelsen for International Rekruttering og Integration (»SIRI«) til personer omfattet af udtrædelsesaftalen i medfør af bekendtgørelse nr. 1700 af 23. november 2020 om gennemførelse af visse bestemmelser i udtrædelsesaftalen mellem Det Forenede Kongerige og EU for så vidt angår retten til indrejse, ophold og arbejde i Danmark.

7. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen klimamæssige konsekvenser.

8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljø- og naturmæssige konsekvenser.

9. Forholdet til EU-retten

9.1. Tilpasning af sømandsfradragsordningen til EU-retten m.v.

Lovforslaget medfører ændringer af sømandsfradragsordningen, der indebærer statsstøtte, og som derfor er godkendt af Kommissionen i henhold til TEUF artikel 107 inden for rammerne af EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren.

Ordnningen er senest godkendt af Kommissionen i 2018. I tillæg hertil er en udvidelse af ordningen til forsknings- og havundersøgelsesskibe godkendt i 2020. Begge godkendelser udløber den 31. december 2021, og den samlede sømandsfradragsordning er derfor genanmeldt til Kommissionen med henblik på videreførelse fra og med den 1. januar 2022.

Kommissionen har tilkendegivet, at ordningen alene kan godkendes på ny, såfremt der foretages justeringer, som skal sikre overensstemmelse med EU-retten. Med justeringerne vil betingelserne for Kommissionens godkendelse ved afgørelse C(2021) 7557 af 25. oktober 2021 i sag SA.62065 (2021/N) være opfyldt, således at ordningen vil være godkendt for en 10-årig periode fra og med den 1. januar 2022 til og med den 31. december 2031.

Da ændringerne er godkendt som en del af den samlede, nye ordning, der kan videreføres fra og med indkomståret 2022, vil de ikke skulle anmeldes og godkendes særskilt.

9.2. Tilpasning af kravet om statsborgerskab i sømandsbeskatningsloven for visse personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige

Lovforslaget medfører en tilpasning af kravet om statsborgerskab i en EU- eller EØS-medlemsstat, der følger af sømandsbeskatningsloven.

Tilpasningen indebærer, at personer, der er omfattet af udtrædelsesaftalen mellem EU og Det Forenede Kongerige, sidestilles med personer, der er statsborgere i en EU-medlemsstat, ved anvendelsen af DIS-ordningen for færger og sømandsfradragsordningen ved arbejde om bord på et fartøj,

der sejler i regelmæssig passagersejlad mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater.

Herved tydeliggøres, at personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, og som er omfattet af udtrædelsesaftalen mellem EU og Det Forenede Kongerige, har de samme rettigheder, herunder skattemæssige fordele, som personer, der er statsborgere i en EU-medlemsstat.

9.3. Bedre vilkår ved anvendelse af refusionsordningen for sandsugere

Refusionsordningen for sandsugere indebærer statsstøtte i henhold til TEUF artikel 107 og er derfor godkendt af Kommissionen inden for rammerne af EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren.

Da lovforslaget medfører ændringer af en eksisterende statsstøtteordning, er ændringerne i medfør af TEUF artikel 108, stk. 3, anmeldt til Kommissionen og vil skulle godkendes, inden de kan træde i kraft.

9.4. Ændring af listen af lande omfattet af defensive foranstaltninger

Denne del af lovforslaget vurderes ikke at rejse EU-retlige problemstillinger.

10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til den del af lovforslaget, der vedrører tilpasning af sømandsfradragsordningen til EU-retten m.v., har i perioden fra den 27. august til den 24. september 2021 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

3F, Advokatsamfundet, Akademikerne, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Bilfærgernes Rederiforening, Borger- og retssikkerhedschefen i Skatteforvaltningen, CEPOS, Cevea, CO-Søfart, Danmarks Skibskreditfond, Danmarks Vindmølleforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Metal, Dansk Skibsleverandør Forening, Dansk Told- og Skatteforbund, Danske Advokater, Danske Havne, Danske Maritime, Danske Rederier, Danske Shipping- og Havnevirksomheder, Danske Universiteter, DI, Digitaliseringsstyrelsen, Erhvervsstyrelsen – Område for Bedre Regulering (OBR), FH, Finans Danmark, Foreningen af Danske Skatteankenævn, Foreningen Danske Revisorer, Foreningen til Søfartens Fremme, FSR - danske revisorer, IBIS, Justitia, Kraka, Landsskatteretten, Lederne Søfart, Maskinmestrenes Forening, Mellemfolkeligt Samvirke, Nordsøfonden, Olie Gas Danmark, SMVdanmark, SRF Skattefaglig Forening, Søfartsstyrelsen og Vindmølleindustrien.

Et udkast til den del af lovforslaget, der vedrører refusionsordningen for sandsugere, har i perioden fra den 14. september til den 7. oktober 2021 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

3F, Advokatsamfundet, Akademikerne, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Bilfærgernes Rederiforening, Borger- og retssikkerhedschefen i Skatteforvaltningen, CEPOS, Cevea, CO-Søfart, Danmarks Skibskreditfond, Danmarks Vindmøl-

leforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Metal, Dansk Skibsløseleverandør Forening, Dansk Told- og Skatteforbund, Danske Advokater, Danske Havne, Danske Maritime, Danske Rederier, Danske Shipping- og Havnevirksomheder, Danske Universiteter, DI, Digitaliseringsstyrelsen, Erhvervsstyrelsen – Område for Bedre Regulering (OBR), FH, Finans Danmark, Foreningen af Danske Skatteankenævn, Foreningen Danske Revisorer, Foreningen til Søfartens Fremme, FSR - danske revisorer, IBIS, Justitia, Kraka, Landsskatteretten, Lederne Søfart, Maskinmestrenes Forening, Mellemfolkeligt Samvirke, Nordsøfonden, Olie Gas Danmark, SMVdanmark, SRF Skattefaglig Forening, Søfartsstyrelsen og Vindmølleindustrien.

Et udkast til den del af lovforslaget, der vedrører ændringen af listen over lande, der omfattes af de defensive foranstaltninger over for lande på EU's sortliste over skattely, er sendt i høring kort inden fremsættelsen, og derfor sker høringen hen over tidspunktet for fremsættelsen den 11. november 2021. Forslaget ønskes behandlet hurtigt, da beslutningen om opdateringen af EU's sortliste er truffet den 5. oktober 2021, og da ændringen af listen over lande omfattet

af de defensive foranstaltninger bør træde i kraft fra og med den 1. januar 2022, idet dobbeltbeskatningsoverenskomsten med Trinidad og Tobago er blevet opsagt med virkning fra denne dato.

Denne del af lovforslaget er i høring i perioden fra den 15. oktober til den 12. november 2021 hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, ATP, Borger- og retssikkerhedschefen i Skatteforvaltningen, Børsmæglerforeningen, CEPOS, Cevea, Dansk Aktionærforening, Dansk Erhverv, Danske Advokater, Danske Rederier, Datatilsynet, Den Danske Fondsmæglerforening, Digitaliseringsstyrelsen, DI, DVCA, Erhvervsstyrelsen – Område for Bedre Regulering, Fagbevægelsens Hovedorganisation, Finans Danmark, Finans og Leasing, Finanstilsynet, Foreningen Danske Revisorer, Forsikring & Pension, FSR – danske revisorer, IBIS, Investering Danmark, Justitia, Kraka, Landbrug & Fødevarer, Landsskatteretten, Lokale Pengeinstitutter, Mellemfolkeligt Samvirke, Nasdaq OMX Copenhagen A/S, Nationalbanken, SEGES, Skatteankestyrelsen, SMVdanmark og SRF Skattefaglig Forening.

11. 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	Den del af lovforslaget, der vedrører tilpasning af sømandsfradragsordningen, indebærer en række mindre justeringer, som begrænser sømandsfradraget. På den baggrund forventes forslaget som udgangspunkt at medføre et umiddelbart merprovenu til staten, som ikke forventes at være nævneværdigt. Den del af lovforslaget, der vedrører ændringen af listen over lande, der omfattes af de defensive foranstaltninger, vurderes ikke at have nævneværdige provenumæssige konsekvenser.	Den del af lovforslaget, der vedrører refusionsordningen for sandsugere, skønnes med vis usikkerhed samlet set at medføre et umiddelbart mindreprovenu på ca. 19 mio. kr. i 2022 og fremadrettet.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Den del af lovforslaget, der vedrører refusionsordningen for sandsugere, vurderes at kunne medføre administrative udgifter på op til 1,2 mio. kr. i 2022 for Skatteforvaltningen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Lovforslaget sikrer, at sømandsfradragsordningen kan opretholdes, hvilket alt andet lige vil være en fordel for rederierne ved rekruttering af søfolk. Den del af lovforslaget, der vedrører refusionsordningen for sandsugere, skønnes at	Ingen.

	øge støtten til sandsugerrederier med ca. 19 mio. kr. om året og dermed forbedre – særligt danske – sandsugerrederiers konkurrencedygtighed på det globale marked. Den del af lovforslaget, der vedrører ændringen af listen over lande, der omfattes af de defensive foranstaltninger, vurderes ikke at have nævneværdige økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.	
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Lovforslaget tydeliggør, at rederierne også fremover vil have mulighed for at ansætte visse personer, som er statsborgere i Det Forenede Kongerige, på nettolønsvilkår ved arbejde om bord på fartøjer, der sejler i regelmæssig passagersejls mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater. Den del af lovforslaget, der vedrører refusionsordningen for sandsugere, skønnes at indebære positive administrative konsekvenser for sandsugerrederierne gennem større gennemsigtighed, lettere administration og forenkling af opgørelsen af søtransport, da der ikke i samme omfang skal foretages en opdeling af, hvor støtteberettigede søtransportaktiviteter udføres.	Ingen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.
Klimamæssige konsekvenser	Ingen.	Ingen.
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	Med lovforslaget foreslås tilpasninger af sømandsfradragsordningen, som skal sikre, at betingelserne for Kommissionens godkendelse af sømandsfradragsordningen ved afgørelse C(2021) 7557 af 25. oktober 2021 i sag SA.62065 (2021/N) er opfyldt, således at ordningen kan videreføres i overensstemmelse med EU-retten fra 1. januar 2022. Lovforslaget medfører desuden en tilpasning af kravet i sømandsbeskatningsloven om statsborgerskab i en EU- eller EØS-medlemsstat for visse personer, som er omfattet af udtrædelsesaftalen mellem EU og Det Forenede Kongerige. De foreslåede ændringer af refusionsordningen for sandsugere medfører ændringer af en eksisterende statsstøtteordning, som i medfør af TEUF artikel 108, stk. 3, er anmeldt til og skal godkendes af Kommissionen, inden de kan træde i kraft.	
Er i strid med de principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	Ja	Nej X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1 og 2

Ved et »dansk skib« i henhold til sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, nr. 1, 1. pkt., forstås et skib, der er registreret med hjemsted her i landet med en bruttotonnage på 20 tons eller derover, og som udelukkende anvendes til erhvervsmæssig befordring af passagerer eller gods, som bugser- og bjærgningsfartøj eller som kabellægningsfartøj.

Ved et »udenlandsk skib« i henhold til sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, nr. 2, forstås et skib med en bruttotonnage på 20 tons eller derover, som udelukkende anvendes til erhvervsmæssig befordring af passagerer eller gods, som bugser- og bjærgningsfartøj eller som kabellægningsfartøj, og som ikke anses for et dansk skib.

Der findes en lang række modifikationer til nogle af de oprindelige definitioner, herunder »dansk skib« og »udenlandsk skib«, der bruges bredt i sømandsbeskatningsloven, som kan være med til at gøre lovens indhold svært tilgængeligt.

Ved bedømmelsen af, om sømandsfradragsordningen eller DIS-ordningen kan anvendes ved udførelse af en given søfartsaktivitet, er det således nødvendigt at være opmærksom på definitionerne af »dansk skib« og »udenlandsk skib« i sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, nr. 1 og 2, og reglerne for de enkelte ordninger i sømandsbeskatningslovens §§ 3 og 5-8 samt tonnageskatteovens §§ 6, 8 og 8 a.

Det foreslås at ændre definitionen af »dansk skib« i sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, nr. 1, 1. pkt., således at kravet om, at skibet udelukkende anvendes til erhvervsmæssig befordring af passagerer eller gods, som bugser- og bjærgningsfartøj eller som kabellægningsfartøj, udgår.

Der foreslås ligeledes at ændre definitionen af »udenlandsk skib« i sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, nr. 2, således at kravet om, at skibet udelukkende anvendes til erhvervsmæssig befordring af passagerer eller gods, som bugser- og bjærgningsfartøj eller som kabellægningsfartøj, udgår.

Det betyder, at det som udgangspunkt kun vil være fartøjets registreringsforhold og bruttotonnage, der er afgørende for, om der er tale om et »dansk skib« eller et »udenlandsk skib« i sømandsbeskatningslovens forstand.

Der er tale om ændringer af teknisk karakter, idet de krav til fartøjets søfartsaktiviteter, der udgår af definitionerne af »dansk skib« og »udenlandsk skib«, vil komme til at fremgå af de enkelte bestemmelser i stedet. Dette gælder allerede i høj grad for DIS-ordningen og refusionsordningen for sandsugere, og justeringerne vil derfor være mest fremtrædende i forhold til sømandsfradragsordningen. Der henvises i den forbindelse til lovforslagets pkt. 3.1.

Til nr. 3

Reglerne om »begrænset fart« i sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, nr. 3, har betydning for anvendelse af

sømandsfradraget i sømandsbeskatningslovens § 3 og refusionsordningen for sandsugere i sømandsbeskatningslovens § 10.

Efter sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, nr. 3, litra a-e, defineres »begrænset fart« som fart eller bugser- og bjærgningsvirksomhed med skibe, der væsentligst sejler på danske indsøer, indre vandveje og fjorde, anvendelse af skibe i stationær virksomhed, herunder havnefart og lignende, fart eller bugser- og bjærgningsvirksomhed med skibe uden egne fremdrivningsmidler, rutetrafik, hvor sejldestancen fra havn til havn er mindre end 50 sømil, og anden fart eller bugser- og bjærgningsvirksomhed, når forholdene er sådan, at den pågældende person har mulighed for regelmæssigt at overnatte på sin sædvanlige bopæl.

Reglerne om »begrænset fart« i stk. 2, nr. 3, litra a-c og e, finder tilsvarende anvendelse ved virksomhed med kabellægningsfartøjer og stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, jf. sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 2.

Det betyder, at der ikke kan opnås sømandsfradrag efter sømandsbeskatningslovens § 3, stk. 2, når et fartøj f.eks. væsentligst udfører aktiviteter på danske indsøer, indre vandveje og fjorde.

Hertil kommer, at virksomhed inden for området for »begrænset fart« ikke anses som søtransport ved anvendelse af refusionsordningen for sandsugere, jf. § 12, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 161 af 27. februar 2020 om beskatning af søfolk. Det vil bl.a. sige, at aktiviteter, der væsentligst udføres på danske indsøer, indre vandveje og fjorde, ikke tæller med ved opgørelsen af 50-procentkravet i sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 2.

Foretager et sandsugningsfartøj en indvindingsopgave på havet, hvorefter opgravede materialer transporteres til et sted inden for området for »begrænset fart« med henblik på nyttiggørelse eller deponering, kan hele transporten dog anses som søtransport. Foretages en indvindingsopgave i en havn eller en fjord, hvorefter opgravede materialer transporteres til et sted på havet med henblik på nyttiggørelse eller deponering, kan den del af transporten, der foretages uden for området for »begrænset fart«, anses som søtransport, jf. § 12, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 161 af 27. februar 2020 om beskatning af søfolk.

Det foreslås, at sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 2, ændres to steder. For det første foreslås det, at der indsættes et manglende komma i henvisningen til sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, nr. 3, litra a-c og e. Denne ændring er af rent teknisk karakter. For det andet foreslås det, at angivelsen af, at reglerne om »begrænset fart« finder tilsvarende anvendelse for stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, udgår.

Reglerne for »begrænset fart« vil dermed ikke længere finde anvendelse for sandsugningsfartøjer. Det vil både gælde i forhold til sømandsfradraget i sømandsbeskatningslovens § 3 og refusionsordningen for sandsugere i sømandsbeskatningslovens § 10.

Ved anvendelsen af refusionsordningen for sandsugere vil det få betydning for opgørelsen af aktiviteter, der kan kvali-

ficeres som søtransport, og som indgår ved opgørelsen af 50-procentkravet i sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 2.

Det vil endvidere få betydning for »blandede aktiviteter«, således at der ikke længere vil skulle foretages en opdeling af transporten, når søtransportaktivitet påbegyndes inde i en fjord og fortsættes ud på havet. I en situation, hvor fartøjet lastes inde i en fjord, f.eks. Isefjord, med henblik på losning på åbent hav, vil sejladsen hen til fjordens udmunding således ikke længere skulle opgøres som »begrænset fart«, mens den fortsatte sejladse fra fjordens udmunding til lossestedet på havet opgøres som søtransport. I stedet vil hele sejladsen efter den foreslåede ændring kunne anses for at være søtransport.

Ændringen har til formål at sikre, at afgrænsningen af aktiviteter, der indgår ved opgørelsen af 50-procentkravet, og som er refusionsberettigede efter den danske ordning, ikke er mere restriktiv end afgrænsningen i øvrige EU- eller EØS-medlemsstater.

For at sikre overholdelse af EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren vil det dog fortsat være nødvendigt, at der er visse aktiviteter, som ikke vil kunne kvalificeres som søtransport, og som dermed ikke vil indgå ved opgørelsen af 50-procentkravet. Det foreslås derfor at indføre en ny begrænsning af de refusionsberettigede aktiviteter i en ny bestemmelse i sømandsbeskatningslovens § 10 a, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 14.

Til nr. 4

Ifølge sømandsbeskatningslovens § 3, stk. 1, 1. pkt., kan personer, som uden for begrænset fart erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på danske eller udenlandske skibe, fradrage et beløb på 56.900 kr. ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst. Fradraget er fast og reguleres ikke efter personskattelovens § 20.

Ved »begrænset fart« i henhold til sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, nr. 3, forstås navnlig: Fart, der væsentligst udføres på danske indsøer, indre vandveje og fjorde, anvendelse af skibe i stationær virksomhed, fart med skibe uden egne fremdrivningsmidler, rutetrafik, hvor sejlstanden fra havn til havn er mindre end 50 sømil, og anden fart, når forholdene er sådan, at den pågældende person har mulighed for regelmæssigt at overnatte på sin sædvanlige bopæl.

Ved et »dansk skib« i henhold til sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, nr. 1, 1. pkt., forstås et skib, der er registreret med hjemsted her i landet med en bruttotonnage på 20 tons eller derover, og som udelukkende anvendes til erhvervsmæssig befording af passagerer eller gods, som bugser- og bjærgningsfartøj eller som kabellægningsfartøj.

Ved et »udenlandsk skib« i henhold til sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, nr. 2, forstås et skib med en bruttotonnage på 20 tons eller derover, som udelukkende anvendes til erhvervsmæssig befording af passagerer eller gods, som bugser- og bjærgningsfartøj eller som kabellægningsfartøj, og som ikke anses for et dansk skib.

Det foreslås at nyaffatte § 3, stk. 1, 1. pkt., således at personer, der uden for begrænset fart erhverver lønindkomst

ved arbejde om bord på danske eller udenlandske skibe, som udelukkende anvendes til erhvervsmæssig befording af passagerer eller gods, som bugser- og bjærgningsfartøj eller som kabellægningsfartøj, ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst kan fradrage et beløb på 56.900 kr., jf. dog sømandsbeskatningslovens § 3 a.

Det betyder for det første, at det vil komme til at fremgå direkte af bestemmelsen, at skibet, som arbejdet udføres om bord på, udelukkende må anvendes til erhvervsmæssig befording af passagerer eller gods, som bugser- og bjærgningsfartøj eller som kabellægningsfartøj.

Der vil herved ikke ske nogen ændringer i anvendelsesområdet for sømandsfradragsordningen, da disse krav til, hvilke aktiviteter et fartøj skal udføre for at kunne omfattes af sømandsfradragsordningen, efter gældende regler fremgår af definitionerne af »dansk skib« og »udenlandsk skib«.

Denne del af nyaffattelsen er således af teknisk karakter og skal ses i sammenhæng med, at det ved lovforslagets § 1, nr. 1 og 2, forstås at ændre definitionerne af »dansk skib« og »udenlandsk skib«.

Efter forslaget forstås ved »dansk skib« i henhold til sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, nr. 1, 1. pkt., et skib, der er registreret med hjemsted her i landet med en bruttotonnage på 20 tons eller derover. Ved et »udenlandsk skib« i henhold til sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, nr. 2, forstås et skib med en bruttotonnage på 20 tons eller derover, som ikke anses for et dansk skib.

Det vil endvidere være tale om en videreførelse af gældende ret for så vidt angår kravet om, at arbejdet skal udføres uden for »begrænset fart«. Ved »begrænset fart« i henhold til sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, nr. 3, vil således navnlig skulle forstås: Fart, der væsentligst udføres på danske indsøer, indre vandveje og fjorde, anvendelse af skibe i stationær virksomhed, fart med skibe uden egne fremdrivningsmidler, rutetrafik, hvor sejlstanden fra havn til havn er mindre end 50 sømil, og anden fart, når forholdene er sådan, at den pågældende person har mulighed for regelmæssigt at overnatte på sin sædvanlige bopæl.

Foruden de tekniske ændringer, der er beskrevet ovenfor, vil nyaffattelsen yderligere indebære en materiel ændring, idet der foreslås indsat et forbehold i muligheden for at få sømandsfradrag for personer, som er omfattet af den foreslåede bestemmelse i sømandsbeskatningslovens § 3 a.

Sømandsbeskatningslovens § 3 a, som foreslås indsat ved lovforslagets § 1, nr. 8, vil indebære, at ved arbejde om bord på danske eller udenlandske skibe, som sejler i regelmæssig passagersejladse mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater, vil sømandsbeskatningslovens § 3 kun finde anvendelse på personer, der er skattepligtige efter kildeskattelovens § 1 eller § 2, stk. 2, og som er statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat eller i Schweiz. Med personer, som er statsborgere i en EU-medlemsstat, sidestilles personer, som er statsborgere i Det Forenede Kongerige, og som er omfattet af udtrædelsesaftalen mellem EU og Det Forenede Kongerige.

Adgangen til at få fradrag efter sømandsbeskatningslovens

§ 3, stk. 1, ved arbejde om bord på fartøjer, der sejler i regelmæssig passagersejlad mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater, vil herved blive begrænset til personer, som er statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat eller i Schweiz, samt i visse tilfælde personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige.

Begrænsningen vil sikre, at sømandsfradragsordningen bringes i overensstemmelse med EU-retten og er derfor en forudsætning for, at Kommissionen vil godkende ordningen på ny.

Til nr. 5

Ifølge sømandsbeskatningslovens § 3, stk. 1, kan personer, som uden for begrænset fart erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på danske eller udenlandske skibe, fradrage et beløb på 56.900 kr. ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst. Har skibet en bruttotonnage på 500 tons eller derover, udgør fradraget 105.000 kr., medmindre skibet anvendes til regelmæssig passagersejlad mellem havne i EU-medlemsstater. Fradragene er faste og reguleres ikke efter personskattelovens § 20.

Ved arbejde om bord på fartøjer, der anvendes til regelmæssig passagersejlad mellem havne i EU-medlemsstater, udgør fradraget således i alle tilfælde 56.900 kr. om året. Det skyldes, at søfolk på sådanne fartøjer ikke opererer på det globale maritime arbejdsmarked og således ikke vurderes at være i samme konkurrencesituation som søfolk på større lastskibe.

I praksis fortolkes passagersejlad mellem havne i EU-medlemsstater restriktivt. Det vil sige, at søfolk, der arbejder om bord på et fartøj, som sejler i regelmæssig passagersejlad mellem f.eks. Danmark og Sverige, er berettiget til et fradrag på 56.900 kr. om året, mens søfolk, der arbejder om bord på fartøjer, som sejler i regelmæssig passagersejlad mellem Danmark og Norge, er berettiget til et fradrag på 105.000 kr. om året, såfremt skibet har en bruttotonnage på 500 tons eller derover.

Sømandsfradraget indebærer statsstøtte i henhold til TEUF artikel 107 og er derfor underlagt reglerne for det indre marked. EU-medlemsstaterne og Norge, Island og Liechtenstein har indgået en aftale, som betyder, at de tre lande er med i EU's indre marked (»EØS-aftalen«). En lang række love og regler knyttet til det indre marked gælder dermed også i Norge, Island og Liechtenstein. I relation til sømandsfradragsreglerne skal EØS-medlemsstaterne derfor sidestilles med EU-medlemsstater frem for tredjelande.

For at sikre overensstemmelse med EU-retten foreslås det derfor i sømandsbeskatningslovens § 3, stk. 1, 2 pkt., at ændre »EU-medlemsstater« til: »EU- eller EØS-medlemsstater«.

Herefter vil fradraget for søfolk, der arbejder om bord på fartøjer, som sejler i regelmæssig passagersejlad inden for EU- og EØS-området, være det samme, uanset om sejladsen foretages mellem havne i EU- og/eller EØS-medlemsstater.

Ændringen vil få betydning for søfolk, der arbejder om bord på fartøjer, som sejler regelmæssig passagersejlad

mellem en havn i en EU-medlemsstat og en EØS-medlemsstat eller mellem to EØS-medlemsstater, idet fradraget vil blive reduceret, såfremt skibet har en bruttotonnage på 500 tons eller derover.

Det vil bl.a. gælde for søfolk, der arbejder om bord på fartøjer, der sejler i regelmæssig passagersejlad mellem en havn i en EU-medlemsstat, f.eks. Danmark, og en havn i Norge. Det skyldes, at disse søfolk efter gældende regler er berettiget til det forhøjede sømandsfradrag på 105.000 kr. om året, mens de efter forslaget alene vil være berettiget til et fradrag på 56.900 kr. om året. Det betyder, at disse søfolk vil få samme fradrag som andre søfolk, der arbejder om bord på fartøjer, som sejler i regelmæssig passagersejlad mellem havne i EU-medlemsstater, f.eks. Danmark og Sverige.

Til nr. 6

Efter sømandsbeskatningslovens § 3, stk. 2, kan personer, som erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, fradrage et beløb på 56.900 kr. ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst (»sømandsfradrag«). Fradraget er fast og reguleres ikke efter personskattelovens § 20.

Det er en betingelse for sømandsfradrag, at sandsugningsfartøjet, som arbejdet udføres om bord på, har egne fremdrivningsmidler og eget lastrum til transport af materialer indvundet fra havbunden, og at fartøjet er registreret i Danmark eller en anden EU- eller EØS-medlemsstat med en bruttotonnage på 20 tons eller derover, jf. sømandsbeskatningslovens § 3, stk. 6.

Det er endvidere en betingelse for fradrag, at fartøjet, som arbejdet udføres om bord på, udfører aktiviteter uden for området for »begrænset fart«.

Ved »begrænset fart« forstås ifølge sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, nr. 3, litra a-c og e, jf. § 2, stk. 2, fart med fartøjer, der væsentligst sejler på danske indsøer, indre vandveje og fjorde, anvendelse af skibe i stationær virksomhed, fart med skibe uden egne fremdrivningsmidler og anden fart, når forholdene er sådan, at den pågældende person har mulighed for regelmæssigt at overnatte på sin sædvanlige bopæl.

Det foreslås at nyaffatte sømandsbeskatningslovens § 3, stk. 2, således at personer, som erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, der vil kunne omfattes af sømandsbeskatningslovens §§ 8 eller 10, kan fradrage et beløb på 56.900 kr. ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst.

Nyaffattelsen vil i høj grad medføre en videreførelse af reglerne for sømandsfradrag til søfolk, der arbejder om bord på sandsugningsfartøjer, dog således at betingelserne for at anvende sømandsfradraget justeres.

Det betyder, at betingelsen om, at arbejdet skal udføres uden for »begrænset fart«, vil udgå. Det er en konsekvens af, at det foreslås, at reglerne for »begrænset fart« ikke længere skal gælde for sandsugningsfartøjer.

Nyaffattelsen vil endvidere medføre, at betingelserne om,

at fartøjet skal have egne fremdrivningsmidler, eget lastrum til transport af materialer indvundet fra havbunden samt en bruttotonnage på 20 tons eller derover, vil udgå.

De sidstnævnte betingelser vil i stedet blive inkorporeret ved, at det vil være en betingelse for fradrag, at arbejdet udføres om bord på et fartøj, der vil kunne omfattes af DIS-ordningen i sømandsbeskatningslovens § 8 eller refusionsordningen for sandsugere i sømandsbeskatningslovens § 10.

Det vil således overordnet være en betingelse, at fartøjet, som arbejdet udføres om bord på, opfylder betingelserne i sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 1, hvilket betyder, at fartøjet skal være registreret med hjemsted i Danmark eller en anden EU- eller EØS-medlemsstat med en bruttotonnage på 20 tons eller derover og sejle under et flag fra en EU- eller EØS-medlemsstat.

Herudover vil det være en betingelse for sømandsfradrag, at arbejdet udføres på sådan et fartøj uden for EU- og EØS-området, jf. sømandsbeskatningslovens § 8. Udføres arbejdet inden for EU- og EØS-området, vil det være en betingelse, at fartøjet har egne fremdrivningsmidler og eget lastrum til transport af materialer indvundet fra havbunden, og at fartøjet udfører søtransportaktiviteter i mindst 50 pct. af den tid, det er i drift, jf. sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 2 og 3.

Som søtransportaktiviteter vil anses transport på havet af indvundne materialer, herunder: Sejlads mellem havn og indvindingsplads, sejlads mellem indvindingsplads og det sted, hvor de indvundne materialer skal losses, og selve løsningen, sejlads mellem lossested og havn, sejlads mellem indvindingspladser, sejlads ved assistance på foranledning af offentlig myndighed i forbindelse med oprydning efter olieudslip m.v., erhvervsmæssig transport af passagerer eller gods til destinationer eller punkter på havet og mobilisering til søs mellem opgaver svarende til et lastskibs sejlads i ballast.

De oplyste aktiviteter, der anses for at være søtransport, som dermed tæller med ved opgørelsen af 50-procentkravet, foreslås indsat direkte i sømandsbeskatningslovens § 10 a ved lovforslagets § 1, nr. 14.

Den foreslåede justering af betingelserne for at anvende fradraget i sømandsbeskatningslovens § 3, stk. 2, har til formål at sikre, at de danske regler for tildeling af statsstøtte til sandsugerredier er i overensstemmelse med EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren, samtidig med at de danske regler ikke er mere restriktive, end EU-retten foreskriver.

Til nr. 7

Det følger af sømandsbeskatningslovens § 3, stk. 6, at det er en betingelse for sømandsfradrag, at lønindkomsten er erhvervet ved arbejde om bord på et fartøj eller installation, som er registreret med hjemsted her i landet eller i en anden EU- eller EØS-medlemsstat.

Hensigten med bestemmelsen er at sikre overholdelse af kravet i EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsek-

toren, som foreskriver, at der som hovedregel alene kan ydes støtte til rederier med fartøjer, der sejler under et flag fra en EU- eller EØS-medlemsstat (»flagkravet«).

Et registreringskrav som det, der følger af sømandsbeskatningslovens § 3, stk. 6, er imidlertid ikke tilstrækkeligt til at sikre, at der alene ydes støtte til rederier med fartøjer, som sejler under et EU- eller EØS-flag. Det skyldes, at der i visse tilfælde, f.eks. ved bareboat udlejning, eksisterer mulighed for, at et skib kan være registreret i et skibsregister i en EU- eller EØS-medlemsstat og samtidig sejle under et flag fra et tredjeland.

Det foreslås derfor at ændre sømandsbeskatningslovens § 3, stk. 6, således at det foruden krav om registrering i EU- eller EØS-medlemsstat bliver en betingelse, at et fartøj sejler under et flag fra en EU- eller EØS-medlemsstat.

Det betyder, at det ikke længere vil være muligt at få fradrag ved arbejde om bord på et skib, der er registreret i en EU- eller EØS-medlemsstat, og som sejler under et flag fra et tredjeland.

Flaget, som et fartøj sejler under, er afgørende for, hvilket lands regler fartøjet er underlagt. Efter forslaget vil der således alene kunne gives sømandsfradrag til søfolk, der arbejder om bord på fartøjer, som er registreret i en EU- eller EØS-medlemsstat, og som sejler under et flag fra en EU- eller EØS-medlemsstat og dermed er underlagt lovgivningen i en EU- eller EØS-medlemsstat. Det er med til at sikre høje standarder for sikkerhed, sundhed og sociale forhold for søfolkene.

Flagkravet forventes at få mindre betydning for fartøjer, der er registreret i Danmark. Det skyldes, at registrering i danske skibsregistre (DIS eller DAS), der er relevante i forhold til sømandsbeskatningsloven, alene giver mulighed for at sejle under et andet flag end dansk, hvis fartøjet har hjemsted på Grønland, eller fartøjet registreres som »bareboat-ud« registreret til et skibsregister i et godkendt »bareboat-ud«-land. Der vil fortsat kunne opnås sømandsfradrag, hvis et dansk fartøj er »bareboat-ud« registreret til et register i en anden EU- eller EØS-medlemsstat og sejler under et flag fra en EU- eller EØS-medlemsstat.

Til nr. 8

Ifølge sømandsbeskatningslovens § 3, stk. 1, 1. pkt., kan personer, som uden for begrænset fart erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på danske eller udenlandske skibe, fradrage et beløb på 56.900 kr. ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst. Fradragets størrelse er fast og reguleres ikke efter personskattelovens § 20.

Ved »begrænset fart« i henhold til sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, nr. 3, forstås navnlig: Fart, der væsentligst udføres på danske indsøer, indre vandveje og fjorde, anvendelse af skibe i stationær virksomhed, fart med skibe uden egne fremdrivningsmidler, rutetrafik, hvor sejlafstanden fra havn til havn er mindre end 50 sømil, og anden fart, når forholdene er sådan, at den pågældende person har mulighed for regelmæssigt at overnatte på sin sædvanlige bopæl.

Ved et »dansk skib« i henhold til sømandsbeskatnings-

lovens § 2, stk. 1, nr. 1, 1. pkt., forstås et skib, der er registreret med hjemsted her i landet med en bruttotonnage på 20 tons eller derover, og som udelukkende anvendes til erhvervsmæssig befordring af passagerer eller gods, som bugser- og bjærgningsfartøj eller som kabellægningsfartøj.

Ved et »udenlandsk skib« i henhold til sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, nr. 2, forstås et skib med en bruttotonnage på 20 tons eller derover, som udelukkende anvendes til erhvervsmæssig befordring af passagerer eller gods, som bugser- og bjærgningsfartøj eller som kabellægningsfartøj, og som ikke anses for et dansk skib.

Det foreslås, at der indsættes en ny § 3 a i sømandsbeskatningsloven.

Det foreslås i 1. pkt., at ved arbejde om bord på et dansk eller udenlandsk skib, som sejler i regelmæssig passagersejlad mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater, finder sømandsbeskatningslovens § 3 kun anvendelse på personer, der er skattepligtige efter kildeskattelovens § 1 eller § 2, stk. 2, og som er statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat eller i Schweiz.

Adgangen til at få fradrag ved arbejde om bord på fartøjer, der sejler i regelmæssig passagersejlad mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater efter sømandsbeskatningslovens § 3, stk. 1, vil herved blive begrænset til personer, som er statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat eller i Schweiz.

Begrænsningen vil sikre, at sømandsfradragssystemet bringes i overensstemmelse med EU-retten og er derfor en forudsætning for, at Kommissionen vil godkende ordningen på ny.

Det foreslås i 2. pkt., at med personer, som er statsborgere i en EU-medlemsstat, sidestilles personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, og som er omfattet af anden del, afsnit II, kapitel 2, i Aftale om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab (2019/C 384 I/01), ved anvendelsen af sømandsfradragssystemet ved arbejde om bord på fartøjer, som sejler i regelmæssig passagersejlad mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater.

Det skyldes, at udtrædelsesaftalen mellem EU og Det Forenede Kongerige sikrer visse personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, og som er omfattet af udtrædelsesaftalen mellem EU og Det Forenede Kongerige, fortsat ret fri bevægelighed, herunder adgang til skattemæssige fordele m.v., på lige fod med personer, der er statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat.

Udtrædelsesaftalens regler om ligebehandling har direkte virkning i dansk ret. For at sikre disse rettigheder bedst muligt vurderes det dog mest hensigtsmæssigt, at de gengives i sømandsbeskatningsloven.

Til nr. 9

DIS-ordningen i sømandsbeskatningslovens § 5 medfører overordnet, at rederier kan udbetale en skattefri nettoløn til søfolk, der arbejder om bord på danske skibe, som er

registreret i DIS, såfremt skibet udelukkende anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskattelovens § 6 eller § 8 a, nr. 1 eller 2, eller nr. 3, 1. pkt., hvor betingelsen i 2. pkt. ikke finder tilsvarende anvendelse, eller nr. 4-6.

Ved et »dansk skib« i henhold til sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, nr. 1, 1. pkt., forstås et skib, der er registreret med hjemsted her i landet med en bruttotonnage på 20 tons eller derover, og som udelukkende anvendes til erhvervsmæssig befordring af passagerer eller gods, som bugser- og bjærgningsfartøj eller som kabellægningsfartøj.

Ved bestemmelsen af, om et givent fartøj, der anvendes til en bestemt aktivitet, kan omfattes af DIS-ordningen, er det således nødvendigt at være opmærksom på kravene, der fremgår af definitionen af »dansk skib« i sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, nr. 1, og de krav, der fremgår direkte af reglerne om DIS-ordningen i sømandsbeskatningslovens §§ 5-8, samt tonnageskattelovens §§ 6, 8 og 8 a.

Det foreslås at ændre sømandsbeskatningslovens § 5, stk. 1, 1. pkt., og § 5, stk. 2, således, at det indsættes som et krav direkte i bestemmelsen, at skibet »udelukkende« må anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven.

Efter de gældende regler er det efter definitionen af »dansk skib« et krav, at skibet »udelukkende« anvendes til erhvervsmæssig befordring af passagerer eller gods, som bugser- og bjærgningsfartøj eller som kabellægningsfartøj.

Ændringen er således af teknisk karakter og skal ses i sammenhæng med, at det ved lovforslagets § 1, nr. 1 og 2, foreslås at ændre definitionerne af »dansk skib« og »udenlandsk skib«. Det fremgår allerede direkte af sømandsbeskatningslovens § 5, stk. 3, og § 5 b, at det er et krav, at fartøjet »udelukkende« udfører nævnte søfartsaktiviteter. Det vurderes derfor at være mest hensigtsmæssigt, at kravet også kommer til at fremgå direkte af sømandsbeskatningslovens § 5, stk. 1 og 2.

Hertil bemærkes, at det ikke er et krav for, at DIS-ordningen kan anvendes, at der udelukkende udføres erhvervsmæssig befordring af passagerer eller gods m.v. i hele indkomståret. Det er således efter omstændighederne muligt for et fartøj i en eller flere afgrænsede perioder i et indkomstår at være udskilt til at udføre andre aktiviteter til søs, som ikke opfylder betingelserne i DIS-ordningen. DIS-ordningen finder ikke anvendelse for sådanne perioder, men vil fortsat kunne anvendes for de perioder, hvor fartøjet opfylder betingelserne i DIS-ordningen.

Til nr. 10

DIS-ordningen i sømandsbeskatningslovens § 5 medfører overordnet, at rederier kan udbetale en skattefri nettoløn til søfolk, der arbejder om bord på danske skibe, som er registreret i DIS, såfremt skibet udelukkende anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven.

Ifølge sømandsbeskatningslovens § 5, stk. 3, nr. 1 og 2, gælder § 5, stk. 1 og 2, og § 3 også ved arbejde om bord på et specialfartøj, når fartøjet er registreret i DIS og udelukkende udfører aktiviteter, der vil kunne omfattes af

tonnageskattelovens § 6 eller § 8 a, nr. 1 eller 2 eller nr. 3, 1. pkt., hvor betingelsen i 2. pkt. ikke finder tilsvarende anvendelse, eller nr. 4-6, eller udelukkende anvendes som kabellægningsfartøj og er registreret med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat.

Det foreslås at nyaffatte sømandsbeskatningslovens § 5, stk. 3, således at sømandsbeskatningslovens § 5, stk. 1 og 2, og § 3 også gælder ved arbejde om bord på et specialfartøj, når fartøjet er registreret i DIS og udelukkende udfører aktiviteter, der vil kunne omfattes af tonnageskattelovens § 6 eller § 8 a, nr. 1 eller 2 eller nr. 3, 1. pkt., hvor betingelsen i 2. pkt. ikke finder tilsvarende anvendelse, eller nr. 4-6.

Nyaffattelsen medfører en videreførelse af gældende ret efter sømandsbeskatningslovens § 5, stk. 3, nr. 1, således at DIS-ordningen vil finde uændret anvendelse ved arbejde om bord på specialfartøjer registreret i DIS, der udfører aktiviteter, som vil kunne omfattes af tonnageskattelovens § 6 eller § 8 a, nr. 1 eller 2 eller nr. 3, 1. pkt., hvor betingelsen i 2. pkt. ikke finder tilsvarende anvendelse, eller nr. 4-6.

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

De aktiviteter, der er omfattes af tonnageskattelovens § 8 a, nr. 1-6, er:

- 1) Vagttjeneste, 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. For indkomst ved virksomhed med bygning, reparation og nedtagning af olieinstallationer gælder det dog alene i det omfang, at virksomheden er udøvet uden for det danske søterritorium eller kontinentalsokkelområde.
- 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 offshore-arbejder

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

DIS-ordningen og sømandsfradragordningen i sømandsbeskatningslovens § 5, stk. 3, vil som udgangspunkt kunne anvendes ved udførelse af de specialskibsaktiviteter, der kan omfattes af tonnageskatteloven, under forudsætning af, at de øvrige betingelser er opfyldt.

Der gælder dog ikke i forhold til tonnageskattelovens §

8 a, nr. 3, 2. pkt. Det skyldes, at betingelsen i 2. pkt. indebærer, at tonnageskatteordningen alene gælder for indkomst ved virksomhed med bygning, reparation og nedtagning af olieinstallationer i det omfang, sådan virksomhed er udøvet uden for det danske søterritorium eller kontinentalsokkelområde. Baggrunden for denne begrænsning er et ønske om at modvirke risikoen for, at koncerner, som både har selskaber med konstruktionsaktiviteter og selskaber med aktivitet inden for olieindvinding, internt kan overføre indkomst fra den højere kulbrintebeskatning til den lempeligere tonnagesbeskatning. Det er ikke på samme måde muligt at overføre indkomst fra kulbrintebeskatning til DIS-beskatning. DIS-ordningen finder derfor også anvendelse for søfolk, der arbejder om bord på skibe, som udfører aktiviteter med bygning, reparation og nedtagning af olieinstallationer udøvet inden for det danske søterritorium eller kontinentalsokkelområde.

Nyaffattelsen medfører endvidere, at bestemmelsen i den nuværende § 5, stk. 3, nr. 2, udgår.

Det skyldes, at DIS-ordningen i § 5 finder tilsvarende anvendelse for personer, der er skattepligtige efter kildeskattelovens § 1 eller § 2, stk. 2, eller kulbrinteskattelovens § 21, stk. 2, og som erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på et udenlandsk skib, der er registreret med hjemsted i en EU- eller EØS-medlemsstat og sejler under et flag fra en EU- eller EØS-medlemsstat, såfremt skibet udelukkende anvendes til formål, der vil kunne omfattes af tonnageskattelovens § 6 eller § 8 a, nr. 1 eller 2 eller nr. 3, 1. pkt., hvor betingelsen i 2. pkt. ikke finder tilsvarende anvendelse, eller nr. 4-6, jf. sømandsbeskatningslovens § 5 b, stk. 1.

Kabellægningsaktiviteter er nævnt i tonnageskattelovens § 8 a, nr. 4. Det betyder, at kabellægningsfartøjer, der er registreret i DIS, kan omfattes af DIS-ordningen i medfør af sømandsbeskatningslovens § 5, stk. 3, nr. 1. Kabellægningsfartøjer, der er registreret i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark, og som sejler under et flag fra en EU- eller EØS-medlemsstat, vil endvidere kunne omfattes af DIS-ordningen i medfør af § 5 b, stk. 1.

Den eksisterende bestemmelse i sømandsbeskatningslovens § 5, stk. 3, nr. 2, har derfor ikke længere nogen praktisk betydning. Bestemmelsen mangler endvidere et flagkrav, da det er blevet klart, at et registreringskrav alene ikke er tilstrækkeligt til at sikre overensstemmelse med EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren.

Til nr. 11

Det følger af sømandsbeskatningslovens § 7, 1. pkt., at ved arbejde om bord på et skib, som sejler i regelmæssig passagersejlad mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater, finder DIS-ordningen i § 5 kun anvendelse på personer, der er skattepligtige efter kildeskattelovens § 1 eller § 2, stk. 2, og som er statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat (»DIS-ordningen for færger«).

Kravet om statsborgerskab i en EU- eller EØS-medlemsstat blev indsat ved lov nr. 1582 af 27. december 2019 som følge af krav fra Kommissionen. Kravet gælder for ansættelsesforhold, der er påbegyndt den 1. januar 2020 eller senere.

Efter sømandsbeskatningslovens § 7, 2. pkt., er det en betingelse for at anvende DIS-ordningen for færger, at skibet er registreret med hjemsted i en EU- eller EØS-medlemsstat og sejler under et flag fra en EU- eller EØS-medlemsstat.

Det foreslås at nyaffatte sømandsbeskatningslovens § 7, således at bestemmelsen tilpasses efter udtrædelsesaftalen mellem EU og Det Forenede Kongerige.

Det foreslås i *stk. 1, 1. pkt.*, at ved arbejde om bord på et skib, som sejler i regelmæssig passagersejlad mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater, finder § 5 kun anvendelse på personer, der er skattepligtige efter kildeskattelovens § 1 eller § 2, stk. 2, og som er statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat eller i Schweiz.

Der er tale om en videreførelse af gældende ret, dog således at det præciseres, at personer, der er statsborgere i Schweiz, sidestilles med personer, der er statsborgere i en EU-medlemsstat.

Det følger af Kommissionens afgørelsespraksis, at det kan udledes af Aftale af 30. april 2002 mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Det Schweiziske Forbund på den anden side om fri bevægelighed for personer (EFT L 114 af 30. april 2002, s. 6), at schweiziske statsborgere skal sidestilles med EU-statsborgere i denne henseende.

Det foreslås i *stk. 1, 2. pkt.*, at med personer, som er statsborgere i en EU-medlemsstat, sidestilles personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, og som er omfattet af anden del, afsnit II, kapitel 2, i Aftale om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab (2019/C 384 I/01), ved anvendelsen af DIS-ordningen for færger.

Det skyldes, at udtrædelsesaftalen mellem EU og Det Forenede Kongerige bl.a. sikrer visse personer, som er statsborgere i Det Forenede Kongerige, og som i medfør af EU-retten har udøvet sin ret til at opholde sig i en EU- eller EØS-medlemsstat eller arbejde i en EU- eller EØS-medlemsstat for Det Forenede Kongeriges udtræden af EU-samarbejdet den 1. januar 2021, en fortsat ret til fri bevægelighed, herunder ret til skattemæssige fordele m.v. på lige fod med personer, som er statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat.

Det foreslås i *stk. 2*, at det ved anvendelsen af *stk. 1* er en betingelse, at skibet er registreret med hjemsted i en EU- eller EØS-medlemsstat og sejler under et flag fra en EU- eller EØS-medlemsstat.

For at kunne omfattes af DIS-ordningen for færger er det således en betingelse, at fartøjet er registreret med hjemsted i DIS eller i et skibsregister i en anden EU- eller EØS-medlemsstat og sejler under et flag fra en EU- eller EØS-medlemsstat.

Der er tale om en videreførelse af gældende ret.

Til nr. 12

Refusionsordningen i sømandsbeskatningslovens § 10 medfører, at søfolk, der erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, beskattes

efter de almindelige regler, dog med adgang til sømandsfradrag efter sømandsbeskatningslovens § 3, stk. 2. Rederier, der udøver virksomhed med sandsugning m.v., vil efterfølgende kunne få refunderet et beløb, der maksimalt svarer til de indkomstskatter, som pålægges søfolkenes lønindkomst. Refusionsbeløbet udgør derfor maksimalt 35 pct. af søfolkenes bruttoløn (arbejdsmarkedsbidragsgrundlaget), jf. sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 4.

For at være berettiget til refusion er det dog bl.a. en betingelse i sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 2, at der udføres søtransportaktiviteter i mindst 50 pct. af den tid, sandsugningsfartøjet er i drift (»50-procentkravet«). Hertil kommer, at det ifølge samme bestemmelse alene er sådanne søtransportaktiviteter, der er refusionsberettigede. Refusionsgrundlaget udgør således 50-100 pct. af bruttolønnen svarende til den del af driftstiden, der er anvendt til søtransport. Udføres søtransportaktiviteter i mindre end 50 pct. af driftstiden, kan der ikke opnås refusion.

De støtteberettigede søtransportaktiviteter beskrives i EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren som aktiviteter, der udgør »transport på havet af opgravede materialer«. Som søtransport anses derfor som hovedregel: Sejlad mellem havn og indvindingsplads, sejlad mellem indvindingsplads og det sted, hvor de indvundne materialer skal losses, herunder selve losningen, sejlad mellem lossested og havn, sejlad mellem indvindingspladser, sejlad ved assistance på foranledning af offentlig myndighed i forbindelse med oprydning efter olieudslip m.v., erhvervsmæssig transport af passagerer eller gods mellem destinationer eller punkter på havet og mobilisering til søs mellem opgaver – svarende til lastskibs sejlad i ballast, jf. § 12, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 161 af 27. februar 2020 om beskatning af søfolk.

For at sikre, at der alene gives støtte til de søtransportaktiviteter, der er refusionsberettigede, er endvidere indsat en regel i § 12, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 161 af 27. februar 2020 om beskatning af søfolk, som medfører, at aktiviteter, der udføres i »begrænset fart«, ikke er støtteberettigede. »Begrænset fart« dækker bl.a. over aktiviteter, der udføres på indre vandveje og i fjorde, jf. sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, nr. 3, litra a, og § 2, stk. 2.

Det foreslås at ændre sømandsbeskatningslovens § 10, *stk. 2*, to steder, således at der for det første indsættes en henvisning til § 10 a, og for det andet udgår den del af bestemmelsen, som foreskriver, at der alene kan gives refusion for søtransportaktiviteter.

Ændringerne betyder, at det vil være en betingelse for at anvende refusionsordningen, at fartøjet udfører søtransportaktiviteter som nævnt i sømandsbeskatningslovens § 10 a i mindst 50 pct. af den tid, det er i drift. Refusionsgrundlaget vil således udgøre 100 pct. af søfolkenes bruttoløn, når fartøjet, som arbejdet udføres om bord på, udfører søtransportaktiviteter som nævnt i § 10 a i mindst 50 pct. af driftstiden.

Den foreslåede henvisning til sømandsbeskatningslovens § 10 a skal ses i sammenhæng med, at det ved lovforslagets § 1, nr. 14, foreslås at flytte oplystningen af refusionsbe-

rettigede søtransportaktiviteter fra bekendtgørelsesniveau til lovniveau samtidig med, at det foreslås at foretage nogle justeringer af, hvilke søtransportaktiviteter, der er refusionsberettigede efter ordningen.

Ændringen af 50-procentkravet vil ligeledes have betydning for »ude af drift«-reglerne i § 9, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 161 af 27. februar 2020 om beskatning af søfolk. Disse regler medfører, at den tid, hvor skibet er ude af drift, fordeles forholdsmæssigt mellem den tid, der er medgået til søtransportaktiviteter, og den tid, der er medgået til andre aktiviteter, efter samme retningslinjer som gælder for bugser- og bjærgningsfartøjer efter sømandsbeskatningslovens § 6, stk. 2. Den foreslåede ændring af 50-procentkravet vil nemlig medføre, at der kan opnås fuld refusion, når blot fartøjet udfører søtransportaktiviteter i minimum 50 pct. af driftstiden. Efter forslaget vurderes det således ikke længere at ville være mere fordelagtigt for sandsugerrederierne at vælge værfter uden for EU og EØS-området frem for f.eks. danske værfter.

Den foreslåede ændring af anvendelsen af 50-procentkravet vil være en tilbagerulning af en af de stramninger, som Kommissionen krævede for at statsstøttegodkende refusionsordningen i 2019, og som blev foretaget ved § 1, nr. 4, i lov nr. 1583 af 27. december 2019. Det skyldes, at der på baggrund af den dialog, der har været, er grund til at antage, at Kommissionen vil være villig til at anlægge en lempeligere fortolkning af EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren, for så vidt angår til støtte til arbejdsrelaterede omkostninger. Ændringen har således til formål at sikre, at der ikke anlægges en strengere fortolkning af 50-procentskravet, end EU-retten foreskriver. Det vil bidrage til at skabe lige konkurrencevilkår inden for EU og EØS samtidig med, at konkurrenceevnen over for tredjelande forbedres.

Til nr. 13

Refusionsordningen for sandsugere i sømandsbeskatningslovens § 10 medfører overordnet, at søfolk, der erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, beskattes efter de almindelige regler, dog med adgang til sømandsfradrag. Rederier, der udøver virksomhed med sandsugning m.v., vil efterfølgende kunne få refunderet et beløb, der maksimalt svarer til de indkomstskatter, som pålignes søfolkenes lønindkomst, hvis betingelserne i øvrigt er opfyldt.

Efter sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 4, 1. pkt., ydes refusion måned for måned eller på årsbasis til rederiet med et beløb, der for hver enkelt lønmodtager beregnes som 35 pct. af den del af bidragsgrundlaget opgjort efter arbejdsmarkedsbidragslovens § 2, der kan henføres til arbejde udført om bord på et fartøj, som opfylder betingelserne i sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 1-3.

Efter sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 5, finder stk. 4 tilsvarende anvendelse for personer som nævnt i § 1, stk. 3, dvs. personer, som erhverver indkomst ved arbejde om bord på et fartøj, som de ejer, eller i hvilket de som partredere eller interessenter ejer en andel. For disse personer ydes

refusionen som 35 pct. af det gennemsnitlige grundlag for refusion efter stk. 4 for lønmodtagere, som udfører arbejde om bord på det pågældende fartøj

Det foreslås, at refusionssatsen i sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 4, 1. pkt., og stk. 5, 2. pkt., ændres fra 35 til 37 pct.

Forhøjelsen af refusionssatsen indebærer, at der – foruden betalte indkomstskatter – vil blive refunderet et beløb, der svarer til gennemsnitlige socialsikringsbidrag omfattet af forordning (EF) nr. 883/2004 om koordinering af de sociale sikringsordninger, der betales af rederiet (arbejdsgiveren) for søfolk, som udfører arbejde om bord.

Refusion af socialsikringsbidrag medfører ingen ændringer af reglerne på Beskæftigelsesministeriets eller Erhvervsministeriets område. Refusionsmodellen vil blot indebære, at et rederi efter ansøgning, og efter at skatter og socialsikringsbidrag er betalt, foruden refusion af indkomstskatter vil kunne få refunderet et beløb, der maksimalt svarer til gennemsnitlige socialsikringsbidrag, der er betalt af rederiet (arbejdsgiveren), for søfolk, der udfører arbejde om bord. Refusionen af betalte socialsikringsbidrag vil dermed ikke påvirke søfolkenes socialsikringsrettigheder.

Herved søges den tilladte støtte efter EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren maksimeret i relation til arbejdsrelaterede omkostninger.

Til nr. 14

Refusionsordningen for sandsugere i sømandsbeskatningslovens § 10 medfører overordnet, at søfolk, der erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, beskattes efter de almindelige regler, dog med adgang til sømandsfradrag. Rederier, der udøver virksomhed med sandsugning m.v., vil efterfølgende kunne få refunderet et beløb, der maksimalt svarer til de indkomstskatter, som pålignes søfolkenes lønindkomst, hvis betingelserne i øvrigt er opfyldt.

For at være berettiget til refusion er det bl.a. en betingelse i sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 2, at der udføres søtransportaktiviteter i mindst 50 pct. af den tid, sandsugningsfartøjet er i drift (»50-procentkravet«). Hertil kommer, at der ifølge samme bestemmelse alene kan opnås refusion for disse søtransportaktiviteter. Refusionsgrundlaget udgør således 50-100 pct. af søfolkenes bruttoløn svarende til den del af driftstiden, der er anvendt til søtransport. Udføres søtransportaktiviteter i mindre end 50 pct. af driftstiden, kan der ikke opnås refusion.

De søtransportaktiviteter, der er berettiget til støtte, beskrives i EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren som aktiviteter, der udgør »transport på havet af opgravede materialer«. Som refusionsberettiget søtransport anses derfor som hovedregel: Sejlads mellem havn og indvindingsplads, sejlads mellem indvindingsplads og det sted, hvor de indvundne materialer skal losses, herunder selve losningen, sejlads mellem lossested og havn, sejlads mellem indvindingspladser, sejlads ved assistance på foranledning af offentlig myndighed i forbindelse med oprydning efter

olieudslip m.v., erhvervsmæssig transport af passagerer eller gods mellem destinationer eller punkter på havet og mobilisering til søs mellem opgaver – svarende til lastskibs sejlads i ballast, jf. § 12, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 161 af 27. februar 2020 om beskatning af søfolk.

For at sikre, at der alene gives refusion for sådanne søtransportaktiviteter, der er støtteberettigede efter EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren, gælder endvidere en regel i § 12, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 161 af 27. februar 2020 om beskatning af søfolk, som medfører, at aktiviteter, der udføres i »begrænset fart«, ikke indgår ved opgørelsen af 50-procentkravet, og som dermed ikke er refusionsberettigede. »Begrænset fart« dækker bl.a. over aktiviteter, der udføres på indre vandveje og i fjorde, jf. sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, nr. 3, litra a, og § 2, stk. 2.

Den tid, hvor skibet er ude af drift, fordeles forholdsmæssigt mellem den tid, der er medgået til søtransportaktiviteter, og den tid, der er medgået til andre aktiviteter, efter samme retningslinjer som ventetid fordeles vedrørende bugser- og bjærgningsfartøjer (»fordelingstid«), jf. § 9, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 161 af 27. februar 2020 om beskatning af søfolk sømandsbeskatningslovens og sømandsbeskatningslovens § 6, stk. 2. Et fartøj anses for at være ude af drift, når arbejdet er indstillet eller ikke kan igangsættes på grund af afventning af myndighedsgodkendelser, reparations- og vedligeholdelsesarbejder, værftsophold, vejrlig og lignende afbrydelser af skibets almindelige drift.

Det foreslås at indsætte en ny § 10 a i sømandsbeskatningsloven, hvorved oplistningen af søtransportaktiviteter, der tæller med ved opgørelsen af 50-procentkravet i sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 2, flyttes fra bekendtgørelsesniveau til lovniveau samtidig med, at det foreslås at foretage nogle justeringer af, hvilke søtransportaktiviteter der er refusionsberettigede, og som dermed indgår ved opgørelsen af 50-procentkravet.

I *stk. 1* foreslås det at opliste den type aktiviteter, der skal anses som søtransport efter sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 2, det vil sige transport på havet af indvundne materialer, herunder:

- 1) Sejlads mellem havn og indvindingsplads.
- 2) Sejlads mellem indvindingsplads og det sted, hvor de indvundne materialer skal losses, og selve losningen.
- 3) Sejlads mellem lossested og havn.
- 4) Sejlads mellem indvindingspladser.
- 5) Sejlads ved assistance på foranledning af offentlig myndighed i forbindelse med oprydning efter olieudslip m.v.
- 6) Erhvervsmæssig transport af passagerer eller gods til destinationer eller punkter på havet.
- 7) Mobilisering til søs mellem opgaver svarende til et lastskibs sejlads i ballast.

Der er, for så vidt angår oplistningen af søtransportaktiviteter, der tæller med ved opgørelsen af 50-procentkravet foreslået nogle sproglige præciserings, men der vil i øvrigt være tale om en videreførelse af gældende regler, som på

nuværende tidspunkt fremgår af § 12, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 161 af 27. februar 2020 om beskatning af søfolk.

Det foreslås i *stk. 2, 1. pkt.*, at sandsugning og opmudring ikke anses som søtransport ved anvendelsen af refusionsordningen for sandsugere i sømandsbeskatningslovens § 10.

Den foreslåede bestemmelse skal sikre, at selve sandsugnings- og opmudringsaktiviteten ikke vil være refusionsberettiget, og at udførelsen af refusionsordningen for sandsugere dermed er i overensstemmelse med EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren. I den forbindelse vil sejlads på en indvindingsplads i forbindelse med selve indvindingen, herunder slæbesugning m.v., blive betragtet som en del af sandsugnings- og opmudringsaktiviteten og vil dermed ikke kunne anses som søtransport. Der vil derimod være tale om søtransport, hvis indvindingen afbrydes, og fartøjet flyttes til en anden position på indvindingspladsen, hvor indvindingen fortsættes.

Der vil også her være tale om en videreførelse af gældende ret.

I *2. pkt.* foreslås det, at virksomhed, der udføres på indsøer samt på indre vandveje som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) nr. 2016/1629 af 14. september 2016 om fastsættelse af tekniske forskrifter for fartøjer til sejlads på indre vandveje, om ændring af direktiv 2009/100/EF og om ophævelse af direktiv 2006/87/EF, heller ikke kan anses som søtransport.

Det betyder for det første, at enhver aktivitet, der udføres på indsøer, det vil typisk sige aktivitet, der udføres på en stor, stillestående vandmasse, der er omgivet af land, ikke vil kunne anses som søtransport ved opgørelsen af 50-procentkravet i sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 2. Dette vil således også gælde for aktiviteter, der ellers måtte kunne kvalificeres som søtransportaktiviteter efter stk. 1.

Det betyder endvidere, at enhver aktivitet, der udføres på indre vandveje som defineret i direktiv (EU) nr. 2016/1629, det vil sige de floder m.v., der fremgår af direktivets bilag 1, f.eks. Flensborg Fjord i Tyskland og Göta Älv i Sverige, ikke vil kunne anses som søtransport ved opgørelsen af 50-procentkravet i sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 2. Dette vil således også gælde for aktiviteter, der ellers måtte kunne kvalificeres som søtransportaktiviteter efter stk. 1.

Det bemærkes, at direktiv (EU) nr. 2016/1629 ikke gælder i Danmark, jf. direktivets artikel 40. Det skyldes, at der ikke findes floder m.v., som direktivet omhandler, i Danmark. Det er således floder m.v. i andre medlemsstater, der kan være omfattet af direktivet, og som vil blive holdt uden for anvendelsesområdet af refusionsordningen. Henvisningen til direktivet vil alene skulle ses som en geografisk afgrænsning af området, inden for hvilket der ikke vil kunne udføres aktiviteter, som tæller med ved opgørelsen af 50-procentkravet i refusionsordningen for sandsugere i sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 2.

Begrænsningen af anvendelsesområdet for refusionsordningen vil træde i stedet for de eksisterende regler om »begrænset fart«, som efter lovforslaget ikke længere vil skulle

gælde ved anvendelse af refusionsordningen for sandsugere. Herved vil de søtransportaktiviteter, der tæller med ved opgørelsen af 50-procentkravet, blive udvidet og baseret på mere objektive kriterier.

Det vil bl.a. betyde, at søtransportaktiviteter, der udføres i det indre territorialfarvand som defineret i havretskonventionens artikel 8, herunder fjorde og kystnære områder, som udgangspunkt indgår ved opgørelsen af 50-procentkravet. Samtidig vil der ikke længere skulle foretages en opdeling af transporten, når søtransportaktivitet påbegyndes inde i en fjord og fortsættes ud på havet. I en situation, hvor fartøjet lastes inde i en fjord, f.eks. Isefjord, med henblik på losning på åbent hav, vil sejladsen hen til fjordens udmunding således ikke længere skulle opgøres som »begrænset fart«, mens den fortsatte sejlad fra fjordens udmunding til lossestedet på havet opgøres som søtransport. I stedet vil hele sejladsen efter den foreslåede justering kunne anses for at være søtransport.

Den foreslåede, nye afgrænsning skal sikre, at kvalificeringen af aktiviteter, der er refusionsberettigede efter den danske ordning, ikke er mere restriktiv end afgrænsningen i øvrige EU- og EØS-medlemsstater. Det vil bidrage til at skabe lige konkurrencevilkår inden for EU og EØS samtidig med, at konkurrenceevnen over for tredjelande forbedres.

I forlængelse heraf bemærkes, at praksis vedrørende entreprenørmæssig virksomhed, der følger af SKM2016.399.HR, ikke foreslås ændret. Det vil sige, at udførelse af entreprenørarbejde ikke kan anses som søtransport, dog således at der skal foretages en opdeling mellem selve entreprenørarbejdet, der ikke anses som søtransport, og anden aktivitet, der udføres i forbindelse med et sådant arbejde, som udgør søtransport i henhold til den foreslåede § 10 a, stk. 1, og som dermed tæller med ved opgørelsen af 50-procentkravet.

Det bemærkes endvidere, at »ude af drift«-reglerne ikke foreslås ændret. Dog vil »fordelingstiden«, der opgøres efter reglerne, få mindre betydning i lyset af den foreslåede fleksible fortolkning af 50-procentkravet ved lovforslagets § 1, nr. 12. Det skyldes, at der efter forslaget vil kunne opnås fuld refusion, når blot fartøjet udfører søtransportaktiviteter i minimum 50 pct. af driftstiden. Efter forslaget vurderes refusionsordningen således ikke længere at ville gøre det mere fordelagtigt for sandsugerrederierne at vælge værfter uden for EU- og EØS-området frem for f.eks. danske værfter.

Til § 2

Til nr. 1

Ved lov nr. 788 af 4. maj 2021 blev der med virkning fra den 1. juli 2021 indført såkaldte defensive foranstaltninger (skattesanktioner) imod lande, der er opført på EU's sortliste over skattely.

De defensive foranstaltninger består i, at der ikke er fradrag for betalinger til interesseforbundne modtagere hjemmehørende i de berørte lande. Der er heller ikke fradragsret i det tilfælde, hvor modtageren ikke er skattemæssigt hjemmehørende i de berørte lande, hvis modtageren ikke er

betalingens retmæssige modtager, og betalingen videreføres til en modtager i de berørte lande. Dette gælder dog ikke, hvis den skattepligtige godtgør, at betalingens retmæssige modtager er skattemæssigt hjemmehørende i en stat, der er medlem af EU eller EØS, eller som har indgået en dobbeltbeskatningsoverenskomst med Danmark. Reglerne herom fremgår af ligningslovens § 5 H, stk. 1 og 3.

Endvidere skal der indeholdes og betales en særlig høj udbytteskat (44 pct.) på udbytter af hovedaktionæraktier, datterselskabsaktier og koncernselskabsaktier, når den retmæssige modtager af udbyttet er hjemmehørende eller registreret i et af de oplistede lande. Denne særlig høje udbytteskat gælder også, hvor udbyttet udloddes til en modtager, der ikke er skattemæssigt hjemmehørende i de berørte lande, men hvor den pågældende ikke er udbyttets retmæssige ejer, og udbyttet videreføres til en modtager i de berørte lande. Reglerne herom fremgår af selskabsskattelovens § 2, stk. 8, 3. pkt., og kildeskattelovens § 2, stk. 11, 2. pkt., og § 65, stk. 12 og 13.

Det fremgår af ligningslovens § 5 H, stk. 2, at følgende lande er omfattet af de defensive foranstaltninger: Amerikansk Samoa, Anguilla, De Amerikanske Jomfruøer, Dominica, Fiji, Guam, Palau, Panama, Samoa, Seychellerne og Vanuatu.

Det foreslås at ændre ligningslovens § 5 H, stk. 2, således at Anguilla og Dominica udgår af listen.

Den foreslåede ændring vil medføre, at de pågældende lande ikke længere vil være omfattet af de defensive foranstaltninger. Dermed vil skattepligtige selskaber, personer m.v., jf. ligningslovens § 5, stk. 1, 1. pkt., kunne foretage fradrag for betalinger efter skatte Lovgivningens almindelige regler, hvis de endelige modtagere er skattesubjekter, der er hjemmehørende i Anguilla eller Dominica. Endvidere vil udbytter af hovedaktionæraktier, datterselskabsaktier og koncernselskabsaktier, der efter gældende regler er omfattet af en forhøjet indeholdelses- og skattesats, fordi modtageren eller den retmæssige ejer af udbyttet er hjemmehørende eller registreret i de to lande, blive omfattet af de almindelige regler, hvorefter der indeholdes udbytteskat med 27 pct. af det udbetalte udbytte, jf. kildeskattelovens § 65, stk. 1.

Til nr. 2

Ved lov nr. 788 af 4. maj 2021 blev der med virkning fra den 1. juli 2021 indført såkaldte defensive foranstaltninger (skattesanktioner) imod lande, der er opført på EU's sortliste over skattely.

De defensive foranstaltninger består i, at der ikke er fradrag for betalinger til interesseforbundne modtagere hjemmehørende i de berørte lande. Der er heller ikke fradragsret i det tilfælde, hvor modtageren ikke er skattemæssigt hjemmehørende i de berørte lande, hvis modtageren ikke er betalingens retmæssige modtager, og betalingen videreføres til en modtager i de berørte lande. Dette gælder dog ikke, hvis den skattepligtige godtgør, at betalingens retmæssige modtager er skattemæssigt hjemmehørende i en stat, der er medlem af EU eller EØS, eller som har indgået en dobbelt-

beskatningsoverenskomst med Danmark. Reglerne herom fremgår af ligningslovens § 5 H, stk. 1 og 3.

Endvidere skal der indeholdes og betales en særlig høj udbytteskat (44 pct.) på udbytter af hovedaktionæraktier, datterselskabsaktier og koncernselskabsaktier, når den retmæssige modtager af udbyttet er hjemmehørende eller registreret i et af de oplyste lande. Denne særlig høje udbytteskat gælder også, hvor udbyttet udloddes til en modtager, der ikke er skattemæssigt hjemmehørende i de berørte lande, men hvor den pågældende ikke er udbyttets retmæssige ejer, og udbyttet videreføres til en modtager i de berørte lande. Reglerne herom fremgår af selskabsskattelovens § 2, stk. 8, 3. pkt., og kildeskattelovens § 2, stk. 11, 2. pkt., og § 65, stk. 12 og 13.

Det fremgår af ligningslovens § 5 H, stk. 2, at følgende lande er omfattet af de defensive foranstaltninger: Amerikansk Samoa, Anguilla, De Amerikanske Jomfruøer, Dominica, Fiji, Guam, Palau, Panama, Samoa, Seychellerne og Vanuatu.

Det foreslås at ændre ligningslovens § 5 H, stk. 2, således at Trinidad og Tobago medtages på listen over lande, der er omfattet af de defensive foranstaltninger.

Den foreslåede ændring vil medføre, at Trinidad og Tobago vil være omfattet af de defensive foranstaltninger. Dermed vil skattepligtige selskaber, personer, m.v., jf. ligningslovens § 5, stk. 1, 1. pkt., ikke længere kunne fradrage betalinger til modtagere, der er hjemmehørende eller registreret i Trinidad og Tobago, eller betalinger til modtagere i andre lande i de tilfælde, hvor modtageren ikke er betalingsretmæssige modtager, og betalingen videreføres til en modtager, der er hjemmehørende i Trinidad og Tobago.

Endvidere vil udbytter af hovedaktionæraktier, datterselskabsaktier og koncernselskabsaktier være omfattet af de ovenfor beskrevne regler om en forhøjet indeholdelses- og skattesats på 44 pct., når modtageren eller den retmæssige ejer af udbyttet er hjemmehørende eller registreret i Trinidad og Tobago.

Til nr. 3

Ved lov nr. 788 af 4. maj 2021 blev der med virkning fra den 1. juli 2021 indført såkaldte defensive foranstaltninger (skattesanktioner) imod lande, der er opført på EU's sortliste over skattely.

De defensive foranstaltninger består i, at der ikke er fradrag for betalinger til interesseforbundne modtagere hjemmehørende i de berørte lande. Der er heller ikke fradragsret i det tilfælde, hvor modtageren ikke er skattemæssigt hjemmehørende i de berørte lande, hvis modtageren ikke er betalingsretmæssige modtager, og betalingen videreføres til en modtager i de berørte lande. Dette gælder dog ikke, hvis den skattepligtige godtgør, at betalingsretmæssige modtager er skattemæssigt hjemmehørende i en stat, der er medlem af EU eller EØS, eller som har indgået en dobbeltbeskatningsoverenskomst med Danmark. Reglerne herom fremgår af ligningslovens § 5 H, stk. 1 og 3.

Endvidere skal der indeholdes og betales en særlig høj ud-

bytteskat (44 pct.) på udbytter af hovedaktionæraktier, datterselskabsaktier og koncernselskabsaktier, når den retmæssige modtager af udbyttet er hjemmehørende eller registreret i et af de oplyste lande. Denne særlig høje udbytteskat gælder også, hvor udbyttet udloddes til en modtager, der ikke er skattemæssigt hjemmehørende i de berørte lande, men hvor den pågældende ikke er udbyttets retmæssige ejer, og udbyttet videreføres til en modtager i de berørte lande. Reglerne herom fremgår af selskabsskattelovens § 2, stk. 8, 3. pkt., og kildeskattelovens § 2, stk. 11, 2. pkt., og § 65, stk. 12 og 13.

Det fremgår af ligningslovens § 5 H, stk. 2, at følgende lande er omfattet af de defensive foranstaltninger: Amerikansk Samoa, Anguilla, De Amerikanske Jomfruøer, Dominica, Fiji, Guam, Palau, Panama, Samoa, Seychellerne og Vanuatu.

Det foreslås at ændre ligningslovens § 5 H, stk. 2, således at Seychellerne udgår af listen.

Den foreslåede ændring vil medføre, at Seychellerne ikke længere vil være omfattet af de defensive foranstaltninger. Dermed vil skattepligtige selskaber, personer m.v., jf. ligningslovens § 5, stk. 1, 1. pkt., kunne foretage fradrag for betalinger efter skattelovgivningens almindelige regler, hvis de endelige modtagere er skattesubjekter, der er hjemmehørende i Seychellerne. Endvidere vil udbytter af hovedaktionæraktier, datterselskabsaktier og koncernselskabsaktier, der efter gældende regler er omfattet af en forhøjet indeholdelses- og skattesats, fordi modtageren eller den retmæssige ejer af udbyttet er hjemmehørende eller registreret i Seychellerne, blive omfattet af de almindelige regler, hvorefter der indeholdes udbytteskat med 27 pct. af det udbetalte udbytte, jf. kildeskattelovens § 65, stk. 1.

Til § 3

Det foreslås i stk. 1, at loven træder i kraft den 1. januar 2022, jf. dog stk. 2.

I relation til forslaget § 2, nr. 2, bemærkes, at det afgørende for, om en betaling eller en udbytteudlodning vil kunne være omfattet af de defensive foranstaltninger som følge af medtagelsen af Trinidad og Tobago på listen over omfattede lande, vil være, om betalingen eller udlodningen i skattemæssig henseende skal anses for foretaget før eller efter ikrafttrædelsestidspunktet. Er der tale om en betaling, der efter almindelige skatteretlige periodiseringsprincipper vil skulle anses for foretaget efter ikrafttrædelsestidspunktet, vil bestemmelserne således skulle anvendes, selv om betalingen f.eks. foretages i henhold til en aftale indgået forud for ikrafttrædelsen.

Hvad angår renteudgifter samt visse provisionsudgifter og lign. vedrørende lån, kautioner m.v., gælder der særlige periodiseringsregler efter ligningslovens § 5. Disse regler vil være afgørende for, hvornår udgifter omfattet af disse særlige periodiseringsregler vil skulle anses for betalt.

For udbytter er det tidspunktet for vedtagelsen af udlodningen, der er afgørende for den skattemæssige periodisering.

I relation til betalinger eller udbytteudlodninger til modtagere eller retmæssige ejere i Anguilla, Dominica og Seychellerne, der som følge af forslagene i § 2, nr. 1 og 3, ikke længere vil være omfattet af de defensive foranstaltninger, vil det ligeledes være afgørende, om betalingen eller udlodningen i skattemæssig henseende skal anses for foretaget før eller efter ikrafttrædelsestidspunktet.

Det foreslås i *stk. 2*, at skatteministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelse af § 1, nr. 3, 6 og 12-14. Det foreslås, at ministeren kan fastsætte, at dele af loven træder i kraft på forskellige tidspunkter.

Det skyldes, at de foreslåede ændringer af refusionsordningen for sandsugere udgør ændringer af en eksisterende statsstøtteordning. Ændringerne er derfor anmeldt til Kommissionen i medfør af TEUF artikel 108, stk. 3, og skal godkendes, inden de kan træde i kraft.

Det foreslås i *stk. 3*, at § 1, nr. 1, 2, 4, 5, 7, 9 og 10, har virkning fra og med indkomståret 2022.

Det betyder, at ændringerne af sømandsfradraget vil have virkning fra og med indkomståret 2022. Det gælder dog ikke indførelsen af kravet om statsborgerskab, jf. *stk. 5*.

Det foreslås i *stk. 4*, at § 1, nr. 3, 6 og 12-14, har virkning fra og med kalenderåret 2022.

Såfremt Kommissionen ikke har godkendt de foreslåede ændringer af refusionsordningen for sandsugere inden påbegyndelsen af kalenderåret 2022, vil loven kunne tillægges virkning tilbage i tid. Loven indebærer imidlertid en ændring af refusionsordningen for sandsugere, som vil medføre bedre vilkår ved anvendelse af refusionsordningen, og som derfor alene vil være til gunst for de rederier, der kan anvende ordningen.

Det foreslås i *stk. 5*, at § 1, nr. 8, om begrænsning af sømandsfradragets ordning til personer, der er statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat, ved arbejde om bord på fartøjer, der sejler i regelmæssig passagersejls mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater, skal have virkning for ansættelsesforhold, der påbegyndes den 1. januar 2022 eller senere.

Personer, der er statsborgere i et tredjeland, vil således fortsat kunne få sømandsfradrag ved arbejde om bord på fartøjer, der sejler i regelmæssig passagersejls mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater, når ansættelsesforhold er påbegyndt før den 1. januar 2022.

Det foreslås i *stk. 6*, at § 1, nr. 11, som medfører en tilpasning af kravet om statsborgerskab i en EU- eller EØS-medlemsstat ved anvendelse af DIS-ordningen for færger i den foreslåede § 7, stk. 1, for visse personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, har virkning fra og med den 1. januar 2021.

Kravet om statsborgerskab i en EU- eller EØS-medlemsstat ved anvendelsen af DIS-ordningen for færger blev indført ved lov nr. 1582 af 27. december 2019 som følge af krav fra Kommissionen. Kravet har alene virkning for ansættelsesforhold, der påbegyndes den 1. januar 2020 eller senere.

Det Forenede Kongeriges udtræden af EU den 31. januar 2020 medfører, at personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige – uagtet overgangsperioden frem til og med den 31. december 2020 – ikke længere kan anses som statsborgere i en EU-medlemsstat fra udtrædelsestidspunktet. Det følger dog af udtrædelsesaftalen mellem EU og Det Forenede Kongerige, at de personer, der er omfattet af udtrædelsesaftalen, herunder personer, som er statsborgere i Det Forenede Kongerige, og som har udøvet deres ret til fri bevægelighed, ikke må diskrimineres i overgangsperioden.

I overgangsperioden er personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, og som har udøvet deres ret til fri bevægelighed, således i praksis blevet sidestillet med personer, der er statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat, ved anvendelsen af DIS-ordningen for færger.

Udtrædelsesaftalen sikrer endvidere visse personer, som er statsborgere i Det Forenede Kongerige, og som har udøvet deres ret til fri bevægelighed i medfør af EU-retten inden Det Forenede Kongeriges udtræden af EU, en fortsat ret til fri bevægelighed, herunder ret til skattemæssige fordele m.v. på lige fod med personer, der er statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat.

I overensstemmelse hermed foreslås det, at bestemmelsen gives virkning tilbage i tid fra overgangsperiodens ophør.

Det betyder, at personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, og som er omfattet af udtrædelsesaftalen mellem EU og Det Forenede Kongerige, vil kunne omfattes af DIS-ordningen for færger på lige fod med personer, der er statsborgere i en EU-medlemsstat, fra og med den 1. januar 2021.

Bestemmelsen er udelukkende til gunst for visse personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige. Hertil kommer, at de rettigheder, der sikres ved denne bestemmelse, allerede følger af udtrædelsesaftalens regler om ligebehandling, som har direkte virkning i dansk ret.

Bestemmelsen i *stk. 2* om registrerings- og flagkrav er en videreførelse af gældende ret, og det har derfor ikke nogen betydning, at bestemmelsen gives virkning tilbage i tid.

Loven gælder hverken for Færøerne eller Grønland, fordi de love, der foreslås ændret, ikke gælder for Færøerne eller Grønland og ikke indeholder en hjemmel til at sætte lovene i kraft for Færøerne eller Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I sømandsbeskatningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 131 af 7. februar 2020, som ændret ved § 1 i lov nr. 1583 af 27. december 2019, foretages følgende ændringer:

§ 2. I denne lov forstås ved:

1) *Dansk skib*: 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. Et skib, som er registreret med hjemsted på Færøerne, i Grønland eller i udlandet med en bruttotonnage på 20 t eller derover, og som uden besætning overtages til befragtning af et dansk rederi, sidestilles med dansk skib. Et skib, som er registreret med hjemsted her i landet, og som uden besætning overtages til befragtning af et færøsk, grønlandsk eller udenlandsk rederi, anses ikke for et dansk skib

2) *Udenlandsk skib*: Et skib med en bruttotonnage på 20 t eller derover, som udelukkende anvendes til erhvervsmæssig befordring af passagerer eller gods, som bugser- og bjærgningsfartøj eller som kabellægningsfartøj, og som ikke anses for et dansk skib.

3) ---

Stk. 2. Stk. 1, nr. 3, litra a-c og e finder tilsvarende anvendelse ved virksomhed med kabellægningsfartøjer og stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere.

§ 3. Personer, som uden for begrænset fart erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på danske eller udenlandske skibe, kan ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst fradrage et beløb på 56.900 kr. Har skibet en bruttotonnage på 500 t eller derover, udgør fradraget efter 1. pkt. 105.000 kr., medmindre skibet anvendes til regelmæssig passagersejls mellem havne i EU-medlemsstater.

Stk. 2. Personer, som uden for begrænset fart erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, som har egne fremdrivningsmidler og eget lastrum til transport af materialer indvundet fra havbunden, og som har en bruttotonnage på 20 t eller derover, kan ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst fradrage et beløb på 56.900 kr.

Stk. 3-5. ---

1. I § 2, stk. 1, nr. 1, 1. pkt., udgår », og som udelukkende anvendes til erhvervsmæssig befordring af passagerer eller gods, som bugser- og bjærgningsfartøj eller som kabellægningsfartøj«.

2. I § 2, stk. 1, nr. 2, udgår »som udelukkende anvendes til erhvervsmæssig befordring af passagerer eller gods, som bugser- og bjærgningsfartøj eller som kabellægningsfartøj, og«.

3. I § 2, stk. 2, ændres »litra a-c og e« til: »litra a-c og e«, og »og stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere« udgår.

4. § 3, stk. 1, 1. pkt., affattes således:

»Personer, der uden for begrænset fart erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på danske eller udenlandske skibe, som udelukkende anvendes til erhvervsmæssig befordring af passagerer eller gods, som bugser- og bjærgningsfartøj eller som kabellægningsfartøj, kan ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst fradrage et beløb på 56.900 kr., jf. dog § 3 a.«

5. I § 3, stk. 1, 2. pkt., ændres »EU-medlemsstater« til: »EU- eller EØS-medlemsstater«.

6. § 3, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Personer, som erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, der vil kunne omfattes af §§ 8 eller 10, kan ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst fradrage et beløb på 56.900 kr.«

Stk. 6. Det er en betingelse for fradrag efter stk. 1, 2, 4 og 5, at fartøjet eller installationen er registreret med hjemsted her i landet eller i en anden EU- eller EØS-medlemsstat.

§ 5. Har en person, der er skattepligtig efter kildeskattelovens § 1, erhvervet lønindkomst ved arbejde om bord på et dansk skib, som er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, og som anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, nedsættes den samlede indkomstskat med det beløb, der forholdsmæssigt falder på denne indkomst. 1. pkt. finder tilsvarende anvendelse på dødsboer omfattet af dødsboskattelovens § 1, stk. 2. Gratia-ler og fratrædelsesgodtgørelser m.v., jf. ligningslovens § 7 U, er omfattet af 1. pkt., når den pågældende ydelse har direkte tilknytning til arbejde udført om bord på skib som nævnt i 1. pkt.

Stk. 2. Personer, som er skattepligtige efter kildeskattelovens § 2, stk. 2, svarer ikke skat af lønindkomst erhvervet ved arbejde om bord på et dansk skib, som er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, og som anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven. Stk. 1, 3. pkt., finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 3. Stk. 1 og 2 og § 3 gælder også ved arbejde om bord på et specialfartøj, når fartøjet

1) er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister og udelukkende udfører aktiviteter, der vil kunne omfattes af tonnageskattelovens § 6 eller § 8 a, nr. 1 eller 2 eller nr. 3, 1. pkt., hvor betingelsen i 2. pkt. ikke finder tilsvarende anvendelse, eller nr. 4-6, eller

2) udelukkende anvendes som kabellægningsfartøj og er registreret med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat.

Stk. 4 og 5. ---

§ 7. Ved arbejde om bord på et skib, som sejler i regelmæssig passagersejlad mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater, finder § 5 kun anvendelse på personer, der er skattepligtige efter kildeskattelovens § 1 eller § 2, stk. 2, og som er statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat. Det er en betingelse, at skibet er registreret med hjemsted i en EU- eller EØS-medlemsstat og sejler under et flag fra en EU- eller EØS-medlemsstat.

7. I § 3, *stk. 6*, indsættes efter »EU- eller EØS-medlemsstat«: », og at fartøjet sejler under et flag fra en EU- eller EØS-medlemsstat«.

8. Efter § 3 indsættes som ny paragraf:

»§ 3 a. Ved arbejde om bord på et dansk eller udenlandsk skib, som sejler i regelmæssig passagersejlad mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater, finder § 3 kun anvendelse på personer, der er skattepligtige efter kildeskattelovens § 1 eller § 2, stk. 2, og som er statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat eller i Schweiz. Med personer, som er statsborgere i en EU-medlemsstat, sidestilles personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, og som er omfattet af anden del, afsnit II, kapitel 2, i Aftale om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab (2019/C 384 I/01).«

9. I § 5, *stk. 1, 1. pkt.*, og § 5, *stk. 2*, indsættes efter »og som«: »udelukkende«.

10. § 5, *stk. 3*, affattes således:

»Stk. 3. Stk. 1 og 2 og § 3 gælder også ved arbejde om bord på et specialfartøj, når fartøjet er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister og udelukkende udfører aktiviteter, der vil kunne omfattes af tonnageskattelovens § 6 eller § 8 a, nr. 1 eller 2 eller nr. 3, 1. pkt., hvor betingelsen i 2. pkt. ikke finder tilsvarende anvendelse, eller nr. 4-6.«

11. § 7 affattes således:

»§ 7. Ved arbejde om bord på et skib, som sejler i regelmæssig passagersejlad mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater, finder § 5 kun anvendelse på personer, der er skattepligtige efter kildeskattelovens § 1 eller § 2, stk. 2, og som er statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat eller i Schweiz. Med personer, som er statsborgere i en EU-medlemsstat, sidestilles personer, der er statsborgere i

§ 10. ---

Stk. 2. Der kan opnås refusion, hvis fartøjet udfører søtransportaktiviteter i mindst 50 pct. af den tid, det er i drift, og kun for sådanne transportaktiviteter.

Stk. 3. ---

Stk. 4. Refusion ydes måned for måned eller på årsbasis til rederiet med et beløb, der for hver enkelt lønmodtager beregnes som 35 pct. af den del af bidragsgrundlaget opgjort efter arbejdsmarkedsbidragslovens § 2, der kan henføres til arbejde udført om bord på et fartøj, som opfylder betingelserne i stk. 1-3. 1. pkt. gælder i det omfang, lønindkomsten kan beskattes i Danmark.

Stk. 5. Stk. 4 finder tilsvarende anvendelse for personer som nævnt i § 1, stk. 3. Refusionen ydes som 35 pct. af det gennemsnitlige grundlag for refusion efter stk. 4 for lønmodtagere, som udfører arbejde om bord på det pågældende fartøj.

Stk. 6 og 7. ---

Det Forenede Kongerige, og som er omfattet af anden del, afsnit II, kapitel 2, i Aftale om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab (2019/C 384 I/01).

Stk. 2. Ved anvendelsen af stk. 1 er det en betingelse, at skibet er registreret med hjemsted i en EU- eller EØS-medlemsstat og sejler under et flag fra en EU- eller EØS-medlemsstat.«

12. I § 10, stk. 2, indsættes efter »søtransportaktiviteter«: »som nævnt i § 10 a«, og », og kun for sådanne transportaktiviteter« udgår.

13. I § 10, stk. 4, 1. pkt., og stk. 5, 2. pkt., ændres »35 pct.« til: »37 pct.«

14. Efter § 10 indsættes som ny paragraf:

»§ 10 a. Som søtransport efter § 10, stk. 2, anses transport på havet af indvundne materialer, herunder:

- 1) Sejlads mellem havn og indvindingsplads.
- 2) Sejlads mellem indvindingsplads og det sted, hvor de indvundne materialer skal losses, og selve losningen.
- 3) Sejlads mellem lossested og havn.
- 4) Sejlads mellem indvindingspladser.
- 5) Sejlads ved assistance på foranledning af offentlig myndighed i forbindelse med oprydning efter olieudslip m.v.
- 6) Erhvervsmæssig transport af passagerer eller gods til destinationer eller punkter på havet.
- 7) Mobilisering til søs mellem opgaver svarende til et lastskibs sejlads i ballast.

Stk. 2. Sandsugning og opmudring anses ikke som søtransport. Som søtransport anses heller ikke virksomhed, der udføres på indsøer samt på indre vandveje som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) nr. 2016/1629 af 14. september 2016 om fastsættelse af tekniske forskrifter for fartøjer til sejlads på indre vandveje, om ændring af direktiv 2009/100/EF og om ophævelse af direktiv 2006/87/EF.«

I ligningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1735 af 17. august 2021, som ændret ved § 8 i lov nr. 1788 af 8. juni 2021 og § 3 i lov nr. 1181 af 8. juni 2021, foretages følgende ændringer:

§ 5 H ---

Stk. 2. Stk. 1 finder anvendelse på betalinger til modtagere, der er skattemæssigt hjemmehørende eller registreret efter reglerne i:

- 1) Amerikansk Samoa.
- 2) Anguilla.
- 3) De Amerikanske Jomfruøer.
- 4) Dominica.
- 5) Fiji.
- 6) Guam.
- 7) Palau.
- 8) Panama.
- 9) Samoa.
- 10) Seychellerne.
- 11) Vanuatu.

1. § 5 H, *stk. 2, nr. 2 og 4*, ophæves.

Nr. 3 bliver herefter nr. 2 og nr. 5-9 bliver nr. 3-7.

2. I § 5 H, *stk. 2*, indsættes efter nr. 9, der bliver nr. 7, som nyt nummer:

»8) Trinidad og Tobago.«

3. § 5 H, *stk. 2, nr. 10*, ophæves.

Nr. 11 bliver herefter nr. 9.