


Skatteministeriet

28. januar 2015
J.nr. 14-3199081

Til Folketinget – Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges høringsskema samt de modtagne høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af tonnageskatteloven og sømandsbeskatningsloven (Udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibe).

Benny Engelbrecht

/ Lise Bo Nielsen

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Bech-Bruun</i></p>	<p>Ifølge Bech-Bruun har Folketinget siden 2005 forudsat, at Kommissionens retningslinjer for statsstøtte til søtransporten blev udnyttet i videst muligt omfang.</p> <p>Efter Bech-Bruuns opfattelse har forligspartierne bag <i>Aftale om en vækstpakke</i> tilsyneladende ændret opfattelse i forhold til holdningen i 2005, da man med forslaget til sømandsbeskatningslovens § 5 nu indskrænker området for DIS-ordningen.</p> <p>Der savnes i den forbindelse en stillingtagen til, om refusionsordningen (den anden særlige statsstøtteordning) i sømandsbeskatningslovens § 10 fortsat vil kunne opretholdes for visse specialske, som fremover vil kunne rummes både af den udvidede tonnageskatelov og af refusionsordningen.</p> <p>Det bør præciseres, at entreprenørmæssig aktivitet til søs som følge af lovforslaget må anses for en integreret del af aktivitet med søtransport. Det bør i den forbindelse præciseres, at lovforslaget gør endeligt op med begrebet entreprenørmæssig aktivitet, som dette er afgrænset i Skatteministeriets meddelelse offentliggjort i SKM2006.602.DEP.</p>	<p>Det indgår ikke i <i>Aftale om en vækstpakke</i>, at der samtidig med udvidelsen af tonnageskatteordningen skal gennemføres en tilsvarende udvidelse af DIS-ordningen.</p> <p>Med forslaget præciseres det, at anvendelsesområdet for DIS-ordningen fastholdes. Der er således hverken tale om en udvidelse eller indskrænkning af rederiernes mulighed for at aflønne søfolk med en skattefri nettohyre.</p> <p>Bemærkningerne til lovforslaget som fremsat er udbygget med et afsnit om, at udvidelsen af tonnageskatteordningen ikke medfører ændringer i anvendelsesområdet for refusionsordningen for personer, som udfører arbejde om bord på stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere.</p> <p>De aktiviteter, som tonnageskatteordningen udvides med – herunder aktivitet med visse konstruktionsopgaver til søs – er hverken efter gældende regler eller efter lovforslaget omfattet af begrebet ”transport af passagerer eller gods” i tonnageskatteovens § 6.</p> <p>Dette er tydeliggjort i lovforslaget som fremsat, herunder i bemærkningerne til den foreslåede bestemmelse i tonnageskatteovens §</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Det bør desuden præciseres, at det er uden betydning, om det pågældende specialskib medtager last fra havn eller ej, når blot skibet involveres i bygning eller reparation af</p>	<p>8 a.</p> <p>Som det også er beskrevet i lovforslaget som fremsat, sker udvidelsen af tonnageskatteordningen ved, at der i § 8 a indføres en ny kategori af aktiviteter, der kan tonnageskattes, uden at der er tale om aktivitet med transport af passagerer eller gods.</p> <p>Forslaget ændrer derimod ikke på afgrænsningen af de aktiviteter – aktiviteter med transport af passagerer eller gods – der kan tonnageskattes efter gældende regler.</p> <p>Entreprenørmæssig aktivitet til søs udgør som følge af ovenstående ikke en integreret del af aktivitet med søtransport, men indgår i stedet i den nye kategori af aktiviteter, som tonnageskatteordningen udvides med.</p> <p>For denne kategori af aktiviteter er det hverken en betingelse for at være omfattet af tonnageskatteordningen, at der er tale om redervirksomhed, eller at aktiviteterne udøves mellem forskellige destinationer.</p> <p>Det bemærkes i øvrigt, at meddelelsen i SKM2006.602.DEP ikke vedrører tonnageskatteordningen, men refusionsordningen for sandsugere.</p> <p>Hvis et skib udfører aktivitet, der er omfattet af forslaget til § 8 a, kan aktiviteten omfattes af tonnageskatteordningen, selv om skibet ikke udfører transport af passagerer eller gods.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>f.eks. en vindmøllekonstruktion. Der henvises i den forbindelse til sag C-456/04 Agip Petroli SpA.</p> <p>Det bør præciseres, hvad der forstås ved et ”offshoreanlæg”. Det kan næppe være hensigten, at den samlede offshore vindmøllepark skal være færdigbygget og eventuelt tillige idriftsat.</p> <p>Det bør endelig præciseres, hvorvidt søtransport kan omfatte sejlad fra en havn og tilbage til den samme havn. I forhold til sidstnævnte henvises til sag C-17/13 Alpine River Cruises.</p>	<p>rer eller gods til søs. Dette er beskrevet ovenfor og tydeliggjort i bemærkningerne til lovforslaget som fremsat.</p> <p>Lovforslaget giver ikke anledning til at præcisere, hvorvidt carbota-gesejlads uden last (sag C-456/04 Agip Petroli SpA) eller fra havn tilbage til den samme havn (sag C-17/13 Alpine River Cruises) kan omfattes af tonnageskatteordningen.</p> <p>Det bemærkes, at lovforslaget ikke ændrer på, hvornår der efter gældende regler er tale om aktivitet med transport af passagerer eller gods (rederivirksomhed) mellem forskellige destinationer. Dernæst bemærkes, at destinationskravet ikke gælder for de aktiviteter, som tonnageskatteordningen foreslås udvidet med. Det indgår derfor ikke i lovforslaget at foretage en nærmere afgrænsning af begrebet offshore-anlæg.</p> <p>Lovforslaget ændrer ikke på, hvornår der er tale om søtransport mellem forskellige destinationer. De foreslåede regler giver derfor ikke anledning til den ønskede præcisering, jf. også ovenfor.</p>
<p><i>Danmarks Rederiforening</i></p>	<p>Indledningsvist hilser Danmarks Rederiforening og Rederiforeningen af 2010 (herefter ”Rederiforeningen”) den foreslåede udvidelse af tonnageskatteordningen velkommen. Rederiforeningen nævner i den forbindelse, at den danske offshore-sektor efter forenin-</p>	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>gens vurdering beskæftiger mere end 20.000 personer, hvoraf 5.000 er beskæftiget med aktiviteter relateret til opsætning og service af offshore vind og olie/gas.</p> <p>Bredere definition af specialskibes aktiviteter</p> <p>Rederiforeningen foreslår, at der anlægges en bredere definition af de aktiviteter, som tonnageskatteordningen udvides med. Det anføres i den forbindelse, at rederierne i offshore sektoren i stigende grad bliver mødt af forventninger fra kunderne om, at de er i stand til med samme skib at løse flere forskellige typer af opgaver. Imidlertid er beskrivelsen af de nye aktiviteter i lovforslaget ikke dækkende for de aktiviteter, som de berørte skibstyper typisk udfører, og derfor risikerer forslaget ikke at få den ønskede effekt.</p> <p>Rederiforeningen foreslår på den baggrund, at udvidelsen af tonnageskatteordningen ikke baserer sig på en opregning af konkrete aktiviteter, men på en bredere, almen definition, som f.eks. ”søfartsaktiviteter, der er udsat for international konkurrence”. Dette svarer til udformningen af den svenske sømandsbeskatningsordning, der er blevet udvidet tidligere på året. Alternativt foreslås det, at udvidelsen sker med en række specifikt opregnede konkrete aktiviteter.</p> <p>I høringssvaret redegør Rederiforeningen derefter mere detaljeret for, hvordan den ønskede bredere afgrænsning af aktiviteterne lov-</p>	<p>Det bemærkes indledningsvist, at de aktiviteter, som tonnageskatteordningen foreslås udvidet med, er beskrevet med udgangspunkt i <i>Aftale om en vækstpakke</i> fra juni 2014, hvis initiativ om styrkede rammevilkår for offshore skibe lovforslaget udmønter en del af.</p> <p>Det bemærkes dernæst, at udformningen af udvidelsen er ændret i lovforslaget som fremsat i forhold til udformningen i høringsudkastet. I stedet for at udvidelsen gennemføres ved en ændring af tonnageskatteovens § 8, er de aktiviteter, som tonnageskatteordningen udvides med, nu opregnet i en ny § 8 a.</p> <p>De pågældende aktiviteter vil med forslaget blive omfattet af tonnageskatteordningen, uden at det er en betingelse herfor, at der er tale om transport af passagerer eller gods, og uden at det er en betingelse, at aktiviteterne udøves mellem forskellige destinationer, som det i dag kræves efter tonnageskatteovens § 6.</p> <p>I lovforslaget som fremsat er afgrænsningen af de aktiviteter med konstruktionsopgaver til søs, der kan omfattes af ordningen, dernæst udvidet i forhold til hørings-</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>teknisk kan gennemføres.</p> <p>Det foreslås i den forbindelse, at tonnageskattelovens § 6 ændres, så ”servicering, konstruktion og nedtagning af energiaktiviteter til søs samt miljøaktiviteter til søs, der ikke er i direkte konkurrence med landbaseret aktivitet”, omfattes af bestemmelsen.</p> <p>Alternativt foreslås det, at tonnageskattelovens § 8, der undtager en række aktiviteter fra tonnageskatteordningen, indskrænkes, så bygning og reparation af olieinstallationer, vindmølleparker eller andre havanlæg, samt dykkervirksomhed udgår af bestemmelsen. Samtidig justeres tonnageskattelovens § 10.</p> <p>Det foreslås, at ishåndteringsskibe ikke sidestilles med bugserkibe, så der ikke for ishåndteringsskibe skal gælde et skærpet flagkrav.</p> <p>Det foreslås desuden, at reglen vedrørende vindmølleskibe udvides, så den dækker ”konstruktionsopgaver til søs” i bredere forstand.</p>	<p>udkastet. Der henvises til § 8 a, nr. 3 i lovforslaget som fremsat. Til det anførte om den svenske ordning bemærkes dernæst, at det er korrekt, at Sverige har fået udvidet sin sømandsbeskatningsordning med en række aktiviteter. Det er også korrekt, at det fremgår af den svenske lovgivning, at et af kriterierne for, at disse aktiviteter kan omfattes, er, at der er tale om fartøjer, som ”anvendes i trafik, som er udsat for international konkurrence på søfartsmarkedet.”</p> <p>De aktiviteter, som den svenske sømandsbeskatningsordning reelt er udvidet med, fremgår dog af den notifikationssag, hvori Europa-Kommissionen har godkendt udvidelsen. Af denne sag fremgår det, at der konkret er udvidet med følgende skibstyper: Bugserbåde, opmudringsskibe, undersøgelsesskibe, kabellægningskibe, rørledningskibe og kranskibe.</p> <p>Som ovenfor beskrevet er udformningen af lovforslaget ændret, herunder forslaget i høringsudkastets § 1, nr. 4. Ændringen for aktiviteter med ishåndtering fremgår nu af forslaget til § 8 a, nr. 4. Det indebærer, at der ikke gælder et skærpet flagkrav, medmindre aktiviteten må kvalificeres som egentlig bugsering.</p> <p>Lovforslaget er justeret, så aktivitet med bygning, reparation og nedtagning af vindmølleparker eller andre havanlæg til søs samt nedlægning, inspektion og reparation af rørledninger eller kabler på hav-</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Videre foreslås en præcisering af lovforslaget, så det fremgår, hvorvidt vagttjeneste ved kabellægning og andre ikke faste installationer til søs også er omfattet af vagtskibsaktiviteter i forslaget.</p> <p>Det foreslås desuden, at der i lovforslagets gennemgang af gældende ret indsættes en reference til Europa-Kommissionens godkendelse af udvidelsen af den svenske sømandsbeskatningsordning.</p> <p>Europa-Kommissionens godkendelse af den svenske sømandsbeskatningsordning illustrerer, at afgrænsningen af de aktiviteter, der i dag er omfattet af den danske tonnageskatteordning, er for snæver. Det anføres i den forbindelse, at SKAT har anlagt en for snæver fortolkning af destinationsbegrebet. På den baggrund foreslås det, at destinationsbegrebet præciseres i lovforslaget.</p> <p>Udvidelse af tonnageskatten med boreskibe og -rigge Rederiforeningen foreslår, at ton-</p>	<p>bunden omfattes af tonnageskatteordningen. Der henvises til § 8 a, nr. 3, i lovforslaget som fremsat og bemærkningerne hertil.</p> <p>Ændringen af tonnageskatteordningen for aktiviteter med vagttjeneste fremgår nu af forslaget til § 8 a, nr. 1. Med forslaget udvides muligheden for, at indkomst ved vagttjeneste kan omfattes af tonnageskatteordningen, da hverken kravet om transport af passagerer eller gods eller destinationskravet gælder for de aktiviteter, der er omfattet af § 8 a. Det betyder, at vagttjeneste ved f.eks. kabellægning og andre ikke faste installationer fremover vil være omfattet af tonnageskatteordningen.</p> <p>Afsnittet om gældende ret i lovforslagets almindelige bemærkninger er justeret, så det nu indeholder en omtale af den svenske sømandsbeskatningsordning.</p> <p>Det bemærkes, at destinationskravet ikke gælder for de aktiviteter, som tonnageskatteordningen foreslås udvidet med. Lovforslaget ændrer heller ikke på, hvornår der efter gældende regler er tale om aktivitet med transport af passagerer eller gods mellem forskellige destinationer. Det indgår derfor ikke i lovforslaget at foretage en præcisering af destinationsbegrebet.</p> <p>Som det er beskrevet ovenfor,</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>nageskatteordningen også udvides med de aktiviteter, der udføres af mobile borerigge og boreskibe.</p> <p>Der peges i den forbindelse på, at den almindelige danske selskabsbeskatning af boreselskaber ikke længere er konkurrencedygtig, da flere lande tilbyder en langt mere konkurrencedygtig beskatning. Et eksempel herpå er Singapore, som har set en betydelig vækst i disse aktiviteter de senere år. De seneste år er der derimod ikke indregistreret nye boreskibe eller borerigge i Danmark til trods for, at der i den periode er sket en større vækst i sektoren.</p> <p>Rederiforeningen vurderer, at en udvidelse af tonnageskatteordningen med borerigge og boreskibe vil medføre, at den dansk flagede rigflåde vil stige med 50-100 pct. på kort sigt, og at antallet af ansatte på land vil vokse med i størrelsesordenen 100 specialister.</p> <p>Konkret foreslås en ordning, hvor nyere borerigge gives adgang til tonnageskatteordningen med satser, der er 3-4 gange så høje som de satser, der gælder for andre skibs- og fartøjstyper. Hermed kan der laves en udvidelse, hvor den umiddelbare provenuudgift vil være i størrelsesordenen 10 – 20 mio. kr. Dette inkluderer ikke A-skatter fra et øget antal beskæftigede og deraf afledte effekter hos danske underleverandører.</p> <p>Udvidelse af nettolønsordningen for søfolk på specialskibe</p>	<p>udmønter lovforslaget den del af <i>Aftale om en vækstpakke</i>, der vedrører en styrkelse af rammevilkårene for Det Blå Danmark. Det indgår ikke i denne aftale, at der skal ske en udvidelse af tonnageskatteordningen med mobile borerigge og boreskibe, og en sådan udvidelse indgår derfor heller ikke i lovforslaget.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Rederiforeningen foreslår, at DIS-ordningen udvides på samme måde som tonnageskatteordningen. Dette er helt afgørende for at opnå regeringens målsætning med lovforslaget, som er at tiltrække skibe og beskæftigelse til Danmark.</p> <p>Det er ifølge Rederiforeningen vigtigt med et bredt anvendelsesområde for DIS-ordningen, så søfolkene ikke risikerer at falde ud af ordningen, blot skibet kortvarigt udfører aktivitet, der falder uden for ordningen. En sådan usikkerhed kan i sig selv få rederier til at fravælge dansk flag og danske søfolk.</p> <p>Rederiforeningen foreslår derfor, at såfremt skibets hovedaktivitet kvalificerer til tonnageskatteordningen og DIS-ordningen, bør søfolkenes fulde indkomst være omfattet af ordningen, fordi aktiviteterne som hovedregel ikke er i direkte konkurrence med aktiviteter i land.</p> <p>Rederiforeningen fremhæver, at det for den enkelte sømand vil være administrativt tungt og helt uoverskueligt at skifte mellem netto- og bruttoløn.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Bech-Bruun.</p> <p>Det bemærkes, at ansatte besætningsmedlemmer ikke har indflydelse på, om skibet i en given periode udfører den ene eller den anden opgave - det har alene arbejdsgiveren. Det følger derfor af sømandsbeskatningsloven, at det er arbejdsgiveren, der må bære konsekvenserne, hvis der er udbetalt skattefri nettoløn efter sømandsbeskatningslovens regler i en situation, hvor grundlaget herfor viser sig ikke at være til stede. I en sådan situation er det således arbejdsgiveren, der hæfter for den</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
		<p>A-skat og de bidrag efter lov om arbejdsmarkedsbidrag og ATP-loven, der skulle have været betalt - ikke den enkelte sømand.</p>
<i>Dansk Byggeri</i>	<p>Har ingen bemærkninger til lovforslaget.</p>	
<i>Dansk Erhverv</i>	<p>Har ingen bemærkninger til lovforslaget.</p>	
<i>Dansk Metal</i>	<p>Indledningsvist bakker Dansk Metal op om lovforslaget, som efter forbundets overbevisning vil tiltrække nye fartøjer til Danmark og sikre investeringer og arbejdspladser.</p> <p>Dansk Metal foreslår, at tonnageskatteordningen også udvides med mobile borerigge og boreskibe. Forbundet vurderer i den forbindelse, at en sådan udvidelse vil medføre et ikke nævneværdigt mindreprovenu. Det skyldes, at borerigge og boreskibe typisk er skattemæssigt hjemmehørende i de lande, der kan tilbyde den mest fordelagtige beskatning, og at disse fartøjers aktiviteter alternativt flyttes fra Danmark og til f.eks. Singapore. Konkret anbefales det at lade borerigge og boreskibe omfattes af tonnageskatteloven med satser, der er 3-4 gange højere end for handelsskibe.</p> <p>Dansk Metal påpeger, at der er behov for, at specialskibe også omfattes af DIS-ordningen for at fastholde kompetencerne inden</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Danmarks Rederiforening.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Danmarks Rederiforening.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>for operation og drift af skibe relateret til offshore-sektoren.</p> <p>For Dansk Metal er det dog afgørende, at en sådan udvidelse imødekommer udfordringerne i relation til forhandlingskompetence ved beskæftigelse af søfarende, der efter § 10, stk. 2 og 3, i lov om Dansk Internationalt Skibsregister, ikke automatisk omfattes af overenskomster indgået med de danske faglige organisationer.</p>	<p>Spørgsmålet om danske organisationers forhandlingsret falder uden for lovforslagets rammer og giver ikke anledning til en justering af lovforslaget.</p>
<i>DI</i>	<p>Har ingen bemærkninger til lovforslaget.</p>	
<i>Esvagt</i>	<p>Indledningsvist tilkendegiver Esvagt at være særdeles positiv over for den foreslåede udvidelse af tonnageskatteoven, som vil være afgørende i forhold til fastholdelse og styrkelse af den danske offshore rederisektor.</p> <p>Det påpeges, at lovudkastet lægger op til, at symmetrien mellem tonnageskatteordningen og DIS-ordningen brydes, da der ikke samtidig med udvidelsen af tonnageskatteordningen sker en tilsvarende udvidelse af DIS-ordningen.</p> <p>Såfremt forslaget skal medvirke til at sikre danske arbejdspladser, er det ifølge Esvagt fuldstændigt afgørende, at der sker en tilsvarende udvidelse af DIS-ordningen. Esvagt opfordrer derfor til, at dette spørgsmål undergives politisk drøftelse mellem de berørte forligsparter, idet der ifølge Esvagt er</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Danmarks Rederiforening.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Danmarks Rederiforening.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>risiko for, at denne del af lovforslaget skyldes embedsmandsudformning snarere end politisk involvering.</p> <p>Esvagt foreslår en anden opbygning af lovforslaget, så der indsættes en ny bestemmelse for de aktiviteter, som tonnageskatteordningen udvides med, i stedet for at udvidelsen foretages ved en indskrænkning af undtagelsesbestemmelsen i den gældende § 8.</p> <p>Endelig foreslår Esvagt, at det tydeliggøres, om lovforslagets § 1, nr. 1 indebærer en udvidelse af tonnageskatteordningen for aktiviteter med vagttjeneste, eller om der blot er tale om en præcisering af gældende regler.</p>	<p>Forslaget til en ændret udformning er hensigtsmæssigt, og lovteksten i forslaget som fremsat er derfor ændret i forhold til høringsudkastet. I stedet for at udvidelsen lovteknisk gennemføres ved en ændring af tonnageskatteovens § 8, opregnes de aktiviteter, som tonnageskatteordningen udvides med, i stedet i en ny § 8 a i lovforslaget som fremsat.</p> <p>Det er samtidig tydeliggjort i bemærkningerne, at de i forslaget til § 8 a opregnede aktiviteter vil være omfattet af tonnageskatteordningen, uden at det er en betingelse herfor, at der er tale om transport af passagerer eller gods, og uden at det er en betingelse, at aktiviteterne udøves mellem forskellige destinationer.</p> <p>Som ovenfor beskrevet er den lovtekniske udformning af lovforslaget ændret, herunder forslaget i høringsudkastets § 1, nr. 1.</p> <p>Ændringen af tonnageskatteordningen for aktiviteter med vagttjeneste fremgår nu af forslaget til § 8 a, nr. 1. Med forslaget udvides muligheden for, at indkomst ved vagttjeneste kan omfattes af tonnageskatteordningen, da hverken kravet om transport af passagerer eller gods eller destinationskravet gælder for de aktiviteter, der er omfattet af § 8 a. Det betyder, at</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
		<p>vagttjeneste ved f.eks. kabellægning og andre ikke faste installationer fremover vil være omfattet af tonnageskatteordningen.</p> <p>Hvis et vagtskib udøver egentlig rederivirksomhed mellem forskellige destinationer, vil sådan aktivitet fortsat være omfattet af tonnageskatteovens § 6 og ikke af den foreslåede bestemmelse i tonnageskatteovens § 8 a, nr. 1. Det vil f.eks. være tilfældet, hvis aktiviteten udføres ved offshorevirksomhed, eller hvis aktiviteten udføres ved en destination til søs. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 5.</p>
<p><i>Fagligt Fælles Forbund – 3F</i></p>	<p>3F beklager indledningsvist, at lovforslaget ikke har været sendt til forbundet i forbindelse med høringen.</p> <p>Det anføres, at forbundet ved indførelsen af tonnageskatteordningen anbefalede, at der blev knyttet en betingelse om øget dansk beskæftigelse til ordningen. Forbundet anbefalede desuden, at bestemmelsen i § 10 i lov om Dansk Internationalt Skibsregister blev ændret, så den blev bragt i overensstemmelse med ILO's anbefalinger. 3F opfordrer til, at de nævnte anbefalinger denne gang</p>	<p>Skatteministeriet har noteret sig dette og bemærker, at lovforslaget efterfølgende er sendt i høring hos forbundet. Det bemærkes samtidig, at forslaget udmønter den del af <i>Aftale om en vækstpakke</i> fra juni 2014, der vedrører en styrkelse af rammevilkårene for Det Blå Danmark, og at det ikke indgår i denne aftale, at der skal ske ændringer i sømandsbeskatningsordningen.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Metal.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>bliver imødekommet. I modsat fald kan forbundet ikke støtte forslaget.</p> <p>3F er ikke enig i vurderingen af, at udvidelsen af tonnageskatteordningen vil indebære et ikke nævneværdigt mindreprovenu. Forbundet henviser i den forbindelse til, at der ved indførelsen af tonnageskatteordningen var flere rederier, der som følge af overgangen til tonnagebeskatningen indtægtsførte udskudte skatter, der var oparbejdet under den hidtidige beskatning. Forbundet opfordrer til, at problemstillingen vedrørende en eventuel udskudt skat, der måtte være til stede ved den foreslåede udvidelse, afklares under de politiske forhandlinger.</p> <p>Endelig opfordrer 3F til, at de initiativer fra <i>Vækstplan for det Blå Danmark</i>, som ikke indgår i lovforslaget, bliver inddraget.</p>	<p>Vurderingen af lovforslagets økonomiske konsekvenser for det offentlige er blandt andet baseret på, at udvidelsen vil omfatte en række specialskibe, som kun i begrænset omfang vurderes at være underlagt dansk beskatning i dag. Det skyldes, at skibene typisk er skattemæssigt hjemmehørende i de lande, der kan tilbyde den mest fordelagtige beskatning.</p> <p>Lovforslaget udmønter som nævnt en del af <i>Aftale om en vækstpakke</i> fra juni 2014. I aftalen er forhandlingspartierne nået til enighed om visse af initiativerne i regeringens <i>Vækstplan for Det Blå Danmark</i>. Da de øvrige initiativer, som indgik i regeringens vækstplan, ikke er en del af den politiske aftale, indgår det ikke i regeringens overvejelser at medtage disse i lovforslaget.</p>
FSR – danske revisorer	<p>Indledende bemærkninger</p> <p>Ud over en styrkelse af rederiernes rammevilkår indebærer lovforslaget, at en række aktuelle afgrænsningsproblemer i tonnageskatteloven elimineres, hvilket er positivt. Dog synes der fortsat at være en række afgrænsningsproblemer, som FSR gerne ser afklaret,</p>	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Efter FSRs opfattelse illustrerer lovforslaget, at der er behov for en mere gennemgribende revision – især af præciserende karakter – af flere af de gældende bestemmelser i tonnageskatteloven. Dette gælder især §§ 6 og 8 om, hvilke aktiviteter, der kvalificerer til tonnagebeskatning, og hvilke der ikke gør.</p> <p>Det påpeges, at den i høringsudkastet foreslåede udformning af lovændringen, hvor udvidelsen af tonnageordningen sker ved en indskrænkning af undtagelsesbestemmelsen i § 8, medfører, at loven i endnu højere grad end i dag bliver vanskelig at overskue og ulogisk i sin opbygning. Endvidere bliver det uklart, om der for de pågældende aktiviteter vil gælde en betingelse om, (i) at der er tale om transport af passagerer eller gods, (ii) at aktiviteten sker fra én destination til en anden destination, eller (iii) at begge betingelser er opfyldt.</p> <p>I høringsvaret opstiller FSR et mere detaljeret forslag til en gennemgribende revision af tonnageskattelovens opbygning. Det foreslås, at loven opbygges som følger:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Overordnet krav til aktiviteterne (der skal være tale om transport af passagerer eller gods mellem forskellige destinationer, svarende til den nu- 	<p>Det bemærkes indledningsvist, at lovforslaget udmønter <i>Aftale om en vækstpakke</i> fra juni 2014. Det indgår ikke i aftalen, at der skal ske en gennemgribende revision af de gældende regler i tonnageskatteloven.</p> <p>Det bemærkes dernæst, at udformningen af udvidelsen er ændret i lovforslaget som fremsat i forhold til høringsudkastet. I stedet for at udvidelsen gennemføres ved en ændring af tonnageskattelovens § 8, er de aktiviteter, som tonnageskatteordningen udvides med, nu opregnet i en ny § 8 a.</p> <p>De pågældende aktiviteter vil med forslaget blive omfattet af tonnageskatteordningen, uden at det er en betingelse herfor, at der er tale om transport af passagerer eller gods, og uden at det er en betingelse, at aktiviteterne udøves mellem forskellige destinationer, som det i dag kræves efter tonnageskattelovens § 6.</p> <p>Med den foreslåede udformning, hvor de aktiviteter, som tonnageskatteordningen udvides med, er opregnet i den nye bestemmelse i § 8 a, vil tonnageskattelovens opbygning i store træk svare til den opbygning, som FSR foreslår.</p> <p>Som det er beskrevet i kommentaren til Danmarks Rederiforening indgår det dog ikke i lovforslaget</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>værende § 6, stk. 1). Kravet om ”<i>forskellige destinationer</i>” bør ændres til ”<i>til søs</i>”.</p> <p>2) Definition af begrebet ”destinationer”. Det anføres i den forbindelse, at det er en indskrænkning af anvendelsesområdet for den gældende bestemmelse i tonnageskattelovens § 6, stk. 1, når det i forslaget er anført: ”<i>Med forslaget vil aktiviteter med vagtjeneste eller supplyopgaver kunne omfattes af tonnageskatteordningen, også selv om der er tale om transport af personer eller gods mellem forskellige destinationer til søs</i>”. FSR beder derfor om en redegørelse for, hvorvidt tonnageskattelovens § 6, stk. 1, indebærer, at transport mellem to destinationer til søs ikke kan omfattes af loven, når bestemmelsen alene henviser til ”<i>forskellige destinationer</i>”.</p> <p>3) Oplisting af specifikke aktiviteter, der kan omfattes af loven, selvom der ikke er tale om transport af passagerer eller gods mellem forskellige destinationer. Det anføres i den forbindelse, at det bør fremgå udtrykkeligt af loven, om lodsning kan omfattes af tonnageskatteordningen.</p> <p>4) Oplisting af specifikke aktiviteter, der ikke kan omfattes af loven, selvom der er tale om transport af passagerer eller gods mellem forskellige destinationer.</p>	<p>at foretage en præcisering af destinationsbegrebet.</p>

Bemærkninger til forslagets enkelte bestemmelser

I forhold til forslaget vedrørende aktiviteter med vagttjeneste mener FSR, at det bør beskrives nærmere, om der er tale om en præcisering eller en udvidelse af tonnageskatteordningen.

I tilknytning til forslaget vedrørende aktiviteter med opsætning af vindmøller og nedlægning af rør og kabler foreslås det, at også aktiviteter med opsætning og nedtagning af andre offshore-installationer som f.eks. olieinstallationer og infrastrukturanlæg (broer, tunneller m.v.), får adgang til tonnageskatteordningen.

I forhold til aktiviteter med vagt- og supplyopgaver er det ifølge FSR problematisk, hvis det er en betingelse for at blive omfattet af tonnageskatteordningen, at der er tale om transport af personer eller gods mellem forskellige destinationer. Det anføres i den forbindelse, at høringsudkastet rejser tvivl om, hvorvidt sådanne aktiviteter, der udføres i tilknytning til mobile flydende enheder til søs, vil være omfattet af udvidelsen.

Der henvises til kommentarerne til Danmarks Rederiforening og Esvagt.

I lovforslaget som fremsat er aktivitet med bygning, reparation og nedtagning af vindmølleparker eller andre havanlæg til søs, samt nedlægning, inspektion og reparation af rørledninger eller kabler på havbunden omfattet af tonnageskatteordningen. Der henvises til § 8 a, nr. 3 og bemærkningerne her til.

Det indgår ikke i lovforslaget, at tonnageskatteordningen skal udvides med aktiviteter med konstruktion af olieinstallationer og infrastrukturanlæg.

Der henvises til kommentaren til Danmarks Rederiforening.

Som ovenfor nævnt er det præciseret i bemærkningerne til lovforslaget, at hverken transportkravet eller destinationskravet i tonnageskattelovens § 6 gælder for de aktiviteter, som ordningen foreslås udvidet med. Der henvises i øvrigt til kommentaren til Danmarks Rederiforening.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>I forhold til ishåndtering anfører FSR, at det er hensigtsmæssigt, at alle former for aktivitet med ishåndtering til søs foreslås omfattet af tonnageskatteloven.</p> <p>I forhold til de aktiviteter, der udføres af ASV'er, er FSR positiv overfor, at aktiviteterne nu foreslås omfattet af tonnageskatteordningen.</p> <p>FSR er derimod kritisk overfor, at forslaget ikke indebærer en parallel udvidelse af DIS-ordningen. Rederierne og søfolkene i offshore sektoren er underlagt de samme konkurrencemæssige og tekniske vilkår som den traditionelle søfart, hvorfor det synes uhensigtsmæssigt ikke at tillade DIS ordningen også for disse skibs/service typer. Det anføres i den forbindelse, at ambitionerne i regeringens <i>Vækstplan for det Blå Danmark</i> fra december 2012 om at gøre Danmark til det maritime centrum i Europa forudsætter, at rederierne sikres et så lavt omkostningsniveau som muligt.</p> <p>FSR anfører til afslutning, at Skatteministeriet efter foreningens opfattelse giver udtryk for en anden opfattelse af definitionen af ”søtransport af passagerer og gods mellem forskellige destinationer” end den definition, som gælder efter EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Danmarks Rederiforening.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Bech Bruun.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Danmarks Rederiforening.</p>
KL	Har ingen bemærkninger til lovforslaget.	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>MAERSK Drilling</i></p>	<p>Indledningsvist hilser MAERSK Drilling (herefter ”MD”) forslaget om en udvidelse af tonnageskatteordningen med en række aktiviteter velkommen.</p> <p>Det foreslås, at tonnageskatteordningen tilsvarende udvides med mobile borerigge/boreskibe. Konkret foreslås en ordning, hvor nyere borerigge gives adgang til tonnageskatteordningen med en model, hvor beskatningen beregnes ud fra indtjeningen baseret på bruttotonnagen. Det foreslås, at denne sats skal være 3-4 gange højere end den almindelige tonnageskattesats.</p> <p>Det er vurderingen, at dette vil give et skatteprovenu for hver rig på størrelse med, hvad der betales i tonnageskat for verdens største containerskib. Det forventes videre, at en sådan udvidelse vil betyde en indflagning på 3-5 rigge og potentialet for en stor andel af nybygninger under dansk ejerskab, hvilket vil medføre en forventet vækst på 100 specialister til hovedkontoret over de næste 5 år.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Danmarks Rederiforening.</p>
<p><i>MAERSK Supply Service</i></p>	<p>Indledningsvist hilser MAERSK Supply Service (herefter ”MSS”) forslaget om en udvidelse af tonnageskatteordningen med en række aktiviteter velkommen.</p> <p>Der foreslås en bredere definition i forhold til de aktiviteter, som tonnageskatteordningen udvides med. Det foreslås at udvide tonnageskatteordning med en række aktiviteter, der udføres af SSVer (Subsea Support Vessels), som leverer service til olie- og gasindustrien samt industrien for vedvarende energi. Det foreslås videre at</p>	<p>Der henvises til kommentaren til FSR.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>udvide tonnageskatteordningen med en række aktiviteter, som udføres af konstruktionsskibe i offshore industrien, der primært forestår bygning og reparation af olieinstallationer og andre havanlæg.</p> <p>For så vidt angår DIS-ordningen bemærkes, at nettolønsordningen bør gælde, uanset hvilken type skib de søfarende arbejder på, og uanset om disse skibe er omfattet af særlige skattesystemer svarende til den britiske og svenske ordning.</p> <p>Såfremt dette ikke er muligt opfordres til, at § 5 a i sømandsbeskatningsloven slettes. Desuden anbefales at det undlades at indsætte § 5 b.</p> <p>Søfarendes løn er den væsentligste del af de daglige driftsomkostninger på skibe i offshore industrien. Såfremt MSS skal betale danske besætningsmedlemmer bruttoløn på SSV'erne, vil virksomheden ifølge MSS ikke være konkurrencedygtig globalt.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Bech-Bruun.</p> <p>Sømandsbeskatningslovens § 5 a, stk. 1, foreslås ophævet, da tonnageskatteloven med lovforslaget foreslås udvidet til også at omfatte kabelskibe, hvorved denne del af bestemmelsen mister sin betydning. Sømandsbeskatningslovens § 5 a, stk. 2, lovfæster de betingelser, som Kommissionen har tilkendegivet skal være opfyldt for, at kabelskibe inden for EU/EØS kan omfattes af statsstøtteforanstaltninger. Denne del af bestemmelsen ændres derfor ikke. For så vidt angår bemærkningerne om den foreslåede § 5 b i sømandsbeskatningsloven henvises til kommentaren til Danmarks Rederiforening.</p>
<p><i>Maskinmestrenes Forening</i></p>	<p>Maskinmestrenes Forening ser positivt på den foreslåede udvidelse af tonnageskatteordningen med de berørte specialskibe, men havde derudover gerne set nogle mere ambitiøse initiativer, der tillige omfattede en udvidelse af DIS-ordningen.</p> <p>Det anføres, at det klart fremgik af</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Danmarks Rederiforening.</p> <p>Der henvises til kommentaren til</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>regeringens <i>Vækstplan for det blå Danmark</i>, at forudsætningerne for vækst i bl.a. offshore sektoren var, at erhvervet havde adgang til højt kvalificerede danske officerer. DIS-ordningen er ifølge Maskinmestrenes Forening netop med til at sikre, at danske rederier kan konkurrere på det globale marked med dansk ejede, dansk registrerede og dansk bemandede skibe. Maskinmestrenes Forening foreslår derfor, at DIS ordningen udvides på samme måde som tonnageskatteordningen.</p> <p>Foreningen foreslår desuden, at tonnageskatteordningen udvides med borerigge og boreskibe.</p>	<p>Danmarks Rederiforening.</p>
<p><i>Rederiforeningen af 2010</i></p>	<p>Se svar fra Danmarks Rederiforening.</p>	
<p><i>SRF Skattefaglig Forening</i></p>	<p>Har ingen bemærkninger til lovforslaget.</p>	
<p><i>Søfartens Ledere</i></p>	<p>Søfartens Ledere beklager indledningsvist, at lovforslaget ikke har været sendt til flere af branchens faglige organisationer i forbindelse med høringen.</p> <p>Søfartens Ledere støtter den foreslåede udvidelse af tonnageskatteordningen med de berørte specialskibe. Det fremlagte forslag er ifølge Søfartens Ledere et godt skridt i retning af at sikre den fortsatte positive udvikling i dette segment, men det er vigtigt, at Danmark går videre. Det er således erfaringsmæssigt afgørende for valget af dansk flag og for brugen af danske søfolk, at skibenes besætning også</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Fagligt Fælles Forbund – 3F.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Bech-Bruun.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>bliver omfattet af DIS-ordningen. Det er derfor ønsket, at DIS-ordningen udvides på samme måde som tonnageskatteordningen.</p> <p>Søfartens Ledere mener, at det er afgørende, at lovforslaget også udvider tonnageskatteoven med de aktiviteter, som borerigge og boreskibe udfører. Det anføres, at disse fartøjstyper i de senere år har fået mulighed for at blive registreret og drevet inden for søfartsordningen i Singapore, og at dette har betydet, at tilgangen af nye enheder til Danmark er stoppet. Det er derfor nødvendigt at udvide tonnageskatteordningen for at sikre, at borerigge og boreskibe også fremover bliver ejet, registreret og drevet fra Danmark. Dette vil sikre en fortsat vækst i beskæftigelsen af højt specialiseret arbejdskraft på disse enheder og på land, samt betydelige afledte aktivitets- og beskæftigelseseffekter.</p> <p>Der opfordres til, at Skatteministeriet og regeringen fortsat arbejder på, at sandpumpere og stenfiskere kan komme ind under tonnageskatteordningen og DIS-ordningen.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Danmarks Rederiforening.</p> <p>Sømandsbeskatningsloven indeholder en refusionsordning for stenfiskerfartøjer herunder sandsugere. Som det fremgår af forarbejderne til sømandsbeskatningsloven i lovforslag L 94, Folketinget 2004-05, 2. samling, vil det på grund af de særlige restriktioner, som EU-retningslinjerne indeholder for sandsugere, være vanskeligt at administrere en skattefritagelsesordning som DIS-ordningen for disse fartøjer. I stedet er der indført en refusionsordning som erstatning for muligheden for at anvende DIS-ordningen for personer, der arbejder om bord på sandsugere. Der er ingen planer om at ændre refusionsordningen.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Endelig støtter Søfartens ledere Dansk Metals bemærkninger omkring § 10, stk. 2 og 3, i lov om Dansk Internationalt Skibsregister.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Dansk Metal.</p>