

Forslag
til

Lov om ændring af sømandsbeskatningsloven, tonnageskatteloven og forskellige andre love
(Tilpasning af DIS-ordningen, refusionsordningen for sandsugere og tonnageskatteordningen til EU-retten m.v. og udvidelse af sømandsfradraget til søfolk på forsknings- og havundersøgelsesskibe)

§ 1

I sømandsbeskatningsloven, lov nr. 386 af 27. maj 2005, som ændret bl.a. ved § 2 i lov nr. 622 af 14. juni 2011 og senest ved § 3 i lov nr. 359 af 29. april 2018, foretages følgende ændringer:

1. I § 2, *stk. 1, nr. 1 og 2*, indsættes efter »af passagerer eller gods,«: »aktiviteter, der vil kunne omfattes af tonnageskattelovens §§ 6 eller 8 a,«.

2. I § 3 indsættes efter *stk. 4* som nyt stykke:

»*Stk. 5.* Stk. 1 og 3 finder tilsvarende anvendelse for personer, som uden for begrænset fart erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på forsknings- og havundersøgelsesskibe.«

Stk. 5 bliver herefter *stk. 6*.

3. I § 3, *stk. 5*, der bliver *stk. 6*, ændres »stk. 1, 2 eller 4« til: »stk. 1, 2, 4 og 5«.

4. *Overskriften* før § 5 affattes således:

»Beskatning ved arbejde om bord på skibe, der er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister eller tilsvarende skibsregistre i andre EU- eller EØS-medlemsstater«.

5. § 5, *stk. 1*, affattes således:

»Har en person, der er skattepligtig efter kildeskattelovens § 1, erhvervet lønindkomst ved arbejde om bord på et skib, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, nedsættes den samlede indkomstskat med det beløb, der forholdsmæssigt falder på denne indkomst. Det er en betingelse for anvendelsen af 1. pkt., at skibet er et dansk skib, som er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, eller et udenlandsk skib, der er registreret med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat, og som sejler under et flag fra en anden EU- eller EØS-medlemsstat. 1. og 2. pkt. finder tilsvarende anvendelse på dødsboer omfattet af dødsboskattelovens § 1, *stk. 2*. Gratialer 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 et skib som nævnt i 1. og 2. pkt.«

6. I § 5, *stk. 2, 1. pkt.*, ændres »dansk skib, som er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, og som anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven« til: »skib omfattet af *stk. 1*«, og i 2. *pkt.* ændres »Stk. 1, 3. pkt.« til: »Stk. 1, 3. og 4. pkt.«

7. § 5, *stk. 3*, ophæves.

Stk. 4 og 5 bliver herefter *stk. 3 og 4*.

8. I § 5, *stk. 4*, der bliver *stk. 3*, affattes således:

»Stk. 3. Skattefritagelsen efter stk. 1 og 2 er betinget af, at løn og godtgørelser m.v. er fastsat under hensyn til skattefritagelsen. Det er endvidere en betingelse, at skibet ikke anvendes til sejlads med passagerer mellem danske havne. 2. pkt. gælder dog ikke ved fart til og fra havanlæg.«

9. I § 5, stk. 5, der bliver stk. 4, ændres »stk. 1-3« til: »stk. 1 og 2«.

10. § 7 affattes således:

»§ 7. Ved arbejde om bord på et skib, som sejler i regelmæssig passagersejlads mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater, finder § 5 kun anvendelse på personer, som er statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat.«

11. § 10, stk. 1, affattes således:

»Danske rederier, der udøver virksomhed med stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, som er registreret med hjemsted her i landet med en bruttotonnage på 20 t eller derover, eller som er registreret med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark med tilsvarende bruttotonnage og sejler under et flag fra en EU- eller EØS-medlemsstat, kan efter ansøgning få refusion, jf. stk. 2-5, for personer, der er skattepligtige efter kildeskattelovens §§ 1 eller 2, stk. 2, og som udfører arbejde om bord uden at være omfattet af § 8. Tilsvarende gælder for rederier, som har hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark.«

12. I § 10 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»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. 2-6 bliver herefter stk. 3-7.

13. I § 10, stk. 2, der bliver stk. 3, udgår », samt at fartøjet udfører søtransportaktiviteter i mindst 50 pct. af den tid, det er i drift«.

14. § 10, stk. 3, der bliver stk. 4, affattes således:

»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 § 2 i lov om arbejdsmarkedsbidrag, der kan henføres til arbejde udført om bord på fartøj, som opfylder betingelserne i stk. 1-3. 1. pkt. gælder i det omfang, lønindkomsten kan beskattes i Danmark.«

15. I § 10, stk. 4, 1. pkt., der bliver stk. 5, 1. pkt., ændres »Stk. 3« til: »Stk. 4«, »40 pct.« ændres til: »35 pct.« og i 2. pkt. ændres »stk. 3« til: »stk. 4«.

16. I § 10, stk. 5, der bliver stk. 6, ændres »stk. 1-4« til »stk. 1-5«.

17. I § 11, 2. pkt., ændres »jf. § 5, stk. 4« til: »jf. § 5, stk. 3«.

18. Efter § 11 indsættes:

»§ 11 a. Ved udbetaling af skattefri nettoløn efter §§ 5-8 er det en betingelse for en arbejdsgiver med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark, at told- og skatteforvaltningen har godkendt den pågældende arbejdsgiver til at udbetale skattefri nettoløn efter §§ 5-8, og at godkendelsen ikke er tilbagekaldt, jf. stk. 3.

Stk. 2. Told- og skatteforvaltningen godkender en arbejdsgiver efter stk. 1, når følgende betingelser er opfyldt:

- 1) Arbejdsgiveren skal være berettiget til at udbetale nettoløn efter §§ 5-8.
- 2) Arbejdsgiveren skal opfylde de betingelser, der stilles til en tilsvarende arbejdsgiver med skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, og indvillige i at påtage sig de forpligtelser m.v., der påhviler en tilsvarende arbejdsgiver med skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister.
- 3) Det skal være muligt via direktivet om gensidig bistand mellem medlemsstaternes kompetente myndigheder inden for området direkte skatter, visse punktafgifter og afgiftsbelastning af forsikringspræmier, en dobbeltbeskatningsoverenskomst eller anden aftale om udveksling af oplysninger at verificere arbejdsgiverens dokumentation vedrørende forpligtelserne m.v. som nævnt i nr. 2.

Stk. 3. Told- og skatteforvaltningen tilbagekalder en godkendelse efter stk. 1, hvis betingelserne for godkendelse ikke længere er opfyldt. Tilbagekaldes godkendelsen, ophører arbejdsgiverens mulighed for at udbetale skattefri nettoløn efter §§ 5-8 på tidspunktet for tilbagekaldelsen.

Stk. 4. Omregning fra fremmed valuta i forbindelse med indberetning af nettoløn efter §§ 5-8 sker til Nationalbankens middelskurs på forfalds- eller udbetalingstidspunktet.

Stk. 5. Skatteministeren kan fastsætte nærmere regler om godkendelse af arbejdsgivere med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark efter stk. 1 og 2, herunder indberetning, oplysning og hæftelse, samt om tilbagekaldelse efter stk. 3.

§ 11 b. Ved udbetaling af refusion efter § 10 er det en betingelse for en arbejdsgiver med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark, at told- og skatteforvaltningen har godkendt den pågældende arbejdsgiver til at modtage refusion efter § 10.

Stk. 2. Told- og skatteforvaltningen godkender en arbejdsgiver efter stk. 1, når følgende betingelser er opfyldt:

- 1) Arbejdsgiveren skal være berettiget til at modtage refusion efter § 10.
- 2) Arbejdsgiveren skal opfylde de betingelser, der stilles til en tilsvarende arbejdsgiver med hjemsted i Danmark, og indvillige i at påtage sig de forpligtelser m.v., der påhviler en tilsvarende arbejdsgiver med hjemsted i Danmark.
- 3) Det skal være muligt via direktivet om gensidig bistand mellem medlemsstaternes kompetente myndigheder inden for området direkte skatter, visse punktafgifter og afgiftsbelastning af forsikringspræmier, en dobbeltbeskatningsoverenskomst eller anden aftale om udveksling af oplysninger at verificere arbejdsgiverens dokumentation vedrørende forpligtelserne m.v. som nævnt i nr. 2.

Stk. 3. Told- og skatteforvaltningen tilbagekalder en godkendelse efter stk. 1, hvis betingelserne for godkendelse ikke længere er opfyldt. Tilbagekaldes godkendelsen, ophører arbejdsgiverens mulighed for at modtage refusion efter § 10 på tidspunktet for tilbagekaldelsen.

Stk. 4. Omregning fra fremmed valuta i forbindelse med indberetning af løn til beregning af refusion efter § 10 sker til Nationalbankens middelskurs på forfalds- eller udbetalingstidspunktet.

Stk. 5. Skatteministeren kan fastsætte nærmere regler om godkendelse af arbejdsgivere med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark efter stk. 1 og 2, herunder indberetning, indeholdelse og hæftelse, samt om tilbagekaldelse efter stk. 3.

§ 2

I tonnageskatteloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 945 af 6. august 2015, som ændret ved § 1 i lov nr. 1886 af 29. december 2015, § 24 i lov nr. 1555 af 19. december 2017 og § 8 i lov nr. 1726 af 27. december 2018, foretages følgende ændringer:

1. I § 6, stk. 1, 2. pkt., ændres »Danmark« til: »en stat, der er medlem af EU eller EØS«.

2. I § 6 indsættes som stk. 3:

»Stk. 3. Hvis den bruttotonnage, som et rederi i gennemsnit over et indkomstår udlejer eller videreudlejer uden besætning (bareboat-charter), er større end 50 pct. af den samlede bruttotonnage fra rederivirksomhed, jf. stk. 1, beskattes indkomst fra den overskydende del efter skattelovgivningens almindelige regler. Den overskydende indkomst beregnes som den andel af den samlede positive bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster opgjort efter skattelovgivningens almindelige regler, som svarer til forholdet mellem den overskydende del af den udlejede bruttotonnage og den samlede bruttotonnage fra rederivirksomhed, som rederiet har til rådighed. For rederier, der skal træffe samme valg for så vidt angår tonnageskatteordningen, jf. § 3, stk. 1, gælder bestemmelserne i 1. og 2. pkt. for de koncernforbundne rederier under et. Ved vurderingen af, om grænsen på 50 pct. er overholdt, jf. 1. pkt., medregnes ikke udlejning eller videreudlejning uden besætning, der sker mellem koncernforbundne selskaber, der er hjemmehørende i en EU- eller EØS-medlemsstat.«

3. I § 6 b, 1. pkt., og to steder i § 7, stk. 1, ændres »indtægt« til: »indkomst«, og i § 6 b, 2. pkt., ændres »Indtægten« til: »Indkomsten«.

4. I § 6 b, 2. pkt., og i § 7, stk. 1, 2. pkt., ændres »den samlede bruttoindtjening« til: »den samlede positive bruttoindtjening«.

5. I § 7, stk. 2, ændres »kan« til: »skal«.

6. § 10, stk. 2, 1. pkt., ophæves, og i stedet indsættes:

»Ud over levering af transportydelser som nævnt i stk. 1 henføres indkomst vedrørende visse former for virksomhed, der foregår i nær tilknytning hertil, til beskatning under tonnageskatteordningen. Positiv indkomst ved tilknyttet virksomhed som nævnt i 1. pkt. kan dog kun omfattes af tonnageskatteordningen, i det omfang positiv bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster opgjort efter skattelovgivningens almindelige regler ved virksomheden udgør mindre end 50 pct. af den samlede positive bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster. Tilknyttet virksomhed omfatter følgende former for virksomhed:«

7. I § 10 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. I det omfang positiv bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster ved tilknyttet virksomhed som nævnt i stk. 2 udgør 50 pct. eller mere af den samlede positive bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster, beskattes den overskydende del efter skattelovgivningens almindelige regler.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

8. I § 10, stk. 3, der bliver stk. 4, ændres »stk. 1 og 2« til: »stk. 1-3«.

9. I § 15 indsættes som stk. 5:

»Stk. 5. Den skattepligtige indkomst opgjort efter stk. 1 nedsættes, hvis der i medfør af § 6, stk. 3, § 6 b, eller § 7, stk. 1, skal ske beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler af en andel af den samlede positive bruttoindtjening ved virksomhed omfattet af ordningen. Nedsættelsen efter 1. pkt. skal ske med en andel, der svarer til den andel af den samlede positive bruttoindtjening, der skal beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler.«

10. I § 21 a, stk. 2, 2. pkt., ændres »EU-medlemsstat« til: »en stat, der er medlem af EU eller EØS«.

11. I § 22, stk. 1, indsættes som 4. pkt.:

»Videre skal rederiet hvert år vedlægge oplysning om, hvorvidt samtlige betingelser for tonnageskatteordningen er opfyldt.«

12. I § 22, stk. 4, indsættes som 4. pkt.:

»Videre skal operatørselskabet hvert år vedlægge oplysning om, hvorvidt samtlige betingelser for tonnageskatteordningen er opfyldt.«

§ 3

I kildeskatteloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 117 af 29. januar 2016, som senest ændret ved § 17 i lov nr. 551 af 7. maj 2019, foretages følgende ændring:

1. I § 44, *litra b*, indsættes efter »pensionsbeskatningslovens § 15 C«: », eller fra arbejdsgivere godkendt efter sømandsbeskatningslovens §§ 11 a eller b«.

§ 4

I ligningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 66 af 22. januar 2019, som ændret senest ved § 18 i lov nr. 551 af 7. maj 2019, foretages følgende ændring:

1. I § 9 A, stk. 11, 2. pkt., ændres »jf. § 5, stk. 5« til: »jf. § 5, stk. 4«.

§ 5

I lov nr. 1886 af 29. december 2015 om ændring af tonnageskatteoven og sømandsbeskatningsloven (Udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibe), som ændret ved § 5 i lov nr. 359 af 29. april 2018, foretages følgende ændring:

1. § 3, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Loven har virkning for indkomstår, der begynder den 1. januar 2017 eller senere, jf. dog 2. pkt. § 2, nr. 2, har virkning til og med indkomståret 2018.«

§ 6

I lov nr. 359 af 29. april 2018 om ændring af kildeskatteloven, ligningsloven, sømandsbeskatningsloven og tinglysningsafgiftsloven (Bedre vilkår for tildeling af medarbejderaktier, udvidelse af DIS-ordningen med søfolk, der arbejder om bord på en række specialskibe, afskaffelse af registreringsafgiften for skibe i danske skibsregistre, ændret forrentning ved opkrævning af personers skat m.v.) foretages følgende ændring:

1. § 5 ophæves.

§ 7

Stk. 1. Loven træder i kraft 1. januar 2020, jf. dog stk. 2.

- Stk. 2.* Skatteministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelse af lovens § 1, nr. 2 og 3, §§ 5 og 6. Ministeren kan fastsætte, at dele af loven træder i kraft på forskellige tidspunkter.
- Stk. 3.* §§ 1, 3 og 4, har virkning fra og med indkomståret 2020.
- Stk. 4.* § 2 har virkning for indkomstår, der påbegyndes den 1. januar 2020 eller senere.

*Bemærkninger til lovforslaget
Almindelige bemærkninger*

Indholdsfortegnelse

1. Indledning

1.1. Lovforslagets formål og baggrund

1.2. EU-retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren

2. Lovforslagets indhold

2.1. Tilpasning af DIS-ordningen

2.1.1. Lempelse af registreringskravet

2.1.1.1. Gældende ret

2.1.1.2. Lovforslaget

2.1.2. Begrænsning af DIS-ordningen for færger til EU/EØS-borgere

2.1.2.1. Gældende ret

2.1.2.2. Lovforslaget

2.2. Tilpasning af refusionsordningen for sandsugere

2.2.1. Gældende ret

2.2.2. Lovforslaget

2.3. Tilpasning af tonnageskatteordningen

2.3.1. Betingelse vedrørende strategisk og forretningsmæssig drift

2.3.1.1. Gældende ret

2.3.1.2. Lovforslaget

2.3.2. Begrænsning vedrørende udlejning af tonnage på bareboat-vilkår

2.3.2.1. Gældende ret

2.3.2.2. Lovforslaget

2.3.3. Begrænsning vedrørende indkomst ved tilknyttet virksomhed

2.3.3.1. Gældende ret

2.3.3.2. Lovforslaget

2.3.4. Oplysning om opfyldelse af samtlige betingelser for tonnageskatteordningen

2.3.4.1. Gældende ret

2.3.4.2. Lovforslaget

2.3.5. Justering af regler om manglende opfyldelse af flagkravet og kravet om et forhold på mindst 1:4 mellem egen og lejet tonnage, opgørelse af 1:4-forholdet og opgørelse af skalainkomsten

2.3.5.1. Gældende ret

2.3.5.2. Lovforslaget

2.4. Ændring af virkningstidspunkt for udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibsaktiviteter

- 2.4.1. *Gældende ret*
- 2.4.2. *Lovforslaget*
- 2.5. *Udvidelse af sømandsfradraget til søfolk på forsknings- og havundersøgelsesskibe*
 - 2.5.1. *Gældende ret*
 - 2.5.2. *Lovforslaget*
- 3. *Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige*
 - 3.1. *Tilpasning af DIS-ordningen*
 - 3.2. *Tilpasning af refusionsordningen for sandsugere*
 - 3.3. *Tilpasning af tonnageskatteordningen*
 - 3.4. *Ændring af virkningstidspunkt for udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibsaktiviteter*
 - 3.5. *Udvidelse af sømandsfradraget til søfolk på forsknings- og havundersøgelsesskibe*
- 4. *Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*
 - 4.1. *Tilpasning af DIS-ordningen*
 - 4.2. *Tilpasning af refusionsordningen for sandsugere*
 - 4.3. *Tilpasning af tonnageskatteordningen*
 - 4.4. *Ændring af virkningstidspunktet for udvidelsen af tonnageskatteordningen med en række specialskibsaktiviteter*
 - 4.5. *Udvidelse af sømandsfradraget til søfolk på forsknings- og havundersøgelsesskibe*
- 5. *Administrative konsekvenser for borgerne*
- 6. *Miljømæssige konsekvenser*
- 7. *Forholdet til EU-retten*
- 8. *Hørte myndigheder og organisationer m.v.*
- 9. *Sammenfattende skema*

1. Indledning

Ved lovforslaget foreslås en tilpasning af tre statsstøtteordninger – DIS-ordningen, refusionsordningen for stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, (herefter benævnt refusionsordningen for sandsugere) og tonnageskatteordningen – der på skatterettens område er etableret til fordel for den maritime sektor. Tilpasningen skal sikre, at ordningerne fortsat er i overensstemmelse med EU-retten og opfylder de krav, der følger af Europa-Kommissionens (Kommissionens) seneste praksis for godkendelse af statsstøtte til den maritime sektor efter EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren, jf. Kommissionens meddelelse C(2004) 43 om EU-retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren (i det følgende benævnt de maritime statsstøtteretningslinjer eller blot retningslinjerne). Desuden foreslås visse andre justeringer af tonnageskatteordningen for at sikre, at ordningen anvendes efter hensigten, mens sømandsfradraget foreslås udvidet til søfolk om bord på forsknings- og havundersøgelsesskibe.

1.1. Lovforslagets formål og baggrund

Formålet med lovforslaget er overordnet at tilpasse DIS-ordningen, refusionsordningen for sandsugere og tonnageskatteordningen til EU-retten og at foretage visse andre justeringer af tonnageskatteordningen for at sikre, at ordningen anvendes efter hensigten.

DIS-ordningen er en godkendt statsstøtteordning, der medfører, at rederierne kan udbetale en skattefri nettoløn til søfolk, som er omfattet af ordningen. Som en udmøntning af *Aftale om erhvervs- og iværksætterinitiativer* af 12. november 2017 indgået mellem daværende regering (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Dansk Folkeparti og Radikale Venstre blev DIS-ordningen udvidet med en række specialskibe, jf. lov nr. 359 af 29. april 2018.

Kommissionen har ved afgørelse C(2019) 1594 af 22. februar 2019 godkendt udvidelsen af DIS-ordningen med en række specialskibe. I løbet af godkendelsesprocessen har Kommissionen påpeget, at visse af de allerede gældende danske regler i DIS-ordningen er i strid med hhv. de maritime statsstøtteretningslinjer og EUF-Traktatens regler om fri bevægelighed. Kommissionen har derfor stillet som betingelse for godkendelsen af udvidelsen af DIS-ordningen med en række specialskibe, at regeringen inden godkendelsen har forpligtet sig til at ændre reglerne, så de bringes i overensstemmelse med EU-retten.

På den baggrund foreslås for det første, at lempe det såkaldte registreringskrav i DIS-ordningen, således at søfolk, der arbejder på skibe, der er registreret i andre EU- eller EØS-medlemsstater end Danmark og sejler under EU/EØS-flag, også kan omfattes af DIS-ordningen. For det andet betyder det, at det foreslås at begrænse DIS-ordningen for færger til kun at omfatte personer, der er statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat.

Hertil kommer, at Kommissionen som følge af seneste retspraksis fra EU-domstolen ikke længere kan godkende tidsubegrænsede statsstøtteordninger. Udvidelsen af DIS-ordningen med en række specialskibe indebærer derfor, at både udvidelsen og den eksisterende DIS-ordning, der hidtil har været godkendt af Kommissionen uden tidsbegrænsning, bliver begrænset til en periode på 10 år. Denne periode regnes fra 1. januar 2019 og udløber dermed den 31. december 2028. En tidsbegrænset godkendelse af ordningen medfører ingen ændringer af lovgivningen. Hele DIS-ordningen skal dog genanmeldes til Kommissionen, inden godkendelsesperiodens udløb.

Refusionsordningen for sandsugere er ligeledes en statsstøtteordning, som er godkendt af Kommissionen som forenelig statsstøtte for en tidsbegrænset periode på 10 år. Den hidtidige godkendelse udløb i januar 2019. Ordningen medfører, at sandsugerederier kan få refunderet betalte indkomstskatter, når en række betingelser er opfyldt. I forbindelse med genanmeldelsen af refusionsordningen for sandsugere har Kommissionen tilkendegivet, at der også er behov for at foretage justeringer af denne ordning for at sikre overensstemmelse med EU-retten. Ændringerne er en forudsætning for at opretholde en refusionsordning for sandsugere i Danmark.

På den baggrund foreslås for det første en lempelse af registreringskravet og en ophævelse af kravet om, at arbejdsgivere, som er hjemmehørende i en anden EU- eller EØS-medlemsstat, skal have fast driftssted i Danmark for at kunne anvende ordningen. For det andet foreslås det at begrænse refusionsordningen for sandsugere til aktiviteter, der er berettiget til støtte efter de maritime statsstøtteretningslinjer. For det tredje foreslås det at nedsætte refusionssatsen, således at refusion efter ordningen bringes på et niveau, der i gennemsnit svarer til en fuld fritagelse for betaling af indkomstskatter for den del af aktiviteterne, der er støtteberettigede.

Formålet med lovforslaget er dernæst at tilpasse tonnageskatteordningen til de skærpede krav, der følger af Kommissionens seneste praksis for godkendelse af statsstøtte efter de maritime statsstøtteretningslinjer. Samtidig er formålet at foretage visse yderligere justeringer af ordningen, herunder af

flere af dens værnsregler, med henblik på at sikre, at ordningen anvendes efter hensigten.

Baggrunden for denne del af forslaget er, at Kommissionen den 12. oktober 2018 traf afgørelse C (2018) 6795 i sag SA.45300 (2016/N) vedrørende den udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibsaktiviteter, der blev vedtaget ved lov nr. 1886 af 29. december 2015, og som blev notificeret til Kommissionen den 4. maj 2016. Ved afgørelsen godkendte Kommissionen den nævnte udvidelse.

I forbindelse med sin behandling af notifikationen pegede Kommissionen på, at tonnageskatteordningen, der oprindeligt blev godkendt den 12. marts 2002, på en række punkter ikke lever op til de krav, som Kommissionen i sin afgørelsespraksis har stillet til andre medlemsstater med lignende maritime støtteordninger. Hvis tonnageskatteordningen fortsat skal kunne godkendes, er det derfor nødvendigt, at den justeres på de punkter, der skitseres nedenfor.

For det første foreslås det, at det skal være muligt at anvende ordningen ikke blot i tilfælde, hvor rederier strategisk og forretningsmæssigt driver deres skibe fra Danmark, men også i tilfælde hvor skibene drives fra en anden EU- eller EØS-medlemsstat.

For det andet foreslås det, at hvis den tonnage, som et rederi udlejer uden besætning (udlejning på bareboat-vilkår), overstiger 50 pct. af rederiets samlede tonnage under ordningen, så skal indkomst fra den overskydende del beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler.

For det tredje foreslås, at positiv indkomst ved virksomhed, der udøves i nær tilknytning til rederivirksomhed, kun skal kunne henføres til beskatning under tonnageskatteordningen, i det omfang sådan indkomst udgør mindre end 50 pct. af den samlede indkomst, der er omfattet af ordningen, dvs. summen af indkomst ved rederivirksomhed og ved tilknyttet virksomhed. Det foreslås i den forbindelse, at en eventuel overskydende del skal beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler.

For det fjerde foreslås, at det skal være en betingelse for at anvende ordningen, at det enkelte rederi eller operatørselskab årligt oplyser til Skatteforvaltningen, at det overholder samtlige betingelser, der gælder for anvendelse af ordningen.

Ved siden af disse tilpasninger, hvis baggrund som nævnt er Kommissionens skærpede afgørelsespraksis, foreslås desuden visse andre justeringer, idet det har vist sig, at de gældende regler ikke i alle tilfælde fungerer efter hensigten.

Det foreslås i den forbindelse for det første, at der fjernes en uhensigtsmæssighed i gældende regler, hvorefter rederier – i tilfælde hvor de ikke opfylder kravet om, at en vis andel af tonnagen er registreret i en EU- eller EØS-medlemsstat, eller kravet om, at der består et forhold på mindst 1:4 mellem den tonnage, rederiet selv ejer, og den tonnage, som rederiet har til rådighed fra lejede skibe – kan fradrage (en del af) et driftsunderskud ved rederivirksomheden ved opgørelsen af den almindeligt beskattede indkomst. Denne konsekvens af en manglende opfyldelse af de nævnte krav vurderes ikke at have været tilsigtet, ligesom den er i strid med udgangspunktet om, at der ikke er fradrag for udgifter vedrørende virksomhed, der beskattes under tonnageskatteordningen.

For det andet foreslås, at det ikke fremover skal være valgfrit for koncernforbundne rederier, om de ved vurderingen af det ovenfor nævnte krav om, at der består et forhold på mindst 1:4 mellem egen og lejet tonnage, vil opgøre forholdet for de koncernforbundne rederier under ét eller for de enkelte

rederier hver for sig. Da valgfriheden kan indebære en risiko for spekulation, foreslås det, at opgørelsen fremover vil skulle ske for de koncernforbundne rederier på konsolideret basis.

For det tredje foreslås, at der i tilfælde, hvor en del af et rederis indtjening ved rederivirksomheden skal beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler, skal ske en tilsvarende reduktion af den tonnagebeskattede indkomst (skalainkomsten). Dette foreslås for at forhindre, at samme indtægt beskattes to gange. Der vil dog efter forslaget ikke ske en reduktion af skalainkomsten i tilfælde, hvor en del af et rederis positive bruttoindtjening skal beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler som følge af, at den foreslåede begrænsning i adgangen til at henhøre indkomst ved tilknyttet virksomhed til beskatning under tonnageskatteordningen ikke er overholdt.

Herudover foreslås for det fjerde en ændring af virkningstidspunktet for den udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibsaktiviteter, der skete ved lov nr. 1886 af 29. december 2015 om ændring af tonnageskatteoven og sømandsbeskatningsloven, og som ifølge denne lov skulle have haft virkning fra og med indkomståret 2016. Denne del af lovforslaget er en genfremsettelse af et af elementerne i lovforslag nr. L 225 (2018-19, 1. samling). Med den foreslåede justering vil udvidelsen i stedet få virkning for indkomstår, der begynder den 1. januar 2017 eller senere. Baggrunden herfor er, at Kommissionen ved afgørelse C(2018) 6795 af 12. oktober 2018 (sag SA.45300 (2016/N)) har godkendt udvidelsen som forenelig med de maritime statsstøtteretningslinjer, idet Kommissionen dog i den forbindelse har forudsat, at udvidelsen alene vil få virkning fra den 1. januar 2017.

Det bemærkes, at det følger af Kommissionens afgørelse, at godkendelsen af hele tonnageskatteordningen begrænses til en periode på 10 år, der regnes fra den 1. januar 2017, og som udløber den 31. december 2026. En tidsbegrænset godkendelse af ordningen medfører ingen ændringer af lovgivningen. Hele tonnageskatteordningen skal dog genanmeldes til Kommissionen, inden godkendelsesperiodens udløb.

Endelig foreslås en udvidelse af sømandsfradraget til søfolk, der arbejder om bord på forsknings- og havundersøgelsesskibe. Denne del af lovforslaget er ligeledes en genfremsettelse af et af elementerne i lovforslag nr. L 225 (2018-19, 1. samling). Forsknings- og havundersøgelsesskibe kan drives som kommerciel forretning og udsættes – på samme måde som andre dele af søfartssektoren – for hård konkurrence på verdensmarkedet. Forsknings- og havundersøgelsesskibe er afhængige af at kunne ansætte samme type søfolk, som ansættes på traditionelle fragtskibe, og forslaget skal derfor medvirke til, at arbejdsgiverne kan nedsætte deres lønomkostninger for i højere grad at kunne matche omkostningsniveauet for skibe, som er registreret med hjemsted i tredjelande, og derved forbedre konkurrencepositionen for forsknings- og havundersøgelsesskibe, som er registreret i Danmark eller andre EU- eller EØS-medlemsstater. Sømandsfradraget har karakter af at være statsstøtte til den maritime sektor. Reglerne er derfor udformet inden for rammerne af de maritime statsstøtteretningslinjer. Da lovændringen således indebærer en ændring af en bestående statsstøtteordning, skal ændringen godkendes af Kommissionen, inden den kan træde i kraft.

1.2. EU-retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren

Statsstøtte, som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller produktioner, er som udgangspunkt uforeneligt med det indre marked i medfør af EUF-Traktatens artikel 107, i det omfang støtten påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne. Statsstøtteordninger til visse erhvervsgrene kan dog efter omstændighederne godkendes af Kommissionen, hvis de er i Unionens interesse. Det gælder bl.a. statsstøtte til søtransportsektoren, når dette

sker inden for rammerne af EU-retningslinjerne for statsstøtte til søtransportsektoren (2004/C 13/02). Ved statsstøtte forstås i denne sammenhæng al støtte til søtransport, der ydes af medlemsstaterne eller ved hjælp af offentlige midler, herunder økonomiske fordele af enhver art, som finansieres af offentlige myndigheder.

Retningslinjerne finder primært anvendelse for tjenesteydelser inden for søtransport, som disse er defineret i forordning (EØF) nr. 4055/86 og forordning (EØF) nr. 3577/92, dvs. »søtransport af gods og passagerer«. I visse tilfælde finder retningslinjerne dog anvendelse for bugsering og opmudrings- og sandsugningsaktiviteter. Det betyder, at støtteordninger for virksomheder kun kan anvendes for opmudrings- og sandsugningsfartøjer, hvis aktiviteter udgør søtransport – dvs. transport på havet af opgravede materialer – for over 50 pct. af deres årlige driftstids vedkommende og kun for sådanne transportaktiviteter. Aktiviteter, der udgør opmudring og sandsugning som sådan, er dermed ikke berettiget til søtransportstøtte.

Det følger indledningsvist af retningslinjerne, at støtteordninger ikke bør være til skade for andre medlemsstaters økonomier, og det skal kunne påvises, at der ikke er fare for, at de fordrejer konkurrencen mellem medlemsstaterne i et omfang, som er uforeneligt med den fælles interesse. Støtten skal altid være begrænset til, hvad der er nødvendigt for at opfylde dens formål, og den skal ydes på en gennemskuelig måde. Den kumulative effekt af al støtte, der ydes af offentlige myndigheder, skal altid tages i betragtning. Fritagelse for beskatning, socialsikringsbidrag og nedsættelse af selskabsskatten på skibsfartsaktiviteter udgør det maksimalt tilladte støtteniveau, og det samlede støttebeløb må således ikke overstige det samlede beløb for skatter og socialsikringsbidrag, der opkræves fra skibsfartsaktiviteter og søfolk.

Formålet med statsstøtte som led i den fælles søtransportpolitik er at øge Fællesskabets flådes konkurrenceevne på verdensskibsmarkedet. Det er derfor et krav, at støtten som udgangspunkt er knyttet til et EU-flag. I den forbindelse har Kommissionen i sin afgørelsespraksis fastlagt, at støtteordninger ikke må diskriminere mellem EU/EØS-flag, og at ordningerne derfor ikke må være begrænset til kun at omfatte nationalt-flagede fartøjer. Tilsvarende bør støtte som udgangspunkt komme EU-søfolk til gode. Ved EU-søfolk forstås statsborgere i EU- eller EØS-medlemsstater med hensyn til søfolk om bord på fartøjer, som sejler i regelmæssig passagersejls mellem havne i EU, og i alle andre tilfælde alle søfolk, som er skattemæssigt hjemmehørende i en EU- eller EØS-medlemsstat.

Særlige skattelemper for skibsfarten anses for statsstøtte i henhold til retningslinjerne. Samtidig udgør en ordning, hvorefter den sædvanlige selskabsbeskatning erstattes med en tonnageafgift, også statsstøtte. En tonnageafgift indebærer, at rederen betaler en afgift, som er direkte knyttet til den udnyttede tonnage. Tonnageafgiften opkræves uafhængigt af virksomhedens faktiske over- eller underskud. Støtteforanstaltninger for den maritime sektor bør dog primært søge at reducere skattemæssige og andre omkostninger og byrder, som belaster EU-skibsredere og EU-søfolk, og bringe dem ned på niveauer, der svarer til normerne på verdensplan.

I takt med at Kommissionen siden ikrafttrædelsen af retningslinjerne i 2004 har vurderet en række medlemsstaters støtteordninger på det maritime område, og i takt med den markeds-mæssige udvikling inden for sektoren, har Kommissionen i sin afgørelsespraksis fastsat en række mere detaljerede betingelser for statsstøtte til søtransportsektoren. Disse betingelser skal sikre, at de nationale støtteordninger til stadighed er i overensstemmelse med formålet bag retningslinjerne.

Endelig har EU-Domstolen i sag C-67/09 P, Nuova Agricast og Cofra mod Kommissionen, udtalt,

at gyldighedsperioder for statsstøtteordninger, som udgør en undtagelse til det generelle princip om statsstøttes uforenelighed med det indre marked, bør være tidsbestemt. I lyset heraf har Kommissionen i sin seneste afgørelsespraksis, herunder beslutning C(2019) 1594 om udvidelsen af DIS-ordningen med en række specialskibe, tilkendegivet, at statsstøtteordninger ikke kan godkendes som forenelige med det indre marked på ubestemt tid, idet ordningerne, herunder deres virkning, skal underkastes regelmæssig kontrol.

2. Lovforslagets indhold

2.1. Tilpasning af DIS-ordningen

2.1.1. Lempelse af registreringskravet

2.1.1.1. Gældende ret

Ved gældende ret forstås i denne sammenhæng retstilstanden efter vedtagelsen af udvidelsen af DIS-ordningen, som blev foretaget ved lov nr. 359 af 29. april 2018, selvom ændringerne endnu ikke er sat i kraft af skatteministeren.

Den eksisterende DIS-ordning blev indført i 1988 og medfører, at rederier kan udbetale en skattefri nettoløn til søfolk, der er omfattet af ordningen. DIS-ordningen omfatter i dag kun søfolk, der arbejder om bord på skibe, der er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister (registreringskravet).

Registrering i Dansk Internationalt Skibsregister forudsætter som udgangspunkt, at der er tale om et dansk skib. For at et skib kan anses som dansk og sejle under dansk flag, må dets ejer være dansk. Som dansk ejer anses som udgangspunkt: danske statsborgere, danske statsinstitutioner og kommuner samt juridiske personer, som er oprettet i medfør af dansk lovgivning eller registreret som danske selskaber, stiftelser eller foreninger her i landet. Skibe, der ikke kan anses for danske, kan alene registreres i Dansk Internationalt Skibsregister, når visse betinger er opfyldt. Det betyder bl.a., at der i tilknytning til skibet skal udøves økonomisk aktivitet i Danmark, og at der skal udpeges en fysisk eller juridisk person i Danmark, som der kan rettes henvendelse til i kontroløjemed, og som kan stævnes på ejerens eller rederens vegne.

Kommissionen tilkendegav i forbindelse med statsstøtte-notifikationen af udvidelsen af DIS-ordningen med søfolk på visse specialskibe, at det danske registreringskrav strider mod EU-reglerne om arbejdskraftens fri bevægelighed og den frie etableringsret. Kommissionen understregede derfor, at udvidelsen af DIS-ordningen med visse specialskibe alene kunne godkendes under forudsætning af, at registreringskravet blev lempet i hele DIS-ordningen, så søfolk, der er skattepligtige til Danmark og ansat på skibe, der er registreret i andre EU- eller EØS-medlemsstater, også kan omfattes af DIS-ordningen, hvis de øvrige betingelser er opfyldt.

Kommissionen har i den forbindelse henvist til, at der er tale om en fast linje siden 2014, hvor Kommissionen åbnede traktatkrænkelssager mod Grækenland og Italien, hvilket medførte, at de pågældende lande afskaffede lignende registreringskrav i deres maritime statsstøtteordninger. Sagen mod Grækenland er ikke offentliggjort, men Kommissionens krav til afskaffelse af nationale registreringskrav fremgår af en pressemeddelelse, som kan findes på Kommissionens hjemmeside: http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-14-537_en.htm, mens Kommissionens krav om afskaffelse af nationale registreringskrav i Italien fremgår af Kommissionens afgørelse C(2015) 2457 af 13. april 2015, præmis 24. Herudover fremgår det af Kommissionens afgørelse i C(2016) 7193, C(2018) 2018 og C(2018) 7484, at Tyskland, Portugal og Holland har accepteret enten ikke at indføre eller at afskaffe lignende registreringskrav i deres maritime statsstøtteordninger.

Kommissionen har som udgangspunkt et betydeligt skøn i forhold til at vurdere, om statsstøtte er forenelig med EU-retten. Det følger dog bl.a. af EU-Domstolens afgørelse C-225/91, Matra mod Kommissionen, præmis 41-45, at Kommissionen ikke kan godkende statsstøtte, som er i strid med andre bestemmelser i EUF-Traktaten. Dette gælder særligt i forhold til bestemmelser, som tilsigter at forhindre, at konkurrencen inden for det indre marked fordrejes.

Det er vurderingen, at der er en reel risiko for, at EU-domstolen vil anse registreringskravet i DIS-ordningen for at være en foranstaltning, der strider mod EUF-Traktatens regler om arbejdskraftens fri bevægelighed og den frie etableringsret, herunder diskriminations- og restriktionsforbuddet. Her-til bemærkes, at der ikke umiddelbart vurderes at være saglige hensyn eller tvingende almene hen-syn, der kan begrunde registreringskravet i DIS-ordningen.

2.1.1.2. Lovforslaget

Det foreslås, at det såkaldte registreringskrav i DIS-ordningen lempes, så søfolk, der arbejder om bord på skibe, der er registreret i andre EU- eller EØS-medlemsstater og sejler under EU/EØS-flag, fremover også kan omfattes af DIS-ordningen, hvis de øvrige betingelser er opfyldt, herunder at DIS-ordningen ikke kan anvendes ved sejlads med passagerer mellem danske havne.

Når der ikke længere kan stilles krav om registrering i DIS-registret, vil det heller ikke være et krav, at arbejdsgiveren er dansk i sølovens forstand. Det betyder som udgangspunkt, at søfolk, som er skattepligtige til Danmark og har en arbejdsgiver, der har hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat, kan omfattes af DIS-ordningen ved arbejde udført om bord på et skib, der er registreret i en anden EU- eller EØS-medlemsstat og sejler under et EU/EØS-flag. Det foreslås, at det skal være en betingelse for, at DIS-ordningen kan anvendes i disse tilfælde, at arbejdsgiveren med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat er godkendt af Skatteforvaltningen til at udbetale skattefri nettoløn efter DIS-ordningen. I den forbindelse foreslås det, at Skatteforvaltningen godkender en arbejdsgiver, der har hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark, til at udbetale nettoløn, hvis arbejdsgiveren i en bindende aftale forpligter sig til at opfylde de samme forpligtelser som en arbejdsgiver, der har hjemsted i Danmark, og som har skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister.

En arbejdsgiver med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat, der accepterer at opfylde de samme forpligtelser som arbejdsgivere med skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, skal bl.a. indberette de omfattede søfolks løn til Skatteforvaltningen og vil hæfte for manglende skat og bidrag efter lov om Arbejdsmarkedets Tillægspension, som skulle være indbetalt, hvis grundla-get for at udbetale skattefri nettoløn efter DIS-ordningen viser sig ikke at være til stede. Arbejdsgi-veren med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark skal desuden forpligte sig til at underlægge sig samme oplysningspligt, kontrol m.v. som arbejdsgivere med skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister. Desuden foreslås det, at Skatteforvaltningen kan tilbagekalde godkendelsen, hvis betingelserne for godkendelsen ikke længere er opfyldt.

En lempelse af registreringskravet i DIS-ordningen kan få betydning for arbejdsgivere, der har hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat, som har ansatte søfolk, der er skattepligtige til Danmark, og som arbejder om bord på skibe, der er registreret i en anden EU- eller EØS-medlemsstat og sejler under et EU/EØS-flag. Lempelsen kan endvidere få betydning for arbejdsgivere, der har hjemsted i Danmark, som har ansatte søfolk, der er skattepligtige til Danmark, og som arbejder om bord på skibe, der er registreret i en anden EU- eller EØS-medlemsstat og sejler under et EU/EØS-flag.

Søfolk, der arbejder på skibe, der er registreret i andre EU- eller /EØS-medlemsstater, er som hovedregel kun skattepligtige til Danmark af lønindkomsten, hvis de har bopæl og familie her i landet, dvs. hvis de er fuldt skattepligtige til Danmark og hjemmehørende her efter en eventuel dobbeltbeskatningsoverenskomst. Disse søfolk vil efter gældende regler blive beskattet efter skattelovgivningens almindelige regler med mulighed for at få et sømandsfradrag i stedet for visse andre lønmodtagerfradrag som f.eks. befordringsfradrag og fagforeningsfradrag. En lempelse af registreringskravet i DIS-ordningen medfører, at disse søfolk bliver skattefrie af lønnen, hvis de øvrige betingelser er opfyldt.

Det bemærkes, at en del af de søfolk, der fremover kan omfattes af DIS-ordningen, dog allerede kan være skattefrie af lønnen som følge af andre regler. Det skyldes, at Danmark i forvejen kan have givet afkald på beskatningsretten til løn til skattepligtige søfolk efter en eventuel dobbeltbeskatningsaftale med rederiets hjemland eller efter interne regler i forbindelse med tiltrædelsen af dobbeltbeskatningsaftalen. Herudover kan nogle søfolk være skattefrie af lønnen efter reglerne i ligningslovens § 33 A, der omfatter personer, som opholder sig uden for riget i mindst 6 måneder uden andre afbrydelser af opholdet end nødvendigt arbejde i riget i direkte forbindelse med udlandsopholdet, ferie el.lign. af en samlet varighed på højst 42 dage inden for enhver 6-måneders periode.

Det er vurderingen, at de negative konsekvenser for Dansk Internationalt Skibsregister ved at lempe registreringskravet i DIS-ordningen vil være begrænsede. Det vurderes ikke sandsynligt, at en ændring af DIS-skatteordningen til også at omfatte søfolk på EU/EØS-registrerede skibe vil få rederier til at vælge andre skibsregistre inden for EU/EØS. Dansk Internationalt Skibsregister konkurrerer hovedsageligt med skibsregistre fra tredjelande, f.eks. Singapore, mens konkurrencen fra andre skibsregistre inden for EU/EØS i forvejen er begrænset. Det skyldes bl.a., at de økonomiske rammevilkår, som DIS tilbyder, herunder muligheden for ansættelse af tredjelands søfolk på lokale vilkår og den afgiftsfri registrering i Dansk Internationalt Skibsregister, stort set er lige så attraktive, som de økonomiske rammevilkår andre skibsregistre inden for EU/EØS tilbyder. Derudover har en række rederier peget på, at deres registrering af skibe i Dansk Internationalt Skibsregister de seneste år også skyldes et højt serviceniveau fra de danske myndigheder.

Den foreslåede lempelse af registreringskravet i DIS-ordningen er en forudsætning for Kommissionens godkendelse af udvidelsen af DIS-ordningen med en række specialskibe ved afgørelse C(2019) 1594 af 22. februar 2019.

2.1.2. Begrænsning af DIS-ordningen for færger til EU/EØS-borgere

2.1.2.1. Gældende ret

Efter gældende regler finder DIS-ordningen også anvendelse for søfolk, der arbejder om bord på skibe, som sejler i regelmæssig passagersejls mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater (DIS-ordning for færger). Det er en betingelse for at anvende DIS-ordningen for færger, at søfolkene enten er statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat eller skattemæssigt hjemmehørende i en EU- eller EØS-medlemsstat, for at de kan omfattes af DIS-ordningen for færger.

Ifølge de maritime statsstøtteretningslinjer kan statsstøtte til rederier i form af nedsatte skatter på løn for søfolk på skibe, der sejler i regelmæssig passagersejls mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater, kun ydes for søfolk, der er statsborgere i EU- eller EØS-medlemsstater. Den danske fortolkning af retningslinjerne har tidligere været, at der i den forbindelse både måtte være tale om EU/EØS-statsborgere og andre personer, som er skattemæssigt hjemmehørende i EU/EØS.

Kommissionen har i forbindelse med godkendelsen af udvidelsen af DIS-ordningen påpeget, at den danske DIS-ordning for færger ikke er i overensstemmelse med de maritime statsstøtteretningslinjer, og at DIS-ordningen for færger skal begrænses til kun at omfatte søfolk, der er EU/EØS-statsborgere.

Kommissionen har anført, 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/EØS end i forbindelse med international godstransport. Samtidig udgjorde EU/EØS-statsborgere på tidspunktet for retningslinjernes vedtagelse en væsentlig andel af de beskæftigede søfolk på skibe i regelmæssig passagersejlad inden for EU/EØS. Beskyttelse af beskæftigelsen inden for Fællesskabet er derfor et primært mål for støtten i dette tilfælde.

2.1.2.2. Lovforslaget

Det foreslås, at DIS-ordningen for færger begrænses til kun at omfatte søfolk, der er statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat.

Det betyder, at en række søfolk, som er skattemæssigt hjemmehørende i Danmark, dvs. typisk har bopæl og familie i Danmark, og er ansat på færger, der sejler i regelmæssig passagersejlad mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater, ikke længere vil kunne modtage en skattefri nettoløn fra deres arbejdsgivere, hvis de ikke er statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat.

Ændringen er en betingelse for Kommissionens godkendelse af udvidelsen af DIS-ordningen med en række specialskibe ved afgørelse C(2019) 1594 af 22. februar 2019.

2.2. Tilpasning af refusionsordningen for sandsugere

2.2.1. Gældende ret

Statsstøtte kan ydes til stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, inden for rammerne af de maritime statsstøtteretningslinjer. Ved sandsugere forstås fartøjer, der er særligt indrettet til optagning af materialer (sand, grus, sten, m.v.) fra havbunden med henblik på at borttransportere de indvundne materialer.

Den danske refusionsordning for sandsugere er indført ved lov nr. 386 af 27. maj 2005 for at udfylde de maritime statsstøtteretningslinjer bedst muligt. Refusionsordningen for sandsugere medfører, at søfolk, der arbejder om bord på stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, indkomstbeskattes efter skattelovgivningens almindelige regler, hvorefter rederierne kan få refunderet 40 pct. af arbejdsmarkedsbidragsgrundlaget for disse søfolk, såfremt en række betingelser er opfyldt. Formålet med refusionsordningen for sandsugere er at give rederierne en skattefordel svarende til den gennemsnitlige lønomkostningsbesparelse i DIS-ordningen.

Refusionsordningen for sandsugere kan anvendes af danske rederier og rederier, der har fast driftssted i Danmark, når de sidstnævnte rederier er hjemmehørende i en anden EU- eller EØS-medlemsstat. Det er en betingelse, at rederierne udøver virksomhed med stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, der er registreret her i landet med en bruttotonnage på 20 ton eller derover. Fartøjet kan dog være registreret i en anden EU- eller EØS-medlemsstat, når fartøjet uden besætning er overtaget til befragtning af et rederi, der opfylder betingelserne for at anvende refusionsordningen (bareboat-charter).

Det er yderligere en betingelse for at anvende refusionsordningen, at det enkelte fartøj har egne fremdrivningsmidler og eget lastrum til transport af materialer indvundet fra havbunden. Endelig skal fartøjet udføre søtransportaktiviteter i mindst 50 pct. af den tid, det er i drift.

Som søtransport anses 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 m.v. Ifølge praksis udgør en sandsugers transport af passagerer eller gods til destinationer eller punkter på havet ligeledes søtransport.

Det følger endvidere af praksis, at opgørelsen af en sandsugers aktiviteter forudsætter en opdeling af et sandsugningsfartøjs aktiviteter. Det vil sige, at der ikke skal foretages en helhedsbedømmelse af aktiviteterne. Når en fartøj har udført søtransport i mere end 50 pct. af den tid, det er i drift, gives refusion for hele driftstiden uanset karakteren af øvrige aktiviteter – med undtagelse af entreprenørmæssig virksomhed, dvs. bygning og reparation af broer, vindmølleparker eller andre havanlæg, nedgravning af rørledninger på havbunden eller lignende, der holdes uden for ordningen i alle tilfælde.

Refusionsordningen for sandsugere er godkendt af Kommissionen som forenelig statsstøtte ved afgørelse C22/2007 af 13. januar 2009 for en periode på 10 år.

2.2.2. Lovforslaget

I forbindelse med renotifikationen af refusionsordningen for sandsugere har Kommissionen tilkendegivet, at det er nødvendigt at justere den eksisterende ordning på en række punkter for at sikre overensstemmelse med EU-retten, herunder Kommissionens seneste afgørelsespraksis efter de maritime statsstøtteretningslinjer.

På den baggrund foreslås for det første at lempe kravet om registrering i Danmark (registreringskravet), således at refusionsordningen giver mulighed for, at et fartøj kan være registreret med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat under forudsætning af, at fartøjet sejler under et EU/EØS-flag. Hertil kommer, at det foreslås at ophæve kravet om, at arbejdsgivere, som er hjemmehørende i en anden EU- eller EØS-medlemsstat, skal have fast driftssted i Danmark for at kunne anvende ordningen. I den forbindelse foreslås, at det skal være en betingelse, at arbejdsgivere med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat er godkendt af Skatteforvaltningen til at modtage refusion. I den forbindelse vil Skatteforvaltningen kunne godkende en arbejdsgiver, der har hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark, til at modtage refusion, hvis arbejdsgiveren i en bindende aftale forpligter sig til at opfylde de samme forpligtelser som en arbejdsgiver, der har hjemsted i Danmark eller fast driftssted i Danmark.

En arbejdsgiver med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat, der accepterer at opfylde de samme forpligtelser som arbejdsgivere med hjemsted eller fast driftssted i Danmark, skal bl.a. indberette de omfattede søfolks løn til Skatteforvaltningen og vil hæfte for manglende skat, hvis grundlaget for at refusion viser sig ikke at være til stede. Arbejdsgiveren med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark skal desuden forpligte sig til at underlægge sig samme oplysningspligt, kontrol m.v. som arbejdsgivere med hjemsted eller fast driftssted i Danmark. Desuden foreslås det, at Skatteforvaltningen skal tilbagekalde en godkendelse, hvis betingelserne for godkendelsen ikke længere er opfyldt.

For det andet foreslås det at begrænse refusionsordningen for sandsugere til aktiviteter, der er berettiget til støtte, dvs. søtransport som defineret i de maritime statsstøtteretningslinjer – og kun disse aktiviteter. Kravet om, at fartøjet skal udføre sådan søtransport i minimum 50 pct. af den tid, det er i drift, opretholdes. Det betyder, at der udelukkende kan gives refusion for søtransportaktiviteter, og kun i det omfang disse aktiviteter udføres for mere end 50 pct. af driftstiden. Den foreslåede ændring medfører, at arbejdsgivere, som anvender ordningen vil modtage et mindre refusionsbeløb end efter de gældende regler, medmindre rederierne har sandsugningsfartøjer, som udfører søtransport i 100 pct. af den tid, de er i drift.

For det tredje foreslås det at ændre refusionssatsen fra 40 pct. af arbejdsmarkedsbidragsgrundlaget til 35 pct. Det samlede støttebeløb, som ydes efter de maritime statsstøtteretningslinjer, må ikke overstige det samlede beløb for skatter og socialsikringsbidrag, der opkræves fra skibsfartsaktiviteter og fra søfolk. De senere års generelle nedsættelser af indkomstskatter – uden en tilsvarende reduktion af refusionssatsen – har medvirket til, at rederier, der anvender refusionsordningen for sandsugere, overkompenseres. Den foreslåede ændring af refusionssatsen vil dermed sikre, at refusion efter ordningen bringes på et niveau, der i gennemsnit svarer til en fuld fritagelse for betaling af indkomstskatter for den del af aktiviteterne, der er støtteberettigede.

I den forbindelse foreslås endvidere, at det skal være forudsætning for refusion, at Danmark er tillagt hele eller dele af beskatningsretten til lønindkomsten, og at der *de facto* er betalt indkomstskat i Danmark. Dette skal ses som en konsekvens af forslaget om at lempe registreringskravet og forslaget om at ophæve kravet om, at en arbejdsgiver skal have hjemsted eller fast driftssted i Danmark for at anvende ordningen, idet disse ændringer i højere grad vil kunne medføre, at beskatningsretten til lønindkomsten overgår til udlandet efter en eventuel dobbeltbeskatningsoverenskomst.

Endelig foreslås en række konsekvensændringer som følge af ovenstående.

De foreslåede ændringer er en forudsætning for, at Kommissionen kan godkende refusionsordningen for sandsugere som forenelig statsstøtte, og dermed en forudsætning for, at der kan opretholdes en statsstøtteordning til fordel for sandsugerredier i Danmark.

2.3. Tilpasning af tonnageskatteordningen

2.3.1. Betingelse vedrørende strategisk og forretningsmæssig drift

2.3.1.1. Gældende ret

Rederier, der ønsker at anvende tonnageskatteordningen, skal efter gældende regler strategisk og forretningsmæssigt drive deres skibe fra Danmark. Hvis et eller flere skibe drives fra andre lande – herunder fra andre EU- eller EØS-medlemsstater – kan rederiet ikke anvende ordningen.

For operatørselskaber gælder det, at skibene skal drives fra en stat, der er medlem af EU.

2.3.1.2. Lovforslaget

Det foreslås, at betingelsen for rederier om strategisk og forretningsmæssig drift fra Danmark lempes, så det fremover vil være muligt at anvende tonnageskatteordningen også i de tilfælde, hvor driften af skibene sker fra en anden EU- eller EØS-medlemsstat. Samtidig foreslås en lempelse af betingelsen for operatørselskaber, så de fremover også vil kunne drive deres skibe fra en EØS-medlemsstat.

De foreslåede ændringer har til formål at sikre, at reglerne om strategisk og forretningsmæssig drift

fortsat er i overensstemmelse med EU-retten.

Ved ændringen vil der således gælde samme betingelser for rederier og operatørselskaber.

2.3.2. Begrænsning vedrørende udlejning af tonnage på bareboat-vilkår

2.3.2.1. Gældende ret

Efter gældende regler er der allerede begrænsninger for rederiernes mulighed for at udleje eller videreudleje egne eller lejede skibe med besætning (time-charter) eller uden besætning (bareboat-charter). Formålet er at sikre, at der er tale om reel rederivirksomhed og at forhindre, at indkomst ved rene leasingarrangementer kan tonnageskattes.

Rederier kan således i dag kun undtagelsesvis udleje eller videreudleje deres skibe. Det er således en betingelse både ved udlejning på time-charter vilkår og på bareboat-charter vilkår, at lejeren anvender skibet til formål, som ville kunne omfattes af tonnageskatteloven, hvis skibet blev anvendt til samme formål af udlejerens selv. Ved bareboat-charter er det desuden en betingelse, at udlejningen sker som følge af en forbigående overskudskapacitet, og at skibet udlejes i en periode på højst tre år. Endelig kan samme skib kun udlejes én gang, når skibet ejes af samme rederi eller af et dermed koncernforbundet rederi.

I det omfang disse betingelser ikke er opfyldt, vil indkomsten ved udlejning på bareboat-vilkår blive beskattet efter skattelovgivningens almindelige regler.

2.3.2.2. Lovforslaget

Det foreslås på baggrund af Kommissionens afgørelse af 12. oktober 2018 C(2018) 6795 i sag SA.45300 (2016/N), at der indføres en yderligere begrænsning i adgangen til at henføre indkomst ved udlejning eller videreudlejning på bareboat-vilkår til beskatning under tonnageskatteordningen.

Den foreslåede begrænsning indebærer, at den andel af et rederis samlede flåde omfattet af tonnageskatteordningen, der udlejes eller videreudlejes på bareboat-vilkår, ikke kan overstige 50 pct. af den samlede flåde. Dette svarer til, at det af Kommissionens afgørelse fremgår, at mindst 50 pct. af den tonnageskattede flåde stadig skal drives af den støtteberettigede. I det omfang andelen af bareboat-udlejet bruttotonnage overstiger 50 pct. af den samlede bruttotonnage, vil indkomst fra den overskydende del blive beskattet efter skattelovgivningens almindelige regler. De øvrige betingelser for udlejning på bareboat-vilkår skal tillige fortsat være opfyldt.

Det foreslås, at vurderingen af, om betingelsen er opfyldt, skal foretages på grundlag af den samlede bruttotonnage fra rederivirksomhed for koncernforbundne rederier under tonnageskatteordningen og som et gennemsnit over et indkomstår.

Hvis mere end 50 pct. af bruttotonnagen er udlejet på bareboat-vilkår, foreslås det, at den overskydende indkomst beregnes for koncernforbundne rederier omfattet af tonnageskatteordningen under et . Indtægten beregnes som den andel af den samlede positive bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster, som svarer til forholdet mellem den overskydende del af den bruttotonnage, der udlejes på bareboat-vilkår, og den samlede bruttotonnage, som rederiet har til rådighed.

Opgørelsen af bruttoindtjeningen vil ske på samme måde, som når et rederi efter gældende regler skal opgøre den samlede bruttoindtjening efter bestemmelserne i tonnageskattelovens § 6 b, 2. pkt.,

og § 7, stk. 1, 2. pkt., samt på samme måde som foreslået vedrørende tilknyttet virksomhed, jf. afsnit 2.3.3.2.

2.3.3. Begrænsning vedrørende indkomst ved tilknyttet virksomhed

2.3.3.1. Gældende ret

For selskaber, der driver rederivirksomhed, kan indkomst omfattes af tonnageskatteordningen, når den kan henføres til erhvervsmæssig virksomhed med transport af passagerer eller gods mellem forskellige destinationer (rederivirksomhed) eller til visse former for virksomhed, der udøves i nær tilknytning hertil (tilknyttet virksomhed).

For selskaber, der driver operatørvirksomhed, findes der særskilte regler om adgang til at opgøre den skattepligtige indkomst ved operatørvirksomheden efter reglerne i tonnageskatteoven.

Der stilles ikke i dag krav til forholdet mellem størrelsen af et rederis indkomst ved tilknyttet virksomhed og indkomsten ved rederivirksomheden. Hvis et rederis indkomst ved tilknyttet virksomhed er større end indkomsten ved rederivirksomheden, er begge typer indkomst således omfattet af tonnageskatteordningen.

2.3.3.2. Lovforslaget

På baggrund af Kommissionens afgørelse af 12. oktober 2018 C(2018) 6795 i sag SA.45300 (2016/N) foreslås det, at der indføres en begrænsning i adgangen til at henføre positiv indkomst ved tilknyttet virksomhed til beskatning under tonnageskatteordningen.

Den foreslåede begrænsning indebærer, at et rederi alene vil kunne henføre positiv indkomst ved tilknyttet virksomhed til beskatning under tonnageskatteordningen, i det omfang sådan indkomst udgør mindre end 50 pct. af den samlede positive indkomst ved rederivirksomhed og tilknyttet virksomhed. Hvis indkomsten ved tilknyttet virksomhed udgør 50 pct. eller mere af den samlede indkomst, vil den overskydende del blive beskattet efter skattelovgivningens almindelige regler.

Det foreslås, at indkomsten ved den tilknyttede virksomhed og ved rederivirksomheden, skal opgøres som bruttoindtjeningen før afskrivninger og finansielle poster opgjort efter skattelovgivningens almindelige regler. Det betyder, at indkomsten skal opgøres som forskellen mellem driftsindtægter og driftsomkostninger ved de to typer af virksomhed.

Efter gældende regler skal rederier også opgøre den samlede bruttoindtjening, hvis betingelserne vedrørende fastholdelse eller forøgelse af EU/EØS-flagandelen eller vedrørende forholdet mellem egen og lejet tonnage ikke er opfyldt, og en del af indkomsten – opgjort på grundlag af bruttoindtjeningen – derfor skal beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler.

2.3.4. Oplysning om opfyldelse af samtlige betingelser for tonnageskatteordningen

2.3.4.1. Gældende ret

Rederier og operatørselskaber skal efter gældende regler hvert år oplyse Skatteforvaltningen om deres indkomst ved udfyldelse af oplysningsskemaet. I oplysningsskemaet skal selskaberne afgive oplysninger om en række af de betingelser, der efter tonnageskatteoven skal være opfyldt for at kunne anvende tonnageskatteordningen. Det gælder bl.a. basisdagsoplysninger, flagoplysninger, oplysninger om den tonnageskattepligtige indkomst m.v.

Tonnageskatteoven indeholder herudover kontrolbestemmelser, som bl.a. stiller krav om, at der for

visse forhold skal vedlægges en revisorerklæring ved afgivelse af oplysningsskemaet. Det gælder i de tilfælde, hvor selskaber inden for samme koncern ikke har truffet samme valg om tonnageskatning, hvor selskaber har udlejet skibe på time-charter vilkår, og hvor rederier har udlejet skibe på bareboat-vilkår.

Efter gældende ret har Skatteforvaltningen en række kontrolbeføjelser ved manglende opfyldelse af oplysningspligten. En manglende opfyldelse af tonnageskattelovens kontrolbestemmelser – i forhold til afgivelse af oplysninger – kan give udslag i bøder. Modsat vil en manglende opfyldelse af de materielle betingelser f.eks. krav til kontrakter i henhold til tonnageskattelovens § 22, stk. 2 og 3 medføre, at en andel af selskabets indkomst beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler.

Ved manglende opfyldelse af tonnageskattelovens øvrige materielle betingelser såsom flagkravet eller kravet om et forhold på mindst 1:4 mellem egen og lejet tonnage afhænger konsekvenserne af, hvilken betingelse der er tale om. Manglende opfyldelse af f.eks. flagkravet vil ligeledes medføre, at en andel af selskabets bruttoindkomst overgår fra tonnageskatning til beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler.

2.3.4.2. Lovforslaget

Det foreslås på baggrund af Kommissionens afgørelse af 12. oktober 2018 C(2018) 6795 i sag SA.45300 (2016/N), at det fremover vil være en betingelse for anvendelse af tonnageskatteordningen, at rederier og operatørselskaber årligt afgiver oplysning om, at de overholder samtlige betingelser for anvendelse af tonnageskatteordningen.

Det er hensigten, at oplysningen vil skulle indgives i forbindelse med den årlige afgivelse af oplysningsskemaet.

2.3.5. Justering af regler om manglende opfyldelse af flagkravet og kravet om et forhold på mindst 1:4 mellem egen og lejet tonnage, opgørelse af 1:4-forholdet og opgørelse af skalaindkomsten

2.3.5.1. Gældende ret

Det er en betingelse for at anvende tonnageskatteordningen, at det såkaldte flagkrav er opfyldt. Flagkravet indebærer – som udgangspunkt – at et rederi i gennemsnit over et indkomstår skal fastholde eller forøge den procentdel af den af rederiet ejede bruttotonnage, der er registreret i en EU- eller EØS-medlemsstat, og som rederiet havde ved indtræden i ordningen. Hvis rederiet er koncernforbundet med andre rederier, gælder flagkravet for de koncernforbundne rederier under ét. Der gælder dog visse undtagelser til flagkravet, herunder at kravet ikke stilles til det enkelte rederi, hvis den samlede procentandel for alle rederier omfattet af den danske tonnageskattelov (landsgennemsnittet) ikke er faldet i gennemsnit over indkomståret.

Det er desuden en betingelse, at der består et forhold på mindst 1:4 mellem den bruttotonnage, som et rederi i gennemsnit over et indkomstår har til rådighed fra egne skibe, og den bruttotonnage, som rederiet har til rådighed fra lejede skibe. Hvis rederiet er koncernforbundet med andre rederier, kan rederierne – til forskel fra hvad der gælder for flagkravet – vælge at opgøre forholdet for de koncernforbundne rederier under ét eller for de enkelte rederier hver for sig.

Hvis et rederi ikke opfylder flagkravet eller kravet om et forhold på mindst 1:4 mellem egen og lejet tonnage, beskattes indtægt fra den – set i forhold til udgangspunktet for opgørelsen – yderligere andel af den af rederiet ejede bruttotonnage, der er registreret uden for EU eller EØS, henholdsvis fra den overskydende del af den lejede tonnage efter skattelovgivningens almindelige regler.

Den indtægt, der herved skal beskattes efter de almindelige regler, beregnes i begge tilfælde som en andel af rederiets samlede bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster opgjort efter skattelovgivningens almindelige regler.

Den opgjorte andel af den samlede bruttoindtjening medregnes ved opgørelsen af den almindeligt beskattede indkomst, uanset om bruttoindtjeningen er positiv eller negativ. Hvis bruttoindtjeningen er negativ, opnår rederiet dermed et fradrag ved opgørelsen af den indkomst, der beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler, hvis flagkravet eller kravet om et forhold på mindst 1:4 mellem egen og lejet tonnage ikke er opfyldt.

Hvis 1:4-forholdet ikke er opfyldt, og hvis en del af bruttoindtjeningen derfor skal beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler, skal der ske en tilsvarende nedsættelse af den skattepligtige tonnageindkomst (skalaindkomsten). Dette følger af Den Juridiske Vejledning 2019-1, afsnit C.D.8.8.3.4, der henviser til Skatteforvaltningens styresignal i SKM2015.295.SKAT.

Styresignalet vedrører alene tilfælde, hvor 1:4-forholdet ikke er opfyldt, og ikke tilfælde, hvor flagkravet ikke er opfyldt. Hvis flagkravet ikke er opfyldt, og en andel af bruttoindtjeningen derfor skal beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler, skal der derfor ikke ske en regulering af skalaindkomsten.

2.3.5.2. Lovforslaget

Som beskrevet indebærer gældende regler, at det – i tilfælde hvor en rederivirksomhed giver underskud – vil være muligt at fradrage en del af dette underskud i den almindeligt beskattede indkomst, hvis rederiet ikke opfylder flagkravet eller kravet om, at der mindst består et 1:4-forhold mellem rederiets egen og lejede tonnage.

Denne konsekvens af gældende regler vurderes ikke at være i overensstemmelse med hensigten med tonnageskatteordningen, hvis udgangspunkt er, at der ikke er fradrag for udgifter vedrørende virksomhed, der henføres til beskatning under ordningen. Desuden indebærer reglerne en risiko for, at rederier, hvis virksomhed giver underskud, aktivt vælger ikke at opfylde de omhandlede betingelser med henblik på derved at opnå fradrag for underskuddet.

Det foreslås på den baggrund, at der i tilfælde, hvor flagkravet eller kravet om et forhold på mindst 1:4 mellem egen og lejet tonnage ikke er opfyldt, alene vil skulle ske beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler, hvis den samlede bruttoindtjening er positiv. Hvis den samlede bruttoindtjening derimod er negativ, skal der efter forslaget ikke fremover ske beskatning efter de almindelige regler af en del heraf.

Forslaget om alene at overføre positiv bruttoindtjening til beskatning efter de almindelige regler svarer til de regler, der foreslås vedrørende manglende overholdelse af de betingelser vedrørende andelen af bareboat-udlejet tonnage og indtægt ved tilknyttet virksomhed, der også indgår, jf. lovforslagets § 2, nr. 2, nr. 6 og nr. 7.

Det foreslås desuden, at det ikke fremover skal være valgfrit for koncernforbundne rederier, om de ved vurderingen af, om der består et forhold på mindst 1:4 mellem egen og lejet tonnage, vil opgøre forholdet for de koncernforbundne rederier under ét eller for de enkelte rederier hver for sig. Opgø-

relsen vil således fremover skulle ske for de koncernforbundne rederier på konsolideret basis, ligesom det allerede gælder ved vurderingen af, om flagkravet er opfyldt.

Baggrunden for forslaget er, at valgfriheden kan indebære en risiko for spekulation. Der vil således bl.a. kunne spekuleres i, at koncernforbundne rederier, der på konsolideret basis opfylder 1:4-kravet, vælger at placere underskudsgivende virksomhed i et koncernselskab, der – vurderet for sig selv – ikke opfylder 1:4-kravet. Derved kan der opnås fradrag for underskuddet ved opgørelsen af den almindeligt beskattede indkomst.

Det foreslås endelig, at der i tilfælde, hvor en del af et rederis positive bruttoindtjening skal beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler, skal ske en tilsvarende reduktion af den tonnageskattede indkomst (skalaindkomsten), da der ellers vil ske en dobbeltbeskatning af den samme indkomst. Der vil dog efter forslaget ikke ske en reduktion af skalaindkomsten i tilfælde, hvor en del af et rederis positive bruttoindtjening skal beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler som følge af, at den foreslåede begrænsning i adgangen til at henføre indkomst ved tilknyttet virksomhed til beskatning under tonnageskatteordningen ikke er overholdt.

2.4. Ændring af virkningstidspunkt for udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibsaktiviteter

2.4.1. Gældende ret

Ved lov nr. 1886 af 29. december 2015 blev tonnageskatteordningen udvidet til at omfatte en række aktiviteter, der typisk udøves af rederier med specialskibe. Udvidelsen skal ifølge loven have virkning fra og med indkomståret 2016 og vil sammen med de øvrige ændringer i loven blive sat i kraft af skatteministeren, når den er godkendt af Kommissionen.

Der blev ikke samtidig med udvidelsen af tonnageskatteordningen gennemført en tilsvarende udvidelse af den såkaldte DIS-ordning. DIS-ordningen gør det muligt for rederierne at udbetale en skattefri nettoløn til deres ansatte søfolk. Da DIS-ordningen som udgangspunkt – hvis de nærmere betingelser i sømandsbeskatningsloven i øvrigt er opfyldt – kan anvendes af rederier med aktiviteter, der vil kunne omfattes af tonnageskatteordningen, blev der derfor ved ændringsloven indsat en særlig undtagelsesbestemmelse i sømandsbeskatningsloven. Denne bestemmelse indebærer, at rederier med de specialskibsaktiviteter, der fik adgang til tonnageskatteordningen, ikke fik mulighed for at anvende DIS-ordningen for de beskæftigede søfolk. Som følge af sammenhængen med udvidelsen af tonnageskatteordningen skal undtagelsesbestemmelsen ifølge loven også have virkning fra og med indkomståret 2016.

Ved lov nr. 359 af 29. april 2018 blev DIS-ordningen imidlertid udvidet, så søfolk, der arbejder om bord på skibe med de nævnte specialskibsaktiviteter, fremadrettet også kan omfattes af ordningen. Denne udvidelse skal ifølge loven have virkning fra og med indkomståret 2019 og vil blive sat i kraft af skatteministeren samtidig med udvidelsen af tonnageskatteordningen.

Som følge af udvidelsen af DIS-ordningen blev virkningstidspunktet for den ovenfor omtalte særlige undtagelsesbestemmelse i sømandsbeskatningsloven samtidig ændret, så undtagelsesbestemmelsen alene finder anvendelse fra og med indkomståret 2016 og til og med indkomståret 2018. Fra og med indkomståret 2019 vil både tonnageskatteordningen og DIS-ordningen således kunne anvendes af rederier med de omhandlede specialskibsaktiviteter.

2.4.2. Lovforslaget

Kommissionen har ved afgørelse af 12. oktober 2018 C(2018) 6795 i sag SA.45300 (2016/N) godkendt den ovenfor nævnte udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibsaktiviteter som forenelig med de maritime statsstøttereigningslinjer. Kommissionen har dog i den forbindelse forudsat, at udvidelsen alene vil få virkning fra den 1. januar 2017.

For at udvidelsen af tonnageskatteordningen kan sættes i kraft af skatteministeren, er det derfor nødvendigt først at ændre virkningstidspunktbestemmelsen i lov nr. 1886 af 29. december 2015, så bestemmelsen bringes i overensstemmelse med Kommissionens afgørelse.

Det foreslås derfor at ændre virkningstidspunktet for den nævnte udvidelse, så udvidelsen vil få virkning for indkomstår, der begynder den 1. januar 2017 eller senere. Når den foreslåede ændring er vedtaget, vil skatteministeren hurtigst muligt herefter sætte reglerne om udvidelsen i kraft ved udstedelse af en ikrafttrædelsesbekendtgørelse.

Det foreslås på samme baggrund at ændre virkningstidspunktet som fastsat i lov nr. 359 af 29. april 2018 for den særlige undtagelsesbestemmelse i sømandsbeskatningsloven, der blev indført ved lov nr. 1886 af 29. december 2015, så undtagelsesbestemmelsen vil have virkning fra og med indkomstår, der begynder den 1. januar 2017 eller senere, og til og med indkomståret 2018.

2.5. Udvidelse af sømandsfradraget til søfolk på forsknings- og havundersøgelsesskibe

2.5.1. Gældende ret

Sømandsfradraget har karakter af at være en statsstøtteordning til fordel for søfartssektoren. Reglerne om sømandsfradrag er derfor udformet i overensstemmelse med de maritime statsstøttereigningslinjer.

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. Ved danske og udenlandske skibe forstås – i relation til sømandsfradraget – skibe, der er registreret med hjemsted i Danmark eller en anden EU/EØS-medlemsstat, og som har en bruttotonnage på 20 ton eller derover. Har skibet en bruttotonnage på 500 ton eller derover, udgør fradraget 105.000 kr. Ved begrænset fart forstås navnlig fart eller bugser- og bjærgningsvirksomhed, der væsentligst udføres på danske indsøer, indre vandveje og fjorde.

Det er yderligere en betingelse for at anvende sømandsfradraget, at skibet udelukkende anvendes til erhvervsmæssig transport af passagerer eller gods.

Det følger af praksis, at forsknings- og havundersøgelsesskibe ikke kan anses for udelukkende at blive anvendt til erhvervsmæssig befordring af passagerer eller gods, og at søfolkene, der arbejder om bord på disse skibe, derfor ikke er berettiget til at foretage sømandsfradrag.

2.5.2. Lovforslaget

Det foreslås at udvide sømandsfradraget til søfolk, der arbejder om bord på forsknings- og havundersøgelsesskibe, således at disse søfolk sidestilles med søfolk, som arbejder om bord på traditionelle fragtskibe, dvs. skibe, som udelukkende anvendes til erhvervsmæssig befordring af passagerer eller gods. Forsknings- og havundersøgelsesskibe kan drives som kommerciel forretning og har mange ligheder med traditionelle fragtskibe, idet skibene er omfattet af de samme regler, som f.eks. den maritime arbejdskonvention (MLC), og skal leve op til de samme internationale standarder, som bl.a. fastsættes af FN og EU. Hertil kommer, at forsknings- og havundersøgelsesskibe – på

samme måde som øvrige dele af søtransportsektoren – udsættes for hård international konkurrence. Forsknings- og havundersøgelsesskibe er afhængige af at kunne ansætte samme type søfolk, som ansættes på traditionelle fragtskibe, og forslaget skal derfor medvirke til, at skibsrederne kan nedsætte deres lønomkostninger for i højere grad at kunne matche omkostningsniveauet for skibe, som er registreret med hjemsted i tredjelande, og derved mindske risikoen for udflagning til tredjelande. Ved udflagning forstås at lade et skib registrere i et andet land og sejle under dets flag på grund af lempeligere bemandingsregler og skatteregler i det pågældende land.

Da den foreslåede udvidelse af sømandsfradraget indebærer en ændring af en bestående statsstøtteordning, skal ændringen godkendes af Kommissionen, inden den kan træde i kraft.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslaget skønnes samlet set at medføre et merprovenu efter tilbageløb og adfærd på ca. 10 mio. kr. årligt (2019-niveau).

Lovforslaget vurderes samlet set at medføre administrative omkostninger for Skatteforvaltningen på ca. 2,5 mio. kr. årligt i 2020 og frem som følge af mindre systemtilretninger samt øget sagsbehandling.

Ved udarbejdelsen af lovforslaget er principperne for digitaliseringsklar lovgivning fulgt.

3.1. Tilpasning af DIS-ordningen

3.1.1. Lempelse af registreringskravet i DIS-ordningen

Den del af lovforslaget, der vedrører lempelse af registreringskravet i DIS-ordningen, skønnes at berøre ca. 50 fuldt skattepligtige søfolk (helårsansatte), som i dag sejler under fremmed flag.

Ved gældende regler beskattes aflønningen af de pågældende søfolks som almindelig lønindkomst med mulighed for at benytte det særlige sømandsfradrag. Det skønnes, at den gennemsnitlige skattebetaling er ca. 200.000 kr. Forslaget skønnes derved at medføre et årligt umiddelbart mindreprovenu på ca. 10 mio. kr., *jf. tabel 1*.

Gevinsten ved skattefritagelsen vurderes ikke på sigt at tilfalde de berørte søfolk, men vil umiddelbart tilfalde udenlandske rederier. Derved vurderes der ikke at være et nævneværdigt tilbageløb. Forslaget gør det mere attraktivt at være søfarende, hvorfor antallet af søfolk forventes at stige. Det er i den forbindelse lagt til grund, at en afskaffelse af nationale flag- og registreringskrav inden for EU er et krav, som Kommissionen vil stille til alle medlemsstater, og at stigningen i antallet af danske søfolk derfor vil være begrænset. I det omfang ændringen medfører, at danske søfolk skifter fra dansk indregistrerede skibe til skibe registreret med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat, vil det ikke have provenumæssige konsekvenser. Det skyldes, at søfolkene allerede i dag aflønnes med den skattefrie nettohyre i DIS-ordningen, og en forventning om at de danske rederier på sigt vil få bedre muligheder for at tiltrække skattefrie arbejdskraft fra andre EU- eller EØS-medlemsstater. Efter tilbageløb og adfærd skønnes et årligt mindreprovenu på ca. 10 mio. kr., *jf. tabel 1*.

Den umiddelbare provenuvirkning for kommunerne skønnes at udgøre ca. 5 mio. kr. årligt svarende til knap halvdelen af den af den umiddelbare reduktion i indkomstskatterne. Udvidelsen vil ikke have økonomiske konsekvenser for regionerne.

Søfolk omfattet af DIS-ordningen kan aflønnes med en skattefrie nettohyre. Derfor betragtes de sær-

lige skatteregler i DIS-ordningen som en skatteudgift. Med forslaget skønnes den eksisterende skatteudgift på området at blive forøget med ca. 10 mio. kr. årligt.

Tabel 1. Provenuvirkning ved lempelse af registreringskravet i DIS-ordningen

Mio. kr. (2019-niveau)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Varigt	Finansår 2020
Umiddelbar virkning	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-10
Virkning efter tilbageløb	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-
Virkning efter tilbageløb og adfærd	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-
Umiddelbar virkning for kommuneskatten	-5	-5	-5	-5	-5	-5	-	-

Lempelsen af registreringskravet vurderes endvidere at medføre behov for yderligere kontrol. Arbejdsgivere med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat har ikke tidligere haft samme mulighed for at anvende DIS-ordningen. Der er således tale om nye og yderligere kontrolelementer, idet Skatteforvaltningen vil skulle påse, om arbejdsgivere med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark overholder betingelserne for at anvende DIS-ordningen. Der er estimeret et ressourcekrav på et årsværk til kontrol med udbetaling af skattefri nettoløn fra arbejdsgivere med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark.

Forslaget vurderes at medføre administrative omkostninger for Skatteforvaltningen på ca. 1 mio. kr. i 2020 og frem som følge af øget sagsbehandling.

3.1.2. Begrænsning af DIS-ordningen for færger til EU/EØS-borgere

Den del af lovforslaget, der vedrører en begrænsning af DIS-ordningen for færger til EU/EØS-statsborgere, medfører, at en række søfolk uden EU/EØS-statsborgerskab ansat på skibe, der sejler i regelmæssig passagersejls mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater, ikke vil kunne opnå den skattefri nettohyre i DIS-ordningen.

Det vurderes, at størstedelen af disse søfolk på sigt vil blive erstattet af søfolk med EU/EØS-statsborgerskab. I de tilfælde, hvor der er tale om danske statsborgere, som ellers ville være i beskattet beskæftigelse, vil det medføre en reduktion af skatteindtægter. Det skønnes kun i begrænset omfang at være tilfældet. For den mindre del af søfolk uden EU/EØS-statsborgerskab, der ikke erstattes, vil derimod komme en stigning i skatteindtægterne. Forslaget vurderes samlet set ikke at have nævneværdige provenumæssige konsekvenser.

Begrænsningen af DIS-ordningen for færger til personer, som er statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat, skønnes ikke af medføre implementeringskonsekvenser af betydning for det offentlige.

3.2. Tilpasning af refusionsordningen for sandsugere

Den del af lovforslaget, der vedrører tilpasning af refusionsordningen for sandsugere medfører en indskrænkning af støtteordningen.

På baggrund af senere års opgjorte refusionsbeløb skønnes det samlede refusionsbeløb gennem den hidtidige udformning af støtteordningen til knap 65 mio. kr. i 2019 og fremadrettet.

Begrænsningen af aktiviteter, der er berettiget til støtte, skønnes at medføre en reduktion i refusionen af skatter fra lønudgifter optjent på de berørte sandsugere fra 100 pct. til 75 pct., svarende til en

umiddelbar reduktion i refusionsbeløbet på ca. 15 mio. kr. Reduktionen i refusionssatsen fra 40 pct. af arbejdsmarkedsbidragsgrundlaget til 35 pct. skønnes – efter ovennævnte begrænsning af aktiviteter berettiget til støtte – at medføre en yderligere reduktion i refusionsbeløbet på ca. 5 mio. kr. Der vurderes ikke, at være nogen nævneværdig provenuvirkning ved ændringen af registreringskravet, da det er forudsat, at tilsvarende regler på sigt indføres i alle EU- eller EØS-medlemsstater. Forslaget skønnes derved samlet set at medføre et årligt umiddelbart merprovenu på ca. 20 mio. kr., *jf. tabel 2.*

Indskrænkningen af støtteordningen og det forhold, at en mindre del af skatter fra lønudgifterne refunderes, vurderes ikke på sigt at resultere i en lavere løn efter skat for søfolk ansat på sandsugere. Derimod vurderes det, at produktionsomkostningerne på sigt øges i form af højere lønudgifter, hvilket fører til højere priser ved køb af sandsugeraktiviteter. Det vil i begrænset omfang mindske sandsugeraktivitet i danske sandsugerrederier, mens aktiviteten hos konkurrenter, herunder udenlandske, vil stige. Der vurderes derfor ikke at være nogen nævneværdig provenuvirkning som følge af tilbageløb eller adfærd. Efter tilbageløb og adfærd skønnes et årligt merprovenu på 20 mio. kr., *jf. tabel 2.*

Refusionsordningen sigter efter at ligestille søfolk, der udfører søtransport på sandsugere, med søfolk omfattet af DIS-ordningen, som kan aflønnes med en skattefri nettohyre. Derfor betragtes refusionsordningen som en skatteudgift. Med forslaget skønnes den eksisterende skatteudgift på området at blive reduceret med ca. 20 mio. kr. årligt.

Besparelsen i form af lavere udgifter til refusion tilfalder staten, da ordningen er finansieret af staten.

Tabel 2. Provenuvirkning ved tilpasning af refusionsordning for sandsugere

Mio. kr. (2019-niveau)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Varigt	Finansår 2020
Umiddelbar virkning	20	20	20	20	20	20	20	20
Virkning efter tilbageløb	20	20	20	20	20	20	20	-
Virkning efter tilbageløb og adfærd	20	20	20	20	20	20	20	-
Umiddelbar virkning for kommuneskatten	0	0	0	0	0	0	-	-

Forslaget vurderes ikke at medføre implementeringskonsekvenser af betydning for det offentlige.

3.3. Tilpasning af tonnageskatteordningen

Med forslaget strammes reglerne for anvendelse af tonnageskatteordningen bl.a. i forhold til indtægter fra visse former for udlejning af skibe. Der er tale om mindre ændringer, der samlet set forventes at medføre et begrænset merprovenu.

Forslaget vurderes at medføre administrative omkostninger for Skatteforvaltningen på ca. 1,5 mio. kr. årligt i 2020 og frem som følge af mindre systemtilretninger og øget sagsbehandling.

3.4. Ændring af virkningstidspunkt for udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibsaktiviteter

Den ved lov nr. 1886 af 29. december 2015 vedtagne udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibsaktiviteter vurderedes i forarbejderne til loven at ville medføre et ikke nævneværdigt mindreprovenu set over en årrække, jf. lovforslag nr. L 16, FT 2015-16.

Forslaget om en ændring af virkningstidspunktet for loven, så udvidelsen først får virkning for indkomstår, der begynder den 1. januar 2017 eller senere, vurderes på den baggrund ikke at have nævneværdige provenumæssige konsekvenser og vil dermed ikke forøge den skatteudgift, der er forbundet med udvidelsen.

Forslaget vurderes ikke at medføre nævneværdige implementeringskonsekvenser for det offentlige.

3.5. Udvidelse af sømandsfradraget til søfolk på forsknings- og havundersøgelsesskibe

Den del af forslaget, som vedrører udvidelsen af sømandsfradraget til søfolk, der arbejder om bord på forsknings- og havundersøgelsesskibe, skønnes at medføre et ikke nævneværdigt årligt mindre-provenu. Sømandsfradragssatserne reguleres ikke, og værdien af fradragene er derfor faldende over tid. Udvidelsen af sømandsfradraget medfører en ændring af en eksisterende skatteudgift.

Forslaget vurderes ikke at have nævneværdige økonomiske konsekvenser for kommuner og regioner.

Forslaget vurderes ikke at medføre implementeringskonsekvenser af betydning for det offentlige.

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

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

Lovforslaget vurderes ikke at indeholde en regulering, der er relevant i forhold til de opstillede principper for agil erhvervsrettet regulering.

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

4.1. Tilpasning af DIS-ordningen

4.1.1. Lempelse af registreringskravet

Forslaget om at lempe registreringskravet, således at DIS-ordningen finder anvendelse på skattepligtige søfolk på skibe, der er registreret i andre EU- eller EØS-medlemsstater, vil i begrænset omfang øge konkurrencesituationen for skibe, der er registreret i Danmark. Ændringen er en forudsætning for udvidelsen af DIS-ordningen med en række specialskibe. Den samlede udvidelse af DIS-ordningen vurderes at forbedre konkurrencesituationen for danske rederier og vil derfor have positive erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Forslaget vurderes ikke at medføre administrative konsekvenser for rederier, der anvender DIS-ordningen i dag, dvs. rederier med skibe, der er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister.

Forslaget indebærer en lempelse af registreringskravet, således at DIS-ordningen finder anvendelse på skattepligtige søfolk på skibe, der er registreret i andre EU- eller EØS-medlemsstater. Det er en betingelse for at anvende DIS-ordningen, at rederier, som har hjemsted i andre EU- eller EØS-medlemsstater, accepterer at opfylde samme forpligtelser som rederier med skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister.

En arbejdsgiver, som har hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark, er ikke

indberetningspligtig, ligesom den pågældende ikke er omfattet af skattekontrolløven m.v. Det foreslås derfor, at Skatteforvaltningen skal godkende disse arbejdsgivere til at udbetale skattefri nettoløn. For at en arbejdsgiver med hjemsted i en anden EU eller EØS-medlemsstat kan godkendes, skal arbejdsgiveren forpligte sig til at opfylde de samme betingelser som en tilsvarende arbejdsgiver med skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister med hensyn til indberetning af DIS-indkomst, hæftelse for manglende betaling af skatter ved uberettiget udbetaling af nettoløn m.v.

De administrative opgaver for de udenlandske rederier vil herefter ikke adskille sig fra de administrative pligter, som danske rederier er underlagt i medfør af dansk lovgivning. Der vil således være tale om ligebehandling af rederier med skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, som sejler under dansk flag, og rederier med skibe registreret i en anden EU- eller EØS-medlemsstat, som sejler under et EU/EØS-flag.

4.1.2. Begrænsning af DIS-ordningen for færger til EU/EØS-borgere

Denne del af lovforslaget vurderes ikke at medføre nævneværdige økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

4.2. Tilpasning af refusionsordningen for sandsugere

Vurderingen af de erhvervsøkonomiske konsekvenser skal ses i sammenhæng med, at de foreslåede ændringer er en forudsætning for at opretholde en refusionsordning for sandsugere i Danmark.

Forslaget indebærer en lempelse af registreringskravet og en ophævelse af kravet om, at rederier, der er hjemmehørende i en anden EU- eller EØS-medlemsstat skal have fast driftssted i Danmark for at anvende refusionsordningen. Ændringerne skønnes isoleret set at medføre negative konsekvenser for erhvervslivet, idet forslaget vil øge konkurrencesituationen for sandsugere, der er registreret i Danmark.

Forslaget om at begrænse de statsstøtteberettigede aktiviteter til aktiviteter, der udgør søtransport i henhold til de maritime statsstøtteretningslinjer, skønnes ligeledes isoleret set at medføre negative økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, idet statsstøtten, der ydes til rederierne, begrænses.

Endelig skønnes forslaget om at nedsætte refusionssatsen isoleret set at medføre negative erhvervsøkonomiske konsekvenser, idet statsstøtten til rederierne begrænses. Den nuværende refusionssats medfører, at sandsugerredierne overkompenseres. Nedsættelsen af refusionssatsen vil derfor betyde, at refusionen bringes på et niveau, der i gennemsnit svarer til skattefrihed for lønomkostninger for den del af aktiviteterne, der er berettiget til støtte.

Forslaget vurderes ikke at medføre væsentlige administrative konsekvenser for rederier, der anvender refusionsordningen i dag.

Forslaget indebærer en lempelse registreringskravet, således at refusionsordningen for sandsugere finder anvendelse for søfolk, der er skattepligtige til Danmark, og som arbejder om bord på fartøjer, der er registreret andre EU- eller EØS-medlemsstater end Danmark. Endvidere kan ordningen anvendes af sandsugerredier, der er hjemmehørende i en anden EU- eller EØS-medlemsstat. Det er en betingelse for at anvende refusionsordningen, at EU/EØS-sandsugerredier med søfolk, der omfattes af refusionsordningen, accepterer at opfylde samme forpligtelser som danske sandsugerredier med hensyn til indberetning, oplysningspligt, hæftelse og lignende.

4.3. Tilpasning af tonnageskatteordningen

Denne del af lovforslaget vurderes ikke at have nævneværdige konsekvenser for rederiernes indtjening og konkurrencevilkår, da der er tale om relativt begrænsede ændringer vedrørende strammere regler for anvendelsen af tonnageordningen.

Forslaget vurderes at have mindre administrative konsekvenser for erhvervslivet. Det skyldes, at rederier, der anvender tonnageskatteordningen, fremover vil skulle afgive en årlig erklæring om, at de overholder samtlige de betingelser, der gælder for ordningens anvendelse.

4.4. Ændring af virkningstidspunktet for udvidelsen af tonnageskatteordningen med en række specialskibsaktiviteter

Denne del af lovforslaget vurderes ikke at indebære erhvervsøkonomiske eller administrative konsekvenser for rederierne.

4.5. Udvidelse af sømandsfradraget til søfolk på forsknings- og havundersøgelsesskibe

Den del af lovforslaget, som vedrører sømandsfradraget, vurderes overordnet at have positive erhvervsøkonomiske konsekvenser, idet det foreslås at udvide sømandsfradraget til søfolk om bord på forsknings- og havundersøgelsesskibe. Skibsrederne vil dermed kunne nedsætte deres lønomkostninger til disse søfolk og blive mere konkurrencedygtige. De erhvervsøkonomiske konsekvenser kan ikke kvantificeres nærmere.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget vurderes ikke at have administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget vurderes ikke at have miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Ved lovforslaget foreslås ændringer i DIS-ordningen, refusionsordningen for sandsugere og tonnageskatteordningen, der alle er bestående ordninger, som udgør statsstøtte i henhold til EUF-Traktatens artikel 107. Lovforslaget har til formål at sikre, at DIS-ordningen, refusionsordningen for sandsugere og tonnageskatteordningen er i overensstemmelse med EU-retten, herunder de maritime statsstøtteretningslinjer og Kommissionens seneste afgørelsespraksis på området. Da der er tale om ændringer, som foretages på baggrund af krav fra Kommissionen, er ændringerne ikke anmeldelsespligtige og skal ikke godkendes af Kommissionen, inden de kan træde i kraft.

Kommissionen har ved afgørelse af 12. oktober 2018 C(2018) 6795 i sag SA.45300 (2016/N) godkendt den udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibsaktiviteter, der fandt sted ved lov nr. 1886 af 29. december 2015, som forenelig med de maritime statsstøtteretningslinjer. Kommissionen har dog i den forbindelse forudsat, at udvidelsen alene vil få virkning fra den 1. januar 2017. Godkendelsen af udvidelsen og af den samlede danske tonnageskatteordning er begrænset til en periode på 10 år, der løber fra og med den 1. januar 2017 til og med den 31. december 2026.

Kommissionen har ved afgørelse af 22. februar 2019 C(2019) 1594 i sag SA.51325 (2018/N-2) godkendt den udvidelse af DIS-ordningen, der fandt sted ved lov nr. 359 af 29. april 2018.

Det eksisterende sømandsfradrag er godkendt af Kommissionen som forenelig statsstøtte. Da lovændringen således indebærer en ændring af en bestående statsstøtteordning, skal ændringen godkendes af Kommissionen, inden den kan træde i kraft.

Udvidelsen af sømandsfradraget med forsknings- og havundersøgelsesskibe vurderes ikke at have et væsentligt omfang, idet udvidelsen alene skønnes at omfatte et mindre antal skibe. Udvidelsen vurderes derfor at påvirke konkurrence og samhandel mellem medlemsstaterne i mindre grad. Det forventes således, at udvidelsen af sømandsfradraget kan godkendes i henhold til de maritime statsstøtteretningslinjer – evt. i sammenhæng med EUF-Traktatens artikel 107, stk. 3, litra c, som foreskriver, at støtte til fremme af udviklingen af visse erhvervsgrene eller økonomiske regioner, når den ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse, kan være forenelig med det indre marked.

Der henvises i øvrigt til beskrivelsen af de maritime statsstøtteretningslinjer i afsnit 1.2 samt gennemgangen af gældende ret og de enkelte forslag i afsnit 2 i de almindelige bemærkninger.

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 9. juli til den 22. august 2019 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, Akademikerne, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Bilfærgernes Rederiforening, Borger- og retssikkerhedschefen i Skatteforvaltningen, Centralorganisationen Søfart, CEPOS, Cevea, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Skibskreditfond, Danmarks Vindmølleforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Byggeri, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Metal, Dansk Skibslieferandør Forening, Dansk Skibsmæglerforening, Dansk Told- og Skatteforbund, Danske Advokater, Danske Havne, Danske Maritime, Danske Rederier, Danske Universiteter, Datatilsynet, DEA, DI, Digitaliseringsstyrelsen, Erhvervsstyrelsen – Team Effektiv Regulering, FH, Finans Danmark, Foreningen af Danske Skatteankenævn, Foreningen Danske Revisorer, Foreningen til Søfartens Fremme, FSR - danske revisorer, IBIS, Justitia, KL, Kraka, Landsskatteretten, Maskinmestrenes Forening, Mellempøkeligt Samvirke, Nordsøfonden, Offshoreenergy.dk, Olie Gas Danmark, Retssikkerhedssekretariatet, Skatteankestyrelsen, SMVdanmark, SRF Skattefaglig Forening, Søfartens Ledere, Søfartsstyrelsen, Vindmølleindustrien.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Den del af lovforslaget, der vedrører refusionsordningen for sandsugere, skønnes at medføre et årligt merprovenu på ca. 20 mio. kr. efter tilbageløb og adfærd. Den del af lovforslaget, der	Den del af lovforslaget, der vedrører DIS-ordningen skønnes at medføre et årligt umiddelbart mindreprovenu på ca. 10 mio. kr.

	vedrører en tilpasning af tonnageskatteordningen, vurderes samlet set at medføre et begrænset merprovenu.	
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	<p>Den del af lovforslaget, der vedrører DIS-ordningen, vurderes at medføre administrative omkostninger for Skatteforvaltningen på ca. 1 mio. kr. i 2020 og frem som følge af øget sagsbehandling.</p> <p>Den del af lovforslaget, der vedrører en tilpasning af tonnageskatteordningen, vurderes at medføre administrative omkostninger for Skatteforvaltningen på ca. 1,5 mio. kr. årligt i 2020 og frem som følge af mindre systemtilretninger og øget sagsbehandling.</p> <p>De øvrige dele af lovforslaget vurderes ikke at medføre implementeringskonsekvenser af betydning for det offentlige.</p>
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	<p>Den del af lovforslaget, der vedrører DIS-ordningen, vurderes samlet set at have positive konsekvenser for erhvervslivet.</p> <p>Den del af lovforslaget, der vedrører udvidelsen af sømandsfradraget, vurderes overordnet at have positive konsekvenser for erhvervslivet.</p>	<p>Den del af lovforslaget, der vedrører refusionsordningen, vurderes isoleret set at medføre negative konsekvenser for erhvervslivet.</p> <p>Den del af lovforslaget, der vedrører en tilpasning af tonnageskatteordningen, vurderes ikke at have nævneværdige konsekvenser for rederiernes indtjening og konkurrencevilkår, da der er tale om relativt begrænsede ændringer vedrørende strammere regler for anvendelsen af tonnageordningen.</p>

Administrative konsekvenser for erhvervslivet	<p>Den del af lovforslaget, der vedrører DIS-ordningen, vurderes ikke at medføre administrative konsekvenser for de rederier, der anvender ordningen i dag.</p> <p>Den del af lovforslaget, der vedrører en ændring af virkningstidspunktet for udvidelsen af tonnageskatteordningen med en række specialskibsaktiviteter, vurderes ikke at indebære administrative konsekvenser for rederierne.</p>	Den del af lovforslaget, der vedrører en tilpasning af tonnageskatteordningen, vurderes at have mindre administrative konsekvenser for erhvervslivet bl.a. som følge af det foreslåede krav om afgivelse af årlige erklæringer m.v.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	<p>Lovforslaget har til formål at sikre, at DIS-ordningen, refusionsordningen for sandsugere og tonnageskatteordningen er i overensstemmelse EU-retten, herunder de maritime statsstøtteretningslinjer og Kommissionens seneste afgørelsespraksis på området. Da der er tale om tilpasninger, der foretages på baggrund af krav herom fra Kommissionen, er ændringerne ikke anmeldelsespligtige og skal ikke godkendes af Kommissionen, inden de kan træde i kraft.</p> <p>Kommissionen har ved afgørelse C(2018) 6795 af 12. oktober 2018 i sag SA.45300 (2016/N) godkendt den udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibsaktiviteter, der fandt sted ved lov nr. 1886 af 29. december 2015, som forenelig med de maritime statsstøtteretningslinjer. Kommissionen har dog i den forbindelse forudsat, at udvidelsen alene vil få virkning fra den 1. januar 2017. Godkendelsen af udvidelsen og af den samlede danske tonnageskatteordning er begrænset til en periode på 10 år, der løber fra og med den 1. januar 2017 til og med den 31. december 2026. Kommissionen har ved afgørelse af 22. februar 2019 C(2019) 1594 sag SA.51325 (2018/N-2) godkendt den udvidelse af DIS-ordningen, der fandt sted ved lov nr. 359 af 29. april 2018.</p> <p>Udvidelsen af sømandsfradraget indebærer en ændring af en bestående statsstøtteordning. Udvidelsen skal derfor godkendes af Kommissionen, inden den kan træde i kraft.</p>	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Et dansk skib er i sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, nr. 1, defineret som et skib, der er registreret i et dansk skibsregister med en bruttotonnage på 20 ton eller derover, og som udelukkende anvendes til erhvervsmæssig befordring af passagerer eller gods, som bugser- og bjærgningsfartøj eller som kabellægningsfartøj.

Et udenlandsk skib er i sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, nr. 2, defineret som et skib med en bruttotonnage på 20 ton 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 definitionen af hhv. et dansk skib og et udenlandsk skib i sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, nr. 1 og 2, ændres, således at anvendelsen af skibet kommer til at omfatte aktiviteter, der vil kunne omfattes af tonnageskattelovens §§ 6 eller 8 a. Aktiviteterne, der er omfattet af tonnageskattelovens §§ 6 og 8 a, er erhvervsmæssig virksomhed med transport af passagerer eller gods (rederivirksomhed) mellem forskellige destinationer samt en række specialaktiviteter, hvor der typisk vil være tale om udførelse af: vagtjeneste, støtte- og servicefunktioner, bygning, reparation og nedtagning af olieinstallationer, vindmølleparker eller andre havanlæg til søs, nedlægning, inspektion og reparation af rørledninger eller kabler på havbunden samt rendegravning, ishåndtering og husning af medarbejdere, reservedele eller værkstedsfaciliteter i forbindelse med offshore-arbejder.

Ændringerne af definitionerne på hhv. dansk og udenlandsk skib skal ses i forbindelse med udvidelsen af DIS-ordningen til en række specialskibe. Ændringerne er en konsekvens af, at det foreslås at ophæve § 5, stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 7, således at aktiviteterne, der kan omfattes af DIS-ordningen samles i § 5, stk. 1, under henvisning til definitionen af hhv. dansk og udenlandsk skib i § 2, stk. 1, nr. 1 og 2. Der er tale om en ændring af teknisk karakter.

Til nr. 2

Efter sømandsbeskatningslovens § 3, stk. 1, kan søfolk, 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. Begrænset fart er defineret i sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, nr. 3, og omfatter navnlig fart eller bugser- og bjærgningsvirksomhed, der væsentligst udføres på danske indsøer, indre vandveje og fjorde.

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

Herudover finder sømandsfradraget anvendelse ved arbejde om bord på stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, jf. sømandsbeskatningslovens § 3, stk. 2, ved arbejde om bord på skibe og installationer, der anvendes i tilknytning til efterforskning og udvinding af kulbrinter uden for dansk søterritorium og dansk kontinentalsokkelområde, samt ved arbejde om bord på skole- og øvelsesskibe, jf. sømandsbeskatningslovens § 3, stk. 4.

Det er i medfør af sømandsbeskatningslovens § 3, stk. 5, en betingelse for at anvende sømandsfradraget, at fartøjet eller installationen, som arbejdet udføres om bord på, er registreret med hjemsted i Danmark eller en anden EU- eller EØS-medlemsstat.

Har skibet en bruttotonnage på 500 ton eller derover, udgør fradraget 105.000 kr. Dette gælder dog ikke, hvis skibet anvendes til regelmæssig passagersejls mellem havne i EU-medlemsstater, jf. sømandsbeskatningslovens § 3, stk. 1. Det forhøjede sømandsfradrag finder heller ikke anvendelse ved arbejde om bord på stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere.

Det er en betingelse for sømandsfradrag, herunder det forhøjede sømandsfradrag, at forhyringsvilkårene for den enkelte sømand svarer til, hvad der sædvanligvis gælder for søfolk, jf. sømandsbeskatningslovens § 3, stk. 3. Sømandsfradraget træder i stedet for andre lønmodtagerfradrag, som f.eks. fradrag for fagforeningskontingent, A-kassebidrag og befordring. Endvidere kan søfolk, som kan foretage sømandsfradrag, ikke anvende de særlige regler om fradrag for rejseudgifter i forbindelse med arbejdet efter ligningslovens § 9 A, stk. 1-9, jf. sømandsbeskatningslovens § 4.

Det er fastslået af Højesteret i SKM2009.99.HR, at definitionen af danske skibe i sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, nr. 1, skal fortolkes snævert, idet der efter bestemmelsens ordlyd stilles krav om, at skibet udelukkende anvendes til erhvervsmæssig befordring af passagerer eller gods eller som bugser- og bjærgningsfartøj. I forlængelse heraf fandt Landsskatteretten i SKM2016.149.LSR, at et skib, som anvendes og er indrettet til forskning og havundersøgelser, ikke kunne anses for *udelukkende* at blive anvendt til befordring af passagerer eller gods, hvorfor skibet ikke kunne betegnes som et dansk skib omfattet af sømandsbeskatningsloven. Landsskatteretten fandt endvidere, at opregningen af skibe i sømandsbeskatningslovens § 2 er udtømmende, og at det således kan sluttes modsætningsvist, at forsknings- og havundersøgelsesskibe ikke er omfattet af bestemmelsen. Søfolk, der arbejder om bord på forsknings- og havundersøgelsesskibe, er derfor ikke berettiget til sømandsfradrag efter sømandsbeskatningslovens § 3, stk. 1, jf. § 2, stk. 1, nr. 1 eller 2, modsætningsvist.

Det foreslås, at der indsættes et nyt *stk. 5*, som medfører, at sømandsfradraget udvides til søfolk, der uden for begrænset fart erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på forsknings- og havundersøgelsesskibe. Ved forsknings- og havundersøgelsesskibe skal i almindelighed forstås skibe, som anvendes til at transportere forskere m.v. fra havn til forskellige punkter på havet eller mellem forskellige punkter på havet med henblik på, at forskerne kan foretage diverse undersøgelser ude på havet.

Formålet med den foreslåede ændring er at sidestille søfolk, der arbejder om bord på forsknings- og havundersøgelsesskibe, med søfolk, som arbejder om bord på traditionelle fragtskibe, dvs. skibe, som udelukkende anvendes til erhvervsmæssig befordring af passagerer eller gods. Forsknings- og havundersøgelsesskibe kan drives som kommerciel forretning og har mange ligheder med de traditionelle fragtskibe, idet skibene er omfattet af de samme regler, f.eks. den maritime arbejdskonvention (MLC), og skal leve op til de samme internationale standarder, som bl.a. fastsættes af FN og

EU. Hertil kommer, at forsknings- og havundersøgelsesskibe på samme måde som traditionelle fragtskibe udsættes for international konkurrence. Forsknings- og havundersøgelsesskibe er afhængige af at kunne ansætte samme type søfolk, som ansættes på traditionelle fragtskibe, og forslaget skal derfor medvirke til, at arbejdsgiverne kan nedsætte deres lønomkostninger for i højere grad at kunne matche omkostningsniveauet for skibe, som er registreret med hjemsted i tredjelande, og derved mindske risikoen for udflagning til tredjelande. Ved udflagning forstås at lade et skib registrere i et andet land og sejle under dets flag på grund af lempeligere bemandingsregler og skatteregler i det pågældende land.

Endvidere findes der ikke særlige regler for registrering af forsknings- og havundersøgelsesskibe i danske skibsregistre. Det vil derfor være skibsanvendelsen, som er afgørende for, om et skib kan anses for at være et forsknings- eller havundersøgelsesskib. Skibene kan være multifunktionelle med stor fleksibilitet i indretning og udrustning. Det skyldes, at der kan være store variationer i skibenes arbejdsopgaver, som kan bestå af forskning i relation til havets fysiske, kemiske, geologiske og biologiske egenskaber, i menneskets udnyttelse og påvirkning af havet, herunder klimaændringer og klimatilpasning, havet som mineral- og fødevareressource, som recipient, transportvej og energikilde m.v.

Aktiviteter, som udføres af forsknings- og havundersøgelsesskibe, kan i visse tilfælde være omfattet af udvidelsen af DIS-ordningen, som blev indført ved lov nr. 359 af 29. april 2018, hvis undersøgelserne f.eks. indgår som en del af et konstruktionsprojekt, herunder opførelse af olieinstallationer, vindmølleparker eller andre offshore installationer, jf. sømandsbeskatningslovens § 5, stk. 3. Den foreslåede udvidelse af sømandsfradraget er derfor målrettet søfolk, som ikke kan omfattes af DIS-ordningen. Der er således ikke nødvendigvis sammenfald mellem de aktiviteter, der kan omfattes af DIS-ordningen og/eller tonnageskatteordningen og de aktiviteter, som sømandsfradraget foreslås udvidet med. Forslaget har således ingen betydning for vurderingen af aktiviteter, der kan omfattes af DIS-ordningen og/eller tonnageskatteordningen.

Forslaget vil få betydning søfolk, der er fuldt eller begrænset skattepligtige til Danmark, jf. kildeskattelovens §§ 1 og 2, stk. 2, og som er berettiget til sømandsfradrag. En sømand, der er fuldt skattepligtig til Danmark, har typisk bopæl i Danmark, jf. kildeskattelovens § 1. En fuldt skattepligtig sømand vil efter forslaget kunne få sømandsfradrag ved arbejde om bord på et forsknings- eller havundersøgelsesskib, der er registreret med hjemsted i Danmark eller en anden EU- eller EØS-medlemsstat. En begrænset skattepligtig sømand har typisk bopæl i udlandet og vil kunne få sømandsfradrag, såfremt vedkommende erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på et forsknings- eller havundersøgelsesskib, som er registreret med hjemsted i Danmark eller et skib, der kan side-stilles hermed, dvs. et forsknings- eller havundersøgelsesskib med hjemsted på Færøerne, i Grønland eller i udlandet, såfremt det uden besætning overtages til befragtning af et dansk rederi (bareboat-charter).

På samme måde, som det er tilfældet for traditionelle fragtskibe, vil det være en betingelse for at anvende sømandsfradraget, herunder det forhøjede sømandsfradrag, på forsknings- og havundersøgelsesskibe, at der i henhold til sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, er tale om erhvervsmæssig transport af forskere og/eller deres udstyr, som foretages uden for begrænset fart, jf. sømandsbeskatningslovens § 3, stk. 1, og at forhyringsvilkårene for den enkelte sømand svarer til, hvad der sædvanligvis gælder for søfolk, jf. sømandsbeskatningslovens § 3, stk. 3.

Til nr. 3

Sømandsfradraget kan som udgangspunkt anvendes af søfolk, der arbejder om bord på danske og udenlandske skibe, jf. sømandsbeskatningslovens § 3, stk. 1, søfolk, der arbejder om bord på stenfliserfartøjer, herunder sandsugere, jf. § 3, stk. 2, og søfolk, der arbejder om bord på skibe og installationer, der anvendes i tilknytning til efterforskning og udvinding af kulbrinter, samt ved arbejde om bord på skole- og øvelsesskibe, jf. § 3, stk. 4.

Det følger af sømandsbeskatningslovens § 3, stk. 5, at det er en betingelse for sømandsfradrag efter stk. 1, 2 eller 4, at fartøjet eller installationen er registreret med hjemsted her i landet eller i en anden EU- eller EØS-medlemsstat. Betingelsen er indført ved lov nr. 359 af 29. april 2018 for at sikre overensstemmelse med de maritime statsstøtteretningslinjer, som foreskriver, at der som udgangspunkt kun kan gives støtte til skibe, som er registreret med hjemsted i EU- eller EØS-medlemsstater.

Det foreslås derfor at ændre § 3, stk. 5, som bliver *stk. 6*, således at den foreslåede udvidelse af sømandsfradraget til søfolk om bord på forsknings- og havundersøgelsesskibe alene skal gælde for skibe, der er registreret med hjemsted i Danmark eller en anden EU- eller EØS-medlemsstat for at sikre overholdelse af EU-retten.

Til nr. 4

Overskriften før § 5 lyder således: Beskatning ved arbejde om bord på dansk skib registreret i Dansk Internationalt Skibsregister.

Det foreslås at ændre *overskriften* før § 5 til Beskatning ved arbejde om bord på skibe, der er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister eller tilsvarende skibsregistre i andre EU- eller EØS-medlemsstater.

Ændringen er en konsekvens af, at det foreslås at lempe registreringskravet, så DIS-ordningen kan anvendes ved arbejde om bord på skibe, der er registreret i andre EU- eller EØS-medlemsstater end Danmark. Overskriften foreslås derfor ændret i overensstemmelse hermed.

Til nr. 5

DIS-ordningen blev indført i 1988 samtidig med oprettelsen af Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) og medfører, at rederierne kan udbetale en skattefri nettoløn til søfolk, som kan omfattes af ordningen, når en række betingelser er opfyldt.

Efter sømandsbeskatningslovens § 5, stk. 1, er det en betingelse for at kunne anvende DIS-ordningen, at søfolkenes løn m.v. er fastsat under hensyn til skattefritagelsen, dvs. som en nettoløn. Herudover er det en betingelse, at søfolkene arbejder om bord på et dansk skib, som er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, og som anvendes til formål, der vil kunne omfattes af tonnage-skatteordningen.

Registrering i Dansk Internationalt Skibsregister forudsætter som udgangspunkt, at der er tale om et dansk skib, jf. § 1 i lov om Dansk Internationalt Skibsregister (DIS-loven). For at et skib kan anses som dansk og sejle under dansk flag, må dets ejer være dansk, jf. sølovens § 1. Skibe, der ikke kan anses for danske, kan alene registreres i Dansk Internationalt Skibsregister, når visse betinger er opfyldt. Det betyder bl.a., at der i tilknytning til skibet skal udøves økonomisk aktivitet i Danmark, og at der skal udpeges en fysisk eller juridisk person i Danmark, som der kan rettes henvendelse til i kontroløjemed, og som kan stævnes på ejerens eller rederens vegne, jf. § 2, stk. 1, og § 3, stk. 1, i

bekendtgørelse nr. 1654 af 20. december 2017 om registrering af handelsskibe, hvis ejer ikke anses for at være dansk, som er udstedt i medfør af sølovens § 2, stk. 1 og 2.

Den form for virksomhed, der omfattes af tonnageskatteordningen, er erhvervsmæssig transport af passagerer eller gods (rederivirksomhed) mellem forskellige destinationer, jf. tonnageskatteovens § 6, mens § 8 opregner forskellige former for virksomhed, som falder uden for tonnageskatteordningens anvendelsesområde. Der er bl.a. tale om forundersøgelser, efterforskning eller udvinding af kulbrinter og andre naturforekomster, fiskeri og forarbejdningsvirksomhed, og sports-, udflugts- og fritidsformål. Sådan virksomhed falder således også uden for DIS-ordningen. Ved lov nr. 359 af 29. april 2018, som snarest muligt vil blive sat i kraft af skatteministeren, er anvendelsesområdet for DIS-ordningen blevet udvidet. Udvidelsen medfører, at ordningen endvidere omfatter søfolk, der arbejder om bord på en række specialskibe. Der er navnlig tale om vagt-, supply- og konstruktionsfartøjer, ishånderingsfartøjer, vindmøllefartøjer og de såkaldte hotelskibe (Accommodation and Support Vessels).

DIS-ordningen omfatter søfolk, som er skattepligtige til Danmark, dvs. typisk personer med bopæl og familie i Danmark (fuldt skattepligtige og hjemmehørende i Danmark), og personer, der ikke har bopæl i Danmark (begrænset skattepligtige), men som arbejder om bord på skibe, der er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, eller på skibe registreret i udlandet, som uden besætning overtages til befragtning af et dansk rederi (bareboat-charter). Efter retspraksis sidestilles udenlandsk registrerede skibe, der ejes og drives fra Danmark, med bareboat-chartrede skibe.

Det foreslås at nyaffatte sømandsbeskatningslovens § 5, *stk. 1*, således at kravet om, at et skib skal være registreret i Danmark, lempes. Ved nyaffattelsen videreføres hovedformålet med DIS-ordningen. Det vil sige, at skattepligtige personer, der har erhvervet lønindkomst ved arbejde om bord på et skib, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteovens §§ 6 og 8 a, får nedsat den samlede indkomstskat med det beløb, der forholdsmæssigt falder på denne indkomst.

Nyaffattelsen medfører dog, at betingelserne for at anvende DIS-ordningen ændres, således at ordningen både kan anvendes ved arbejde om bord på et dansk skib, som er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, og andre skibe, der er registreret med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat, og som sejler under et EU/EØS-flag.

Forslaget om at ophæve registreringskravet er foranlediget af Kommissionens afgørelse C(2019) 1594 af 22. februar 2019 om udvidelse af DIS-ordningen med en række specialskibe. Det følger af Kommissionens afgørelse, at det er en forudsætning for godkendelsen af udvidelsen af DIS-ordningen, at registreringskravet i hele DIS-ordningen ophæves. Kommissionen har fastlagt i sin afgørelsespraksis, at støtteordninger ikke må diskriminere mellem EU/EØS-flag, og at ordningerne derfor ikke må være begrænset til kun at omfatte nationalt-flagede fartøjer. Det skyldes, at Kommissionen anser nationale registreringskrav som en foranstaltning, der strider mod reglerne for det indre marked, herunder diskriminations- og restriktionsforbuddet.

En ophævelse af registreringskravet kan få betydning for danske og udenlandske rederier med skibe, der er registreret i en anden EU- eller EØS-medlemsstat, og som sejler uden et EU/EØS-flag, og som har søfolk, der er omfattet af ordningen og skattepligtige til Danmark.

Søfolk, der arbejder på udenlandsk registrerede skibe, er som hovedregel kun skattepligtige til Dan-

mark af lønindkomsten, hvis de har bopæl og familie her i landet. Det vil sige, hvis de er fuldt skattepligtige efter kildeskattelovens § 1 og hjemmehørende i Danmark efter en eventuel dobbeltbeskatningsoverenskomst. Disse søfolk vil efter gældende regler blive beskattet efter de almindelige regler med mulighed for at få et sømandsfradrag på 56.900 kr. – eller 105.000 kr. ved arbejde om bord på skibe med en bruttotonnage på 500 ton eller derover – i stedet for visse andre lønmodtagerfradrag som f.eks. befodringsfradrag og fagforeningsfradrag. En lempelse af registreringskravet medfører, at disse søfolk bliver skattefrie af lønnen, hvis de øvrige betingelser i DIS-ordningen er opfyldt.

En lempelse af registreringskravet i DIS-ordningen vil også få betydning for søfolk, der ikke har bopæl i Danmark, hvis de arbejder på et EU/EØS-registreret skib, der uden besætning overtages til befragtning af dansk rederi (bareboat-charter) eller på udenlandsk registrerede skibe, der ejes og drives fra Danmark. Disse søfolk beskattes efter gældende regler som udgangspunkt med 30 pct. af bruttoindkomsten tillagt arbejdsmarkedsbidrag, men vil med en lempelse af registreringskravet i DIS-ordningen blive skattefri af lønnen, hvis de øvrige betingelser er opfyldt.

Herudover kan udenlandske søfolk, der arbejder på dansk sokkel (og på et felt, der er delt mellem dansk sokkel og nabosokkel) være skattepligtige til Danmark efter kulbrinteskattelovens regler, der omfatter indkomst i forbindelse med forundersøgelse, efterforskning og indvinding af kulbrinter og dertil knyttet virksomhed, herunder anlæg af rørledninger, forsyningstjeneste samt skibstransport og rørledningstransport af indvundne kulbrinter. Eksempelvis er en udenlandsk søfarende på et EU/EØS-registreret supplyskib, der sejler mandskab og forsyninger til en boreplatform på dansk sokkel, som udgangspunkt skattepligtig til Danmark af sin lønindkomst og vil med lempelsen af registreringskravet kunne omfattes af DIS-ordningen.

Det bemærkes, at udenlandske søfolk på skibe, der udfører arbejde på dansk sokkel op til 12 sømil fra kysten, der ikke er omfattet af kulbrinteskatteloven, kan være skattepligtige til Danmark efter de almindelige regler. Det vil sige, hvis arbejdet udføres for en dansk arbejdsgiver, for en udenlandsk arbejdsgiver med fast driftssted i Danmark, eller hvis opholdet i Danmark i en eller flere perioder, tilsammen overstiger 183 dage inden for en 12-måneders-periode. Eksempelvis vil en udenlandske søfarende på EU/EØS-registreret vindmølleskib, der arbejder på en havvindmøllepark under 12 sømil fra kysten i over 183 dage på 12 måneder, med en lempelse af registreringskravet kunne omfattes af DIS-ordningen.

En del af de søfolk, der fremover kan omfattes af DIS-ordningen, kan dog allerede være skattefrie af lønnen som følge af andre regler. Det skyldes, at Danmark i forvejen kan have givet afkald på beskatningsretten til løn til skattepligtige søfolk efter en eventuel dobbeltbeskatningsaftale med rederiets hjemland eller efter interne regler i forbindelse med tiltrædelsen af dobbeltbeskatningsaftalen. Herudover kan nogle søfolk være skattefrie af lønnen efter ligningslovens § 33 A, der omfatter personer, der opholder sig uden for riget i mindst 6 måneder uden andre afbrydelser af opholdet end nødvendigt arbejde i riget i direkte forbindelse med udlandsopholdet, ferie el.lign. af en samlet varighed på højst 42 dage inden for enhver 6-måneders periode.

Til nr. 6

Personer, som er begrænset skattepligtige til Danmark efter kildeskattelovens § 2, stk. 2, kan ifølge sømandsbeskatningslovens § 5, stk. 2, anvende DIS-ordningen ved arbejde om bord på et dansk skib, som er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS), og som anvendes til formål, der vil kunne omfattes af tonnageskatteordningen.

Det foreslås at ændre § 5, *stk. 2*, således at begrænset skattepligtige søfolk kan blive omfattet af DIS-ordningen ved arbejde om bord på skibe, som er omfattet af *stk. 1*. Det vil sige skibe, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, og som er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, eller et udenlandsk skib, der er registreret med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat, og som sejler under et flag fra en anden EU- eller EØS-medlemsstat.

Endvidere foreslås en ændring af henvisningen til »Stk. 1, 3. pkt.« ændres til »Stk. 1, 3. og 4. pkt.«

Det bemærkes, at udenlandske rederier ikke er indberetningspligtige af løn til skattepligtige søfolk, der arbejder på skibe, der er registreret i andre EU/EØS-registre. Det vurderes dog, at det kan stilles som en betingelse, at de udenlandske rederier, der omfattes af DIS-ordningen, accepterer at opfylde de samme forpligtelser som danske rederier med hensyn til indberetning, oplysningspligt, hæftelse og lignende.

Dette skal ses i sammenhæng med forslaget om at indsætte § 11 a i sømandsbeskatningsloven, jf. lovforslagets § 1, nr. 18.

Til nr. 7

Sømandsbeskatningslovens § 5, *stk. 3*, er indsat ved lov nr. 359 af 28. april 2018 og udvider DIS-ordningen til en række aktiviteter, der typisk udføres af specialskibe.

Det foreslås at ophæve § 5, *stk. 3*, idet det foreslås, at indholdet af bestemmelserne i *stk. 1* og *stk. 3* sammenskrives i sømandsbeskatningslovens § 5, *stk. 1*. Ophævelsen har således ikke noget praktisk betydning.

Til nr. 8

Det fremgår af sømandsbeskatningslovens § 5, *stk. 4*, at skattefritagelsen under DIS-ordningen er betinget af, at løn og godtgørelser m.v. er fastsat under hensyn til skattefritagelsen.

Det foreslås at indsætte en yderligere betingelse for at anvende DIS-ordningen i sømandsbeskatningslovens § 5, *stk. 4*, der bliver *stk. 3*. Det medfører, at skibet, som arbejdet udføres om bord på, ikke kan anvendes til sejlads med passagerer mellem danske havne. Efter gældende ret er det ikke muligt for skibe, der er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, at sejle med passagerer mellem danske havne, og det foreslås dermed at indføre samme vilkår for skibe, der er registreret i andre EU- eller EØS-medlemsstater. Dette gælder dog ikke fart til og fra havanlæg.

Til nr. 9

Ifølge sømandsbeskatningslovens § 5, *stk. 5*, kan personer, der kan anvende DIS-ordningen efter sømandsbeskatningsloven § 5, *stk. 1-3*, ikke samtidig omfattes af ligningslovens 9 A, *stk. 1-9*. Det vil sige, at personer, som anvender DIS-ordningen, ikke samtidig kan foretage fradrag for kost, logi og småforbrødenheder i anden skattepligtig indkomst.

I sømandsbeskatningslovens § 5, *stk. 5*, der bliver *stk. 4*, foreslås det, at henvisningen til sømandsbeskatningslovens § 5, *stk. 1-3*, ændres til § 5, *stk. 1* og 2. Dette er en konsekvens af, at det foreslås at ophæve § 5, *stk. 3*, så DIS-ordningen for fuldt skattepligtige fremgår af § 5, *stk. 1*, og DIS-ordningen for begrænset skattepligtige fremgår af § 5, *stk. 2*, uanset om arbejdet udføres om bord på skibe, der udfører aktiviteter, som er omfattet af hhv. tonnageskattelovens §§ 6 eller 8 a.

Til nr. 10

Det følger af sømandsbeskatningslovens § 7, at DIS-ordningen finder anvendelse for søfolk, der arbejder om bord på skibe, der sejler i regelmæssig passagersejls mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater (DIS-ordning for færger). For at kunne omfattes af DIS-ordningen for færger er det en betingelse, at søfolkene enten er EU/EØS-statsborgere eller skattemæssigt hjemmehørende i en EU- eller EØS-medlemsstat.

Ifølge de maritime statsstøtteretningslinjer kan statsstøtte til rederier i form af nedsatte skatter på løn for søfolk på skibe, der sejler i regelmæssig passagersejls mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater, kun ydes for søfolk, der er statsborgere i EU- eller EØS-medlemsstater.

Kommissionen har i forbindelse med godkendelsen af udvidelsen af DIS-ordningen med visse specialskibe påpeget, at den danske DIS-ordning for færger ikke er i overensstemmelse med de maritime statsstøtteretningslinjer, og at DIS-ordningen for færger derfor skal begrænses til kun at omfatte søfolk, der er EU/EØS-statsborgere.

Baggrunden for den smalle afgrænsning af omfattede søfolk på skibe, der sejler i regelmæssig passagersejls 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/EØS end i forbindelse med international godstransport. Samtidig udgjorde EU/EØS-statsborgere på tidspunktet for retningslinjernes vedtagelse en væsentlig andel af de beskæftigede søfolk på skibe i regelmæssig passagersejls inden for EU/EØS. Beskyttelse af beskæftigelsen inden for Fællesskabet var derfor et primært mål for støtten i dette tilfælde.

Det foreslås, at sømandsbeskatningslovens § 7 nyaffattes, således at DIS-ordningen for færger begrænses til kun at omfatte søfolk, der er EU/EØS-statsborgere, for at sikre overholdelse af EU-retten.

Det betyder, at en række søfolk, som er skattepligtige til Danmark og ansat på færger, der sejler i regelmæssig passagersejls mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater, ikke længere vil kunne modtage en skattefri nettoløn fra deres arbejdsgivere, hvis de alene er statsborgere i tredjelande. Begrænsningen af DIS-ordningen for færger kan dermed potentielt øge arbejdsudbuddet for søfolk, der er EU/EØS-statsborgere, mens begrænsningen ikke vurderes at påvirke disse søfolks forhold i øvrigt.

Ændringen er en betingelse for Kommissionens godkendelse af udvidelsen af DIS-ordningen med en række specialskibe ved afgørelse C(2019) 1594 af 22. februar 2019.

Til nr. 11

Den danske refusionsordning for sandsugere er indført ved lov nr. 386 af 27. maj 2005 for at udfylde de maritime statsstøtteretningslinjer bedst muligt. Refusionsordningen for sandsugere medfører, at søfolk, der arbejder om bord på stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, indkomstbeskattes efter de almindelige regler, hvorefter rederierne kan få refunderet 40 pct. af arbejdsmarkedsbidragsgrundlaget for disse søfolk, såfremt en række betingelser er opfyldt. Formålet med refusionsordningen for sandsugere er at give rederierne en skattefordel svarende til den gennemsnitlige lønomkostningsbesparelse i DIS-ordningen.

Ordnningen kan anvendes af danske rederier og rederier, der har fast driftssted i Danmark, når disse

rederier er hjemmehørende i en anden EU- eller EØS-medlemsstat, jf. sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 1. Det er en betingelse for refusion, at rederierne udøver virksomhed med stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, der er registreret med hjemsted her i landet og dermed sejle under dansk flag, med en bruttotonnage på 20 ton eller derover. Er fartøjet registreret i en anden EU- eller EØS-medlemsstat, skal fartøjet uden besætning være overtaget til befragtning af et dansk rederi eller et EU/EØS-rederi, der har fast driftssted i Danmark (bareboat-charter).

Kommissionen har i forbindelse med renotifikationen påtalt, at kravet om, at EU/EØS-rederier skal have fast driftssted i Danmark, og kravet om, at et sandsugningsfartøj skal være registreret i Danmark og dermed sejle under dansk flag, ikke er i overensstemmelse med EU-reglerne om arbejdskraftens fri bevægelighed og den frie etableringsret. Kommissionen har derfor understreget, at refusionsordningen kun kan godkendes som forenelig statsstøtte, hvis kravene bringes i overensstemmelse med EU-retten.

På den baggrund foreslås det at nyaffatte sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 1, således at kravet om, at rederier, der er hjemmehørende i en anden EU- eller EØS-medlemsstat, skal have fast driftssted i Danmark, ophæves. Det betyder, at alle rederier, der har hjemsted i en EU- eller EØS-medlemsstat, vil få mulighed for at anvende refusionsordningen for sandsugere, såfremt de i øvrigt opfylder betingelserne i sømandsbeskatningslovens § 10. Endvidere medfører nyaffattelsen et forslag om at lempe registreringskravet, således at der kan opnås refusion for søfolk, der er skattepligtige til Danmark efter kildeskatteovens § 1 eller § 2, stk. 2, og som arbejder om bord på fartøjer, der er registreret i Danmark eller i en anden EU- eller EØS-medlemsstat og sejler under et flag fra en anden EU- eller EØS-medlemsstat.

Ændringerne vil navnlig få betydning for rederier med hjemsted i en EU- eller EØS-medlemsstat, som har personer, der er fuldt skattepligtige til Danmark, til at arbejde om bord på sandsugningsfartøjer og rederier, der har hjemsted i Danmark, og som har fartøjer, der er registreret i andre EU- eller EØS-medlemsstater.

Til nr. 12

Ifølge sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 2, er det en betingelse for refusion, at det enkelte fartøj har egne fremdrivningsmidler og eget lastrum til transport af materialer indvundet fra havbunden, samt at fartøjet udfører søtransportaktiviteter i mindst 50 pct. af den tid, det er i drift.

Som søtransport anses 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 og sejlads ved assistance på foranledning af offentlig myndighed i forbindelse med oprydning efter olieudslip m.v., jf. § 13 i bekendtgørelse nr. 361 af 7. maj 2009 om beskatning af søfolk. Det følger endvidere af SKM2016.399.HR, at en sandsugers transport af passagerer eller gods til destinationer eller punkter på havet ligeledes udgør søtransport.

Virksomhed inden for området for begrænset fart, jf. sømandsbeskatningslovens § 2, nr. 3, anses ikke som søtransport ved anvendelse af refusionsordningen for sandsugere.

Det følger endvidere af SKM2016.399.HR, at opgørelsen af en sandsugers aktiviteter forudsætter, at der foretages en opdeling af et sandsugningsfartøjs aktiviteter mellem aktiviteter, der udgør søtransport på den ene side, og aktiviteter, der ikke udgør søtransport på den anden side, og at der således

ikke skal foretages en helhedsbedømmelse af aktiviteterne. Når et fartøj udfører søtransport i minimum 50 pct. af den tid, det er i drift, gives refusion for hele driftstiden uanset karakteren af sandsugers øvrige aktiviteter. Aktiviteter, der udgør entreprenørmæssig virksomhed, dvs. bygning og reparation af broer, vindmølleparker, boreplatforme eller andre havanlæg, nedgravning af rørledninger på havbunden el.lign., holdes dog uden for ordningen i alle tilfælde.

Kommissionen har i forbindelse med renotifikationen af refusionsordningen for sandsugere tilkendegivet, at der efter den danske ordning gives støtte til aktiviteter, der ikke udgør søtransport, og at dette uforeneligt med EU-retten.

Det foreslås derfor at indsætte en ny § 10, stk. 2, som medfører, at refusionsordningen for sandsugere begrænses til aktiviteter, der er berettiget til støtte, dvs. søtransport som defineret i de maritime statsstøtteretningslinjer – og kun disse aktiviteter.

Ifølge EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren, kan støtte alene ydes til sandsugere, hvis aktiviteter udgør »søtransport«. De aktiviteter, som Kommissionen har godkendt som støtteberettiget søtransport under den danske refusionsordning for sandsugere fremgår af § 13 i bekendtgørelse nr. 361 af 7. maj 2009 om beskatning af søfolk. Det vil sige, at 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 m.v., som hovedregel udgør søtransport.

Ændringen vil betyde, at det er aktiviteter, der udgør søtransport i henhold til § 13 i bekendtgørelse nr. 361 af 7. maj 2009 om beskatning af søfolk, der er berettiget til refusion. Endvidere vil et sandsugningsfartøjs transport af passagerer eller gods til destinationer eller punkter på havet ligeledes udgøre søtransport, jf. SKM2016.399.HR.

Refusion kan ydes for disse aktiviteter i det omfang, søtransporten udføres i minimum 50 pct. af den tid, fartøjet er i drift. Det vil sige, at for et sandsugningsfartøj, der udfører søtransport i eksempelvis 75 pct. af den tid, det er i drift, vil grundlaget for refusion reduceres fra 100 pct. til 75 pct. af arbejdsmarkedsbidragsgrundlaget optjent ved arbejde udført om bord på fartøjet.

Til nr. 13

Det fremgår af sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 2, at det er en betingelse for refusion, at det enkelte fartøj har egne fremdrivningsmidler og eget lastrum til transport af materialer indvundet fra havbunden, samt at fartøjet udfører søtransportaktiviteter i mindst 50 pct. af den tid, det er i drift.

Det foreslås at ændre sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 2, der bliver *stk. 3*, således at betingelsen om, at fartøjet skal udføre søtransportaktiviteter i mindst 50 pct. af den tid, det er i drift, udgår.

Dette er en konsekvens af, at betingelsen indsættes som en selvstændig betingelse i et nyt stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 12, hvorved det også præciseres, at der alene kan opnås refusion, for de aktiviteter, der udgør søtransport i overensstemmelse med de maritime statsstøtteretningslinjer.

Til nr. 14

Efter sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 3, kan refusion ydes månedsvist eller på årsbasis til rederiet med et beløb, der for hver enkelt lønmodtager beregnes som 40 pct. af den del af bidragsgrundlaget opgjort efter § 2 i lov om arbejdsmarkedsbidrag, der kan henføres til arbejde udført om bord

på fartøj, som kan omfattes af refusionsordningen for sandsugere. Tilsvarende gælder for personer, som nævnt i § 1, stk. 3.

Det fremgår af kapitel 11 i de maritime statsstøtteretningslinjer, at det samlede støttebeløb, som ydes efter retningslinjerne, ikke må overstige det samlede beløb for skatter og socialsikringsbidrag, der opkræves fra skibsfartsaktiviteter og fra søfolk.

De senere års generelle nedsættelser af indkomstskatter – uden en tilsvarende reduktion af refusionssatsen – har medvirket til, at rederier, der anvender refusionsordningen for sandsugere, overkompenseres. Den foreslåede ændring af refusionssatsen skal sikre, at refusion efter ordningen bringes på et niveau, der i gennemsnit svarer til en fuld fritagelse for betaling af indkomstskatter for den del af aktiviteterne, der er støtteberettigede.

Det foreslås derfor at nyaffatte § 10, stk. 3, der bliver *stk. 4*.

Det medfører for det første, at refusionssatsen nedsættes fra 40 pct. til 35 pct.

Efter de gældende regler vil et indberettet arbejdsmarkedsbidrag på 1.000.000 mio. kr. fra et rederi vedrørende refusionsberettiget sandsugeraktivitet således medføre en refusion på 400.000 kr., såfremt fartøjet udfører søtransport i minimum 50 pct. af den tid, det er i drift. Ved indskrænkningen af grundlaget for refusion til aktiviteter, der udelukkende udgør søtransport, og den foreslåede nedsættelse af refusionssatsen vil refusionen reduceres til 262.500 kr., hvis søtransportaktiviteter udføres i 75 pct. af driftstiden.

I den forbindelse foreslås endvidere, at det skal være forudsætning for refusion, at Danmark er tilagt hele eller dele af beskatningsretten til lønindkomsten, og at der *de facto* er betalt indkomstskat i Danmark. Dette skal ses som en konsekvens af forslaget om at lempe registreringskravet og forslaget om at ophæve kravet om, at en arbejdsgiver skal have hjemsted eller fast driftssted i Danmark for at anvende ordningen, idet disse ændringer i højere grad vil kunne medføre, at beskatningsretten til lønindkomsten overgår til udlandet efter en eventuel dobbeltbeskatningsoverenskomst.

For det andet medfører nyaffattelsen en konsekvensændring af henvisningen til betingelserne for refusion. Dette er en følge af, at det foreslås at indsætte et nyt stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 12, som angiver de støtteberettigede aktiviteter. Med konsekvensændringen sikres, at der fortsat henvises til betingelserne for refusion, som efter lovforslaget findes i § 10, stk. 1-3.

Til nr. 15

For personer, som erhverver indkomst ved arbejde om bord på skib, som de ejer, eller i hvilket de som partredere eller interessenter ejer en andel, ydes refusionen derfor som 40 pct. af det gennemsnitlige grundlag for refusion efter stk. 3 for lønmodtagere, som udfører arbejde om bord på det pågældende fartøj, jf. sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 4.

Det foreslås at ændre henvisningen til stk. 3 i sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 4, som bliver *stk. 5*, således at der henvises til stk. 4. Dette er en konsekvens af, at der indsættes et nyt stk. 2, som medfører, at de efterfølgende stykker rykker. Der er tale om en ændring af rent teknisk karakter.

Det foreslås endvidere, at refusionssatsen ændres fra 40 pct. til 35 pct.

Det fremgår af kapitel 11 i de maritime statsstøtteretningslinjer, at det samlede støttebeløb, som ydes efter retningslinjerne, ikke må overstige det samlede beløb for skatter og socialsikringsbidrag, der opkræves fra skibsfartsaktiviteter og fra søfolk.

De senere års generelle nedsættelser af indkomstskatter – uden en tilsvarende reduktion af refusionssatsen – har medvirket til, at rederier, der anvender refusionsordningen for sandsugere, overkompenseres. Den foreslåede ændring af refusionssatsen skal sikre, at refusion efter ordningen bringes på et niveau, der i gennemsnit svarer til en fuld fritagelse for betaling af indkomstskatter for den del af aktiviteterne, der er støtteberettigede.

Til nr. 16

Ifølge sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 5, skal rederier, som ønsker refusion efter stk. 1-4, føre særskilt regnskab for søtransportens omfang.

Det foreslås at ændre henvisningen i sømandsbeskatningslovens § 10, stk. 5, som bliver *stk. 6*, således at der henvises til refusion efter stk. 1-5. Dette er en konsekvens af, at der indsættes et nyt stk. 2, som medfører, at de efterfølgende stykker rykker. Der er tale om en ændring af rent teknisk karakter.

Til nr. 17

Udbetales skattefri nettoløn efter §§ 5-8, og grundlaget herfor viser sig ikke at være til stede, er det alene arbejdsgiveren, der hæfter for den A-skat og de bidrag efter lov om arbejdsmarkedsbidrag og lov om Arbejdsmarkedets Tillægspension, som skulle have været indbetalt, jf. sømandsbeskatningslovens § 11. A-skatten og bidragene beregnes på grundlag af den bruttoløn, som ligger til grund for fastsættelsen af den skattefri nettoløn, jf. § 5, stk. 3. De skyldige A-skatter og bidrag betragtes som forfaldne på de tidspunkter, hvor de ville være forfaldet, hvis §§ 5-8 ikke havde været anvendt.

Det foreslås i sømandsbeskatningslovens § 11, 2. pkt., at henvisningen til § 5, stk. 5, ændres til § 5, stk. 4. Dette er en konsekvens af, at det foreslås at ophæve stk. 3, som medfører, at de efterfølgende stykker rykker. Der er tale om en ændring af rent teknisk karakter.

Til nr. 18

§ 11 a

Det er en betingelse for at anvende DIS-ordningen, at de omfattede søfolk arbejder om bord på et dansk skib, jf. sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, nr. 1, som er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, eller et udenlandsk skib, jf. sømandsbeskatningslovens § 2, stk. 1, nr. 2, der er registreret med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat, og som sejler under et flag fra en anden EU- eller EØS-medlemsstat, jf. sømandsbeskatningsloven § 5, stk. 1 og 2. Det er et resultat af, at det med nærværende lovforslag foreslås at lempe registreringskravet, således at søfolk, der arbejder om bord på skibe, der er registreret i andre EU- eller EØS-medlemsstater end Danmark og sejler under et EU/EØS-flag, også kan omfattes af DIS-ordningen.

Det skal være en forudsætning for, at ordningen kan anvendes ved arbejde om bord på skibe, som ejes af en arbejdsgiver med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark, at arbejdsgiveren forpligter sig til at opfylde de samme betingelser som en arbejdsgiver med hjemsted i Danmark for at kunne udbetale en skattefri nettoløn efter DIS-ordningen. På den baggrund foreslås det at indsætte § 11 a i sømandsbeskatningsloven.

Det foreslås i *stk. 1*, at det skal være en betingelse for at anvende DIS-ordningen for en arbejdsgiver med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark, at denne er godkendt af Skatteforvaltningen til at udbetale en skattefri nettoløn efter DIS-ordningen til søfolk, der er skattepligtige til Danmark, og at godkendelsen ikke er tilbagekaldt.

Stk. 2 indeholder oplysning om, at en række kumulative betingelser skal være opfyldt, for at Skatteforvaltningen kan godkende en arbejdsgiver, der har hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark, til at udbetale skattefri nettoløn efter sømandsbeskatningslovens §§ 5-8. Det er uden betydning, om arbejdsgiveren er en fysisk eller juridisk person.

Den første betingelse i *stk. 2, nr. 1*, er, at de almindelige betingelser for udbetaling af skattefri nettoløn i §§ 5-8 skal være opfyldt, herunder at lønnen er fastsat under hensyn til skattefritagelsen. I den forbindelse påhviler det arbejdsgiveren med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark at påvise, at betingelserne for at anvende DIS-ordningen er opfyldt, herunder at skibet udfører aktiviteter, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven. Betingelserne skal til enhver tid være opfyldt, for at ordningen kan anvendes. Dette gælder både for arbejdsgivere med hjemsted i Danmark og arbejdsgivere med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark.

Den anden betingelse i *stk. 2, nr. 2*, er, at en arbejdsgiver med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat skal opfylde de betingelser, der påhviler en tilsvarende arbejdsgiver med hjemsted i Danmark, og indvillige i at påtage sig de forpligtelser m.v., der stilles til en tilsvarende arbejdsgiver, som har hjemsted i Danmark.

Det indebærer, at arbejdsgiveren med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark skal forpligte sig til hver måned at foretage indberetning til indkomstregistret i overensstemmelse med reglerne i skatteindberetningsloven. Sammen med lønnen skal der indberettes en indtægtsart og antal sødage. Det indebærer endvidere, at arbejdsgiveren med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark efter sømandsbeskatningslovens § 11 forpligter sig til at hæfte for A-skatter og arbejdsmarkedsbidrag, som skulle have været indbetalt, hvis grundlaget for udbetaling af skattefri nettoløn viser sig ikke at være til stede.

Den tredje betingelse i *stk. 2, nr. 3*, er, at det skal være muligt via direktivet om gensidig bistand mellem medlemsstaternes kompetente myndigheder inden for området direkte skatter, visse punktafgifter og afgiftsbelastning af forsikringspræmier, en dobbeltbeskatningsoverenskomst eller anden aftale om udveksling af oplysninger at verificere arbejdsgiverens dokumentation vedrørende forpligtelserne m.v. som nævnt i nr. 2. Det betyder, at det er en betingelse for godkendelse, at der findes en informationsudvekslingsaftale mellem Danmark og den EU- eller EØS-medlemsstat, som arbejdsgiveren har hjemsted i. Dette kan enten være bistanddirektivet eller en dobbeltbeskatningsoverenskomst, som indeholder en bestemmelse om udveksling af oplysninger. Danmark har aftaler om udveksling af oplysninger med alle EU- eller EØS-medlemsstater.

I *stk. 3* foreslås, at der indsættes hjemmel til, at Skatteforvaltningen kan tilbagekalde en godkendelse efter *stk. 1*, hvis betingelserne for godkendelsen ikke længere er opfyldt. Hertil bemærkes, at betingelserne for en godkendelse efter *stk. 1* til hver en tid vil skulle være opfyldt. Som udgangspunkt vil en tilbagekaldelse af en godkendelse af en arbejdsgiver, der har hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark, have den retsvirkning, at arbejdsgiverens mulighed for at udbetale skattefri nettoløn efter DIS-ordningen ophører på tidspunktet for tilbagekaldelsen med den

virkning, at søfolk, som har været omfattet af ordningen, bliver omfattet af skattelovgivningens almindelige regler for indkomstbeskatning i Danmark fra tidspunktet for tilbagekaldelsen.

Såfremt grundlaget for udbetaling af nettoløn efter sømandsbeskatningslovens §§ 5-8 viser sig ikke at være til stede i en periode forud for tilbagekaldelsen, finder sømandsbeskatningslovens § 11 anvendelse. Det vil således alene være arbejdsgiveren, der hæfter for A-skat og eventuelle bidrag efter lov om arbejdsmarkedsbidrag og lov om Arbejdsmarkedets Tillægspension, som skulle have været indbetalt. A-skatten og bidragene beregnes på grundlag af den bruttoløn, som ligger til grund for fastsættelsen af den skattefri nettoløn. De skyldige A-skatter og bidrag betragtes som forfaldne på de tidspunkter, hvor de ville være forfaldet, hvis §§ 5-8 ikke havde været anvendt.

Tilbagekaldelsessituationen vil formentlig typisk opstå i situationer, hvor Skatteforvaltningen får viden om, at en arbejdsgiver med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark ikke har overholdt sine forpligtelser i forhold til at udbetale skattefri nettoløn efter DIS-ordningen. Tilbagekaldelsen er således en sanktionsmulighed over for arbejdsgivere med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark, som ikke overholder deres forpligtelser. I sådanne tilfælde vil arbejdsgiveren med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat blive pålagt at hæfte for de manglende indbetalte A-skatter og arbejdsmarkedsbidrag fra det tidspunkt, hvor betingelserne ikke har været opfyldt, som det tilsvarende gælder for danske arbejdsgivere, jf. sømandsbeskatningslovens § 11.

Såfremt godkendelsen tilbagekaldes, mister arbejdsgiveren med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat rettigheden til at udbetale skattefri nettoløn fra det tidspunkt, hvor arbejdsgiveren ikke overholder betingelserne herfor. Ønsker arbejdsgiveren med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark på et senere tidspunkt atter at anvende DIS-ordningen, må arbejderne anmode Skatteforvaltningen om at blive godkendt på ny.

Det foreslås i *stk. 4*, at der ved indberetning af nettoløn i fremmed valuta fra godkendte EU/EØS-rederier vil ske omregning til danske kroner efter Nationalbankens middeldkurs på forfalds- eller udbetalingstidspunktet. Fremmed valuta er ikke et lovligt betalingsmiddel i Danmark, jf. § 8 i lov om Danmarks Nationalbank og møntlovens § 4 modsætningsvist, og indberetningen skal ske i beskatningsvalutaen, som er danske kroner. Derfor skal der ske omregning fra fremmed valuta i forbindelse med indberetning af lønindkomst.

Endelig foreslås det i *stk. 5*, at skatteministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om godkendelse af arbejdsgivere med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark. Bemyndigelsen vil bl.a. kunne udnyttes til at udstede nærmere regler om indberetning, oplysning og hæftelse, samt hvordan skibsejerne vil kunne dokumentere ansættelsesforhold og –vilkår for søfolk, der omfattet af ordningen, samt godtgøre, at skibet udfører aktiviteter, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven. Skatteministeren bemyndiges desuden til at fastsætte nærmere regler om tilbagekaldelser efter den foreslåede bestemmelse i *stk. 3*, herunder om vilkårene for tilbagekaldelsen.

Skatteforvaltningens godkendelse og eventuelle tilbagekaldelse af en godkendelse efter sømandsbeskatningslovens § 11 a udgør en afgørelse, som kan indbringes for Landsskatteretten, jf. skatteforvaltningsloven § 11.

§ 11 b

Med nærværende lovforslag foreslås en imødekommelse af Kommissionens krav om, at refusionsordningen for sandsugere ikke må være begrænset til at omfatte fartøjer, der er registreret i Danmark, og arbejdsgivere, der har hjemsted eller fast driftssted i Danmark.

Efter lovforslaget skal der således gives mulighed for, at et fartøj kan være registreret med hjemsted i Danmark, og dermed sejle under dansk flag, eller være registreret med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat under forudsætning af, at fartøjet sejler under et EU/EØS-flag. Hertil kommer, at det foreslås, at ordningen kan anvendes af arbejdsgivere, der har hjemsted i en anden EU eller EØS-medlemsstat end Danmark.

Det skal være en forudsætning for, at ordningen kan anvendes ved arbejde om bord på stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, der ejes af en arbejdsgiver med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark, at arbejdsgiveren forpligter sig til at opfylde de samme betingelser som en arbejdsgiver med hjemsted i Danmark for at kunne opnå refusion i henhold til sømandsbeskatningslovens § 10. På den baggrund foreslås det at indsætte § 11 b i sømandsbeskatningsloven.

Det foreslås i *stk. 1*, at det skal være en betingelse for at anvende refusionsordningen for en arbejdsgiver med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark, at denne er godkendt af Skatteforvaltningen til at modtage refusion efter sømandsbeskatningsloven § 10 for arbejde udført om bord på stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, af søfolk, der er skattepligtige til Danmark, og at godkendelsen ikke er tilbagekaldt.

Stk. 2 indeholder oplysning om, at en række kumulative betingelser skal være opfyldt, for at Skatteforvaltning kan godkende en arbejdsgiver, der har hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark til at modtage refusion efter sømandsbeskatningslovens § 10. Det er uden betydning, om arbejdsgiveren er en fysisk eller juridisk person. Der vil typisk være tale om refusion for indeholdte indkomstskatter for søfolk, som er fuldt skattepligtige til Danmark efter kildeskattelovens § 1, idet arbejde om bord på et fartøj, der er registreret i udlandet, som udgangspunkt ikke vil medføre begrænset skattepligt til Danmark, medmindre arbejdet udføres på dansk territorium.

Den første betingelse i *stk. 2, nr. 1*, er, at de almindelige betingelser for refusion efter sømandsbeskatningslovens § 10 skal være opfyldt, herunder at der alene kan opnås refusion for aktiviteter, der udgør søtransport i henhold til de maritime statsstøtteretningslinjer i over 50 pct. af den tid, fartøjet er i drift, og kun for sådanne transportaktiviteter, samt at arbejdsgiveren skal føre særskilt regnskab for søtransportens omfang. I den forbindelse påhviler det arbejdsgiveren med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark at påvise, at betingelserne for at modtage refusion er opfyldt, herunder at skibet udfører aktiviteter, der udgør søtransport. Betingelserne skal til hver en tid være opfyldt, for at ordningen kan anvendes. Dette gælder både for arbejdsgivere med hjemsted i Danmark og arbejdsgivere med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark.

Den anden betingelse i *stk. 2, nr. 2*, er, at en arbejdsgiver med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat skal opfylde de betingelser, der stilles til en tilsvarende arbejdsgiver med hjemsted i Danmark, og indvillige i at påtage sig de forpligtelser m.v., der påhviler en tilsvarende arbejdsgiver, som har hjemsted i Danmark.

Det indebærer, at arbejdsgiveren med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark, skal forpligte sig til hver måned at foretage indberetning til indkomstregistret i overensstemmelse med reglerne i skatteindberetningsloven. En arbejdsgiver med hjemsted i en anden EU- eller

EØS-medlemsstat end Danmark skal således indberette løn for søfolk, der er skattepligtige til Danmark, samt indsende ansættelsesoplysninger og bestille skattekort hos Skatteforvaltningen. Sammen med lønnen skal der indberettes en indtægtsart og antal sødage. En arbejdsgiver med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat skal ligeledes forpligte sig til at indeholde foreløbig skat i forbindelse med udbetaling af lønindkomst i overensstemmelse med kildeskattelovens § 46. Ved regulering af for meget udbetalte refusionsbeløb finder opkrævningslovens § 7 tilsvarende anvendelse. Endelig skal arbejdsgiveren med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark forpligte sig til at opgive korrekte oplysninger til Skatteforvaltningen i henhold til sømandsbeskatningslovens § 12 a. Såfremt arbejdsgiveren forsætligt eller ved grov uagtsomhed afgiver urigtige eller vildledende oplysninger til Skatteforvaltningen til brug for afgørelser om refusion efter sømandsbeskatningsloven § 10, kan skibsejeren straffes med bøde. Er forholdet begået med forsæt til uberettiget at opnå refusion, kan straffen stige til fængsel i indtil 1 år og 6 måneder, medmindre højere straf er forskyldt efter straffelovens § 289.

Den tredje betingelse i *stk. 2, nr. 3*, er, at det skal være muligt via direktivet om gensidig bistand mellem medlemsstaternes kompetente myndigheder inden for området direkte skatter, visse punktafgifter og afgiftsbelastning af forsikringspræmier, en dobbeltbeskatningsoverenskomst eller anden aftale om udveksling af oplysninger at verificere arbejdsgiverens dokumentation vedrørende forpligtelserne m.v. som nævnt i nr. 2. Det betyder, at det er en betingelse for godkendelse, at der findes en informationsudvekslingsaftale mellem Danmark og den EU- eller EØS-medlemsstat, som skibsejeren har hjemsted i. Dette kan enten være bistandsdirektivet eller en dobbeltbeskatningsoverenskomst, som indeholder en bestemmelse om udveksling af oplysninger. Danmark har aftaler om udveksling af oplysninger med alle EU- eller EØS-medlemsstater.

I *stk. 3* foreslås at indsætte hjemmel til, at Skatteforvaltningen kan tilbagekalde en godkendelse efter *stk. 1*, hvis betingelserne for godkendelsen ikke længere er opfyldt. Som udgangspunkt vil en tilbagekaldelse af en godkendelse af en arbejdsgiver, der har hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark, have den umiddelbare retsvirkning, at arbejdsgiverens mulighed for opnå refusion ifølge refusionsordningen for sandsugere ophører på tidspunktet for tilbagekaldelsen.

Såfremt grundlaget for udbetaling af refusion efter sømandsbeskatningslovens § 10 viser sig ikke at være til stede i en periode forud for tilbagekaldelsen, vil arbejdsgiveren skulle tilbagebetale refusion efter reglerne i opkrævningsloven, som er modtaget i en periode, hvor betingelserne for refusion ikke har været opfyldt.

Tilbagekaldelsessituationen vil formentlig typisk opstå i situationer, hvor Skatteforvaltningen får viden om, at en arbejdsgiver med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark ikke har overholdt sine forpligtelser i forhold til at modtage refusion efter § 10. Tilbagekaldelsen er således en sanktionsmulighed over for arbejdsgivere med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark, som ikke overholder deres forpligtelser.

Såfremt godkendelsen tilbagekaldes, mister arbejdsgiveren med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat rettigheden til at udbetale skattefri nettoløn fra det tidspunkt, hvor arbejdsgiveren ikke overholder betingelserne herfor. Ønsker arbejdsgiveren med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark på et senere tidspunkt atter at anvende refusionsordningen for sandsugere, må arbejdsgiveren anmode Skatteforvaltningen om at blive godkendt på ny.

Det foreslås i *stk. 4*, at der ved indberetning af nettoløn i fremmed valuta fra godkendte EU/EØS-

rederier vil skulle ske omregning til danske kroner efter Nationalbankens middeltkurs på forfalds- eller udbetalingstidspunktet. Fremmed valuta er ikke et lovligt betalingsmiddel i Danmark, jf. § 8 i lov om Danmarks Nationalbank og møntlovens § 4 modsætningsvist, og indberetningen skal ske i beskatningsvalutaen, som er danske kroner. Derfor skal der ske omregning fra fremmed valuta i forbindelse med indberetning af lønindkomst.

Endelig foreslås det i *stk. 5*, at skatteministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om godkendelse af arbejdsgivere med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark. Bemyndigelsen vil bl.a. kunne udnyttes til at udstede nærmere regler om indberetning, indeholdelse og hæftelse, samt hvordan arbejdsgiverne vil kunne dokumentere søtransportaktiviteter, driftstid og ansættelsesforhold med søfolk, der er skattepligtige til Danmark. Skatteministeren bemyndiges desuden til at fastsætte nærmere regler om tilbagekaldelser efter den foreslåede bestemmelse i *stk. 3*, herunder om vilkårene for tilbagekaldelsen.

Skatteforvaltningens godkendelse og eventuelle tilbagekaldelse af en godkendelse efter sømandsbeskatningslovens § 11 b udgør en afgørelse, som kan indbringes for Landsskatteretten, jf. skatteforvaltningsloven § 11.

Til § 2

Til nr. 1

Efter tonnageskattelovens § 6, *stk. 1, 2. pkt.*, er det en betingelse for at være omfattet af tonnageskatteordningen, at de omfattede skibe strategisk og forretningsmæssigt drives fra Danmark.

Det foreslås, at § 6, *stk. 1, 2. pkt.*, ændres, således at skibe fremover også kan drives strategisk og forretningsmæssigt fra en stat, der er medlem af EU eller EØS.

De foreslåede ændringer har til formål at sikre, at reglerne om strategisk og forretningsmæssig drift fortsat er i overensstemmelse med EU-retten.

Til nr. 2

Det følger af tonnageskattelovens § 6, *stk. 2*, at rederier kun undtagelsesvist kan være omfattet af loven, hvis de udlejer eller videreudlejer deres skibe uden besætning (bareboat-charter), idet en række betingelser skal være opfyldt.

Det er således efter tonnageskattelovens § 6, *stk. 2, 1. pkt.*, en betingelse, at lejeren anvender skibet til formål, som ville kunne omfattes af tonnageskatteordningen, hvis skibet blev anvendt til samme formål af udlejeren selv. Efter § 22, *stk. 2*, er det i den forbindelse en betingelse, at det fremgår af lejekontrakten, at lejeren alene må anvende skibet til sådanne formål, og at en revisor årligt afgiver erklæring om, at betingelserne i § 6, *stk. 2, 1. pkt.*, er opfyldt. Det er videre en betingelse, at udlejningen sker som følge af en forbigående overkapacitet, og at skibet udlejes i en periode på højst tre år. Endelig er det en betingelse, at samme skib kun udlejes én gang i den periode, hvor skibet er ejet af samme rederi eller af et dermed koncernforbundet rederi.

Der foreslås et nyt § 6, *stk. 3*, hvorefter den andel af rederiets samlede bruttotonnage fra rederivirk-somhed omfattet af tonnageskatteordningen, der udlejes eller videreudlejes på bareboat-vilkår, ikke må overstige 50 pct. Denne betingelse er stillet af Kommissionen i forbindelse med dens godkendelse af den udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibsaktiviteter, der blev vedtaget ved lov nr. 1886 af 29. december 2015, jf. Kommissionens afgørelse af 12. oktober 2018

C(2018) 6795 i sag SA.45300 (2016/N). Af Kommissionens afgørelse fremgår, at mindst 50 pct. af den tonnageskattede flåde stadig skal drives af den støtteberettigede.

Efter den foreslåede bestemmelse i § 6, stk. 3, 1. pkt., skal indkomst svarende til den andel af bareboat-udlejet bruttotonnage, der overstiger grænsen på 50 pct. af den samlede bruttotonnage fra rederivirksomhed, medregnes ved opgørelsen af den skattepligtige almindelige indkomst.

Hvis 50 pct.-grænsen overskrides, beregnes den indkomst, der skal medregnes ved opgørelsen af den almindelige skattepligtige indkomst, efter den foreslåede bestemmelse i § 6, stk. 3, 2. pkt. Indkomsten beregnes som en andel af den samlede positive bruttoindtjening, før der er foretaget fradrag for afskrivninger og finansielle poster. Den andel af bruttoindtjeningen, der skal medregnes til den skattepligtige almindelige indkomst, opgøres som forholdet mellem den overskydende del af bareboat-udlejet bruttotonnage og den samlede bruttotonnage, som rederiet har til rådighed.

Hvis den samlede bruttoindtjening er negativ, skal der ikke ske beskatning efter de almindelige regler af en del heraf.

Det foreslås, at vurderingen af, om grænsen på 50 pct. er overskredet, foretages som en samlet bedømmelse for et indkomstår og på basis af rederiets bruttotonnage. Opgørelsen omfatter rederiets bruttotonnage ved rederivirksomhed omfattet af tonnageskattelovens § 6, dvs. at bruttotonnage fra operatørvirksomhed som omhandlet i tonnageskattelovens § 21 a ikke medregnes ved opgørelsen. Dette svarer til den opgørelse, der efter gældende regler i tonnageskattelovens §§ 6 a og 7 foretages, når det skal vurderes, om et rederi opfylder kravet om, at en vis andel af tonnagen er registreret i en EU- eller EØS-medlemsstat, og kravet om, at den tonnage, rederiet har til rådighed fra lejede skibe, ikke overstiger fire gange den tonnage, der ejes af rederiet selv.

Den bruttoindtjening, hvoraf en andel efter forslaget skal medregnes til den skattepligtige almindelige indkomst, hvis 50 pct.-grænsen overskrides, er rederiets bruttoindtjening ved rederivirksomhed som omhandlet i tonnageskattelovens § 6 og ved virksomhed, der udøves i nær tilknytning hertil, jf. § 10, stk. 2. Dette følger af, at tonnageskatteordningen for rederier både omfatter indkomst ved rederivirksomhed og ved tilknyttet virksomhed, jf. tonnageskattelovens § 6, stk. 1, der henviser til lovens §§ 9-15.

Hvis et rederi ved siden af sin rederivirksomhed tillige driver operatørvirksomhed som omhandlet i tonnageskattelovens § 21 a, indgår bruttoindtjeningen fra operatørvirksomheden ikke i bruttoindtjeningen efter forslaget til § 6, stk. 3, 2. pkt.

Efter det foreslåede § 6, stk. 3, 3. pkt., skal vurderingen af, om betingelsen er opfyldt, og opgørelsen af den overskydende indkomst, der skal beskattes som almindelig indkomst, ske under ét for koncernforbundne rederier. Den beregnede overskydende indkomst fordeles forholdsmæssigt mellem de koncernselskaber, der overskrider 50 pct.-grænsen. Dette svarer til fordelingen efter de gældende §§ 6a og 7. Bestemmelsen henviser til rederier, der skal træffe samme valg for så vidt angår tonnageskatteordningen, jf. § 3, stk. 1. Når et rederi, der udøver bestemmende indflydelse over, eller hvorover der udøves en bestemmende indflydelse af et andet rederi, eller når samme fysiske eller juridiske personer udøver bestemmende indflydelse over flere rederier, skal samtlige således koncernforbundne rederier, herunder udenlandske sambeskattede rederier, jf. selskabsskattelovens §§ 31, 31 A og 32, træffe samme valg, for så vidt angår anvendelse af tonnageskatteordningen, jf. § 3, stk. 1. Ved bestemmende indflydelse forstås ejerskab eller rådighed over stemmerettigheder som

omhandlet i ligningslovens § 2, stk. 2. Rederier kan dog undlade at træffe samme valg, når de ikke har fælles ledelse eller driftsorganisation, og de ikke driver virksomhed inden for beslægtede forretningsområder.

Efter det foreslåede § 6, stk. 3, 4. pkt., medregnes ikke bareboat-udlejning, der sker mellem koncernforbundne selskaber, der er hjemmehørende i et EU- eller EØS-medlemsstat. Det er således angivet i Kommissionens afgørelse af 12. oktober 2018 C(2018) 6795, at koncernintern bareboat-udlejning inden for EU/EØS er støtteberettiget uden begrænsning og ikke påvirker vurderingen af, om betingelserne for bareboat-udlejning er opfyldt.

Hvis en del af et rederis indtjening skal beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler i medfør af den foreslåede bestemmelse, skal der efter forslaget til tonnageskattelovens § 15, stk. 5, ske en tilsvarende reduktion af den tonnageskattede indkomst (skalaindkomsten), se lovforslagets § 2, nr. 9, og bemærkningerne hertil.

Til nr. 3

For selskaber, der driver rederivirksomhed, følger det af tonnageskattelovens § 6, stk. 1, jf. § 10, stk. 1, at indkomst kan omfattes af tonnageskatteordningen, når den kan henføres til rederivirksomheden eller til visse former for virksomhed, der udøves i nær tilknytning hertil (tilknyttet virksomhed).

For selskaber, der driver operatørvirksomhed, findes der særskilte regler om adgang til at opgøre den skattepligtige indkomst ved operatørvirksomheden efter reglerne i tonnageskatteloven. Den indkomst, der herved kan omfattes, er indkomst ved erhvervsmæssig virksomhed med administration af besætning og teknisk ledelse af skibe, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven.

Hvis et rederi har valgt beskatning under tonnageskatteordningen, opgøres indkomsten ved rederivirksomheden ikke som forskellen mellem skattepligtige indtægter og fradragsberettigede udgifter. I stedet opgøres den tonnageskattede indkomst (skalaindkomsten) skematisk som et grundbeløb pr. 100 nettoton pr. påbegyndt døgn, uanset om rederiets skibe er i drift eller ej, jf. tonnageskattelovens § 15, stk. 1. Tonnageskatten opkræves dermed uafhængigt af rederiets faktiske driftsresultat og betales også i år, hvor rederidriften måtte give underskud.

Efter tonnageskattelovens § 15, stk. 3, 1. pkt., kan der ikke ved opgørelsen af den tonnageskattede indkomst foretages fradrag for udgifter, der vedrører den tonnageskattede indkomst.

Det er efter tonnageskattelovens § 6 a, stk. 1, en betingelse for, at rederier kan anvende tonnageskatteordningen, at det såkaldte flagkrav er opfyldt.

Flagkravet indebærer, at et rederi – som udgangspunkt – i gennemsnit over et indkomstår skal fastholde eller forøge den procentdel af den af rederiet ejede bruttotonnage, der er registreret i en EU- eller EØS-medlemsstat, og som rederiet havde ved indtræden i ordningen. Dette udgangspunkt fraviges dog i to tilfælde. Det er således ikke et krav, at rederiet skal fastholde eller forøge den nævnte procentandel, hvis den samlede procentandel for alle rederier, der er omfattet af tonnageskatteordningen (landsgennemsnittet), ikke er faldet i gennemsnit over indkomståret. Kravet om fastholdelse eller forøgelse af rederiets egen procentandel gælder heller ikke, hvis mindst 60 pct. af den bruttotonnage, som det pågældende rederi ejer, er registreret i en EU- eller EØS-medlemsstat målt som et

gennemsnit over indkomståret.

Hvis et rederi er koncernforbundet med andre rederier, gælder flagkravet for de koncernforbundne rederier under et, jf. tonnageskattelovens § 6 a, stk. 4.

Hvis et rederi ikke opfylder flagkravet, følger det af tonnageskattelovens § 6 b, 1. pkt., at indtægt fra den – set i forhold til udgangspunktet for opgørelsen – yderligere andel af den af rederiet ejede bruttotonnage, der er registreret uden for EU eller EØS, skal beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler.

Ved siden af flagkravet er det efter tonnageskattelovens § 7, stk. 1, 1. pkt., desuden en betingelse, at den bruttotonnage, som et rederi i gennemsnit over et indkomstår har til rådighed fra lejede skibe, ikke er større end fire gange den bruttotonnage, som ejes af rederiet selv.

Hvis rederiet er koncernforbundet med andre rederier, kan rederierne vælge at opgøre forholdet for de koncernforbundne rederier under ét eller at opgøre forholdet for de enkelte rederier hver for sig.

Hvis kravet om et 1:4-forhold ikke er opfyldt, beskattes indtægt fra den overskydende del af den lejede tonnage efter skattelovgivningens almindelige regler.

Både reglen om manglende opfyldelse af flagkravet og reglen om manglende opfyldelse af kravet om et 1:4-forhold henviser som beskrevet til, at en vis andel af rederiernes indtægter – som nærmere opgjort efter bestemmelserne – skal beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler. I tonnageskattelovens øvrige bestemmelser, herunder § 6, stk. 1, § 9 og § 10, stk. 1, henvises der imidlertid til rederiernes indkomst.

Det foreslås på den baggrund, at § 6 b og § 7, stk. 1, præciseres, så det fremgår, at det er en del af rederiets indkomst, der overgår til beskatning efter de almindelige regler.

Den foreslåede præcisering er i overensstemmelse med forarbejderne til de to bestemmelser, hvoraf fremgår, at det netop er indkomst hidrørende fra en eventuel overskydende del af bruttotonnagen, der overgår til beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler. Den foreslåede ændring er desuden i overensstemmelse med praksis, hvor begrebet indtægt ved reglernes anvendelse er fortolket som indkomst.

Til nr. 4

For selskaber, der driver rederivirksomhed, er det efter tonnageskattelovens § 6 a, stk. 1, en betingelse for at anvende tonnageskatteordningen, at det såkaldte flagkrav er opfyldt.

Flagkravet indebærer, at et rederi – som udgangspunkt – i gennemsnit over et indkomstår skal fastholde eller forøge den procentdel af den af rederiet ejede bruttotonnage, der er registreret i en EU- eller EØS-medlemsstat, og som rederiet havde ved indtræden i ordningen. Dette udgangspunkt fraviges dog i to tilfælde. Det er således ikke et krav, at rederiet skal fastholde eller forøge den nævnte procentandel, hvis den samlede procentandel for alle rederier, der er omfattet af tonnageskatteordningen (landsgennemsnittet), ikke er faldet i gennemsnit over indkomståret. Kravet om fastholdelse eller forøgelse af rederiets egen procentandel gælder heller ikke, hvis mindst 60 pct. af den bruttotonnage, som det pågældende rederi ejer, er registreret i en EU- eller EØS-medlemsstat målt som et gennemsnit over indkomståret.

Hvis et rederi er koncernforbundet med andre rederier, gælder flagkravet for de koncernforbundne rederier under ét, jf. tonnageskattelovens § 6 a, stk. 4.

Hvis et rederi ikke opfylder flagkravet, følger det af tonnageskattelovens § 6 b, 1. pkt., at indtægt fra den – set i forhold til udgangspunktet for opgørelsen – yderligere andel af den af rederiet ejede bruttotonnage, der er registreret uden for EU eller EØS, skal beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler.

Efter § 6 b, 2. pkt., beregnes indtægten fra den yderligere andel af bruttotonnagen som den andel af den samlede bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster opgjort efter skattelovgivningens almindelige regler, som svarer til forholdet mellem på den ene side den yderligere andel af bruttotonnagen og på den anden side hele den af rederiet ejede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven.

Bruttoindtjeningen efter § 6 b, 2. pkt., udgøres af rederiets bruttoindtjening ved rederivirksomhed som omhandlet i tonnageskattelovens § 6 og ved virksomhed, der udøves i nær tilknytning hertil, jf. § 10, stk. 2. Dette følger af, at tonnageskatteordningen for rederier både omfatter indkomst ved rederivirksomhed og ved tilknyttet virksomhed, jf. tonnageskattelovens § 6, stk. 1, der henviser til lovens §§ 9-15.

Hvis et rederi ved siden af sin rederivirksomhed tillige driver operatørvirksomhed som omhandlet i tonnageskattelovens § 21 a, indgår bruttoindtjeningen fra operatørvirksomheden ikke i bruttoindtjeningen efter § 6 b, 2. pkt.

Den således opgjorte andel af den samlede bruttoindtjening medregnes ved opgørelsen af den almindeligt beskattede indkomst uanset om bruttoindtjeningen er positiv eller negativ. Hvis bruttoindtjeningen er negativ, opnår rederiet dermed et fradrag i den indkomst, der beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler, hvis flagkravet ikke er opfyldt.

Efter den foreslåede ændring af § 6 b, 2. pkt., vil der fremover i tilfælde, hvor flagkravet ikke er opfyldt, alene skulle ske beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler af en del af den samlede bruttoindtjening, hvis bruttoindtjeningen er positiv.

Hvis den samlede bruttoindtjening derimod er negativ, skal der efter forslaget ikke fremover ske beskatning efter de almindelige regler af en del heraf.

Baggrunden for dette er, at denne mulighed for at fradrage en del af et underskud ved rederivirksomhed i den almindeligt beskattede indkomst, ikke vurderes at være i overensstemmelse med hensigten med tonnageskatteordningen, hvis udgangspunkt er, at de omfattede aktiviteter netop ikke skal kunne føre til fradrag. Desuden indebærer de gældende regler en risiko for, at rederier, hvis virksomhed giver underskud, aktivt kan vælge ikke at opfylde de omhandlede betingelser med henblik på at opnå fradrag for underskuddet.

Ved siden af flagkravet er det efter tonnageskattelovens § 7, stk. 1, 1. pkt., desuden en betingelse, at den bruttotonnage, som et rederi i gennemsnit over et indkomstår har til rådighed fra lejede skibe, ikke er større end fire gange den bruttotonnage, som ejes af rederiet selv.

Hvis rederiet er koncernforbundet med andre rederier, kan rederierne vælge at opgøre forholdet for

de koncernforbundne rederier under ét eller at opgøre forholdet for de enkelte rederier hver for sig.

Hvis kravet om et 1:4-forhold ikke er opfyldt, beskattes indtægt fra den overskydende del af den lejede tonnage efter skattelovgivningens almindelige regler.

Efter § 7, stk. 1, 2. pkt., beregnes indtægten som den andel af den samlede bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster opgjort efter skattelovgivningens almindelige regler, som svarer til forholdet mellem på den ene side den del af den lejede tonnage, der overstiger fire gange egentonnagen, og på den anden side den samlede tonnage, som rederiet har til rådighed. Andelen medregnes ved opgørelsen af den almindeligt beskattede indkomst, uanset om den samlede bruttoindtjening er positiv eller negativ.

Bruttoindtjeningen efter § 7, stk. 1, 2. pkt., udgøres af rederiets bruttoindtjening ved rederivirksomhed som omhandlet i tonnageskattelovens § 6 og ved virksomhed, der udøves i nær tilknytning her til, jf. § 10, stk. 2. Dette følger af, at tonnageskatteordningen for rederier både omfatter indkomst ved rederivirksomhed og ved tilknyttet virksomhed, jf. tonnageskattelovens § 6, stk. 1, der henviser til lovens §§ 9-15.

Hvis et rederi ved siden af sin rederivirksomhed tillige driver operatørvirksomhed som omhandlet i tonnageskattelovens § 21 a, indgår bruttoindtjeningen fra operatørvirksomheden ikke i bruttoindtjeningen efter § 7, stk. 1, 2. pkt.

Efter den foreslåede ændring af § 7, *stk. 1, 2. pkt.*, vil der fremover i tilfælde, hvor 1:4-forholdet ikke er opfyldt, alene skulle ske beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler af en del af den samlede bruttoindtjening, hvis bruttoindtjeningen er positiv.

Hvis den samlede bruttoindtjening derimod er negativ, skal der efter forslaget ikke fremover ske beskatning efter de almindelige regler af en del heraf.

Baggrunden for den foreslåede ændring af § 7, stk. 1, 2. pkt., er den samme som for forslaget om ændringen af § 6 b, 2. pkt.

Til nr. 5

Det er efter tonnageskattelovens § 7, stk. 1, 1. pkt., en betingelse, at den bruttotonnage, som et rederi i gennemsnit over et indkomstår har til rådighed fra lejede skibe, ikke er større end fire gange den bruttotonnage, som ejes af rederiet selv.

Hvis et rederi er koncernforbundet med andre rederier, kan rederierne vælge at opgøre forholdet for de koncernforbundne rederier under ét eller at opgøre forholdet for de enkelte rederier hver for sig, jf. tonnageskattelovens § 7, stk. 2.

Efter den foreslåede ændring af § 7, *stk. 2*, vil det ikke fremover være valgfrit for koncernforbundne rederier, om de vil opgøre forholdet for de koncernforbundne rederier under ét eller for de enkelte rederier hver for sig. Opgørelsen vil således fremover skulle ske for de koncernforbundne rederier på konsolideret basis, ligesom det allerede gælder ved vurderingen af, om flagkravet er opfyldt.

Baggrunden for forslaget er, at valgfriheden kan indebære en risiko for spekulation. Der vil således

bl.a. kunne spekuleres i, at koncernforbundne rederier, der på konsolideret basis opfylder 1:4-kravet, vælger at placere underskudsgivende virksomhed i et koncernselskab, der – vurderet for sig selv – ikke opfylder 1:4-kravet. Derved kan der opnås fradrag for underskuddet ved opgørelsen af den almindeligt beskattede indkomst.

Til nr. 6 og 7

For selskaber, der driver rederivirksomhed, følger det af tonnageskattelovens § 6, stk. 1, jf. § 10, stk. 1, at indkomst kan omfattes af tonnageskatteordningen, når den kan henføres til rederivirksomheden eller til visse former for virksomhed, der udøves i nær tilknytning hertil (tilknyttet virksomhed).

De former for virksomhed, der kan anses for tilknyttet virksomhed, er opregnet i tonnageskattelovens § 10, stk. 2. Der er ved opregningen foretaget en snæver afgrænsning for at målrette ordningen.

Hensynet til at målrette ordningen ligger også bag det gældende krav om, at indkomst ved tilknyttet virksomhed alene kan omfattes af ordningen, hvis virksomheden udøves af et rederi i nær tilknytning til rederiets egen rederivirksomhed. Hvis virksomheden derimod udøves af et selskab, der ikke samtidig udøver den rederivirksomhed, hvortil virksomheden har en nær tilknytning, kan indkomsten ikke omfattes af ordningen og vil i stedet skulle beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler.

Der stilles ikke efter gældende regler krav til forholdet mellem størrelsen af et rederis indkomst ved tilknyttet virksomhed og indkomsten ved rederivirksomheden. Hvis et rederi har indkomst ved tilknyttet virksomhed, der er større end indkomsten ved rederivirksomheden, er begge typer indkomst således omfattet af tonnageskatteordningen.

Efter den foreslåede ændring af tonnageskattelovens § 10, stk. 2, vil adgangen til at henføre positiv indkomst ved tilknyttet virksomhed til beskatning under tonnageskatteordningen fremover være yderligere begrænset. Begrænsningen foreslås, for at ordningen fortsat kan leve op til de betingelser, der fremgår af Kommissionens afgørelsespraksis, som der er henvist til i Kommissionens afgørelse af 12. oktober 2018.

Der foreslås ikke en ændring af afgrænsningen af de former for virksomhed, der efter gældende regler kan anses for tilknyttet virksomhed. Kommissionen har således under behandlingen af notifikationen af udvidelsen af tonnageskatteordningen ved lov nr. 1886 af 29. december 2015 tilkendegivet, at den ikke har indvendinger imod afgrænsningen, hvis der indføres en betingelse om, at indkomsten ved tilknyttet virksomhed skal udgøre mindre end 50 pct. af den samlede indkomst ved rederivirksomhed og tilknyttet virksomhed.

Den foreslåede begrænsning indebærer, at rederier alene vil kunne henføre positiv indkomst ved tilknyttet virksomhed til beskatning under tonnageskatteordningen, i det omfang positiv bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster opgjort efter skattelovgivningens almindelige regler ved virksomheden udgør mindre end 50 pct. af den samlede positive bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster.

I det omfang positiv bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster ved tilknyttet virksom-

hed som nævnt i stk. 2 udgør 50 pct. eller mere af den samlede positive bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster, følger det af forslaget til den nye bestemmelse i § 10, stk. 3, at den overskydende del vil blive beskattet efter skattelovgivningens almindelige regler.

Den samlede bruttoindtjening efter de foreslåede bestemmelser i § 10, stk. 2, 2. pkt., og § 10, stk. 3, udgøres af rederiets bruttoindtjening ved rederivirksomhed og ved tilknyttet virksomhed.

Hvis et rederi ved siden af sin rederivirksomhed tillige driver operatørvirksomhed som omhandlet i tonnageskattelovens § 21 a, indgår bruttoindtjeningen fra operatørvirksomheden ikke i bruttoindtjeningen efter § 10, stk. 2, 2. pkt., og § 10, stk. 3.

Efter gældende regler skal rederier også opgøre den samlede bruttoindtjening, hvis betingelserne vedrørende fastholdelse eller forøgelse af EU/EØS-flagandelen eller vedrørende forholdet mellem egen og lejet tonnage ikke er opfyldt, og en del af indkomsten – opgjort på grundlag af bruttoindtjeningen – derfor skal beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler.

Til nr. 8

Det følger af tonnageskattelovens § 9, at rederier, der anvender tonnageskatteordningen, skal opgøre tonnagebeskattet indkomst og almindeligt beskattet indkomst hver for sig.

Efter tonnageskattelovens § 10, stk. 3, udgør den almindeligt beskattede indkomst sammen med indkomsten ved rederivirksomhed, jf. § 10, stk. 1, og indkomsten ved tilknyttet virksomhed, jf. § 10, stk. 2, rederiets samlede skattepligtige indkomst.

Som følge af forslaget til den nye bestemmelse i tonnageskattelovens § 10, stk. 3, jf. lovforslagets § 2, nr. 7, foreslås det, at bestemmelsen i § 10, stk. 3, der bliver stk. 4, ændres, så der også henvises til indkomst omfattet af den foreslåede § 10, stk. 3.

Til nr. 9

Det følger af tonnageskattelovens § 9, at rederier, der anvender tonnageskatteordningen, skal opgøre tonnagebeskattet indkomst og almindeligt beskattet indkomst hver for sig.

De to former for indkomst udgør sammen rederiets samlede skattepligtige indkomst, der beskattes med selskabsskattesatsen efter selskabsskattelovens § 17, stk. 1.

Den indkomst, der ikke er omfattet af tonnageskatteordningen, opgøres og beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler.

Den indkomst, der tonnagebeskattes, opgøres ikke som forskellen mellem skattepligtige indtægter og fradragsberettigede udgifter. I stedet opgøres indkomsten skematisk som et grundbeløb pr. 100 nettoton pr. påbegyndt døgn, uanset om rederiets skibe er i drift eller ej, jf. tonnageskattelovens § 15, stk. 1. Tonnageskatten opkræves dermed uafhængigt af rederiets faktiske driftsresultat og betales også i år, hvor rederidriften måtte give underskud.

Efter tonnageskattelovens § 15, stk. 3, 1. pkt., kan der ikke ved opgørelsen af den tonnagebeskattede indkomst (skalaindkomsten) foretages fradrag for udgifter, der vedrører den tonnagebeskattede indkomst. Hvis en udgift både vedrører indkomst, der kan tonnagebeskattes, og anden indkomst,

fordeles udgiften forholdsmæssigt efter rederiets samlede bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster opgjort efter skattelovgivningens almindelige regler, jf. tonnageskatteovens § 15, stk. 3, 2. pkt. Denne fordelingsregel er en undtagelsesbestemmelse med et begrænset anvendelsesområde, og fordeling efter bestemmelsen sker først, når der er sket fordeling efter almindelige principper om rette udgiftsbærer samt i overensstemmelse med armslængdeprincippet, jf. tonnageskatteovens § 13, stk. 2.

Det følger af Den Juridiske Vejledning 2019-1, afsnit C.D.8.8.3.4, at skalaindkomsten nedsættes, hvis et rederi ikke har opfyldt kravet om, at der består et forhold på mindst 1:4 mellem rederiets egen og lejede tonnage, og en del af bruttoindtjeningen derfor skal beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler. Den Juridiske Vejledning henviser i den forbindelse til Skatteforvaltningens styresignal i SKM2015.295.SKAT, hvorefter skalaindkomsten i sådanne tilfælde nedsættes med en andel, der svarer til den andel, hvormed rederiets lejede tonnage overstiger 1:4-forholdet.

Styresignalet vedrører alene tilfælde, hvor 1:4-forholdet ikke er opfyldt, og ikke tilfælde, hvor kravet om, at en vis andel af rederiets tonnage er registreret i en EU- eller EØS-medlemsstat (flagkravet), ikke er opfyldt. Hvis flagkravet ikke er opfyldt, og en andel af bruttoindtjeningen derfor skal beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler, sker der derfor ikke en regulering af skalaindkomsten.

Der foreslås et nyt § 15, stk. 5, hvorefter der i tilfælde, hvor en del af et rederis bruttoindtjening ved rederivirksomheden skal beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler, skal ske en tilsvarende reduktion af skalaindkomsten. Dette foreslås for at forhindre, at samme indtægt reelt beskattes to gange.

Der vil dog efter forslaget ikke skulle ske en reduktion af skalaindkomsten i tilfælde, hvor en del af et rederis positive bruttoindtjening skal beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler som følge af, at den foreslåede begrænsning i adgangen til at henføre indkomst ved tilknyttet virksomhed til beskatning under tonnageskatteordningen ikke er overholdt. Det skyldes, at der i dette tilfælde ikke vil ske en dobbelt beskatning af samme indtægt, da der ikke beregnes skalaindkomst vedrørende indkomst fra tilknyttet virksomhed.

Til nr. 10

Efter tonnageskatteovens § 21 a, stk. 2, 2. pkt., er det en betingelse for at være omfattet af tonnageskatteordningen, at de omfattede skibe strategisk og forretningsmæssigt drives fra en EU-medlemsstat.

Det foreslås, at § 21 a, stk. 2, 2. pkt., ændres, således at skibe fremover kan drives strategisk og forretningsmæssigt også fra en stat, der er medlem af EØS.

De foreslåede ændringer har til formål at sikre, at reglerne om strategisk og forretningsmæssig drift fortsat er i overensstemmelse med EU-retten.

Til nr. 11 og 12

De gældende regler i tonnageskatteovens § 22 indeholder kontrolbestemmelser, hvorefter rederier og operatørselskaber (herefter selskab) er undergivet en række oplysningspligter og materielle betingelser for at kunne anvende tonnageskatteordningen. Herudover skal selskaberne i henhold til skattekontrolloven afgive en række oplysninger om selskabets indkomst.

Efter tonnageskattelovens § 22, stk. 1, 1. pkt., og stk. 4, 1. pkt., skal selskaberne årligt vedlægge revisorerklæringer for koncernforbundne selskaber, hvor de har undladt at træffe samme valg om tonnageskatteordningen, når de ikke har fælles ledelse eller driftsorganisation, og de ikke driver virksomhed inden for beslægtede forretningsområder.

Selskaberne skal hvert år til brug for kontrollen af flagkravet vedlægge oplysninger om, i hvilket omfang den af rederiet eller operatørselskabet i årets løb ejede bruttotonnage, der er anvendt til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, har været registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS, henholdsvis uden for EU eller EØS, jf. tonnageskattelovens § 22, stk. 1, 2. pkt., og stk. 4, 2. pkt. Desuden skal selskaberne det første år, hvor flagkravet finder anvendelse, vedlægge oplysning om den procentdel af den af rederiet eller operatørselskabet ejede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, og som på basisdatoen var registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS, jf. tonnageskattelovens § 22, stk. 1, 3. pkt., og stk. 4, 3. pkt.

Rederierne skal årligt vedlægge en revisorerklæring om, at udlejede skibe på bareboat-vilkår overholder betingelserne om, at rederiet i forbindelse med forbigående overskudskapacitet udlejer skibe i en periode på højst 3 år, jf. tonnageskattelovens § 22, stk. 1, 1. pkt. Hvis et rederi udlejer skibe på time-charter vilkår eller bareboat-vilkår, skal revisoren desuden hvert år afgive erklæring om, at lejereren kun anvender skibet til formål, som ville kunne omfattes af tonnageskatteloven, hvis skibet blev anvendt til samme formål som udlejereren selv, jf. tonnageskattelovens § 22, stk. 2.

Det er en betingelse for anvendelse af tonnageskatteordningen for operatørselskaber, at ejeren eller lejereren af skibet ifølge en operatørkontrakt alene anvender skibet til formål, som ville kunne omfattes af tonnageskatteloven. Desuden skal det fremgå af operatørkontrakten, fra hvilken stat skibet strategisk og forretningsmæssigt drives, og i hvilken stat skibet er registreret, jf. tonnageskattelovens § 22, stk. 3.

Skatteforvaltningen har en række kontrolbeføjelser. Selskabernes manglende opfyldelse af oplysningspligten kan give udslag i bøder, hvorimod manglende opfyldelse af de materielle betingelser f.eks. krav til kontrakter i henhold til tonnageskattelovens § 22, stk. 2 og 3, kan betyde, at en andel af selskabets indkomst beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler. Ved manglende opfyldelse af tonnageskattelovens øvrige materielle betingelser afhænger konsekvensen af, hvilken betingelse der er tale om f.eks. vil en manglende opfyldelse af flagkravet medføre, at en andel af selskabets indkomst overgår fra tonnagebeskatning til almindelig selskabsbeskatning.

Der foreslås at indsætte nye § 22, stk. 1, 4. pkt., og § 22, stk. 4, 4. pkt., hvorefter det bliver en betingelse for at anvende tonnageskatteordningen, at selskaberne skal oplyse at overholde samtlige betingelser i tonnageskatteloven. Denne betingelse er stillet af Kommissionen ved afgørelse af 12. oktober 2018 C(2018) i sag SA.45300 (2016/N) i forbindelse med godkendelsen af tonnageskatteordningen til at finde anvendelse for en række specialskibe. Oplysningen skal omfatte samtlige betingelser, der gælder for anvendelse af tonnageskatteordningen, herunder omfattede aktiviteter, flagkrav, overholdelse af tærskler for tilknyttede aktiviteter m.fl.

Det bemærkes, at skatteministeren efter indstilling fra Skatterådet kan fastsætte, hvilke oplysninger af betydning for skatteansættelsen der skal fremgå af oplysningsskemaet, og i hvilken form oplysningerne skal angives, jf. skattekontrolloven § 6, stk. 1. I praksis sker det ved godkendelse af årets oplysningsskema.

En manglende opfyldelse af den foreslåede oplysningspligt vil følge gældende ret, således at en manglende afkrydsning eller en forkert afkrydsning vil give udslag i bøder. Hvis selskaberne herudover ikke opfylder de materielle betingelser, afhænger konsekvenserne af, hvilke betingelser der er tale om.

Til § 3

Efter lovforslaget § 1, nr. 18, er det bl.a. en forudsætning for godkendelse af en arbejdsgiver, som har hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark, at arbejdsgiveren indvilliger i at påtage sig de forpligtelser, der påhviler tilsvarende arbejdsgivere med hjemsted i Danmark. Det betyder bl.a., at arbejdsgiveren, at arbejdsgiveren skal indeholde kildeskat af lønindkomst, der erhverves ved arbejde om bord på sandsugningsfartøjer, der er omfattet af sømandsbeskatningslovens § 10.

Det foreslås på denne baggrund at ændre kildeskattelovens § 44, litra b, således at skattepligtig indkomst, der udbetales af en arbejdsgiver, som er godkendt efter sømandsbeskatningslovens §§ 11 a eller b, anses for A-indkomst.

Til § 4

Ligningslovens § 9 A giver lønmodtagere adgang til at foretage fradrag for forskellige rejseudgifter, som afholdes i forbindelse med indkomsterhvervelsen. I den forbindelse følger det af ligningslovens § 9 A, stk. 11, jf. sømandsbeskatningslovens § 5, stk. 5, at personer, som er omfattet af DIS-ordningen, ikke samtidig kan anvende ligningslovens § 9 A.

Det foreslås, at ændre ligningslovens § 9 A, stk. 11, således at henvisningen til sømandsbeskatningslovens § 5, stk. 5, ændres til sømandsbeskatningslovens § 5, stk. 5. Det er en konsekvens af, at det foreslås at ophæve § 5, stk. 3. Der er tale om en ændring af rent teknisk karakter.

Til § 5

Bestemmelsen i § 3, stk. 2, 1. pkt., i lov nr. 1886 af 29. december 2015, som ændret ved § 5, nr. 1, i lov nr. 359 af 29. april 2018, medfører, at den udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibsaktiviteter, der blev vedtaget ved førstnævnte lov, vil få virkning fra og med indkomståret 2016. Bestemmelsen er endnu ikke trådt i kraft, idet skatteministerens udnyttelse af bemyndigelsen efter § 3, stk. 1, i lov nr. 1886 af 29. december 2015 til at sætte de nye regler i kraft har afventet Kommissionens godkendelse af udvidelsen.

Bestemmelsen i § 3, stk. 2, 2. pkt., i lov nr. 1886 af 29. december 2015, som blev indsat ved § 5, nr. 2, i lov nr. 359 af 29. april 2018, medfører, at den særlige undtagelsesbestemmelse i sømandsbeskatningslovens § 5 b – hvorefter rederier med de specialskibsaktiviteter, der ved førstnævnte lov fik adgang til tonnageskatteordningen, ikke kan anvende den såkaldte DIS-ordning, der giver rederier omfattet af tonnageskatteordningen adgang til at udbetale en skattefri nettoløn til de ansatte søfolk – vil få virkning fra og med indkomståret 2016 og til og med indkomståret 2018. Bestemmelsen er endnu ikke sat i kraft af skatteministeren.

Ved afgørelse af 12. oktober 2018 (sag SA.45300 (2016/N)) har Kommissionen godkendt udvidelsen af tonnageskatteordningen, idet Kommissionen dog har forudsat, at udvidelsen alene vil få virkning fra den 1. januar 2017. Ved afgørelse af 22. februar 2019 (sag SA.51325 (2018/N-2)) har Kommissionen godkendt, at DIS-ordningen tilsvarende udvides, dog med virkning fra og med indkomståret 2019.

Det foreslås på den baggrund, at § 3, stk. 2, 1. pkt., i lov nr. 1886 af 29. december 2015, som ændret ved § 5, nr. 1, i lov nr. 359 af 29. april 2018, affattes således, at udvidelsen af tonnageskatteordningen vil få virkning for indkomstår, der begynder den 1. januar 2017 eller senere.

Det foreslås desuden, at § 3, stk. 2, 2. pkt., affattes således, at den særlige undtagelsesbestemmelse i sømandsbeskatningslovens § 5 b, alene vil finde anvendelse til og med indkomståret 2018. Det betyder, at DIS-ordningen fra og med indkomståret 2019 vil kunne anvendes på de søfolk, der arbejder om bord på skibe med de aktiviteter, der fra 2017 har fået adgang til tonnageskatteordningen.

Da udvidelsen af tonnageskatteordningen – når den er sat i kraft af skatteministeren – vil få virkning tilbage i tid, vil rederier, der for indkomstår, der begynder den 1. januar 2017 eller senere, har selv-angivet efter de dagældende regler, kunne anmode om at få genoptaget deres skatteansættelse for det eller de pågældende indkomstår. Genoptagelse kan ske efter reglerne om ordinær genoptagelse i skatteforvaltningslovens § 26, stk. 2, heraf følger at en anmodning om genoptagelse senest vil skulle indgives den 1. maj i det fjerde år efter indkomstårets udløb, dvs. senest den 1. maj 2021 for indkomståret 2017 og senest den 1. maj 2022 for indkomståret 2018.

Til § 6

Bestemmelsen i § 5 i lov nr. 359 af 29. april 2018 medfører, at den særlige undtagelsesbestemmelse i sømandsbeskatningslovens § 5 b, der blev indsat ved lov nr. 1886 af 29. december 2015, og som indebærer, at rederier med de specialskibsaktiviteter, der ved sidstnævntes lov fik adgang til tonnageskatteordningen, ikke kan anvende DIS-ordningen på de beskæftigede søfolk, vil få virkning fra og med indkomståret 2016 og til og med indkomståret 2018. Hverken den nævnte § 5 eller bestemmelserne i lov nr. 1886 af 29. december 2015 er endnu sat i kraft af skatteministeren.

Ved § 5 i nærværende lovforslag er det på baggrund af Kommissionens afgørelse af 12. oktober 2018 foreslået, at udvidelsen af tonnageskatteordningen med de ovennævnte specialskibsaktiviteter skal have virkning for indkomstår, der begynder den 1. januar 2017 eller senere. Det foreslås desuden, at den særlige undtagelsesbestemmelse i sømandsbeskatningslovens § 5 b i overensstemmelse hermed vil finde anvendelse fra og med indkomstår, der begynder den 1. januar 2017, og til og med indkomståret 2018.

Det foreslås på baggrund heraf, at § 5 i lov nr. 359 af 29. april 2018 ophæves.

Til § 7

Det foreslås i stk. 1, at loven træder i kraft den 1. januar 2020. De ændringer af DIS-ordningen, refusionsordningen for sandsugere og tonnageskatteordningen, der foretages på baggrund af Kommissionens krav, er ikke anmeldelsespligtige og skal ikke godkendes af Kommissionen, inden de kan træde i kraft.

Det foreslås i *stk. 2*, at skatteministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelse af lovens § 1, nr. 2 og 3, §§ 5 og 6. Ministeren kan endvidere fastsætte, at dele af loven træder i kraft på forskellige tidspunkter. Baggrunden for, at den del af loven, der vedrører udvidelsen af sømandsfradraget, skal sættes i kraft af ministeren, er, at der er tale om en ændring af en eksisterende statsstøtteordning. Sådanne ændringer skal ifølge EUF-Traktaten godkendes af Kommissionen, inden de kan træde i kraft. Endvidere foreslås det, at skatteministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelse af lovens §§ 3 og 4. Baggrunden for dette er, at ændringen af virkningstidspunktbestemmelsen i lov nr. 1886 af 29. december 2015 bør sættes i kraft hurtigst muligt efter vedtagelsen, idet ændringen som følge af Kommissionens afgørelse af 12. oktober 2018 er en forudsætning for, at skatteministeren derefter kan sætte udvidelsen af tonnageskatteordningen ved lov nr. 1886 af 29. december 2015 i kraft.

Det foreslås i *stk. 3*, at §§ 1, 3 og 4, det vil sige tilpasningen af DIS-ordningen og refusionsordningen for sandsugere til EU-retten og udvidelsen af sømandsfradraget, skal have virkning fra og med indkomståret 2020.

Det foreslås i *stk. 4*, at ændringerne i tonnageskatteloven har virkning for indkomstår, der begynder den 1. januar 2020 eller senere.

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, lov nr. 386 af 27. maj 2005, som ændret bl.a. ved § 2 i lov nr. 622 af 14. juni 2011 og senest ved § 3 i lov nr. 359 af 29. april 2018, 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.

1. I § 2, stk. 1, nr. 1 og 2, indsættes efter »af passagerer eller gods,«: »aktiviteter, der vil kunne omfattes af tonnageskattelovens §§ 6 eller 8 a,«.

§ 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. ---

Stk. 3. Har en person kun lønindtægt som nævnt i stk. 1 eller stk. 2 i en del af året, eller er der tale om ansættelse på deltid, nedsættes fradraget forholdsmæssigt. Det er en betingelse for fradrag, at forhyringsvilkårene for den pågældende svarer til, hvad der sædvanligvis gælder for søfolk.

Stk. 4. ---

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

Beskatning ved arbejde om bord på dansk skib registreret i Dansk Internationalt Skibsregister

§ 5. ---

§ 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. Gratialer 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. 2-5. ---

2. I § 3 indsættes efter stk. 4 som nyt stykke:

»*Stk. 5.* Stk. 1 og 3 finder tilsvarende anvendelse for personer, som uden for begrænset fart erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på forsknings- og havundersøgelses-skibe.«

Stk. 5 bliver herefter stk. 6.

3. I § 3, *stk. 5*, der bliver *stk. 6*, ændres »stk. 1, 2 eller 4« til: »stk. 1, 2, 4 og 5«.

4. *Overskriften* før § 5 affattes således:

»Beskatning ved arbejde om bord på skibe, der er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister eller tilsvarende skibsregistre i andre EU- eller EØS-medlemsstater«.

5. § 5, *stk. 1*, affattes således:

»Har en person, der er skattepligtig efter kildeskattelovens § 1, erhvervet lønindkomst ved arbejde om bord på et skib, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, nedsættes den samlede indkomstskat med det beløb, der forholdsmæssigt falder på denne indkomst. Det er en betingelse for anvendelsen af 1. pkt., at skibet er et dansk skib, som er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, eller et udenlandsk skib, der er registreret med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat, og som sejler under et flag fra en anden EU- eller EØS-medlemsstat. 1. og 2. pkt. finder tilsvarende anvendelse på dødsboer omfattet af dødsboskattelovens § 1, stk. 2. Gratialer og fratrædelsesgodtgørelser m.v., jf. ligningslo-

vens § 7 U, er omfattet af 1. pkt., når den pågældende ydelse har direkte tilknytning til arbejde udført om bord på et skib som nævnt i 1. og 2. pkt.»

§ 5. ---

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. 3-5. ---

§ 5. ---

Stk. 2. ---

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. Skattefritagelse efter stk. 1-3^{*)} er betinget af, at løn og godtgørelser m.v. er fastsat under hensyn til skattefritagelsen.

Stk. 5. Personer, som kan anvende stk. 1-3^{*)}, er ikke omfattet af ligningslovens § 9 A, stk. 1-9.

6. I § 5, *stk. 2, 1. pkt.*, ændres »dansk skib, som er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, og som anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven« til: »skib omfattet af stk. 1«, og i 2. *pkt.* ændres »Stk. 1, 3. pkt.« til: »Stk. 1, 3. og 4. pkt.«

7. § 5, *stk. 3*, ophæves.

Stk. 4 og 5 bliver herefter stk. 3 og 4.

8. I § 5, *stk. 4*, der bliver stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Skattefritagelsen efter stk. 1 og 2 er betinget af, at løn og godtgørelser m.v. er fastsat under hensyn til skattefritagelsen. Det er endvidere en betingelse, at skibet ikke anvendes til sejlads med passagerer mellem danske havne. 2. pkt. gælder dog ikke ved fart til og fra havanlæg.«

9. I § 5, *stk. 5*, der bliver stk. 4, ændres »stk. 1-3« til: »stk. 1 og 2«.

§ 7. Ved arbejde om bord på skib, som sejler i regelmæssig passagersejlads mellem havne

10. § 7 affattes således:

»§ 7. Ved arbejde om bord på et skib, som

i EU-medlemsstater, finder § 5, stk. 2, alene anvendelse på personer, som er statsborgere eller hjemmehørende i en EU- eller en EØS-medlemsstat.

§ 10. Danske rederier, som udøver virksomhed med stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, som er registreret med hjemsted her i landet med en bruttotonnage på 20 t eller derover, eller som er registreret med hjemsted i en anden EU/EØS-medlemsstat med tilsvarende bruttotonnage og uden besætning er overtaget til drift af et dansk rederi, kan efter ansøgning få refusion, jf. stk. 2 og 3, for personer, som udfører arbejde om bord, og som ikke er omfattet af § 8. Det samme gælder for rederier, som er skattepligtige efter selskabsskattelovens § 2, stk. 1, litra a, eller efter kildeskattelovens § 2, stk. 1, nr. 4, når disse er hjemmehørende i en EU-medlemsstat.

Stk. 2-6. ---

§ 10. ---

Stk. 2. Det er en betingelse for refusion, at det enkelte fartøj har egne fremdrivningsmidler og eget lastrum til transport af materialer indvundet fra havbunden, samt at fartøjet udfører søtransportaktiviteter i mindst 50 pct. af den tid, det er i drift.

Stk. 3. Refusion ydes måned for måned eller på årsbasis til rederiet med et beløb, der for hver enkelt lønmodtager beregnes som 40 pct. af den del af bidragsgrundlaget opgjort efter § 2 i lov om arbejdsmarkedsbidrag, der kan henføres til arbejde udført om bord på fartøj, som opfylder betingelserne i stk. 1 og 2.

sejler i regelmæssig passagersejlad mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater, finder § 5 kun anvendelse på personer, som er statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat.«

11. § 10, stk. 1, affattes således:

»Danske rederier, der udøver virksomhed med stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, som er registreret med hjemsted her i landet med en bruttotonnage på 20 t eller derover, eller som er registreret med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark med tilsvarende bruttotonnage og sejler under et flag fra en EU- eller EØS-medlemsstat, kan efter ansøgning få refusion, jf. stk. 2-5, for personer, der er skattepligtige efter kildeskattelovens §§ 1 eller 2, stk. 2, og som udfører arbejde om bord uden at være omfattet af § 8. Tilsvarende gælder for rederier, som er hjemmehørende i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark.«

12. I § 10 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»*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. 2-6 bliver herefter stk. 3-7.

13. I § 10, stk. 2, der bliver stk. 3, udgår », samt at fartøjet udfører søtransportaktiviteter i mindst 50 pct. af den tid, det er i drift«.

14. § 10, stk. 3, der bliver stk. 4, affattes således:

»*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 § 2 i lov om arbejdsmarkedsbidrag, der kan henføres til arbejde udført om bord på fartøj, som opfylder betingelserne i stk. 1-3.

Stk. 4. Stk. 3 finder tilsvarende anvendelse for personer som nævnt i § 1, stk. 3. Refusionen ydes som 40 pct. af det gennemsnitlige grundlag for refusion efter stk. 3 for lønmodtagere, som udfører arbejde om bord på det pågældende fartøj.

Stk. 5. Rederier, som ønsker refusion efter stk. 1-4, skal føre særskilt regnskab for søtransportens omfang.

1. pkt. gælder i det omfang, lønindkomsten kan beskattes i Danmark.«

15. I § 10, *stk. 4, 1. pkt.*, der bliver stk. 5, 1. pkt., ændres »Stk. 3« til: »Stk. 4«, »40 pct.« ændres til: »35 pct.« og i 2. *pkt.* ændres »stk. 3« til: »stk. 4«.

16. I § 10, *stk. 5*, der bliver stk. 6, ændres »stk. 1-4« til »stk. 1-5«.

§ 11. Udbetales skattefri nettoløn efter §§ 5-8 og grundlaget herfor viser sig ikke at være til stede, hæfter alene arbejdsgiveren for den A-skat og de bidrag efter lov om arbejdsmarkedsbidrag og lov om Arbejdsmarkedets Tilægspension, som skulle have været indbetalt. A-skatten og bidrag som nævnt i 1. pkt. beregnes på grundlag af den bruttoløn, som ligger til grund for fastsættelsen af den skattefri nettoløn, jf. § 5, stk. 3. De skyldige A-skatter og bidrag betragtes som forfaldne på de tidspunkter, hvor de ville være forfaldet, hvis §§ 5-8 ikke havde været anvendt.

17. I § 11, 2. *pkt.*, ændres »jf. § 5, stk. 4« til: »jf. § 5, stk. 3«.

18. Efter § 11 indsættes:

»§ 11 a. Ved udbetaling af skattefri nettoløn efter §§ 5-8 er det en betingelse for en arbejdsgiver med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark, at told- og skatteforvaltningen har godkendt den pågældende arbejdsgiver til at udbetale skattefri nettoløn efter §§ 5-8, og at godkendelsen ikke er tilbagekaldt, jf. stk. 3.

Stk. 2. Told- og skatteforvaltningen godkender en arbejdsgiver efter stk. 1, når følgende betingelser er opfyldt:

- 4) Arbejdsgiveren skal være berettiget til at udbetale nettoløn efter §§ 5-8.
- 5) Arbejdsgiveren skal opfylde de betingelser, der stilles til en tilsvarende arbejdsgiver med skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, og

indvillige i at påtage sig de forpligtelser m.v., der påhviler en tilsvarende arbejdsgiver med skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister.

- 6) Det skal være muligt via direktivet om gensidig bistand mellem medlemsstaternes kompetente myndigheder inden for området direkte skatter, visse punktafgifter og afgiftsbelastning af forsikringspræmier, en dobbeltbeskatningsoverenskomst eller anden aftale om udveksling af oplysninger at verificere arbejdsgiverens dokumentation vedrørende forpligtelserne m.v. som nævnt i nr. 2.

Stk. 3. Told- og skatteforvaltningen tilbagekalder en godkendelse efter stk. 1, hvis betingelserne for godkendelse ikke længere er opfyldt. Tilbagekalder godkendelsen, ophører arbejdsgiverens mulighed for at udbetale skattefri nettoløn efter §§ 5-8 på tidspunktet for tilbagekaldelsen.

Stk. 4. Omregning fra fremmed valuta i forbindelse med indberetning af nettoløn efter §§ 5-8 sker til Nationalbankens middelskurs på forfalds- eller udbetalingstidspunktet.

Stk. 5. Skatteministeren kan fastsætte nærmere regler om godkendelse af arbejdsgivere med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark efter stk. 1 og 2, herunder indberetning, oplysning og hæftelse, samt om tilbagekaldelse efter stk. 3.

§ 11 b. Ved udbetaling af refusion efter § 10 er det en betingelse for en arbejdsgiver med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark, at told- og skatteforvaltningen har godkendt den pågældende arbejdsgiver til at modtage refusion efter § 10.

Stk. 2. Told- og skatteforvaltningen godkender en arbejdsgiver efter stk. 1, når følgende betingelser er opfyldt:

- 1) Arbejdsgiveren skal være berettiget til at modtage refusion efter § 10.
- 2) Arbejdsgiveren skal opfylde de betingelser, der stilles til en tilsvarende arbejdsgiver med hjemsted i Danmark,

3) Det skal være muligt via direktivet om gensidig bistand mellem medlemsstaternes kompetente myndigheder inden for området direkte skatter, visse punktafgifter og afgiftsbelastning af forsikringspræmier, en dobbeltbeskatningsoverenskomst eller anden aftale om udveksling af oplysninger at verificere arbejdsgiverens dokumentation vedrørende forpligtelserne m.v. som nævnt i nr. 2.

Stk. 4. Omregning fra fremmed valuta i forbindelse med indberetning af løn til beregning af refusion efter § 10 sker til Nationalbankens middelskurs på forfalds- eller udbetalings tidspunktet.

Stk. 5. Skatteministeren kan fastsætte nærmere regler om godkendelse af arbejdsgivere med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark efter stk. 1 og 2, herunder indberetning, oplysning og hæftelse, samt om tilbagekaldelse efter stk. 3.

I tonnageskatteloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 945 af 6. august 2015, som ændret ved § 1 i lov nr. 1886 af 29. december 2015, § 24 i lov nr. 1555 af 19. december 2017 og § 8 i lov nr. 1726 af 27. december 2018, foretages følgende ændringer:

1) skibe ejet af rederiet, jf. dog stk. 2,

- 2) skibe, som lejes uden besætning (bareboat-charter), og
- 3) skibe, som lejes med besætning (time-charter),

opgøres efter reglerne i §§ 9-15. Det er en betingelse, at skibene har en bruttotonnage på 20 t eller derover, og at skibene strategisk og forretningsmæssigt drives fra Danmark. Det er endvidere en betingelse, at registreringsbetingelsen i § 6 a, stk. 1, jf. dog § 6 a, stk. 2 og 3, er opfyldt.

Stk. 2. ---

Stk. 3. Stk. 1 finder heller ikke anvendelse, såfremt i gennemsnit over indkomståret mindst 60 pct. af den af rederiet ejede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af denne lov, er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS.

Stk. 4. For rederier, der skal træffe samme valg for så vidt angår anvendelsen af tonnageskatteordningen, jf. § 3, stk. 1, gælder de i stk. 1-3 nævnte tonnagebestemmelser for de koncernforbundne rederier under et på et konsolideret grundlag.

§ 6 b. Hvis et rederi ikke opfylder betingelsen i § 6 a, stk. 1, jf. dog § 6 a, stk. 2 og 3, beskattes indtægt fra den - set i forhold til udgangspunktet for opgørelsen, jf. § 6 a, stk. 1, 2.-4. pkt. - yderligere andel af den af rederiet ejede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af denne lov, og

1. I § 6, *stk. 1, 2. pkt.*, ændres »Danmark« til: »en stat, der er medlem af EU eller EØS«.

2. I § 6 indsættes som *stk. 3*:

»*Stk. 3.* Hvis den bruttotonnage, som et rederi i gennemsnit over et indkomstår udlejer eller videreudlejer uden besætning (bareboat-charter), er større end 50 pct. af den samlede bruttotonnage fra rederivirksomhed, jf. stk. 1, beskattes indkomst fra den overskydende del efter skattelovgivningens almindelige regler. Den overskydende indkomst beregnes som den andel af den samlede positive bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster opgjort efter skattelovgivningens almindelige regler, som svarer til forholdet mellem den overskydende del af den udlejede bruttotonnage og den samlede bruttotonnage fra rederivirksomhed, som rederiet har til rådighed. For rederier, der skal træffe samme valg for så vidt angår tonnageskatteordningen, jf. § 3, stk. 1, gælder bestemmelserne i 1. og 2. pkt. for de koncernforbundne rederier under et.. Ved vurderingen af, om grænsen på 50 pct. er overholdt, jf. 1. pkt., medregnes ikke udlejning eller videreudlejning uden besætning, der sker mellem koncernforbundne selskaber, der er hjemmehørende i en EU- eller EØS-medlemsstat.«

3. I § 6 b, *1. pkt.*, og to steder i § 7, *stk. 1*, ændres »indtægt« til: »indkomst«, og i § 6 b, *2. pkt.*, ændres »Indtægten« til: »Indkomsten«.

4. I § 6 b, *2. pkt.*, og i § 7, *stk. 1, 2. pkt.*, ændres »den samlede bruttoindtjening« til: »den samlede positive bruttoindtjening«.

som er registreret uden for EU eller EØS, efter skattelovgivningens almindelige regler. Indtægten fra den yderligere andel af bruttotonnagen beregnes som den andel af den samlede bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster opgjort efter skattelovgivningens almindelige regler, som svarer til forholdet mellem på den ene side den yderligere andel af bruttotonnagen, jf. 1. pkt., og på den anden side hele den af rederiet ejede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af denne lov.

§ 7. Hvis den bruttotonnage, som et rederi i gennemsnit over et indkomstår har til rådighed fra lejede skibe, er større end fire gange den bruttotonnage, som ejes af rederiet selv, beskattes indtægt fra den overskydende del af den lejede tonnage efter skattelovgivningens almindelige regler. Den overskydende indtægt beregnes som den andel af den samlede bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster opgjort efter skattelovgivningens almindelige regler, som svarer til forholdet mellem på den ene side den del af den lejede tonnage, der overstiger fire gange egentonnagen, og på den anden side den samlede tonnage til rådighed.

§ 7. ---

Stk. 2. For koncernforbundne rederier, som ikke er omfattet af § 3, stk. 1, 2. pkt., kan forholdet mellem egen og lejet tonnage opgøres for rederierne under et.

§ 10. ---

Stk. 2. Ud over levering af transportydelser som nævnt i stk. 1 henføres indkomst vedrørende følgende former for virksomhed til beskatning under tonnageskatteordningen, når sådan virksomhed foregår i nær tilknytning til levering af transportydelser omfattet af tonnageskatteordningen:

- 1) Anvendelse af containere.
- 2) Drift af lastnings-, losnings- og vedligeholdelsesfaciliteter.

5. I § 7, *stk. 2*, ændres »kan« til: »skal«.

6. § 10, *stk. 2, 1. pkt.*, ophæves, og i stedet indsættes:

»Ud over levering af transportydelser som nævnt i stk. 1 henføres indkomst vedrørende visse former for virksomhed, der foregår i nær tilknytning hertil, til beskatning under tonnageskatteordningen. Positiv indkomst ved tilknyttet virksomhed som nævnt i 1. pkt. kan dog kun omfattes af tonnageskatteordningen, i det omfang positiv bruttoindtjening

- 3) Drift af billetkontorer og passagerterminaler.
- 4) Drift af kontorfaciliteter m.v.
- 5) Salg af varer til forbrug om bord.
- 6) En beregnet markedsleje ved rederiets egen anvendelse af lokaler om bord.
- 7) Lejeindtægt ved udleje af lokaler om bord.
- 8) (Udeladt)¹⁾
- 9) Afhændelse af skibe, der helt eller delvis omfattes af tonnageskatteordningen, jf. dog § 16, stk. 3, eller som helt eller delvis kan omfattes af tonnageskatteordningen, men endnu ikke er færdiggjort i et sådant omfang, at de kan indgå i rederiets drift, samt afhændelse eller opgivelse af retten i henhold til en kontrakt om levering af et skib, som helt eller delvis vil kunne omfattes af tonnageskatteordningen, jf. dog § 16, stk. 5, 3. pkt.

Stk. 3. Selskabets øvrige indkomst opgøres efter skattelovgivningens almindelige regler og udgør sammen med indkomsten efter stk. 1 og 2 selskabets samlede skattepligtige indkomst.

§ 15. ---

Stk. 2-4. ---

før afskrivninger og finansielle poster opgjort efter skattelovgivningens almindelige regler ved virksomheden udgør mindre end 50 pct. af den samlede positive bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster. Tilknyttet virksomhed omfatter følgende former for virksomhed:«

7. I § 10 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»*Stk. 3.* I det omfang positiv bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster ved tilknyttet virksomhed som nævnt i stk. 2 udgør 50 pct. eller mere af den samlede positive bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster, beskattes den overskydende del efter skattelovgivningens almindelige regler.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

8. I § 10, *stk. 3*, der bliver *stk. 4*, ændres »stk. 1 og 2« til: »stk. 1-3«.

9. I § 15 indsættes som *stk. 5*:

»*Stk. 5.* Den skattepligtige indkomst opgjort efter stk. 1 nedsættes, hvis der i medfør af § 6, stk. 3, § 6 b, eller § 7, stk. 1, skal ske beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler af en andel af den samlede positive bruttoindtjening ved virksomhed omfattet af ordningen. Nedsættelsen efter 1. pkt. skal ske med en andel, der svarer til den andel af den samlede positive bruttoindtjening, der skal beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler.«

§ 21 a. ---

Stk. 2. Indkomst omfattes af tonnageskatteordningen, når den kan henføres til erhvervmæssig virksomhed med administration af besætning og teknisk ledelse af skibe, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af denne lov. Det er en betingelse, at skibene har en bruttotonnage på 20 t eller derover, og at skibene strategisk og forretningsmæssigt drives fra en EU-medlemsstat. Det er endvidere en betingelse, at operatørselskabet i gennemsnit over et indkomstår fastholder eller forøger den procentdel af den af operatørselskabet opererede bruttotonnage, der er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS. Ved opgørelsen af, om betingelsen i 3. pkt. er opfyldt, tages udgangspunkt i den procentdel af den af operatørselskabet opererede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af denne lov, og som på det tidspunkt, hvor operatørselskabet bliver omfattet af tonnageskatteordningen, er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS. 3. pkt. finder ikke anvendelse, såfremt - set under et for alle operatørselskaber omfattet af denne lov - den procentdel af den opererede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af denne lov, og som er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS, ikke er faldet i gennemsnit i løbet af det forudgående indkomstår. 3. pkt. finder heller ikke anvendelse, såfremt i gennemsnit over indkomståret mindst 60 pct. af den af operatørselskabet opererede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af denne lov, er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS. § 6 a, stk. 4, finder tilsvarende anvendelse. Hvis et operatørselskab ikke opfylder betingelsen i 3. pkt., jf. dog 5. og 6. pkt., finder § 6 b tilsvarende anvendelse.

§ 22. Et rederi, som anvender tonnageskatteordningen, skal hvert år i sit skattemæssige

10. I § 21 a, stk. 2, 2. pkt., ændres »EU-medlemsstat« til: »en stat, der er medlem af EU eller EØS«.

11. I § 22, stk. 1, indsættes som 4. pkt.:

årsregnskab, jf. skattekontrollovens § 3, vedlægge en skriftlig erklæring fra en revisor om, at betingelserne i § 3, stk. 1 og 2, samt i § 6, stk. 2, 2. pkt., er opfyldt. Rederiet skal ligeledes hvert år vedlægge oplysning om, i hvilket omfang den af rederiet i årets løb ejede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af denne lov, har været registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS, henholdsvis uden for EU eller EØS, jf. § 6 a. Rederiet skal endvidere det første år, hvor reglerne i § 6 a kan finde anvendelse, vedlægge oplysning om den procentdel af den af rederiet ejede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af denne lov, som på basisdatoen, jf. § 6 a, stk. 1, 2.-4. pkt., var registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS.

Stk. 2-3. ---

Stk. 4. Et operatørselskab, der anvender tonnageskatteloven, skal hvert år i sit skattemæssige årsregnskab, jf. skattekontrollovens § 3, vedlægge en skriftlig erklæring fra en revisor om, at betingelserne i § 3, stk. 1 og 2, er opfyldt. Operatørselskabet skal ligeledes hvert år vedlægge oplysning om, i hvilket omfang den af selskabet i årets løb opererede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af denne lov, har været registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS, henholdsvis uden for EU eller EØS, jf. § 21 a, stk. 2, 3. pkt., jf. 5. og 6. pkt. Operatørselskabet skal endvidere det første år, hvor reglerne i § 21 a kan finde anvendelse, vedlægge oplysning om den procentdel af den af selskabet opererede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af denne lov, og som på basisdatoen, jf. § 21 a, stk. 2, 4. pkt., var registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS.

»Videre skal rederiet hvert år vedlægge oplysning om, hvorvidt samtlige betingelser for tonnageskatteordningen er opfyldt.«

12. I § 22, *stk. 4*, indsættes som *4. pkt.*:

»Videre skal operatørselskabet hvert år vedlægge oplysning om, hvorvidt samtlige betingelser for tonnageskatteordningen er opfyldt.«

§ 3

I kildeskatteloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 117 af 29. januar 2016, som senest ændret

ved § 17 i lov nr. 551 af 7. maj 2019, foretages følgende ændring:

§ 44. En indkomst anses ikke for A-indkomst, når udbetalingen foretages af:

a) ---

b) Personer, dødsboer, selskaber, foreninger, institutioner m.v., der ikke har hjemting her i landet, medmindre de er skattepligtige efter § 2, stk. 1, nr. 4, eller selskabsskattelovens § 2, stk. 1, litra a, eller der er tale om skattepligtig indkomst fra pensionsordninger godkendt efter pensionsbeskatningslovens § 15 C.

1. I § 44, *litra b*, indsættes efter »pensionsbeskatningslovens § 15 C«: », eller fra arbejdsgivere godkendt efter sømandsbeskatningslovens §§ 11 a eller b«.

§ 4

I ligningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 66 af 22. januar 2019, som ændret senest ved § 18 i lov nr. 551 af 7. maj 2019, foretages følgende ændring:

§ 9 A. ---

Stk. 2-10. ---

Stk. 11. Personer, der modtager ydelser efter § 7, nr. 15, eller § 31, stk. 4, er ikke omfattet af stk. 1-9. Tilsvarende gælder for personer, der kan foretage fradrag efter § 3 i lov om beskatning af søfolk, jf. § 4, stk. 2, og for personer, der kan anvende § 5, stk. 1, i lov om beskatning af søfolk, jf. § 5, stk. 4. Personer, der aftjener værnepligt, samt frivilligt personel i den periode, der er fastsat som uddannelsestid, kan ikke foretage fradrag med standardsatserne. Reglerne i stk. 1-8 finder ikke anvendelse for personer, der for et indkomstår har valgt fradrag efter § 9 G ved fangstture i det pågældende indkomstår.

Stk. 12-13. ---

1. I § 9 A, *stk. 11, 2. pkt.*, ændres »jf. § 5, stk. 5« til: »jf. § 5, stk. 4«.

§ 5

I lov nr. 1886 af 29. december 2015 om ændring af tonnageskatteloven og sømandsbeskatningsloven (Udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibe), som ændret ved § 5 i lov nr. 359 af 29. april 2018, foretages følgende ændring:

§ 3. Skatteministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden.

Stk. 2. Loven har virkning fra og med indkomståret 2016, jf. dog 2. pkt. § 2, nr. 2, har virkning fra og med indkomståret 2016 til og med indkomståret 2018.

1. § 3, stk. 2, affattes således:

»*Stk. 2.* Loven har virkning for indkomståret, der begynder den 1. januar 2017 eller senere, jf. dog 2. pkt. § 2, nr. 2, har virkning til og med indkomståret 2018.«

§ 6

I lov nr. 359 af 29. april 2018 om ændring af kildeskatteloven, ligningsloven, sømandsbeskatningsloven og tinglysningsafgiftsloven (Bedre vilkår for tildeling af medarbejderaktier, udvidelse af DIS-ordningen med søfolk, der arbejder om bord på en række specialskibe, afskaffelse af registreringsafgiften for skibe i danske skibsregistre, ændret forrentning ved opkrævning af personers skat m.v.) foretages følgende ændring:

1. § 5 ophæves.

*) Ved denne formulering er det forudsat, at de ændringer, der blev foretaget ved lov nr. 359 af 29. april 2018, er trådt i kraft.