


Skatteministeriet

16. november 2015
J.nr. 14-3199081

Til Folketinget – Skatteudvalget

Vedrørende L 16 - Forslag til Lov om ændring af tonnageskatteloven og sømandsbeskatningsloven (Udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibe).

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 15 af 12. november 2015. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Merete Rüssager (LA).

Karsten Lauritzen

/ Lise Bo Nielsen

Spørgsmål

I tonnageskatteovens § 6 står, at transport af gods og passagerer til søs mellem forskellige destinationer er omfattet af loven. I bemærkningerne til lovforslag nr. L 16 nævnes, at ”destination” ikke skal forstås geografisk – altså som transport mellem forskellige steder – men mere restriktivt som transport mellem havne og offshore installationer. Det bestrides af branchen, der siden indførelsen af DIS og tonnageskat blandt andet har sejlet forsyninger og mandskab ud til andre skibe. SKATs fortolkning er baseret på læsning af EU-forarbejder, men går videre end tilsvarende regler hos vores nabolande – regler, der er godkendt af Europa-Kommissionen. Det virker altså som et klart eksempel på, at Danmark fortolker EU-regler mere restriktivt end vores nabolande og endda mere restriktivt end Europa-Kommissionen selv lægger op til. Det fører til den situation, at skibe den ene dag kan være inde i søfartsordningerne, hvis de sejler forsyninger ud til en havvindmølle, men den anden dag ryger ud af ordningerne fordi de sejler forsyninger ud til et støtteskib, der ligger ved siden af de samme havvindmøller. Altså samme sejlads, samme skib, samme søfolk, men to skattesystemer. Vil ministeren i forbindelse med behandlingen af lovforslag nr. L 16 tage initiativ til at bringe den danske fortolkning af ”destination” på linje med vores nabolande, der fortolker begrebet bredere end havne eller faste anlæg, så danske rederier bliver konkurrencemæssigt ligestillet?

Svar

Det bemærkes indledningsvist, at *Aftale om en vækstpakke* ikke indebærer ændringer i de gældende regler om, hvornår der er tale om transport til søs mellem forskellige destinationer.

Desuden er det vigtigt at notere, at destinationskravet ikke gælder for de specifikke aktiviteter, som tonnageskatteordningen nu foreslås udvidet med.

Jeg kan dernæst overordnet oplyse, at tonnageskatteordningen er udformet i overensstemmelse med EU's retningslinjer for statsstøtte til den maritime sektor, herunder det EU-retlige krav om, at statsstøtten skal ydes til virksomheder med aktiviteter inden for søtransport.

Søtransport-begrebet er i EU-reglerne nærmere defineret som ”(...) befordring af passagerer og gods med skib mellem en havn i en medlemsstat og en havn eller et offshore anlæg i en anden medlemsstat”, henholdsvis som ”(...)transport af passagerer eller gods mellem en havn i en medlemsstat og anlæg eller strukturer på denne medlemsstats kontinentalsokkel”. Der henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger.

De EU-retlige definitioner ligger til grund ved fastlæggelsen af anvendelsesområdet for de gældende regler i Danmark, herunder destinationskravet.

Det indgår ikke i lovforslaget at foretage ændringer vedrørende destinationskravet for så vidt angår de aktiviteter, der i dag kan omfattes af tonnageskatteordningen.

Ved lovforslaget foreslås det, at destinationskravet ikke skal gælde for de aktiviteter, som tonnageskatteordningen foreslås udvidet med. Dette fremgår blandt andet af bemærkningerne til den foreslåede bestemmelse i tonnageskatteovens § 8 a, nr. 2, hvor det beskrives, at forsyningssejlad til andre skibe til søs – fx med proviant eller bunkersolie – fremover kan omfattes af tonnageskatteordningen, da destinationskravet netop ikke gælder sådanne aktiviteter. Der er tale om forsyningssejlad, hvis aftageren skal anvende eller forbruge forsyningerne, og forsyningerne ikke skal transporteres videre eller videresælges.

Europa-Kommissionen skal godkende de foreslåede ændringer, inden de kan sættes i kraft.

Der henvises til svaret på spørgsmål 10 til lovforslaget.