



Fremsat den 28. januar 2015 af skatteministeren (Benny Engelbrecht)

## Forslag

til

# Lov om ændring af tonnageskatteloven og sømandsbeskatningsloven

(Udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibe)

### § 1

I tonnageskatteloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 965 af 19. september 2011, som ændret ved § 1 i lov nr. 539 af 6. juni 2007 og § 12 i lov nr. 924 af 18. september 2012, foretages følgende ændringer:

1. I § 1 indsættes som *stk. 2*:

»*Stk. 2.* Stk. 1 finder tilsvarende anvendelse på indkomst ved virksomhed som nævnt i § 8 a.«

2. I § 2, *stk. 1, 1. pkt.*, ændres »§§ 6-8« til: »§§ 6-8 a«.

3. I § 8, *stk. 1, 1. pkt.* ændres »§ 6« til: »§§ 6 eller 8 a«.

4. I § 8, *stk. 1, nr. 3*, udgår »vindmølleparker eller andre havanlæg, nedlægning af rørledninger på havbunden,«.

5. Efter § 8 indsættes før overskriften før § 9:

»§ 8 a. Indkomst af følgende former for virksomhed til søs sidestilles ved beskatning efter denne lov med indkomst ved rederivirksomhed mellem forskellige destinationer som omhandlet i § 6:

- 1) Vagtjeneste, der ikke er omfattet af § 6.
- 2) Supplyopgaver, der ikke er omfattet af § 6.
- 3) Bygning, reparation og nedtagning af vindmølleparker eller andre havanlæg til søs eller nedlægning, inspektion og reparation af rørledninger eller kabler på havbunden.
- 4) Ishåndtering, der ikke udgør bugseringsaktiviteter omfattet af § 8, *stk. 1, nr. 6*.
- 5) Husning af medarbejdere, reservedele eller værktødsfaciliteter i forbindelse med offshore-arbejder.«

6. I § 10, *stk. 1*, indsættes som 2. pkt.:

»Indkomst som nævnt i § 8 a, og indkomst som kan henføres til ydelser i nær tilknytning hertil, jf. *stk. 2*, omfattes også af tonnageskatteordningen.«

### § 2

I sømandsbeskatningsloven, lov nr. 386 af 27. maj 2005, som ændret bl.a. ved § 12 i lov nr. 343 af 18. april 2007 og senest ved § 2 i lov nr. 622 af 14. juni 2011, foretages følgende ændringer:

1. § 5 a, *stk. 1*, ophæves.

Stk. 2 bliver herefter *stk. 1*.

2. Efter § 5 a indsættes:

»§ 5 b. § 5 finder uanset tonnageskattelovens bestemmelser ikke anvendelse ved arbejde om bord på skibe, der udfører virksomhed omfattet af tonnageskattelovens § 8 a, nr. 1 eller 2, virksomhed omfattet af tonnageskattelovens § 8 a, nr. 3, med bygning, reparation og nedtagning af vindmølleparker eller andre havanlæg til søs, eller nedlægning, inspektion og reparation af rørledninger på havbunden, eller virksomhed omfattet af tonnageskattelovens § 8 a, nr. 4 eller 5.«

### § 3

*Stk. 1.* Skatteministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden.

*Stk. 2.* Loven har virkning fra og med indkomståret 2016.

# Bemærkninger til lovforslaget

## Almindelige bemærkninger

### Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets formål og baggrund
3. Lovforslagets enkelte elementer
  - 3.1. Udvidelse af tonnageskatteordningen med en række aktiviteter
    - 3.1.1. Gældende ret
      - 3.1.1.1. EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren
      - 3.1.1.2. Tonnageskatteordningen
    - 3.1.2. Lovforslaget
  - 3.2. DIS-ordningen
    - 3.2.1. Gældende ret
    - 3.2.2. Lovforslaget
4. Økonomiske konsekvenser for det offentlige
5. Administrative konsekvenser for det offentlige
6. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet
7. Administrative konsekvenser for erhvervslivet
8. Administrative konsekvenser for borgerne
9. Miljømæssige konsekvenser
10. Forholdet til EU-retten
11. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
12. Sammenfattende skema

### 1. Indledning

Regeringen (Socialdemokraterne og Radikale Venstre), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Det Konservative Folkeparti har i juni 2014 indgået Aftale om en vækstpakke indeholdende en række initiativer rettet mod bedre regulering, styrket virksomhedsservice, forskning og udvikling samt bedre erhvervsbeskatning m.v.

De enkelte dele af aftalen er indgået med tilslutning fra forskellige partier. Nærværende lovforslag vedrører styrkede rammevilkår for Det Blå Danmark. Regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti er enige om at gennemføre dette initiativ.

Aftaleparterne ønsker at fastholde og udvikle Det Blå Danmark. Det er derfor vigtigt at skabe gode og fremtidssikrede rammevilkår for den danske offshore-sektor. Derfor vil aftaleparterne udvide tonnageskatteordningen, så en række specialskibe også omfattes af ordningen. Det skal tiltrække disse fartøjer til Danmark og sikre investeringer og arbejdspladser.

Det fremgår af *Aftale om en vækstpakke*, at de styrkede rammevilkår skal implementeres ved en justering af tonnageskattereglerne i regi af forligskredsen for *Aftale om at fremme flere skibe under Dannebrog* fra 2007 (Regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti), således at en række specialskibe omfattes af tonnageskatteordningen.

### 2. Lovforslagets formål og baggrund

Baggrunden for aftalen om styrkede rammevilkår er, at regeringen den 12. december 2012 offentliggjorde *Vækstplan*

for *Det Blå Danmark*. Planen indeholder en række initiativer, der skal bidrage til at sikre, at Det Blå Danmark også fremadrettet skaber vækst og beskæftigelse og udnytter mulighederne i den grønne omstilling. Visionerne bag vækstplanen er, at Danmark skal være Europas maritime centrum, at grønne løsninger er fremtiden for Det Blå Danmark, og at væksten i den maritime sektor skal understøttes af stærke danske kompetencer.

Vækstplanen er udarbejdet på baggrund af anbefalingerne fra Vækstteamet for Det Blå Danmark og med bidrag fra en bred kreds af interessenter fra den maritime branche.

I Vækstplan for Det Blå Danmark konkluderes det, at det er vigtigt, at rammebetingelserne for skibsfarten følger udviklingen på søfartsområdet. I den forbindelse slår vækstplanen fast, at der er behov for fleksibilitet for rederierne, så de lettere kan tilpasse deres virksomhed til nye vækstmuligheder og konjunkturændringer.

Vækstplanen konkluderer også, at der er et stort vækstpotentiale for danske maritime virksomheder og gode muligheder for dansk beskæftigelse på f.eks. specialskibe.

Det foreslås på den baggrund at ændre tonnageskatteloven, så en række aktiviteter bliver omfattet af tonnageskatteordningen. Der er tale om aktiviteter, der typisk udføres af følgende specialskibe:

1. Vagt-, supply- og konstruktionsfartøjer.
2. Ishåndteringsfartøjer.
3. Vindmøllefartøjer.
4. ASV'er (Accommodation and Support Vessels).

Udvidelsen foreslås for at skabe bedre konkurrencevilkår for den danske søfart på det globale marked.

Tonnageskatteordningen har karakter af statsstøtte til den maritime sektor, og ordningen er derfor udformet inden for rammerne af EU's maritime statsstøtteretningslinjer. Da lovforslaget således indebærer en ændring af en bestående statsstøtteordning, skal ændringen godkendes af Europa-Kommissionen, inden den kan træde i kraft.

Det indgår ikke i *Aftale om en vækstpakke*, at der ved siden af udvidelsen af tonnageskatteordningen skal ske en tilsvarende udvidelse af sømandsbeskatningsordningen (i det følgende kaldet DIS-ordningen). Forslaget udvider således ikke rederiernes muligheder for at aflønne ansatte søfolk med en skattefri nettohyre.

### 3. Lovforslagets enkelte elementer

#### 3.1. Udvidelse af tonnageskatteordningen med en række aktiviteter

##### 3.1.1. Gældende ret

###### 3.1.1.1. EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren

Statsstøtte, som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller produktioner, er som udgangspunkt ikke forenelig med EU-retten, hvis det påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.

Statsstøtteordninger til visse erhvervsgrøner kan dog efter omstændighederne godkendes, hvis de er i Unionens interesse.

Europa-Kommissionen har udfærdiget retningslinjer for, hvorledes medlemsstaterne kan etablere særlige, begunstigende skatteregler for det maritime erhverv, jf. EF-retningslinjer for statsstøtte til søtransporten (97/C 205/5) og EU-retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren (2004/C 13/03).

Den danske tonnageskatteordning og DIS-ordningen udgør statsstøtte i den nævnte betydning og er udformet inden for EU's retningslinjer.

Retningslinjerne fastlægger de overordnede rammer for statsstøtte til søtransport, men ikke mere detaljerede krav til udformningen af de nationale ordninger. Der eksisterer dermed et råderum for medlemsstaterne til at fastlægge de nærmere detaljer i deres regelsæt, så længe de overordnede retningslinjer overholdes.

Den nærmere afgrænsning af begrebet søtransport, som retningslinjerne omfatter, findes i forordning (EØF) nr. 4055/86 (1) og (EØF) nr. 3577/92. I den førstnævnte forordning er søtransport defineret som »befordring af passagerer og gods med skib mellem en havn i en medlemsstat og en havn eller et off-shore anlæg i en anden medlemsstat«. I den sidstnævnte forordning er såkaldt off-shorecabotage defineret som »søtransport af passagerer eller gods mellem en havn i en medlemsstat og anlæg eller strukturer på denne medlemsstats kontinentalsokkel«.

Europa-Kommissionen har i retningslinjerne fra 2004 (2004/C 13/03) tilkendegivet, at Kommissionen kan acceptere, at bugsering på havet af skibe, olieplatforme osv. falder ind under definitionen af søtransport, jf. punkt 3.1 i retningslinjerne.

EU's daværende konkurrencekommissær tilkendegav i maj 2013 over for Danmark, at en udvidelse af tonnageskatteordningen til at omfatte specialskibe ud fra en umiddelbar og foreløbig vurdering kan omfattes af retningslinjerne.

Siden 2009 har Kommissionen godkendt en række medlemsstaters udvidelser af tonnageskatteordninger med visse specialskibe på baggrund af en fortolkning af retningslinjerne. Disse afgørelser bidrager til afgrænsningen af begrebet søtransport og dermed til at fastlægge rækkevidden af nationale tonnageskatteordninger.

For eksempel har Kommissionen i sag C (2009) 10376 godkendt en udvidelse af den polske tonnageskatteordning med bugseringsfartøjer under forudsætning af, at mindst 50 pct. af de bugseringsaktiviteter, der faktisk udføres i et givent år, udgør »søtransport«.

Kommissionen har i sag C (2010) 6094 ligeledes godkendt en udvidelse af den hollandske tonnageskatteordning med kabellægningsskibe, rørlægningsskibe, undersøgelsesskibe og kranskibe. Kommissionen konkluderede, at de pågældende skibe havde et betydeligt antal kendetegn til fælles med skibe, der udfører søtransport, herunder at skibenes aktiviteter forudsætter kvalificerede søfolk med tilsvarende professionelle kompetencer, og at søfolkene alle var underlagt de samme arbejdsretlige regler. Kommissionen bemærkede videre, at skibene, som ordningen blev udvidet med, var egnede til søfart og underlagt de samme operationelle og sikkerhedsmæssige krav som skibe, der anvendes til søtransport. Endelig fandt Kommissionen, at der var en risiko for, at skibene ville blive flaget ud af EU, ligesom det gør sig gældende for skibe, der anvendes til søtransport.

Senest har Kommissionen i sag C (2014) 1935 godkendt en udvidelse af den svenske sømandsbeskatningsordning. Med udvidelsen blev der i den svenske lovgivning formelt indført hjemmel til, at støtte kan gives til aktiviteter til søs, hvis aktiviteterne er udsat for international konkurrence. Udvidelsen blev anmeldt til Kommissionen, der traf afgørelse om, at den svenske ordning konkret kunne udvides med forskningsfartøjer, kabellægningsskibe, rørlægningsskibe og kranskibe. Det fremgår således af Kommissionens afgørelse, at:

»(...) the notified measure will increase the scope of the aid scheme relative to previously authorised measure insofar as the following types of vessel will also be covered: Tugboats and dredgers, research vessels, cable layers, pipeline layers, crane vessels. These vessel types are in addition to the vessels transporting goods and persons by sea which are covered by the existing scheme.«

##### 3.1.1.2. Tonnageskatteordningen

Tonnageskatteordningen kan efter de gældende regler i tonnageskatteloven anvendes af selskaber, der er fuldt skat-

tepligtige til Danmark, og af selskaber, som er hjemmehørende i andre EU-lande, og som er skattepligtige til Danmark af indtægt fra et fast driftssted her i landet.

For denne kreds af skattepligtige kan indkomst i forbindelse med erhvervsmæssig virksomhed med transport af passagerer eller gods (rederivirksomhed) mellem forskellige destinationer vælges beskattet efter tonnageskatteordningen i stedet for efter de almindelige regler om beskatning af selskabsindkomst. Rederivirksomhed er nærmere afgrænset i loven, se nedenfor.

Tonnageskatten er en særlig skat, som rederierne betaler på grundlag af den nettotonnage, de disponerer over. Den tonnageskattepligtige indkomst, der er en skematisk beregnet indkomst med udgangspunkt i rederiets disponible nettotonnage, opgøres således ikke efter de almindelige regler som forskellen mellem skattepligtige indtægter og fradragsberettigede udgifter. Tonnageskatten opkræves i stedet uafhængigt af rederiets faktiske driftsresultat, og den skal derfor også betales i de år, hvor rederidriften måtte give underskud.

Indkomst vedrørende aktivitet, der ikke kvalificerer til tonnagebeskatning, beskattes efter de almindelige selskabsskatteretlige regler. Det betyder, at rederierne både kan have indkomst, der beskattes efter tonnageskatte reglerne, og indkomst, der beskattes efter de almindelige selskabsskatteretlige regler.

Den indkomst, der kan vælges beskattet efter tonnageskatteloven, er indkomst ved aktivitet med erhvervsmæssig transport af passagerer eller gods (rederivirksomhed) mellem forskellige destinationer, hvor transporten foregår med skibe, som enten er ejet eller lejet af rederiet. Desuden beskattes indkomst vedrørende visse former for virksomhed, der foregår i nær tilknytning til levering af de nævnte transportydelser, efter tonnageskatteloven.

Ved lov nr. 409 af 1. juni 2005, som ændrede tonnageskatteloven, blev det under visse betingelser muligt at anvende tonnageskatteordningen på indkomst fra bugseringsaktivitet m.v., idet retningslinjerne fra 2004 (2004/C 13/03) åbnede mulighed herfor, jf. afsnit 3.1.1.1 ovenfor.

En række aktiviteter er efter gældende regler udelukket fra tonnagebeskatning, uanset at de skibe, der udfører aktiviteterne, ved anden anvendelse ville kunne benyttes til tonnagebeskattet virksomhed. Det gælder følgende aktiviteter:

- Forundersøgelser, efterforskning eller udvinding af kulbrinter eller andre naturforekomster.
- Fiskeri og forarbejdningsvirksomhed.
- Bygning og reparation af havne, moler, broer, olieinstallationer, vindmølleparker eller andre havanlæg, nedlægning af rørledninger på havbunden, opmudring, stenfiskeri, sandsugning eller lignende.
- Dykkervirksomhed.
- Lodsning, når skibene anvendes i og omkring havne.
- Bugsering m.v., dog med visse undtagelser.
- Passagersejlad i eller over havneløb m.v.
- Uddannelsesaktiviteter, sociale og pædagogiske aktiviteter m.v.

- Museumsaktiviteter og skibsbevaring.
- Sports-, udflugts- og fritidsformål, herunder repræsentative formål.
- Anvendelse af permanent opankrede skibe uanset formål.

En række flydende indretninger anses ikke for at være skibe og kan derfor ikke omfattes af ordningen. Det gælder blandt andet flydende olieproduktions-, oplagrings- og udskibningsanlæg. Ligeledes er pramme og lægtene ikke omfattet af tonnageskatteordningen, medmindre de er lastbærende og har en bruttotonnage på 2.000 t eller derover.

Visse specialskibe har blandede aktiviteter, hvoraf nogle allerede kan omfattes af tonnageskatteordningen efter de gældende regler, og hvoraf andre er specifikt undtaget, jf. ovenstående.

Hvis et rederi vælger at anvende tonnageskatteordningen, og et skib har blandede aktiviteter, finder ordningen anvendelse på indkomst fra de aktiviteter, der kan omfattes af ordningen. Hvis der udføres aktiviteter, der falder uden for ordningen, bliver indkomsten herfra undergivet beskatning efter de almindelige regler.

Aktiviteter, der udføres af vagt- og supplyfartøjer, kan efter omstændighederne omfattes af de gældende regler i tonnageskatteloven. Vagtjeneste kan således omfattes af tonnageskatteordningen, såfremt aktiviteten udføres ved offshore-virksomhed, eller hvis aktiviteten udføres ved en destination til søs, det vil sige ved en installation, en konstruktion eller lignende offshore-anlæg. Det beror dog på en konkret vurdering, om de pågældende aktiviteter kan omfattes. Tilsvarende kan supplyopgaver i form af egentlig forsyningssejlad med personer eller materiel mellem en havn og anlæg eller strukturer på kontinentalsoklen eller omvendt efter omstændighederne omfattes af tonnageskatteordningen efter gældende regler.

Aktiviteter, der udføres af vindmølle- og konstruktionsfartøjer, og som består i bygning og reparation af vindmølleparker og andre konstruktionsopgaver, er som ovenfor nævnt undtaget fra tonnageskatteloven. I det omfang et vindmøllefartøj eller andet konstruktionsfartøj forestår transport af passagerer eller gods, vil indkomsten fra denne transportaktivitet efter omstændighederne kunne omfattes af tonnageskatteordningen efter de gældende regler.

Aktivitet, der består i bugsering, er som udgangspunkt undtaget fra tonnageskattelovens anvendelsesområde. Bugseringsaktiviteter til søs kan dog omfattes af ordningen, hvis de finder sted i mindst 50 pct. af den tid, skibet er i drift i løbet af et indkomstår. Det er alene den del af aktiviteterne, der udgør reel bugsering, som kan omfattes af ordningen.

Aktiviteter, der udføres af ishånderingsfartøjer, kan efter omstændighederne omfattes af tonnageskatteordningen. Det gælder således i de tilfælde, hvor aktiviteterne kan kvalificeres som bugsering. Det er i den forbindelse en betingelse, at skibet udfører bugseringsopgaver i mindst 50 pct. af den tid, skibet i løbet af et indkomstår er i drift. Hvis denne betingelse er opfyldt, kan tonnageskatteordningen herefter anvendes på den del af indkomsten, som stammer fra udførelsen af

bugseringsopgaver. Hvis skibet udfører andre opgaver end bugsering, vil indkomsten herfra omvendt være undergivet almindelig selskabsbeskatning. Egentlig isbrydning, uden at der samtidig er et element af bugsering, kan således ikke omfattes af tonnageskatteordningen efter gældende regler.

ASV'er udfører som udgangspunkt ikke transport af personer eller gods til søs, og deres aktiviteter er derfor ikke omfattet af tonnageskatteordningen i den nuværende udformning. ASV'er, der også omtales som »hotelskibe«, anvendes i forbindelse med omfattende offshore-arbejder, som de understøtter gennem husning af håndværkere, materiel og værkstedsfaciliteter.

### 3.1.2. Lovforslaget

På baggrund af *Aftale om en vækstpakke* foreslås det at udvide tonnageskatteordningen med en række aktiviteter, der typisk udføres af følgende specialfartøjer: vagt-, supply- og konstruktionsfartøjer, ishåndteringsfartøjer, vindmøllefartøjer og ASV'er.

Fælles for de pågældende specialfartøjer er, at en del af deres aktiviteter i dag er undtaget fra tonnageskatteordningen. Det gælder desuden, at flere af specialfartøjerne kan udføre en række forskellige aktiviteter, hvoraf nogle allerede i dag kan omfattes af ordningen, mens andre ikke kan.

De aktiviteter, som tonnageskatteordningen foreslås udvidet med, er ikke omfattet af begrebet »transport af passagerer eller gods (rederivirksomhed) mellem forskellige destinationer«, som dette begreb er afgrænset i de gældende regler.

Med lovforslaget udvides tonnageskatteordningen, så rederier, der har indkomst ved de omhandlede aktiviteter, kan vælge at lade indkomsten herved beskattes efter ordningen. Udvidelsen sker ved, at der indsættes en ny bestemmelse herom i tonnageskatteoven.

For de pågældende aktiviteter er det hverken en betingelse for at være omfattet af tonnageskatteordningen, at der er tale om rederivirksomhed, eller at aktiviteterne udøves mellem forskellige destinationer, som disse begreber nærmere er afgrænset i loven.

De øvrige betingelser, der i dag skal være opfyldt, for at indkomst kan omfattes af tonnageskatteordningen, vil dog også gælde for de aktiviteter, som ordningen foreslås udvidet med. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 1.

Med den foreslåede ændring vil tonnageskatteoven fremover operere med følgende typer af aktiviteter:

1. Aktiviteter, der kan tonnageskattes, fordi der er tale om erhvervmæssig transport af passagerer eller gods (rederivirksomhed) mellem forskellige destinationer, eller aktiviteter, der foregår i nær tilknytning hertil. Disse aktiviteter er omfattet af tonnageskatteordningen efter gældende regler.
2. Aktiviteter, der kan tonnageskattes, uden at der er tale om transport af passagerer eller gods mellem forskellige destinationer eller aktivitet, der foregår i nær tilknytning hertil. Med lovforslaget bliver disse aktivite-

ter, som er opregnet i den foreslåede § 8 a, omfattet af tonnageskatteordningen.

3. Aktiviteter, der er udelukket fra tonnageskatning, uanset at de skibe, der udfører aktiviteterne, ved anden anvendelse ville kunne benyttes til tonnageskattet virksomhed. Disse aktiviteter er udelukket fra tonnageskatteordningen efter gældende regler.

Lovforslaget ændrer ikke på kredsen af de skattepligtige, der kan vælge beskatning efter tonnageskatteordningen.

Forslaget ændrer heller ikke på afgrænsningen af, hvornår der er tale om aktivitet med transport af passagerer eller gods (rederivirksomhed) mellem forskellige destinationer.

Der ændres som nævnt heller ikke på de betingelser, der i øvrigt skal være opfyldt, for at tonnageskatteordningen kan finde anvendelse.

Endelig ændrer lovforslaget ikke på de grundlæggende regler om opgørelsen af den tonnageskattepligtige indkomst eller på, at denne indkomst beskattes med den til enhver tid gældende selskabsskattesats (23,5 pct. i indkomståret 2015 og 22 pct. i indkomståret 2016 og efterfølgende indkomstår).

Forslaget indebærer en ændring af en bestående statsstøtteordning. Ændringen skal derfor godkendes af Europa-Kommissionen, inden loven kan træde i kraft.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1.

## 3.2. DIS-ordningen

### 3.2.1. Gældende ret

DIS-ordningen er ligesom tonnageskatteordningen en statsstøtteordning til fordel for søfartssektoren, der er udformet i overensstemmelse med EU's maritime statsstøtteretningslinjer.

Statsstøtten gives på den måde, at rederierne kan udbetale en skattefri nettohyre til de søfolk, der er omfattet af ordningen (nettolønsordning). Den sparede skat tilfalder rederierne i form af en lavere lønudgift.

Det er en betingelse for at anvende DIS-ordningen, at søfolkene arbejder om bord på et skib, der opfylder betingelserne for at anvende DIS-ordningen, dvs. at skibet er et dansk skib, der er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, og som anvendes til formål, der vil kunne omfattes af tonnageskatteordningen.

Et dansk skib er i lov om beskatnings af søfolk (sømandsbeskatningsloven) defineret som et skib, som er registreret med hjemsted her i landet med en bruttotonnage på 20 t eller derover, og som udelukkende anvendes til erhvervmæssig befording af passagerer eller gods, som bugser- og bjærgningsfartøj eller som kabellægningsfartøj.

Et skib, der udfører virksomhed med bygning, reparation og nedtagning af vindmølleparker eller andre havanlæg til søs eller nedlægning, inspektion og reparation af rørledninger på havbunden, opfylder derfor ikke betingelsen for at være et dansk skib, og DIS-ordningen finder som konsekvens heraf ikke anvendelse på søfolk, der arbejder på disse

skibe. Tilsvarende opfyldes betingelsen om at være et dansk skib ikke ved arbejde om bord på skibe, der huser medarbejdere, reservedele eller værkstedsfaciliteter i forbindelse med offshorearbejder, dvs. de såkaldte ASV'er, skibe, der udfører ishåndtering, der ikke udgør bugseringsaktiviteter, eller skibe, der udfører vagttjeneste eller supplyopgaver, der ikke udelukkende består i erhvervmæssig befording af passagerer eller gods efter sømandsbeskatningsloven. DIS-ordningen finder derfor ikke anvendelse ved arbejde om bord på sådanne skibe.

Det bemærkes, at skibe, der opfylder betingelsen om at være et dansk skib efter sømandsbeskatningsloven, men som f.eks. ikke opfylder betingelsen i tonnageskattelovens § 6 om, at aktiviteten skal foregå mellem forskellige destinationer, forstået som søtransport mellem havne eller mellem en havn og et anlæg eller strukturer på kontinentalsoklen, ikke opfylder betingelsen i DIS-ordningen om at kunne anvendes til formål, der vil kunne omfattes af tonnageskatteordningen. DIS-ordningen finder derfor ikke anvendelse ved arbejde om bord på sådanne skibe.

Søfolk, der arbejder om bord på kabellægningsskibe, der opfylder betingelserne i sømandsbeskatningsloven, kan dog efter gældende regler allerede anvende DIS-ordningen, selv om tonnageskatteordningen efter gældende regler ikke finder anvendelse på kabellægningsskibe.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 2.

### 3.2.2. Lovforslaget

Det indgår ikke i *Aftale om en vækstpakke*, at der ved siden af udvidelsen af tonnageskatteordningen skal ske en tilsvarende udvidelse af DIS-ordningen.

Med forslaget præciseres det, at udvidelsen af tonnageskatteordningen ikke medfører nogen ændring i anvendelsesområdet for DIS-ordningen. Søfolk, som arbejder om bord på skibe med de aktiviteter, som tonnageskatteordningen foreslås udvidet med, vil således ikke som følge af lovforslaget blive omfattet af DIS-ordningen.

Tilsvarende vil søfolk, der arbejder om bord på skibe, der efter gældende regler opfylder betingelserne for at anvende DIS-ordningen, fortsat kunne anvende DIS-ordningen. Søfolk, der arbejder om bord på et skib, der opfylder betingelserne for at være et dansk skib efter sømandsbeskatningsloven, som er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, og som anvendes til formål, som i dag vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, kan således efter gældende regler anvende DIS-ordningen og vil efter forslaget fortsat kunne anvende DIS-ordningen. Dette gælder dog ikke, hvis skibet anvendes til formål, som omfattes af udvidelsen af tonnageskatteordningen i den foreslåede § 8 a i tonnageskatteloven, medmindre skibet er et kabelskib.

Det bemærkes herudover, at den foreslåede udvidelse af tonnageskatteordningen ikke medfører nogen ændring i anvendelsesområdet for den særlige refusionsordning for sten-fiskerfartøjer, herunder sandsugere, efter sømandsbeskatningslovens § 10. Denne særlige refusionsordning, der træder i stedet for DIS-ordningen, finder fortsat kun anvendelse,

når betingelserne i sømandsbeskatningslovens § 10 er opfyldt, herunder at skibet er indrettet til optagning af materialer fra havbunden og rent faktisk anvendes til dette formål. Der ydes således f.eks. fortsat ikke refusion for opgaver med bygning og reparation af vindmølleparker og nedlægning, inspektion og reparation af rørledninger på havbunden, selv om tonnageskatteordningen udvides med disse aktiviteter. Sådanne aktiviteter skal således i enhver henseende fortsat holdes uden for refusionsordningen.

### 4. Økonomiske konsekvenser for det offentlige

Med forslaget udvides den gunstige tonnageskatteordning med en række specialskibe, herunder vagt-, supply- og konstruktionsfartøjer. Der er tale om specialskibe, som vurderes i dag kun i begrænset omfang at være underlagt dansk beskatning, bl.a. fordi disse skibe typisk er skattemæssigt hjemmehørende i de lande, der kan tilbyde den mest fordelagtige beskatning.

På denne baggrund vurderes det med usikkerhed, at udvidelsen af tonnageskatteordningen med de foreslåede specialskibe vil medføre et ikke nævneværdigt mindreprovenu set over en årrække. Tilsvarende vurderes det, at skatteudgiften forbundet med tonnageskatteordningen kun øges marginalt som følge af den foreslåede udvidelse af ordningen.

### 5. Administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget skønnes at medføre løbende administrative omkostninger til 2½ årsværk.

### 6. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Med lovforslaget udvides en begunstigende skatteordning, idet indkomst ved en række aktiviteter fremover vil kunne beskattes efter tonnageskatteordningen. Forslaget vil dermed styrke erhvervets konkurrenceevne på et marked, der er præget af hård international konkurrence og stor mobilitet.

### 7. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) vurderer, at lovforslaget vil indebære begrænsede administrative byrder for erhvervslivet. TER vurderer i den forbindelse, at de administrative byrder ikke vil overstige 10.000 timer årligt på samfundsniveau.

De administrative byrder består i, at rederier, der overgår til tonnageskatning for aktiviteter, der ikke hidtil har kunnet omfattes, vil skulle opfylde de forskellige oplysningskrav i tonnageskatteloven.

Da tonnageskatteordningen typisk vil reducere rederiernes skattebetaling, forventes det, at ordningen vil blive valgt af de rederier, der får mulighed herfor.

### 8. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

### 9. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

### 10. Forholdet til EU-retten

Ved lovforslaget foretages der ændringer i en bestående statsstøtteordning. Sådanne ændringer skal efter EU-reglerne godkendes af Europa-Kommissionen, inden de kan iværksættes. Regeringen vil derfor notificere de foreslåede lovændringer i forbindelse med fremsættelsen af forslaget.

### 11. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 9. oktober 2014 til den 6. november 2014 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.: Advokatsam-

fundet, AE – Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, AmCham Denmark, ATP, Bilfærgernes Rederiforening, CEPOS, Ceva, Danish Maritime, Danmarks Rederiforening, Danmarks Skibskreditfond, Danmarks Vindmølleforening, Dansk Byggeri, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Danske Advokater, Danske Havne, DI, DVCA, Erhvervsstyrelsen – Team Effektiv Regulering, FSR – danske revisorer, Foreningen til Søfartens Fremme, Horesta, KL, Kraka, Nordsøfonden, Offshoreenergy.dk, Olie Gas Danmark, Rederiforeningen af 2010, SRF Skattefaglig Forening og Vindmølleindustrien.

### 12. Sammenfattende skema

#### Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for det offentlige	Ingen	Udvidelsen af tonnageskatte-ordningen vurderes at medføre et ikke nævneværdigt mindreprovenu set over en årrække.
Administrative konsekvenser for det offentlige	Ingen	Lovforslaget skønnes at medføre løbende administrative omkostninger til 2½ årsværk.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Udvidelsen af tonnageskatte-ordningen vil styrke erhvervets konkurrenceevne over for udlandet.	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Lovforslaget vil indebære begrænsede administrative byrder for erhvervslivet i form af oplysningsforpligtelser efter tonnageskatteloven
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	Ved lovforslaget foretages der ændringer i en bestående statsstøtteordning. Regeringen vil derfor notificere de foreslåede ændringer til Europa-Kommissionen i forbindelse med fremsættelsen af lovforslaget.	

#### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

##### Til § 1

##### Til nr. 1

Med forslaget til § 1, stk. 2, udvides tonnageskatteordningen. Fremover vil ordningen – ud over at kunne anvendes på indkomst ved erhvervmæssig virksomhed med transport af passagerer eller gods (rederivirksomhed) mellem forskellige destinationer, som disse begreber er nærmere afgrænset i den gældende § 6 i tonnageskatteloven – tillige kunne anvendes på indkomst ved en række andre aktiviteter, der også udføres til søs.

De aktiviteter, der foreslås omfattet af tonnageskatteordningen, fremgår af forslaget til den nye bestemmelse i § 8 a, som den foreslåede § 1, stk. 2, henviser til. Aktiviteterne er ikke omfattet af begrebet rederivirksomhed, som dette begreb er afgrænset i tonnageskattelovens § 6, stk. 1.

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 udføres mellem forskellige destinationer, som det kræves for rederivirksomhed efter tonnageskattelovens § 6, stk. 1.

De øvrige betingelser, der efter gældende regler skal være opfyldt, for at indkomst fra rederivirksomhed kan omfattes af tonnageskatteordningen, foreslås derimod også at skulle gælde for de aktiviteter, som ordningen udvides med.

Det følger således af forslaget til § 1, stk. 2, at bestemmelsen i § 1, stk. 1, om beskatning af rederivirksomhed mellem forskellige destinationer skal finde tilsvarende anvendelse på indkomst ved aktiviteter som omhandlet i den foreslåede § 8 a. Tilsvarende følger det af § 8 a, at indkomst ved de opregnede former for virksomhed ved beskatningen efter loven sidestilles med indkomst fra rederivirksomhed mellem forskellige destinationer.

Det vil derfor blandt andet være en betingelse for tonnagebeskatning af de aktiviteter, som ordningen udvides med, at skibet har en bruttotonnage på 20 t eller mere, og at skibet strategisk og forretningsmæssigt drives fra Danmark, jf. den gældende bestemmelse i tonnageskattelovens § 6, stk. 1, 2. pkt.

Det vil også være et krav, at registreringsbetingelsen i § 6 a, stk. 1, om fastholdelse eller forøgelse af den procentdel af bruttotonnagen, som rederiet ejer, og som er registreret i en EU- eller EØS-stat, er opfyldt, jf. kravet herom i § 6, stk. 1, 3. pkt.

Det vil desuden være en betingelse, at forholdet mellem den bruttotonnage, som rederiet i gennemsnit over et indkomstår har til rådighed fra lejede skibe, og den bruttotonnage, som rederiet selv ejer, ikke overstiger forholdet 4:1, jf. tonnageskattelovens § 7.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 5.

Til nr. 2

I bestemmelsen om, fra hvilket indkomstår et rederi kan vælge tonnagebeskatning, henvises der i gældende regler til skibe, som efter §§ 6-8 kan omfattes af loven. Som konsekvens af forslaget til en ny § 8 a, ændres henvisningen, så den fremover også omfatter skibe, der udøver virksomhed som nævnt i denne bestemmelse.

Til nr. 3

Forslaget indebærer, at indkomst vedrørende aktiviteter, der efter den gældende bestemmelse i § 8 er udelukket fra tonnagebeskatning, heller ikke fremover vil kunne tonnagebeskattes, selv om der måtte være tale om aktiviteter, der efter deres art er omfattet af den foreslåede bestemmelse i § 8 a.

Til nr. 4

Henvisningen til, at virksomhed med bygning og reparation af vindmølleparker eller andre havanlæg og med nedlægning af rørledninger på havbunden ikke kan omfattes af tonnageskatteordningen, udgår, da indkomst ved sådanne aktiviteter fremover skal kunne beskattes efter tonnageskatteordningen, jf. lovforslagets § 1, nr. 5.

De øvrige aktiviteter, der er nævnt i den gældende bestemmelse i § 8, stk. 1, nr. 3, vil fortsat være undtaget fra beskatning efter tonnageskatteordningen. Det indebærer, at indkomst ved f.eks. bygning og reparation af havne, moler, broer og olieinstallationer fortsat ikke kan omfattes af ordningen.

Til nr. 5

Det foreslås, at indkomst ved de aktiviteter, der er opregnet i den nye bestemmelse i § 8 a, kan vælges beskattet efter tonnageskatteordningen.

Hvis en aktivitet er omfattet af § 8 a, er det – til forskel fra rederivirksomhed som omhandlet i lovens § 6 – ikke en betingelse for beskatning efter tonnageskatteordningen, at der

er tale om transport af passagerer eller gods, ligesom det heller ikke er en betingelse, at aktiviteten udøves mellem forskellige destinationer.

Det fremgår af bestemmelsen, at indkomst ved de omhandlede aktiviteter ved beskatningen efter tonnageskatteloven sidestilles med rederivirksomhed mellem forskellige destinationer som omhandlet i § 6. Det betyder, at de øvrige betingelser, der stilles, for at indkomst ved rederivirksomhed kan omfattes af tonnageskatteordningen, også gælder for de aktiviteter, som fremgår af § 8 a.

Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 1.

Forslaget til § 8 a, nr. 1, indebærer, at alle former for aktivitet med vagttjeneste til søs fremover kan omfattes af tonnageskatteordningen.

Vagttjeneste omfatter en række aktiviteter, som ofte er relateret til offshore-arbejder. Vagtskibe udfører blandt andet aktiviteter med sikkerheds- og redningsopgaver samt opgaver inden for miljøbeskyttelse.

Hvis et vagtskib udøver egentlig rederivirksomhed mellem forskellige destinationer, vil sådan aktivitet fortsat være omfattet af tonnageskattelovens § 6 og ikke af den foreslåede bestemmelse i tonnageskattelovens § 8 a, nr. 1. Det vil f.eks. være tilfældet, hvis aktiviteten udføres ved offshore-virksomhed, eller hvis aktiviteten udføres ved en destination til søs.

Med forslaget udvides muligheden for, at indkomst ved vagttjeneste kan omfattes af tonnageskatteordningen, da destinationskravet som ovenfor beskrevet ikke gælder for de aktiviteter, der er omfattet af forslaget til § 8 a, nr. 1. Det betyder, at vagttjeneste ved f.eks. kabellægning og andre ikke faste installationer fremover vil være omfattet af tonnageskatteordningen.

Forslaget til § 8 a, nr. 2, indebærer, at alle former for aktivitet med supplyopgaver til søs fremover kan omfattes af tonnageskatteordningen.

Supplyopgaver omfatter en række aktiviteter, som ofte er relateret til offshore-arbejder som f.eks. en boreplatform, et entreprenørarbejde eller et hotelskib, der ikke er fast forankret.

Supplyopgaver er overordnet set støtte- og servicefunktioner og kan f.eks. bestå i forsyningssejlsads, se nærmere nedenfor.

Supplyopgaver kan desuden være f.eks. sikkerheds- og redningsopgaver, ankerhåndteringsopgaver samt opgaver inden for miljøbeskyttelse eller bestå i, at et supplyskib ligger vagt ved f.eks. en boreplatform og adviserer anden trafik om farer. Supplyskibe har dermed en række aktiviteter til fælles med vagtskibe.

Hvis et supplyskib udøver egentlig rederivirksomhed mellem forskellige destinationer, vil sådan aktivitet fortsat være omfattet af tonnageskattelovens § 6 og ikke af den foreslåede bestemmelse i tonnageskattelovens § 8 a, nr. 2. Det vil f.eks. være tilfældet, hvis et supplyskib foretager forsyningssejlsads mellem en havn og et anlæg eller en struktur på kon-



tinentialsoklen eller omvendt, da sådan sejlads efter omstændighederne kan være omfattet af de gældende regler.

Lovforslagets § 8 a, nr. 2, medfører, at forsyningssejlads til andre skibe til søs – f.eks. med proviant eller bunkersolie – fremover kan omfattes af tonnageskatteordningen. Efter gældende regler er sådan forsyningssejlads ikke omfattet, fordi den ikke finder sted mellem forskellige destinationer. Der er tale om forsyningssejlads, hvis aftageren skal anvende eller forbruge forsyningerne, og forsyningerne ikke skal transporteres videre eller videresælges.

Det vederlag, som et rederi modtager for en forsyningssejlads – f.eks. for levering af bunkersolie – kan være sammensat af et vederlag for selve transportydelsen og et vederlag for den leverede forsyning. Efter tonnageskatteovens § 10 er det udelukkende indkomsten ved transportydelsen, der kan omfattes af tonnageskatteordningen. Lovforslaget ændrer ikke på dette.

Forslaget til § 8 a, nr. 3, indebærer, at indkomst ved visse aktiviteter med konstruktionsopgaver til søs bliver omfattet af tonnageskatteordningen.

For det første bliver aktivitet med bygning, reparation og nedtagning af vindmøller til søs omfattet af ordningen. Aktiviteten udføres typisk af særlige vindmøllefartøjer.

Vindmøllefartøjer er fartøjer, der i forbindelse med bygning og reparation af havvindmøller transporterer bygningsdele (vinger, tårne m.v.) til byggestedet eller anvendes til opsætningen eller den efterfølgende vedligeholdelse af vindmøllerne. Vindmøllefartøjerne kan ligeledes anvendes til nedtagning af vindmøller.

For det andet bliver aktivitet med bygning, reparation og nedtagning af andre havanlæg – f.eks. bølgebrydningsanlæg og andre kystbeskyttelsesforanstaltninger – omfattet af tonnageskatteordningen.

For det tredje udvides ordningen med aktiviteter i form af nedlægning, inspektion eller reparation af rørledninger og kabler på havbunden. Disse aktiviteter udføres typisk af særlige rørlægnings- og kabellægningskibe.

Forslaget til § 8 a, nr. 4, indebærer, at alle former for aktivitet med ishåndtering til søs bliver omfattet af tonnageskatteoven. Hvis der er tale om egentlig bugsering, gælder der dog – som i dag – fortsat særlige betingelser for at være omfattet af tonnageskatteordningen, se nedenfor.

Aktiviteter med ishåndtering omfatter blandt andet eskorte af skibe gennem isfyldt farvand og beskyttelse af f.eks. boreenheder i arktisk farvand mod flydende isbjerge. Ishåndtering omfatter desuden egentlig isbrydning.

Hvis en aktivitet kan kvalificeres som egentlig bugsering, vil aktiviteten dog ikke være omfattet af forslaget til § 8 a, nr. 4. Sådanne aktiviteter vil i stedet fortsat være omfattet af den gældende bestemmelse i tonnageskatteovens § 8, stk. 1, nr. 6.

Forslaget til § 8 a, nr. 5, indebærer, at aktivitet med husning af medarbejdere, reservedele eller værkstedsfaciliteter i forbindelse med offshore-arbejder omfattes af tonnageskat-

teordningen. Aktiviteterne udføres typisk af såkaldte ASV'er (Accommodation and Support Vessels).

ASV'er er kendetegnede ved at være en nødvendig del af de omfattende og langvarige offshore-arbejder, de er knyttet til. Skibene kan f.eks. tilknyttes offshore-arbejder i en tidsbegrænset periode og udgør en integreret og nødvendig del heraf. Skibene udfører ikke egentlig transport af passagerer eller gods til søs, men de er underlagt de samme konkurrencemæssige og tekniske vilkår som traditionelle fartøjer, der anvendes til transport af gods og passagerer til søs.

Den foreslåede udvidelse medfører, at de pågældende skibe bliver omfattet af tonnageskatteordningen, for så vidt angår deres aktiviteter med midlertidig indkvartering af mandskab, midlertidig opmagasinering af reservedele eller midlertidig brug som værkstedsfaciliteter i forbindelse med offshore-arbejder.

Efter forslaget skal anvendelse af permanent opankrede skibe, uanset formål, fortsat ikke være omfattet af tonnageskatteordningen, og der ændres derfor ikke i den nuværende tonnageskatteovs § 8, stk. 1, nr. 11. Den foreslåede udvidelse af tonnageskatteordningen angår derfor alene aktivitet med husning af medarbejdere, reservedele eller værkstedsfaciliteter i forbindelse med offshore-arbejder, hvor ASV'erne udgør en del af disse.

Det følger af EU's maritime statsstøttereftningslinjer, at visse aktiviteter vil være udelukkede for disse skibe. F.eks. kan et hotelskib, hvis værelser udlejes til turister, ikke omfattes af tonnageskatteordningen, da virksomhed til varetælgelse af fritidsformål er udelukket fra tonnageskatteordningen, jf. tonnageskatteovens § 8, stk. 1, nr. 10.

Til nr. 6

Der er tale om en konsekvensændring som følge af forslaget om at udvide tonnageskatteordningen med indkomst af de aktiviteter, der er opregnet i § 8 a, jf. lovforslagets § 1, nr. 1 og 5.

*Til § 2*

Til nr. 1

Forslaget er en konsekvensændring som følge af lovforslagets § 1, nr. 1 og 5.

Søfolk, der arbejder om bord på kabellægningskibe, der udelukkende anvendes til erhvervmæssig befording af passagerer eller gods, eller udelukkende som bugser- og bjærgningsfartøj eller udelukkende som kabellægningsfartøj, kan efter gældende regler allerede anvende DIS-ordningen, selv om tonnageskatteordningen efter gældende regler ikke finder anvendelse på kabellægningskibe. For søfolk, der arbejder om bord på kabellægningskibe inden for EU/EØS, skal skibet dog opfylde betingelserne i sømandsbeskatningslovens § 5 a, stk. 2, for at kunne anvende DIS-ordningen.

Med den foreslåede udvidelse af tonnageskatteordningen for kabellægningskibe er der ikke længere behov for at undtage kabellægningskibe fra betingelsen i DIS-ordningen

om, at skibet skal kunne omfattes af tonnageskatteordningen. Denne undtagelse foreslås derfor ophævet.

Til nr. 2

Efter sømandsbeskatningslovens § 5 kan søfolk, som hverver lønindkomst ved arbejde om bord på et dansk skib, der er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, og som anvendes til formål, der vil kunne omfattes af tonnageskatteoven, blive omfattet af DIS-ordningen. Søfolk, der er omfattet af DIS-ordningen, betaler ikke skat af den del af deres indkomst, der kan henføres dertil.

Det indgår ikke i *Aftale om en vækstpakke*, at der samtidig med udvidelsen af tonnageskatteordningen skal gennemføres en tilsvarende udvidelse af DIS-ordningen. Formålet med forslaget til den nye bestemmelse i § 5 b er således at sikre, at ansatte om bord på skibe med de aktiviteter, der med forslaget bliver omfattet af tonnageskatteordningen, ikke i større omfang end efter gældende regler får mulighed for at anvende DIS-ordningen.

*Til § 3*

Ikrafttrædelsestidspunktet i *stk. 1* for lovens regler fastsættes af skatteministeren. Baggrunden for dette er, at der er ta-

le om en ændring af en eksisterende statsstøtteordning. Sådanne ændringer skal efter EU-reglerne godkendes af Europa-Kommissionen, inden de kan iværksættes. Ændringen notificeres i forbindelse med fremsættelsen af lovforslaget.

Valg eller fravalg af tonnageskatteordningen er bindende for rederiet i en periode på 10 år regnet fra påbegyndelsen af det indkomstår, hvor tonnagebeskatning første gang kan vælges, jf. tonnageskatteovens § 1, stk. 2. Som konsekvens heraf kan rederier, der har fravalgt tonnageskatteordningen, men som både har transportopgaver, der kan omfattes af ordningen efter de gældende regler, og aktiviteter, der efter den foreslåede udvidelse af reglerne kan omfattes, ikke vælge tonnageskatteordningen før udløbet af rederiets bindingsperiode.

Det foreslås i *stk. 2*, at loven har virkning for indkomståret 2016 og senere indkomstår.

Hvis EU-Kommissionens godkendelse af ændringen foreligger efter den 1. januar 2016, vil loven få virkning inden ikrafttrædelsen. Det bemærkes i den forbindelse, at ændringen alene er af begunstigende karakter, da der er tale om en udvidelse af den lempelige beskatning efter tonnageskatteoven.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

## Gældende formulering

## Lovforslaget

## § 1

§ 1. Selskaber m.v., som er skattepligtige efter selskabsskattelovens § 1, stk. 1, nr. 1 og 2, eller stk. 6, og som udøver rederivirksomhed som omhandlet i § 6, kan vælge at opgøre deres skattepligtige indkomst af rederivirksomheden efter bestemmelserne i denne lov (tonnagebeskatning). Det samme gælder for selskaber, som er skattepligtige efter selskabsskattelovens § 2, stk. 1, litra a, og som driver rederivirksomhed, når disse er hjemmehørende i en EU-medlemsstat. 1. pkt. gælder ikke selskaber omfattet af selskabsskattelovens § 2 C, medmindre dette selskab er koncernforbundet, jf. § 3, stk. 1, med et selskab omfattet af tonnageskatteordningen.

§ 2. Rederier, som opfylder betingelserne i § 1, og som anvender skibe, som efter §§ 6-8 kan omfattes af loven, kan vælge tonnagebeskatning fra og med det første indkomstår, hvor betingelserne herfor er opfyldt. Valget skal træffes senest ved rettidig indgivelse af selvangivelse for det indkomstår, hvor tonnagebeskatning første gang vil kunne vælges.

*Stk. 2.* Valg eller fravalg af tonnagebeskatning efter stk. 1 er bindende for rederiet i en periode på 10 år regnet fra påbegyndelsen af det indkomstår, hvor tonnagebeskatning første gang kan vælges. Ved udløbet af denne periode kan tonnagebeskatning tilsvarende vælges for en ny 10-års-periode. Efter udtræden af tonnageskatteordningen kan ordningen tidligst igen vælges efter 10 indkomstår med beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler.

*Stk. 3.* Når tonnageskatteordningen anvendes, skal samtlige skibe og andre aktiver, som opfylder be-

I tonnageskatteloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 965 af 19. september 2011, som ændret ved § 1 i lov nr. 539 af 6. juni 2007 og § 12 i lov nr. 924 af 18. september 2012, foretages følgende ændringer:

1. I § 1 indsættes som *stk. 2*:

»*Stk. 2.* Stk. 1 finder tilsvarende anvendelse på indkomst ved virksomhed som omhandlet i § 8 a.«

2. I § 2, *stk. 1, 1. pkt.*, ændres »§§ 6-8« til: »§§ 6-8 a«.

tingelserne for tonnagebeskatning, indgå i tonnage-skatteordningen.

§ 8. Indkomst af følgende former for virksomhed kan ikke omfattes af § 6:

1) Forundersøgelser, efterforskning eller udvin-  
ding af kulbrinter eller andre naturforekomster.

2) Fiskeri og forarbejdningsvirksomhed.

3) Bygning og reparation af havne, moler, broer, olieinstallationer, vindmølleparker eller andre havanlæg, nedlægning af rørledninger på havbunden, opmudring, stenfiskeri, sandsugning eller lignende virksomhed.

4) Dykkervirksomhed.

5) Lodsning, når skibene anvendes i og omkring havne.

6) Bugsering m.v. Dette gælder dog ikke i tilfælde, hvor skibet udfører bugser- og bjærgningsaktiviteter til søs i mindst 50 pct. af den tid, skibet i løbet af et indkomstår er i drift. Det er en betingelse, at skibet er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS. Ved anvendelsen af 2. pkt. fordeles ventetid forholdsmæssigt mellem den tid, der er medgået til bugser- og bjærgningsaktiviteter til søs, og den tid, der er anvendt til andre aktiviteter. Bugseringsaktiviteter m.v., der udføres i eller omkring havne, eller som består i at bistå fartøjer med egen fremdrift med at lægge til i havn, anses ikke for at være foregået til søs.

7) Passagersejlad i eller over havneløb m.v.

8) Uddannelsesaktiviteter, sociale og pædagogiske aktiviteter m.v.

9) Museumsaktiviteter og skibsbevaring.

10) Sports-, udflugts- og fritidsformål.

11) Anvendelse af permanent opankrede skibe, uanset formål.

*Stk. 2.* Uddybningsmaskiner, flydekraner, flydedokke, kabeltromler, boreplatforme, flydende beholdere og lignende materiel anses ikke for skibe efter denne lov. Det samme gælder pramme og lægtere, medmindre de er lastbærende og har en brutto-tonnage på 2.000 t eller derover.

3. I § 8, *stk. 1, 1. pkt.*, ændres »§ 6« til: »§§ 6 eller 8 a«.

4. I § 8, *stk. 1, nr. 3*, udgår »vindmølleparker eller andre havanlæg, nedlægning af rørledninger på havbunden,«.

5. Efter § 8 indsættes:

»§ 8 a. Indkomst af følgende former for virksomhed til søs sidestilles ved beskatning efter den-

ne lov med indkomst ved rederivirksomhed mellem forskellige destinationer som omhandlet i § 6:

- 1) Vagttjeneste, der ikke er omfattet af § 6.
- 2) Supplyopgaver, der ikke er omfattet af § 6.
- 3) Bygning, reparation og nedtagning af vindmølleparker eller andre havanlæg til søs, eller nedlægning, inspektion og reparation af rørledninger eller kabler på havbunden.
- 4) Ishåndtering, der ikke udgør bugseringsaktiviteter som omfattet af § 8, stk. 1, nr. 6.
- 5) Husning af medarbejdere, reservedele eller værkstedsfaciliteter i forbindelse med offshore-arbejder.«

**§ 10.** Indkomst omfattes af tonnageskatteordningen, når den kan henføres til transportydelser leveret ved anvendelse af skibe som nævnt i § 6, eller ydelser i nær tilknytning hertil, jf. stk. 2.

---

**6.** I § 10, stk. 1, indsættes som 2. pkt.:

»Indkomst som omhandlet i § 8 a, eller som kan henføres til ydelser i nær tilknytning hertil, jf. stk. 2, omfattes også af tonnageskatteordningen.«

## § 2

I sømandsbeskatningsloven, jf. lov nr. 386 af 27. maj 2005, som ændret senest ved § 2 i lov nr. 622 af 14. juni 2011, foretages følgende ændring:

**§ 5a.** § 5 finder uanset tonnageskattelovens bestemmelser tilsvarende anvendelse ved arbejde om bord på kabellægningsfartøjer, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Ved arbejde om bord på kabellægningsfartøj inden for EU/EØS finder § 5 udelukkende anvendelse i tilfælde, hvor skibets virksomhed med søtransport af kabeltromler m.v. i løbet af et indkomstår målt i forhold til tilbagelagte sømil udgør mindst 50 pct. af skibets samlede virksomhed. Sømil tilbagelagt under kabellægning og opgaver i tilknytning hertil anses ikke som søtransport. Det er en betingelse, at fartøjet har hjemsted i en EU- eller EØS-medlemsstat.

**1.** § 5 a, stk. 1, ophæves.

Stk. 2 bliver herefter stk. 1.

**2.** Efter § 5 a indsættes:

»§ 5 b. § 5 finder uanset tonnageskattelovens bestemmelser ikke anvendelse ved arbejde om bord på skibe, der udfører virksomhed omfattet af tonnageskattelovens § 8 a, nr. 1 eller 2, virksomhed omfattet af tonnageskattelovens § 8 a, nr. 3, med

bygning, reparation og nedtagning af vindmølleparker eller andre havanlæg til søs, eller nedlægning, inspektion og reparation af rørledninger på havbunden, eller virksomhed omfattet af tonnageskattelovens § 8 a, nr. 4 eller 5.«

### § 3

*Stk. 1.* Skatteministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden.

*Stk. 2.* Loven har virkning fra og med indkomståret 2016.