

Skatteministeriet

J.nr. 2021 - 1530

Udkast

Forslag

til

Lov om ændring af sømandsbeskatningsloven

(Tilpasning af sømandsfradragsordningen til EU-retten m.v.)

§ 1

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

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

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

3. I § 3, *stk. 1, 1. pkt.*, affattes således:

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

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

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

6. Efter § 3 indsættes som ny paragraf:

UDKAST

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

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

8. § 5, stk. 3, affattes således:

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

9. I § 7 affattes således:

»§ 7. Ved arbejde om bord på et skib, som sejler i regelmæssig passagersejls mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater, finder § 5 kun anvendelse på personer, der er skattepligtige efter kildeskattelovens § 1 eller § 2, stk. 2, og som er statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat eller i Schweiz. Med personer, som er statsborgere i en EU-medlemsstat, sidestilles personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, og som er omfattet af afsnit II, kapitel 2, i Aftale om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab (2019/C 384 I/01).

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

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2022.

Stk. 2. § 1, nr. 1-5, 7 og 8, har virkning fra og med indkomståret 2022.

Stk. 3. § 1, nr. 6, har virkning for ansættelsesforhold, der påbegyndes den 1. januar 2022 eller senere.

Stk. 4. § 1, nr. 9, har virkning fra og med den 1. januar 2021.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets baggrund
3. Lovforslagets hovedpunkter
 - 3.1. Tilpasning af sømandsfradragssordningen til EU-retten
 - 3.1.1. Gældende ret
 - 3.1.2. Skatteministeriets overvejelser
 - 3.1.3. Den foreslåede ordning
 - 3.2. Tilpasning af krav om statsborgerskab i sømandsbeskatningsloven for visse personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige
 - 3.2.1. Gældende ret
 - 3.2.2. Skatteministeriets overvejelser
 - 3.2.3. Den foreslåede ordning
4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
6. Administrative konsekvenser for borgerne
7. Klimamæssige konsekvenser
8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser
9. Forholdet til EU-retten
10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
11. Sammenfattende skema

1. Indledning

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

For det andet indeholder lovforslaget en tilpasning af kravet om statsborgerskab i en EU- eller EØS-medlemsstat i sømandsbeskatningsloven, således at personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland (»Det Forenede Kongerige«), og som er omfattet af Aftale om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab (»Udtrædelsesaftalen mellem EU og Det Forenede Kongerige«) (2019/C 384 I/01), sidestilles med personer, der er statsborgere i en EU-medlemsstat. Endvidere præciseres det, at personer, der er statsborgere i Schweiz, også opfylder sømandsbeskatningslovens krav til statsborgerskab.

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

2. Lovforslagets baggrund

Den danske sømandsfradragsordning har karakter af statsstøtte til søfartsektoren. Ved statsstøtte forstås støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, i det omfang støtten påvirker samhandelen mellem EU-medlemsstaterne.

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

Det følger af EU-Domstolens praksis, jf. bl.a. sag C-67/09 P, Nuova Agricoltura og Cofra mod Kommissionen, at godkendelsesperioder for statsstøtteordninger, som udgør en undtagelse til det generelle princip om statsstøttes uforenelighed med det indre marked, bør være tidsbestemte. Kommissionen

kan derfor ikke godkende statsstøtteordninger som forenelige med det indre marked på ubestemt tid, idet ordningerne, herunder deres virkning, skal underkastes regelmæssig kontrol.

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

Den samlede sømandsfradragsordning er blevet genanmeldt til Kommissionen med henblik på videreførelse fra og med den 1. januar 2022. Under anmeldelsesprocessen er det imidlertid blevet klart, at Kommissionen alene kan godkende sømandsfradragsordningen på ny, såfremt der foretages en række mindre justeringer af ordningen.

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

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

Det skyldes, at udtrædelsesaftalen mellem EU og Det Forenede Kongerige sikrer personer omfattet af aftalens afsnit II, kapitel 2, fortsat ret til skattemæssige fordele m.v. på lige fod med danske statsborgere. De personer, der som udgangspunkt er omfattet af udtrædelsesaftalen, er personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, og som inden den 1. januar 2021 i medfør af EU-retten udøvede deres ret til ophold i en EU- eller EØS-medlemsstat eller udøvede deres ret til at arbejde i en EU- eller EØS-medlemsstat. Berettiget efter udtrædelsesaftalen er også disse personers familiemedlemmer, der opfylder nærmere angivne betingelser.

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

3. Lovforslagets hovedpunkter

3.1. Tilpasning af sømandsfradragsordningen til EU-retten

3.1.1. Gældende ret

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

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

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

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

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

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

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

3.1.2. Skatteministeriets overvejelser

De eksisterende statsstøttegodkendelser af den samlede sømandsfradrags-ordning udløber den 31. december 2021. Ordningen er derfor blevet genan-meldt til Kommissionen med henblik på videreførelse fra og med den 1. januar 2022.

I løbet af genanmeldelsesprocessen er det blevet klart, at Kommissionen alene vil godkende ordningen på ny under forudsætning af, at der bliver fo-retaget en række mindre justeringer, som vil sikre, at ordningen er i over-ensstemmelse med EU-retten, herunder EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren.

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

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

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

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

3.1.3. Den foreslåede ordning

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

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

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

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

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

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

UDKAST

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

Overgangsordningen indebærer, at indskrænkningen alene vil gælde for nye ansættelsesforhold med søfolk, der er statsborgere i tredjelande, der påbegyndes den 1. januar 2022 eller senere.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Flagkravet får som udgangspunkt ingen betydning for fartøjer, der er registreret i Danmark. Det skyldes, at registrering i danske skibsregistre (Dansk Internationalt Skibsregister (herefter »DIS«) eller Dansk Almindeligt Skibsregister (herefter »DAS«)), der er relevante i forhold til sømandsbeskatningsloven, ikke giver mulighed for at sejle under et andet flag end dansk.

Endeligt foreslås nogle tekniske justeringer af sømandsbeskatningsloven, som skal medvirke til at gøre loven mere gennemskuelig. Der foreslås således at justere definitionen af »dansk skib« og »udenlandsk skib«, således at det alene er registreringsforhold og bruttotonnage, der er afgørende for, om der er tale om et »dansk skib« eller et »udenlandsk skib« i sømandsbeskatningslovens forstand.

De krav, der stilles til, hvilke aktiviteter et fartøj skal udføre for at kunne omfattes af de forskellige ordninger i sømandsbeskatningsloven, vil efter forslaget komme til at fremgå direkte af bestemmelserne. Dette gælder allerede i høj grad for DIS-ordningen og refusionsordningen for sandsugere, og

justeringerne vil derfor være mest fremtrædende i forhold til sømandsfradragssordningen. Justeringerne vil ikke medføre materielle ændringer.

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

3.2.1. Gældende ret

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

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

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

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

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

Efter Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands («Det Forenede Kongeriges») udtræden af EU med virkning fra 1. januar 2021 betragtes personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, ikke længere som EU-statsborgere. Det betyder som udgangspunkt, at søfolk, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige uden også at være statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat, ikke længere kan omfattes af DIS-ordningen for færger.

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

3.2.2. Skatteministeriets overvejelser

Det Forenede Kongeriges udtræden af EU den 31. januar 2020 medfører, at personer, der alene er statsborgere i Det Forenede Kongerige – uagtet overgangsperioden frem til udgangen af 2020 – ikke længere kan anses som statsborgere i en EU-medlemsstat.

Det følger dog af udtrædelsesaftalen mellem EU og Det Forenede Kongerige, at de personer, der er omfattet af udtrædelsesaftalen, herunder personer, som er statsborgere i Det Forenede Kongerige, og som har udøvet deres ret til fri bevægelighed i overensstemmelse med EU-retten inden udtrædelsesaftalens overgangsperiodes udløb, og fortsat udøver den, har ret til ligebehandling.

Såfremt personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, ikke kunne omfattes af DIS-ordningen for færger i overgangsperioden som følge af kravet til statsborgerskab, vurderes det at ville være i strid med udtrædelsesaftalens diskriminationsforbud. Statsborgere i Det Forenede Kongerige er på den baggrund blevet sidestillet med statsborgere i en EU-medlemsstat i overgangsperioden, det vil sige indtil den 1. januar 2021.

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

ophold eller arbejde i en EU- eller EØS-medlemsstat inden overgangsperiodens udløb den 31. december 2020.

Det foreslås derfor, at kravet om statsborgerskab i en EU- eller EØS-medlemsstat i DIS-ordningen for færger justeres for personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, og som er omfattet af udtrædelsesaftalen.

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

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

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

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

3.2.3. Den foreslåede ordning

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

I relation til DIS-ordningen for færger betyder det, at personer, der statsborgere i Det Forenede Kongerige, og som er omfattet af udtrædelsesaftalen mellem EU og Det Forenede Kongerige, vil kunne omfattes af ordningen,

uanset om der er tale om et ansættelsesforhold, der er påbegyndt den 1. januar 2020 eller senere.

I relation til sømandsfradragsordningen betyder det, at personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, og som er omfattet af udtrædelsesaftalen mellem EU og Det Forenede Kongerige, vil kunne få sømandsfradrag ved arbejde om bord på fartøjer, der sejler i regelmæssig passagersejlad mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater, uanset at det ved lovforslaget foreslås at indføre et krav om statsborgerskab i en EU- eller EØS-medlemsstat for at kunne omfattes af visse bestemmelser i sømandsbeskatningsloven.

Det foreslås endvidere, at det præciseres, at personer, der er statsborgere i Schweiz, sidestilles med personer, der er statsborgere i en EU-medlemsstat. Denne særlige status for schweiziske statsborgere kan udledes af Aftale af 30. april 2002 mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Det Schweiziske Forbund på den anden side om fri bevægelighed for personer.

4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslaget indebærer mindre justeringer, som begrænser sømandsfradragsordningen på visse punkter. Justeringerne forventes som udgangspunkt at medføre et umiddelbart merprovenu til staten, som ikke kan kvantificeres nærmere, men som forventes at være ikke nævneværdigt.

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

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

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

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

Lovforslaget vurderes ikke at medføre administrative udgifter for Skatteforvaltningen.

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

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

Den del af lovforslaget, der vedrører en tilpasning af kravet om statsborgerskab for visse personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, tydeliggør, at personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, og som i øvrigt opfylder betingelserne, vil kunne omfattes af DIS-ordningen for færger for så vidt angår ansættelsesforhold, der er påbegyndt den 1. januar 2021 eller senere.

De øvrige dele af lovforslaget vurderes ikke at medføre økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

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

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Det vil være nødvendigt for personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, at dokumentere over for Skatteforvaltningen, at de er omfattet af udtrædelsesaftalen mellem EU og Det Forenede Kongerige og dermed opfylder sømandsbeskatningslovens krav til statsborgerskab i en EU- eller EØS-medlemsstat.

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

Lovforslagets øvrige dele vurderes ikke medføre administrative konsekvenser for borgerne.

7. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen klimamæssige konsekvenser.

8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljø- og naturmæssige konsekvenser.

9. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget medfører for det første ændringer af sømandsfradragsordningen, der indebærer statsstøtte, og som derfor er godkendt af Kommissionen i henhold til TEUF artikel 107 inden for rammerne af EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren (2004/C 13/03).

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

Kommissionen har tilkendegivet, at ordningen alene kan godkendes på ny, såfremt der foretages justeringer, som skal sikre overensstemmelse med EU-retten. Justeringerne forventes at medføre en ikke nævneværdig reduktion af støtten efter ordningen.

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

Tilpasningen indebærer, at personer, der er omfattet af udtrædelsesaftalen mellem EU og Det Forenede Kongerige, sidestilles med personer, der er statsborgere i en EU-medlemsstat, ved anvendelsen af DIS-ordningen for

færger og sømandsfradragsordningen ved arbejde om bord på et fartøj, der sejler i regelmæssig passagersejls mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater.

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

10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 27. august 2021 til den 24. september 2021 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

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

11. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Lovforslaget indebærer en række mindre justeringer, som begrænser sømandsfradragsordningen. På den baggrund forventes forslaget som udgangspunkt at medføre et umiddelbart merprovenu til staten, som dog ikke kan kvantificeres nærmere,	Ingen.

UDKAST

	og som ikke forventes at være nævneværdigt.	
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Ingen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Lovforslaget sikrer, at sømandsfradragssordningen kan opretholdes, hvilket alt andet lige vil være en fordel for rederierne ved rekruttering af søfolk. Lovforslaget tydeliggør, at rederierne også fremover vil have mulighed for at ansætte visse personer, som er statsborgere i Det Forenede Kongerige, på nettolønsvilkår ved arbejde om bord på fartøjer, der sejler i regelmæssig passagersejls mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater.	Ingen.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Det tydeliggøres, at det vil være nødvendigt for personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, at dokumentere over for Skatteforvaltningen, at de er omfattet af udtrædelsesaftalen mellem EU og Det Forenede Kongerige og dermed opfylder sømandsbeskatningslovens krav til statsborgerskab.
Klimamæssige konsekvenser	Ingen.	Ingen.

UDKAST

Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	<p>Med lovforslaget foreslås tilpasninger af sømandsfradragsordningen, som skal sikre, at Kommissionen på ny kan statsstøttegodkende ordningen, således at ordningen kan videreføres i overensstemmelse med EU-retten fra 1. januar 2022.</p> <p>Lovforslaget medfører desuden en tilpasning af kravet i sømandsbeskatningsloven om statsborgerskab i en EU- eller EØS-medlemsstat for visse personer, som er omfattet af udtrædelsesaftalen mellem EU og Det Forenede Kongerige.</p>	
Er i strid med de principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	Ja	Nej X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1 og 2

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

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

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

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

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

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

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

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

Til nr. 3

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

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

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

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

Det foreslås at nyaffatte § 3, *stk. 1, 1. pkt.*, således at personer, der uden for begrænset fart erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på danske eller udenlandske skibe, som udelukkende anvendes til erhvervmæssig befording af passagerer eller gods, som bugser- og bjærgningsfartøj eller som kabellægningsfartøj, ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst kan fradrage et beløb på 56.900 kr., jf. dog sømandsbeskatningslovens § 3 a.

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

Der sker herved ikke nogen ændringer i anvendelsesområdet for sømandsfradragsordningen, hvilket skal ses i sammenhæng med, at det foreslås at ændre definitionerne af »dansk skib« og »udenlandsk skib« i sømandsbeskatningsloven.

For det andet betyder nyaffattelsen, at der foreslås indsat et forbehold i muligheden for at få sømandsfradrag for personer, som er omfattet af den foreslåede bestemmelse i sømandsbeskatningslovens § 3 a.

Sømandsbeskatningslovens § 3 a, som foreslås indsat ved lovforslagets § 1, nr. 6, indebærer, at ved arbejde om bord på danske eller udenlandske skibe, som sejler i regelmæssig passagersejlad mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater, vil sømandsbeskatningslovens § 3 kun finde anvendelse på personer, der er skattepligtige efter kildeskattelovens § 1 eller § 2, stk. 2, og som er statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat eller i Schweiz. Med personer, som er statsborgere i en EU-medlemsstat, sidestilles personer, som er statsborgere i Det Forenede Kongerige, og som er omfattet af udtrædelsesaftalen mellem EU og Det Forenede Kongerige.

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

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

Til nr. 4

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

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

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

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

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

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

Ændringen vil få betydning for søfolk, der arbejder om bord på fartøjer, som sejler regelmæssig passagersejlad mellem en havn i en EU-medlemsstat og en EØS-medlemsstat eller mellem to EØS-medlemsstater, idet fradraget vil blive reduceret, såfremt skibet har en bruttotonnage på 500 t eller derover.

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

Til nr. 5

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

Hensigten med bestemmelsen er at sikre overholdelse af kravet i EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren, som foreskriver, at der som hovedregel alene kan ydes støtte til rederier med fartøjer, der sejler under et flag fra en EU- eller EØS-medlemsstat (»flagkravet«).

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

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

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

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

Flagkravet får som udgangspunkt ingen betydning for fartøjer, der er registreret i Danmark. Det skyldes, at registrering i danske skibsregistre (DIS eller DAS), der er relevante i forhold til sømandsbeskatningsloven, ikke giver mulighed for at sejle under et andet flag end dansk.

Til nr. 6

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Til nr. 7

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

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

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

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

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

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

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

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

men vil fortsat kunne anvendes for de perioder, hvor fartøjet opfylder betingelserne i DIS-ordningen.

Til nr. 8

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

Ifølge sømandsbeskatningslovens § 5, stk. 3, nr. 1 og 2, gælder § 5, stk. 1 og 2, og § 3 også ved arbejde om bord på et specialfartøj, når fartøjet er registreret i DIS og udelukkende udfører aktiviteter, der vil kunne omfattes af tonnageskattelovens § 6 eller § 8 a, nr. 1 eller 2 eller nr. 3, 1. pkt., hvor betingelsen i 2. pkt. ikke finder tilsvarende anvendelse, eller nr. 4-6, eller udelukkende anvendes som kabellægningsfartøj og er registreret med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat.

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

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

Hertil bemærkes, at bestemmelsen er sådan formuleret, fordi betingelsen i tonnageskattelovens § 8 a, nr. 3, 2. pkt., indebærer, at tonnageskatteordningen alene gælder for indkomst ved virksomhed med bygning, reparation og nedtagning af olieinstallationer i det omfang, sådan virksomhed er udøvet uden for det danske søterritorium eller kontinentalsokkelområde. Baggrunden for denne begrænsning er et ønske om at modvirke risikoen for, at koncerner, som både har selskaber med konstruktionsaktiviteter og selskaber med aktivitet inden for olieindvinding, internt kan overføre indkomst fra den højere kulbrintebeskatning til den lempeligere tonnageskatning. Det er

ikke på samme måde muligt at overføre indkomst fra kulbrintebeskatning til DIS-beskatning. DIS-ordningen finder derfor også anvendelse for søfolk, der arbejder om bord på skibe, som udfører aktiviteter med bygning, reparation og nedtagning af olieinstallationer udøvet inden for det danske søterritorium eller kontinentalsokkelområde.

Samtidig medfører nyaffattelsen, at bestemmelsen i den nuværende § 5, stk. 3, nr. 2, udgår.

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

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

Den eksisterende bestemmelse i sømandsbeskatningslovens § 5, stk. 3, nr. 2, har derfor ikke længere nogen praktisk betydning.

Til nr. 9

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

Kravet om statsborgerskab i en EU- eller EØS-medlemsstat blev indsat ved lov nr. 1582 af 27. december 2019 som følge af krav fra Kommissionen.

Kravet gælder for ansættelsesforhold, der er påbegyndt den 1. januar 2020 eller senere.

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

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

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

Der er tale om en videreførelse af gældende ret, dog således at det præciseres, at personer, der er statsborgere i Schweiz, sidestilles med personer, der er statsborgere i en EU-medlemsstat. Denne særlige status for schweiziske statsborgere kan udledes af Aftale mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Det Schweiziske Forbund på den anden side om fri bevægelighed for personer (EFT L 114 af 30. april 2002, s. 6).

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

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

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

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

Der er tale om en videreførelse af gældende ret.

Til § 2

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. januar 2022.

Det foreslås i *stk. 2*, at § 1, nr. 1-5, 7 og 8, har virkning fra og med indkomståret 2022.

Det foreslås i *stk. 3*, at § 1, nr. 6, om begrænsning af sømandsfradragsordningen til personer, der er statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat, ved arbejde om bord på fartøjer, der sejler i regelmæssig passagersejlad mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater, skal have virkning for ansættelsesforhold, der påbegyndes den 1. januar 2022 eller senere.

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

Det foreslås i *stk. 4*, at § 1, nr. 9, som medfører en tilpasning af kravet om statsborgerskab i en EU- eller EØS-medlemsstat ved anvendelse af DIS-ordningen for færger i den foreslåede § 7, *stk. 1*, for visse personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, har virkning fra og med den 1. januar 2021.

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

UDKAST

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

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

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

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

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

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

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

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>I sømandsbeskatningsloven, jf. lov- bekendtgørelse nr. 131 af 7. februar 2020, som ændret ved § 1 i lov nr. 1583 af 27. december 2019, foreta- ges følgende ændringer:</p>
<p>§ 2. I denne lov forstås ved:</p> <p>1) <i>Dansk skib</i>: Et skib, som er regi- streret med hjemsted her i landet med en bruttotonnage på 20 t eller derover, og som udelukkende an- vendes til erhvervsmæssig befor- dring af passagerer eller gods, som bugser- og bjærgningsfartøj eller som kabellægningsfartøj. Et skib, som er registreret med hjemsted på Færøerne, i Grønland eller i udlan- det med en bruttotonnage på 20 t el- ler 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 uden- landsk rederi, anses ikke for et dansk skib</p> <p>2) <i>Udenlandsk skib</i>: Et skib med en bruttotonnage på 20 t eller derover, som udelukkende anvendes til er- hvervsmæssig befordring af passa- gerer eller gods, som bugser- og</p>	<p>1. I § 2, <i>stk. 1, nr. 1, 2. pkt.</i>, udgår », og som udelukkende anvendes til erhvervsmæssig befordring af pas- sagerer eller gods, som bugser- og bjærgningsfartøj eller som kabel- lægningsfartøj«.</p> <p>2. I § 2, <i>stk. 1, nr. 2, 2. pkt.</i>, udgår »som udelukkende anvendes til er- hvervsmæssig befordring af passa- gerer eller gods, som bugser- og</p>

UDKAST

<p>bjærtningsfartøj eller som kabel-lægningsfartøj, og som ikke anses for et dansk skib.</p> <p>3) ---</p> <p>Stk. 2. ---</p>	<p>bjærtningsfartøj eller som kabel-lægningsfartøj, og«.</p>
<p>§ 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.</p> <p>Stk. 2-5. ---</p>	<p>3. I § 3, stk. 1, 1. pkt., affattes således:</p> <p>»Personer, der uden for begrænset fart erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på danske eller udenlandske skibe, som udelukkende anvendes til erhvervsmæssig befordring af passagerer eller gods, som bugser- og bjærtningsfartøj eller som kabellægningsfartøj, kan ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst fradrage et beløb på 56.900 kr., jf. dog § 3 a.«</p> <p>4. I § 3, stk. 1, 2. pkt., ændres »EU-medlemsstater« til: »EU- eller EØS-medlemsstater«.</p>
<p>Stk. 6. Det er en betingelse for fradrag efter stk. 1, 2, 4 og 5, at fartøjet eller installationen er registreret med hjemsted her i landet eller i en anden EU- eller EØS-medlemsstat</p>	<p>5. I § 3, stk. 6, indsættes efter »EU- eller EØS-medlemsstat«: », og at fartøjet sejler under et flag fra en EU- eller EØS-medlemsstat«.</p>
	<p>6. Efter § 3 indsættes som ny paragraf:</p> <p>»§ 3 a. Ved arbejde om bord på et dansk eller udenlandsk skib, som sejler i regelmæssig passagersejls mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater, finder § 3 kun anvendelse på personer, der er skattepligtige efter kildeskattelovens § 1 eller § 2, stk. 2, og som er statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat eller i Schweiz. Med personer,</p>

	<p>som er statsborgere i en EU-medlemsstat, sidestilles personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, og som er omfattet af afsnit II, kapitel 2, i Aftale om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab (2019/C 384 I/01).«</p>
<p>§ 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. <i>Stk. 2.</i> 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. <i>Stk. 1, 3. pkt.</i>, finder tilsvarende anvendelse.</p>	<p>7. I § 5, <i>stk. 1, 1. pkt.</i>, og § 5, <i>stk. 2</i>, indsættes efter »og som«: »udelukkende«.</p>

<p><i>Stk. 3.</i> Stk. 1 og 2 og § 3 gælder også ved arbejde om bord på et specialfartøj, når fartøjet</p> <p>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</p> <p>2) udelukkende anvendes som kablegningsfartøj og er registreret med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat.</p> <p><i>Stk. 4 og 5.</i> ---</p>	<p>8. § 5, <i>stk. 3</i>, affattes således:</p> <p>»<i>Stk. 3.</i> Stk. 1 og 2 og § 3 gælder også ved arbejde om bord på et specialfartøj, når fartøjet er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister og udelukkende udfører aktiviteter, der vil kunne omfattes af tonnageskattelovens § 6 eller § 8 a, nr. 1 eller 2 eller nr. 3, 1. pkt., hvor betingelsen i 2. pkt. ikke finder tilsvarende anvendelse, eller nr. 4-6.«</p>
<p>§ 7. Ved arbejde om bord på et skib, som sejler i regelmæssig passagersejlad mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater, finder § 5 kun anvendelse på personer, der er skattepligtige efter kildeskattelovens § 1 eller § 2, stk. 2, og som er statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat. Det er en betingelse, at skibet er registreret med hjemsted i en EU- eller EØS-medlemsstat og sejler under et flag fra en EU- eller EØS-medlemsstat.</p>	<p>9. I § 7 affattes således:</p> <p>»§ 7. Ved arbejde om bord på et skib, som sejler i regelmæssig passagersejlad mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater, finder § 5 kun anvendelse på personer, der er skattepligtige efter kildeskattelovens § 1 eller § 2, stk. 2, og som er statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat eller i Schweiz. Med personer, som er statsborgere i en EU-medlemsstat, sidestilles personer, der er statsborgere i Det Forenede Kongerige, og som er omfattet af afsnit II, kapitel 2, i Aftale om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab (2019/C 384 I/01).</p> <p><i>Stk. 2.</i> Ved anvendelsen af stk. 1 er det en betingelse, at skibet er registreret med hjemsted i en EU- eller EØS-medlemsstat og sejler under</p>

UDKAST

	et flag fra en EU- eller EØS-medlemsstat.«
--	--