

**Forslag  
til  
Lov om beskatning af søfolk**

*Lovens anvendelsesområde*

§ 1. Lønindkomst, som erhverves ved arbejde ombord på skibe m.v., beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler med de undtagelser, der følger af denne lov.

*Stk. 2.* Loven finder tilsvarende anvendelse på beskatning af lønindkomst ved arbejde ombord på skib, der midlertidigt er ude af drift på grund af reparationsarbejde, midlertidig oplægning o.l. Det er en betingelse, at den, som erhverver lønindkomsten, umiddelbart forud for reparationsarbejdet eller den midlertidige oplægning o.l. var omfattet af denne lov, og at ansættelsesforholdet ikke alene er indgået med henblik på at udføre arbejde ombord på skib, som er ude af drift.

*Stk. 3.* Personer, som erhverver lønindkomst ved arbejde ombord på skib, som de ejer, eller i hvilket de som partsredere eller interessenter ejer en andel, er omfattet af denne lov. Det er en betingelse for anvendelsen af §§ 5-6 og § 8, at ejerens, partsrederens eller interessentens aflønning svarer til den, der ydes til ansatte med samme anciennitet m.v.

*Stk. 4.* Stk. 3 finder tilsvarende anvendelse for personer, som udøver bestemmende indflydelse over det rederi, som ejer det skib, hvor den pågældende udfører arbejde. Ved bestemmende indflydelse forstås ejerskab eller rådighed over stemmerettigheder som omhandlet i ligningslovens § 2, stk. 2.

§ 2. I denne lov forstås ved:

1. *Dansk skib:* Et skib, som er registreret med hjemsted her i landet med en bruttotonnage på 20 tons eller derover, og som udelukkende anvendes til erhvervmæssig befordring af passagerer eller gods eller som bugser- og bjærgningsfartøj. Et skib, som er registreret med hjemsted på Færøerne, i Grønland eller i udlandet med en bruttotonnage på 20 tons eller derover, og som uden besætning overtages til befragtning af et dansk rederi, sidestilles med dansk skib. Et skib, som er registreret med hjemsted her i landet, og som uden besætning overtages til befragtning af et færøsk, grønlandsk eller udenlandsk rederi, anses ikke for et dansk skib.
2. *Begrænset fart:*

- a. Fart eller bugser- og bjærgningsvirksomhed med skibe, der væsentligst sejler på danske indsøer, indre vandveje og fjorde.
- b. Anvendelse af skibe i stationær virksomhed, herunder havnefart o.l.
- c. Fart eller bugser- og bjærgningsvirksomhed med skibe uden egne fremdrivningsmidler.
- d. Rutetrafik, hvor sejldestancen fra havn til havn er mindre end 50 sømil.
- e. Anden fart eller bugser- og bjærgningsvirksomhed, når forholdene er sådan, at den pågældende person har mulighed for regelmæssigt at overnatte i land.

### *Sømandsfradrag*

§ 3. Personer, som er skattepligtige efter kildeskattelovens § 1, og som uden for begrænset fart erhverver lønindkomst ved arbejde ombord på skibe med en bruttotonnage på 20 tons eller derover, kan ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst fradrage 156 kr. pr. påbegyndt døgn, hvor den pågældende udfører arbejde ombord på sådant skib. Det er en betingelse, at forhyringsvilkårene for den pågældende svarer til, hvad der sædvanligvis gælder for søfolk.

*Stk. 2.* Stk. 1 finder tilsvarende anvendelse ved erhvervelse af lønindkomst ved arbejde udført ombord på skibe og installationer, der anvendes i tilknytning til efterforskning og udvinding af kulbrinter uden for dansk søterritorium og dansk kontinentalsokkelområde, samt ved arbejde ombord på skole- og øvelsesskibe, jf. lov om søfartsuddannelse.

§ 4. Når der foretages fradrag efter § 3, kan der ikke samtidig foretages fradrag efter ligningslovens § 9, stk. 1, ligningslovens §§ 9 B-9 D og ligningslovens § 13 samt efter pensionsbeskatningslovens § 49, stk. 1.

*Stk. 2.* Personer, som kan foretage fradrag efter § 3, er ikke omfattet af ligningslovens § 9 A, stk. 1-9.

### *Beskatning ved arbejde ombord på dansk skib registeret i Dansk Internationalt Skibsregister*

§ 5. Har en person, der er skattepligtig efter kildeskattelovens § 1, erhvervet lønindkomst ved arbejde ombord på et dansk skib, som er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, og som anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, nedsættes den samlede indkomstskat med det beløb, der forholdsmæssigt falder på denne indkomst. 1. pkt. finder tilsvarende anvendelse på dødsboer omfattet af dødsboskattelovens § 1, stk. 2. Fratrædelsesgodtgørelser m.v. er ikke omfattet af 1. pkt.

*Stk. 2.* Personer, som er skattepligtige efter kildeskattelovens § 2, stk. 1, litra j, svarer ikke skat af lønindkomst erhvervet ved arbejde ombord på et dansk skib, som er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, og som anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven. Stk. 1, 3. pkt., finder tilsvarende anvendelse.

*Stk. 3.* Skattefritagelse efter stk. 1 og stk. 2 er betinget af, at lønnen er fastsat under hensyn til skattefritagelsen.

*Stk. 4.* Personer, som kan anvende stk. 1, er ikke omfattet af ligningslovens § 9 A, stk. 1-9.

**§ 6.** Ved arbejde ombord på skib, som anvendes som bugser- og bjærgningsfartøj inden for EU/EØS, finder § 5 udelukkende anvendelse 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 fartøjet har hjemsted i en EU- eller EØS-medlemsstat.

*Stk. 2.* Ved anvendelsen af stk. 1 fordeles ventetid forholdsmæssigt mellem den tid, der er medgået til bugser- og bjærgningsaktiviteter til søs, og den tid, der er anvendt til andre aktiviteter.

**§ 7.** Ved arbejde ombord på skib, som sejler i regelmæssig passagersejlad mellem havne i EU-medlemsstater, finder § 5, stk. 2, alene anvendelse på personer, som er statsborgere eller hjemmehørende i en EU- eller en EØS-medlemsstat.

#### *Beskatning ved arbejde ombord på andre skibe*

**§ 8.** § 5 finder uanset tonnageskattelovens bestemmelser tilsvarende anvendelse ved arbejde uden for EU/EØS ombord på stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, som nævnt i § 10, stk. 1.

**§ 9.** For personer, som er skattepligtige efter kildeskattelovens § 2, stk. 1, litra j, og som erhverver lønindkomst som nævnt i kildeskattelovens § 43, stk. 1, ved arbejde udført ombord på dansk skib uden for begrænset fart uden at være omfattet af § 5, stk. 2, beregnes skatten som 30 pct. af bruttoindkomsten. Den skattepligtige kan dog vælge at blive beskattet, som om den pågældende var omfattet af kildeskattelovens § 2, stk. 1, litra a. Valget skal træffes senest den 1. maj efter det pågældende indkomstår. Valget kan omgøres inden udløbet af den frist, der er nævnt i skattestyrelseslovens § 3, stk. 1.

*Stk. 2.* Stk. 1 finder tilsvarende anvendelse for personer, som uden at være omfattet af § 8 erhverver lønindkomst ved arbejde ombord på stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, som nævnt i § 10, stk. 1.

*Stk. 3.* Den skat, der efter stk. 1 og stk. 2 beregnes for personer, der er hjemmehørende på Færøerne eller i Grønland, tilfalder henholdsvis Færøernes og Grønlands landskasse.

#### *Andre bestemmelser*

**§ 10.** Rederier, som udøver virksomhed med stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, som er registreret med hjemsted her i landet med en bruttotonnage på 20 tons eller derover, eller som er registreret med hjemsted i en anden EU/EØS-medlemsstat med tilsvarende bruttotonnage og uden besætning er overtaget til drift af et dansk rederi, kan efter ansøgning få refunderet indeholdte A-skatter m.v., jf. stk. 2-3, for personer, som udfører arbejde ombord, og som ikke er omfattet af § 8.

*Stk. 2.* Det er en betingelse for refusion, at det enkelte fartøj i løbet af et indkomstår har udført søtransportaktiviteter i mindst 50 pct. af den tid, fartøjet har været i drift.

*Stk. 3.* Refusion ydes til rederiet med det beløb, der for hver enkelt medarbejder beregnes som 35 pct. af den del af grundlaget for lønmodtagerbidraget efter § 8 i lov om en arbejdsmarkedsfond, der kan henføres til arbejde udført i forbindelse med søtransportaktiviteter.

*Stk. 4.* Rederier, som ønsker refusion efter stk. 1-3, skal føre særskilt regnskab for søtransportens omfang.

**§ 11.** Skatteministeren kan fastsætte nærmere regler om lovens gennemførelse og administration.

**§ 12.** Skatteministeren kan bemyndige de statslige eller kommunale skattemyndigheder til at træffe afgørelser efter denne lov. Ministeren kan fastsætte regler om adgang til at klage over afgørelserne, herunder om at afgørelserne ikke kan indbringes for højere administrativ myndighed.

#### *Overgangsbestemmelser*

**§ 13.** Sejldistancen efter § 2, stk. 1, nr. 3, litra d, fastsættes til 25 sømil ved arbejde i rutetrafik, hvor bestemmelserne i § 5, stk. 4, i lov om særlige fradrag til sømænd, jf. lovbekendtgørelse nr. 723 af 6. august 2001, som ændret ved § 11 i lov nr. 394 af 28. maj 2003, den **[fremsættelsesdatoen]** fandt anvendelse.

**§ 14.** Personer, som den **[fremsættelsesdatoen]** ikke efter ligningslovens § 9 A, stk. 11, var afskåret fra at anvende ligningslovens § 9 A, stk. 1-9, og som kan foretage fradrag efter § 3, kan vælge fortsat at være omfattet af ligningslovens § 9 A, stk. 1-9. Er der foretaget fradrag efter § 3, finder 1. pkt. ikke længere anvendelse. Når 1. pkt. vælges anvendt, kan der ikke foretages fradrag efter § 3.

#### *Ikrafttrædelsesbestemmelser og ændring af anden lovgivning*

**§ 15.** Tidspunktet for lovens ikrafttræden fastsættes af skatteministeren.

*Stk. 2.* Skatteministeren kan fastsætte, at loven træder i kraft på forskellige tidspunkter. Ministeren kan herunder fastsætte, at lov om særlige fradrag til sømænd, jf. lovbekendtgørelse nr. 723 af 6. august 2001, som ændret ved § 11 i lov nr. 394 af 28. maj 2003, finder tilsvarende anvendelse ved anvendelse af lovens §§ 5-8, så længe lovens øvrige bestemmelser ikke er trådt i kraft.

**§ 16.** Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

**§ 17.** I lov om en arbejdsmarkedsfond, jf. lovbekendtgørelse nr. 694 af 20. august 2002, som senest ændret ved § 1 i lov nr. 468 af 9. juni 2004, foretages følgende ændring:

1. § 8, *stk. 3*, affattes således:

”Stk. 3. Vederlag, der er omfattet af § 5 og § 8 i lov om beskatning af søfolk medregnes ikke til bidragsgrundlaget.”

**§ 18.** I lov om beskatning ved dødsfald (dødsboskatteloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 827 af 22. september 2003, som senest ændret ved § 4 i lov nr. 458 af 9. juni 2004, foretages følgende ændringer:

1. § 55, stk. 2, 1. pkt., affattes således:

”Stk. 2. Der kan ikke kræves afsluttende skatteansættelse efter § 13 af indkomst som omhandlet i kildeskattelovens § 2, stk. 5, § 48 B, § 65, § 65 A og § 65 C, kulbrinteskattelovens § 21, stk. 2, samt § 9 i lov om beskatning af søfolk.”

2. § 56, stk. 2, 1. pkt., affattes således:

”Stk. 2. Indkomst som omhandlet i kildeskattelovens § 2, stk. 5, § 48 B, § 65, § 65 A og § 65 C, kulbrinteskattelovens § 21, stk. 2, samt § 9 i lov om beskatning af søfolk, indgår ikke ved opgørelsen af bobeskatningsindkomsten.”

**§ 19.** I lov om opkrævning af indkomstskat samt kommunal og amtskommunal ejendomsværdiskat for personer m.v. (kildeskat), jf. lovbekendtgørelse nr. 678 af 12. august 2002, som senest ændret ved § 4 i lov nr. 468 af 9. juni 2004, foretages følgende ændringer:

1. I § 2, stk. 7, ændres ”§ 48 C, stk. 1” til: ”§ 9 i lov om beskatning af søfolk” to steder.

2. I § 5 B, stk. 3, ændres ”§ 48 C, stk. 1” til: ”§ 9 i lov om beskatning af søfolk”.

3. § 48 C ophæves.

4. § 48 D ophæves.

**§ 20.** I lov om kommunal indkomstskat, jf. lovbekendtgørelse nr. 199 af 24. marts 2003, foretages følgende ændring:

1. I § 9, stk. 1, 3. pkt., ændres ”reglerne i lovens § 48 C” til: ”§ 9 i lov om beskatning af søfolk”.

**§ 21.** I lov om påligningen af indkomst til staten (ligningsloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 791 af 17. september 2002, som senest ændret ved § 2 i lov nr. 490 af 9. juni 2004, foretages følgende ændringer:

1. § 9 A, stk. 11, 1. pkt., affattes således:

”Stk. 11. Personer, der modtager ydelser efter § 7, nr. 15, eller § 31, stk. 4, er ikke omfattet af stk. 1-9.”

2. I § 33, stk. 6, ændres ”§ 33 C” til: ”§ 5 i lov om beskatning af søfolk”.

3. I § 33 A, stk. 1, 3. pkt., ændres ”jf. § 33 C” til: ”jf. lov om beskatning af søfolk”.

4. § 33 C ophæves.

§ 22. I lov om indkomstskat for personer m.v. (personskatteloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 772 af 29. august 2003, som senest ændret ved § 3 i lov nr. 302 af 30. april 2004, foretages følgende ændringer:

1. I § 10, stk. 5, 3. pkt., ændres ”reglerne i kildeskattelovens § 48 C” til: ”§ 9 i lov om beskatning af søfolk”.

2. § 13, stk. 5, 4. pkt., affattes således:

”Bestemmelsen finder dog ikke anvendelse, hvor skatten er nedsat i henhold til bestemmelsen i ligningslovens § 33 A eller efter § 5 eller § 8 i lov om beskatning af søfolk.”

§ 23. I skattekontrolloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 869 af 12. august 2004, foretages følgende ændringer:

1. I § 2, stk. 1, nr. 2, ændres ”kildeskattelovens § 48 C” til: ”§ 9 i lov om beskatning af søfolk”.

2. I § 7, stk. 2, nr. 6, ændres ”et dansk skib i udenrigsfart henholdsvis nærfart, jf. § 2 i lov om særlige fradrag til sømænd mv.” til: ”et dansk skib i, henholdsvis udenfor, begrænset fart, jf. § 2 i lov om beskatning af søfolk”.

§ 24. I lov om skattemyndighedernes organisation og opgaver m.v. (skattestyrelsesloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 868 af 12. august 2004, foretages følgende ændring:

1. I § 21, stk. 1, 3. pkt., ændres ”sømænd m.v., der sejler i udenrigsfart” til ”sømænd, der sejler uden for begrænset fart”.

§ 25. Lov om særlige fradrag til sømænd m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 723 af 6. august 2001, som ændret ved § 11 i lov nr. 394 af 28. maj 2003, ophæves.

§ 26. I lov nr. 460 af 31. maj 2000 (Udvidelse af DIS-ordningen samt beskatning af søfolk og luftfartspersonale i international trafik m.v.) som ændret ved § 3 i lov nr. 270 af 8. maj 2002, ophæves §§ 2-7.

### *Bemærkninger til lovforslaget*

#### *Almindelige bemærkninger*

##### *1. Lovforslagets formål.*

Dette lovforslag har et dobbelt formål. For det første er der behov for at tilpasse reglerne om beskatning af søfolk til de nye retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren, som EU-Kommissionen udsendte i januar 2004 (EFT C 13 af 17.1.2004, s. 3), og som

medlemsstaterne efter retningslinierne skal gennemføre inden udgangen af juni 2005. Lovforslaget skal i denne forbindelse ses i sammenhæng med det forslag om ændring af tonnageskatteloven, som regeringen samtidig har fremsat.

Samtidig ønsker regeringen som led i bestræbelserne på at forenkle skattesystemet at foreslå væsentlige forenklinger af reglerne for beskatning af søfolk.

I øjeblikket skal reglerne om beskatning af søfolk søges i et samspil mellem regler i kildeskatteloven, regler i ligningsloven og endelig lov om særlige fradrag til sømænd. Dertil kommer, at en del af regelsættet består af bemyndigelser til skatteministeren til at meddele dispensationer.

Regeringen ønsker at forenkle og objektivere dette regelsæt. Derfor foreslår regeringen at afskaffe det eksisterende dispensationssystem og i stedet alene basere reglerne om beskatning af søfolk på objektive kriterier. Desuden foreslås det at forenkle de ganske komplicerede regler for særlige fradrag til søfolk.

## *2. De gældende regler for beskatning af søfolk.*

Som udgangspunkt beskattes søfolk af deres lønindkomst på linie med andre lønmodtagere, men samtidig findes der to særlige regelsæt for denne gruppe. Det ene er reglerne om skattefritagelse for søfolk, der arbejder ombord på skibe registreret i *Dansk Internationalt Skibsregister* ("DIS-ordningen"). Det andet er reglerne i *lov om særlige fradrag til sømænd* (sømandsfradragssloven).

### *a. DIS-ordningen.*

Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) blev oprettet i 1988. Baggrunden var et ønske om, at dette register skulle kunne yde samme konkurrencemæssige vilkår som andre internationale skibsregistre for effektivt at kunne modvirke udflagning af danske skibe.

Det blev dengang konstateret, at mandskab ombord på skibe i andre internationale skibsregistre ikke betaler skat til flagstaten, og man fandt det på denne baggrund nødvendigt på tilsvarende måde at lempe de danske skatteregler, således at DIS også på dette område kunne yde samme konkurrencemæssige vilkår som andre internationale skibsregistre.

Søfolk ombord på danske skibe registreret i DIS blev på denne baggrund fritaget for dansk beskatning. Dette gælder, hvad enten de pågældende søfolk er hjemmehørende i Danmark eller i udlandet. Er den pågældende hjemmehørende i Danmark, nedsættes vedkommendes skat med det beløb, der forholdsmæssigt falder på den indkomst, der er erhvervet ved arbejde om bord på DIS-skib (ligningslovens § 33 C). Er den pågældende hjemmehørende i udlandet, frafalder beskatningen (kildeskattelovens § 48 D).

Det er en forudsætning for gennemførelsen af skattefritagelsen, at lønnen for søfolk ombord på DIS-skibe fastsættes på internationalt konkurrencedygtige vilkår, d.v.s. som en nettohyre, der tager hensyn til skattefritagelsen.

DIS-skattereglerne kan ikke anvendes ved arbejde ombord på færger i dansk indenrigstrafik.

DIS-skatte reglerne kan heller ikke anvendes, hvis skibet ikke er et dansk skib i skattelovgivningens forstand, uanset om skibet rent faktisk er registreret i DIS. (Registreringen af et skib i DIS sker i Søfartsstyrelsens regi. DIS-registrering er en forudsætning for DIS-skattefritagelse af de søfarende, men fritagelsen gives kun, når skattelovgivningens betingelser samtidig er opfyldt.)

Begrebet ”dansk skib” i skattelovgivningens forstand er defineret i § 2 i lov om særlige fradrag til sømænd. Efter denne bestemmelse forstås der ved dansk skib bl.a. et skib med hjemsted her i landet, som har en bruttotonnage på mindst 100 tons, og som udelukkende anvendes til erhvervmæssig befordring af personer eller gods eller som bjærgningsfartøj.

Sømandsfradragloven indeholder endvidere forskellige dispensationsbestemmelser, således at der kan gives sømandsfradrag, selv om tonnagemålet på de 100 tons ikke er opfyldt, og selv om den erhvervmæssige anvendelse er en anden end den ovenfor nævnte.

Efter en praksis, som daterer sig tilbage til indførelsen af DIS-ordningen, har dispensation efter sømandsfradragloven ikke alene medført, at søfolkene ombord på det pågældende skib kan få sømandsfradrag, men også at de kan beskattes efter DIS-reglerne, hvis skibet er registreret i DIS. Denne praksis har givet anledning til kritik, idet den i visse tilfælde har medført konkurrenceforvridning i forhold til de landbaserede erhverv. Der blev derfor i 2001 foretaget en ændring af praksis, således at der ikke længere gives dispensation til de såkaldte entreprenørskibe, der anvendes ved bygning af f. eks. havneanlæg og moler. Herved undgik man konkurrencemæssige problemer i forhold til de landbaserede entreprenørvirksomheder.

Denne praksisændring har dog ikke løst alle problemer, der er knyttet til dispensationssystemet. Dispensation for tonnagemålet – d.v.s. tilladelse for skibe på under 100 tons til at gøre brug af DIS-skatte reglerne – gives nemlig kun i de tilfælde, hvor rederiet har skibe såvel over som under grænsen på 100 tons. Begrundelsen er, at søfolk frit skal kunne overflyttes mellem samtlige rederiets skibe uanset størrelse. Derfor må de af rederiets skibe, som er under 100 tons, også kunne inddrages.

Sat lidt på spidsen indebærer disse bestemmelser, at et rederi med et skib på 100 tons og et skib på 98 tons kan få begge skibe ind under DIS-skatteordningen, mens et andet rederi med to skibe på hver 99 tons ikke kan få nogen af dem ind. Dette er konkurrenceforvridende og klart utilfredsstillende.

Det konkurrencemæssige aspekt i disse regler er blevet vurderet af Konkurrencestyrelsen. Dette skete på foranledning af et mindre rederi, som ikke havde skibe over 100 tons, og som i modsætning til sine konkurrenter derfor ikke kunne få dispensation efter sømandsfradragloven. Konkurrencestyrelsen udtalte, at de gældende dispensationsregler medfører eller vil kunne medføre forskelsbehandling af indbyrdes konkurrerende erhvervsvirksomheder. Konkurrencestyrelsen opfordrede Skatteministeriet til at tage reglerne op til revision med henblik på at sikre, at konkurrencemæssig forskelsbehandling undgås.

#### *b. Sømandsfradragloven.*

Sømandsfradragloven blev indført sammen med DIS-ordningen. Formålet var dengang i alt



væsentligt at videreføre praksis fra den gamle sømandsskatteordning, som var blevet indført i slutningen af 1950'erne, og som nu blev afløst af DIS-ordningen og sømandsfradragloven.

Sømandsfradragloven opererer med tre fartområder, nemlig udenrigsfart, nærfart og begrænset fart. Ved udenrigsfart forstås fart uden for et område, der i Nordsøen afgrænses af 3 grader østlig længde og 61 grader nordlig bredde og i Østersøen af 58 grader nordlig bredde. Ved nærfart forstås fart inden for dette område bortset fra begrænset fart. Området for begrænset fart er ikke på samme måde defineret med angivelse af længde- og breddegrader, men området omfatter i alt væsentligt Danmarks umiddelbare nærhed.

Sondringen mellem udenrigsfart, nærfart og begrænset fart har i dag alene betydning for sømandsfradragets størrelse, jf. nedenfor. Tidligere havde sondringen tillige betydning for anvendelsen af DIS-skattereglerne, idet passagerskibe før august 2000 kun kunne gøre brug af disse regler, når de sejlede i udenrigsfart. Før 1996 var der lignende begrænsninger for så vidt angår fragtskibe.

Desuden indeholder sømandsfradragloven bl.a. som ovenfor nævnt definitionerne af danske og udenlandske skibe samt de dispensationsregler, der ligeledes er redegjort for. Endelig indeholder sømandsfradragloven bestemmelser om sømandsfradragets størrelse.

Der kan kun gives sømandsfradrag ved arbejde ombord på skibe i udenrigsfart og nærfart. Udføres arbejdet ombord på dansk eller udenlandsk skib i udenrigsfart, udgør fradraget 23.000 kr. årligt + en vis procentdel af lønnen. Arbejdes der ombord på et dansk (men ikke et udenlandsk) skib i nærfart, udgør fradraget 8.000 kr. årligt + en procentdel af lønnen. Procentfradraget beregnes i begge tilfælde som 15 pct. af den del af lønindkomsten, der ikke overstiger 130.000 kr., og med 8 pct. af resten op til en lønindkomst på højst 310.000 kr. Har den pågældende kun lønindkomst en del af året, nedsættes fradragene forholdsmæssigt.

Det maksimale sømandsfradrag er herefter 56.900 kr. ved arbejde ombord på dansk eller udenlandsk skib i udenrigsfart, mens det ved arbejde ombord på dansk skib i nærfart er 41.900 kr. Ved arbejde hele indkomståret svarer dette til et fradrag på hhv. ca. 156 kr. og ca. 115 kr. om dagen.

Hvis sømandsfradraget vælges, kan den pågældende ikke samtidig foretage fradrag efter ligningslovens § 9, stk. 1, (lønmodtagerudgifter over p.t. 4.900 kr.), ligningslovens §§ 9B-9D (befordringsfradrag), ligningslovens § 13 (kontingenter til faglige sammenslutninger) eller efter pensionsbeskatningslovens § 49, stk. 1, (arbejdsløshedsforsikring). Er man berettiget til sømandsfradrag, kan man endvidere ikke modtage skattefri rejsegodtgørelse efter ligningslovens § 9 A.

### *3. EU's retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren.*

EU-Kommissionen udsendte i januar 2004 reviderede retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren (EFT C 13 af 17.1.2004, s. 3). Danmark har sammen med andre medlemsstater tilkendegivet at ville indrette deres nationale regler efter de nye retningslinier inden udgangen af juni 2005. De nye retningslinier afløser et sæt retningslinier fra 1997.

Retningslinierne er ikke i juridisk forstand bindende for medlemsstaterne på samme måde som forordninger og direktiver. Med meddelelsens egne ord tager den sigte på at fastlægge de parametre, inden for hvilke statsstøtte til søtransportsektoren vil blive godkendt af Kommissionen efter de fællesskabsretlige regler og procedurer for statsstøtte i henhold til traktatens artikel 87, stk. 3, litra c) og/eller artikel 86, stk. 2. Retningslinierne har således formelt set mest karakter af en tilkendegivelse fra Kommissionen til medlemsstaterne om, hvordan man vil håndtere ansøgninger om godkendelse af statsstøtteforanstaltninger på søtransportområdet.

Realiteten er imidlertid, at Kommissionen til enhver tid af egen drift kan tage eksisterende statsstøtteordninger op til genovervejelse – også selvom de allerede er godkendt. Hvis en medlemsstat ikke foretager de tilpasninger, som de nye retningslinier måtte give anledning til, har Kommissionen muligheden for i sidste ende at gennemtvinge sådanne ændringer via Domstolen. Da ulovlig statsstøtte skal tilbagebetales af modtageren, kan noget sådant få meget alvorlige konsekvenser for de personer eller virksomheder, der måtte blive mødt med et sådant krav. Den pågældende medlemsstat vil ikke i en sådan situation kunne gå ind og kompensere modtagerne af ulovlig statsstøtte, idet en sådan kompensation i sig selv ville være ulovlig statsstøtte.

Regeringen er ganske enig med Kommissionen i ønsket om, at der tilvejebringes størst mulig gennemsigtighed og ”fair play” mellem medlemsstaterne imellem på dette vigtige område. I de nye statsstøtteretningslinier opfordrer Kommissionen medlemsstaterne til at tilkendegive, at man vil søge de nødvendige tilpasninger gennemført senest ved udgangen af juni 2005. Danmark har sammen med andre medlemsstater efterkommet denne opfordring.

Det forhold, at en statsstøtteordning skønnes at holde sig inden for rammerne af Kommissionens retningslinier, fritager ikke den pågældende medlemsstat for at notificere ordningen og indhente Kommissionens godkendelse efter de almindelige regler for godkendelse af statsstøtteordninger. De ændringer, som er omhandlet i dette lovforslag, vil således skulle godkendes af Kommissionen, før de kan træde i kraft.

Det anføres indledningsvis i EU-retningslinierne for statsstøtte til søtransportsektoren, at retningslinierne omfatter, hvad der betegnes som tjenesteydelser inden for søtransport, som disse er defineret i forordning (EØF) nr. 4055/86 og forordning (EØF) nr. 3577/92, d.v.s. ”søtransport af gods og passagerer”. Retningslinierne gælder i bestemte tilfælde også for bugsering og for opmudrings- og sandsugningsaktiviteter.

For så vidt angår bugsering gælder der efter de nye retningslinier den særlige regel, at sådanne aktiviteter kun kan omfattes af statsstøtteforanstaltninger, hvis over 50 pct. af de bugseringsaktiviteter, som et bugserfartøj udfører i løbet af et år, udgøres af ”søtransport”. Ventetid kan fordeles forholdsmæssigt mellem søtransport og andre aktiviteter. Det nævnes i retningslinierne, at bugseringsaktiviteter i havne m.v. ikke er søtransport i retningsliniernes forstand.

Om opmudring og sandsugning siges det i retningslinierne, at sådanne aktiviteter principielt ikke er berettiget til søtransportstøtte. Dog kan sådanne aktiviteter bringes ind under statsstøtteordninger, hvis mindst 50 pct. af fartøjets aktiviteter udgøres af søtransport, hvorved forstås transport af opgravede materialer. Det er kun selve transporten, der kan bringes ind under

statsstøtteordninger – ikke opgravningen eller udvindingen af materialer.

Det skal også nævnes, at de nye statsstøtteretningslinier indeholder en begrænsning for så vidt angår færgeruter mellem destinationer inden for EU, idet der efter retningslinierne kun kan gives skattefritagelser for personer, der er statsborgere i en EU/EØS-medlemsstat.

Der redegøres under bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser for, hvordan disse begrænsninger foreslås indarbejdet i den danske ordning.

Anvendelsesområdet for statsstøtteforanstaltninger på dette område er således den erhvervsmæssige transport af gods og passagerer til søs, samt i begrænset omfang bugsering og opmudring/sandsugning. Andre former for virksomhed kan ikke omfattes af statsstøtteforanstaltningerne, uanset om de foregår på eller fra et skib. Retningslinierne vedrører al støtte til søtransport, der ydes af medlemsstaterne eller ved hjælp af offentlige midler, herunder økonomiske fordele af enhver art, som finansieres af offentlige myndigheder.

Den statsstøtte, som medlemsstaterne inden for denne ramme kan give, er for de arbejdsrelaterede omkostningers vedkommende maksimeret til en fritagelse af søfolkene for beskatning og socialsikringsbidrag. Medlemsstaterne kan vælge at skattefritage søfolk, som det sker i DIS-ordningen. De kan også vælge at give et tilskud til rederierne i form af hel eller delvis godtgørelse af søfolkenes skatter. Uanset den tekniske udformning af støtteordningerne må støtten ikke overstige det samlede beløb for skatter og socialsikringsbidrag, der opkræves fra skibsfartsaktiviteter og fra søfolk.

Der er intet til hinder for, at en medlemsstat gennemfører statsstøtteforanstaltninger, som er mindre vidtgående, end retningslinierne åbner mulighed for. Statsstøtteforanstaltninger skal som før nævnt under alle omstændigheder notificeres og godkendes af Kommissionen, før de kan sættes i værk, men der er ingen EU-retlig forpligtelse for medlemsstaterne til at udfylde rammen fuldt ud. Hvis en medlemsstat derimod måtte ønske at give statsstøtte ud over de rammer, der her er fastlagt, vil Kommissionen ikke give sin godkendelse, og en sådan foranstaltning vil dermed ikke kunne sættes i værk.

#### *4. Lovforslagets indhold.*

Som ovenfor nævnt er formålet med dette lovforslag dels at tilpasse reglerne om beskatning af søfolk til de nye EU-retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren, dels at foretage en forenkling af regelsættet.

De gældende regler findes spredt i kildeskatteloven, ligningsloven og lov om særlige fradrag til sømænd. De ændringer, som regeringen her foreslår, er af en sådan karakter, at det ville være vanskeligt at gennemføre ændringerne i form af ændringer af de tre nævnte love. Især ville der ikke være meget tilbage af den eksisterende sømandsfradragslov efter sådanne ændringer.

Regeringen foreslår derfor, at sømandsfradragsloven helt ophæves og erstattes med en ny lov om beskatning af søfolk. Samtidig foreslås det, at de eksisterende regler i kildeskatteloven og ligningsloven om beskatning af søfolk indarbejdes i den nye lov om beskatning af søfolk i den udformning, som de nu skal have. Hermed samles de særlige skatteregler, der gælder for denne

gruppe, på ét sted.

De væsentligste ændringer i forhold til de gældende regler er følgende:

Anvendelsesområdet for DIS-ordningen bliver det samme som for tonnageskatteordningen. DIS-ordningen (beskatning af søfolk ombord på danske skibe) og tonnageskatteordningen (beskatning af danske rederier) er begge i EU-retlig forstand statsstøtteordninger, og de hviler på samme EU-retlige grundlag. Derfor bør de også have samme anvendelsesområde, medmindre andet følger af EU-reglerne.

Det nuværende dispensationssystem i sømandsfradragloven og efter praksis dermed også i DIS-ordningen afskaffes. DIS-reglerne vil herefter alene hvile på objektive kriterier. Herved sikres det, at de nuværende uheldige konkurrencemæssige virkninger af de gældende regler fjernes. Det sikres også, at DIS-skattefritagelserne holdes inden for det anvendelsesområde, der er fastlagt i EU-retningslinierne for statsstøtte til søtransportsektoren, nemlig erhvervsmæssig befordring af passagerer eller gods samt bugser- og bjærgningsvirksomhed.

Sømandsfradraget, som i sin nuværende form er ganske kompliceret, erstattes med et fast fradrag pr. dag.

Den nuværende opdeling af fartområderne i udenrigsfart, nærfart og begrænset fart forenkles, således at der fremover kun skelnes mellem begrænset fart og anden fart.

Det gøres muligt for ejere af sandsugerfartøjer at modtage statsstøtte til arbejdsrelaterede omkostninger inden for de begrænsninger, det efter statsstøtteretningslinierne bliver tilladt. Dette vil efter lovforslaget ske, ved at sådanne rederier efter nærmere regler kan få refunderet indeholdte A-skatter m.v. for personer, som udfører arbejde ombord på sådanne fartøjer.

#### *Økonomiske konsekvenser for stat, amter og kommuner*

Forslaget om at erstatte sømandsfradraget med et fast fradrag på 156 kr. pr. dag på skibe ved fart uden for begrænset fart bevirker, at personer, der i dag arbejder ombord på et skib i nærfart, fremover får samme indkomstaafhængige fradrag pr. dag som personer, der arbejder i udenrigsfart. Herudover bevirker det, at alle berettigede søfolk gives det hidtidige maksimale indkomstaafhængige fradrag pr. dag. Dette er i dag kun muligt med en årsløn over 310.000 kr. Personer, der arbejder i nærfart, eller som tjener under 310.000 kr. i årsløn, får derved et højere dagligt fradrag, hvis de er berettiget til sømandsfradraget.

Derudover vil forslaget om nedsættelse af tonnagegrænsen til 20 tons betyde, at personer, der i dag er hyret på skibe på 20-100 tons, og ellers opfylder kriterierne, kan få det faste sømandsfradrag. Til gengæld betyder ophævelsen af adgangen til dispensationer, at kun personer på skibe, som opfylder kriterierne og sejler uden for begrænset fart, kan vælge sømandsfradraget.

Der er i dag ca. 1.000 personer, som får sømandsfradrag ved arbejde udført ombord på skibe, som *ikke* er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, herunder ca. 800 i nærfart. På den

baggrund anslås provenutabet vedrørende den del af lovforslaget, der erstatter det nuværende sømandsfradrag med et fast fradrag pr. dag, næppe at overstige 5 mio. kr. årligt. Herudover skønnes nedsættelsen af tonnagegrænsen at bevirke et beskedent provenutab.

Bortfaldet af dispensationsadgangen og derved overgangen til alene objektive kriterier for den lempeligere sømandsbeskatning samt sikring af DIS-beskatningsprincippernes forenelighed med EU-rettens statsstøttebestemmelser – svarende til anvendelsesområdet for tonnageskatten – skønnes at bevirke et mindre merprovenu i størrelsesordenen som det ovennævnte provenutab. Merprovenuet hidrører fra den indskrænkning, der sker i adgangen til DIS-ordningen som følge af EU-reguleringen.

Alt i alt skønnes lovforslaget ikke at have nævneværdige provenukonsekvenser.

For finansåret 2005 skønnes lovforslaget at have yderst begrænsede konsekvenser.

#### *Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet*

Lovændringen skønnes ikke at have nævneværdige økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

#### *Administrative konsekvenser for erhvervslivet.*

Lovforslaget vil indebære en administrativ lettelse for erhvervslivet, idet det nuværende dispensationssystem afskaffes og erstattes af objektive regler.

#### *Administrative konsekvenser for stat, amter og kommuner*

[-----]

#### *Miljømæssige konsekvenser*

Forslaget skønnes ikke at have miljømæssige konsekvenser.

#### *Forholdet til EU-retten*

Lovforslaget har bl.a. til formål at tilpasse de danske regler for beskatning af søfolk til de nye EU-retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren. Ændringerne skal godkendes af Kommissionen efter statsstøttereglerne, før de kan træde i kraft.

#### *Høring*

Lovforslaget har været sendt i høring hos følgende organisationer m.v.: Advokatrådet, Amtsrådsforeningen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Danmarks Rederiforening, Bilfærgernes Rederiforening, Rederiforeningen for Mindre Skibe, Rederiforeningen af 1895, Foreningen af Statsautoriserede Revisorer, Foreningen Danske Revisorer, Foreningen Registrerede Revisorer, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Landsorganisationen i Danmark, Søfartens Ledere/Dansk Navigatørforening, Maskinmestrenes Forening, Skattechefforeningen, Skatterevisorforeningen, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen og Søfartsstyrelsen.

[Oversigt over modtagne høringssvar]

*Vurdering af lovforslagets konsekvenser*

	Positive konsekvenser	Negative konsekvenser
Økonomiske konsekvenser for stat, amter og kommuner		Lovforslaget skønnes ikke at have nævneværdige provenumæssige konsekvenser.
Administrative konsekvenser for stat, amter og kommuner		[-----]
Økonomiske konsekvenser for erhvervs livet	Ingen nævneværdige konsekvenser.	
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Administrativ lettelse, da den eksisterende dispensationsordning erstattes med objektive regler.	
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Reglerne om sømandsfradrag bliver enklere og mere overskuelige for borgerne.	
Forholdet til EU-retten	Lovændringen skal efter EU's statsstøttere regler godkendes af Kommissionen, inden den kan sættes i værk.	

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Det fastsættes indledningsvis i stk. 1, at lønindkomst, som erhverves ved arbejde ombord på skibe m.v., beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler med de undtagelser, der følger af denne lov. Herved gøres det klart, at søfolk som udgangspunkt skattemæssigt er ligestillet med alle andre personer, og at dette kun fraviges i det omfang, at det følger af denne lov.

Efter stk. 2 finder loven tilsvarende anvendelse ved arbejde ombord på skib, der er midlertidigt ude af drift på grund af reparationsarbejde, midlertidig oplægning og lignende. Det gøres til en betingelse, at den pågældende umiddelbart forud for reparationsarbejdet eller den midlertidige oplægning var omfattet af denne lov, og at ansættelsesforholdet ikke alene er indgået med henblik på at udføre arbejde ombord på skib, som er ude af drift.

Formålet med denne betingelse er at sikre, at det kun er egentlige søfolk, som omfattes af loven. Skibsværftsarbejdere, reparatører og andre ikke-søfolk, som udfører arbejde ombord på et skib, der midlertidigt er ude af drift, er ikke omfattet af loven.

Stk. 3 fastsætter, at personer, som arbejder om bord på deres eget skib, samt partsredere eller interessenter, som ejer en andel af det skib, hvor de arbejder, også er omfattet af loven. Dette er

til dels en videreførelse af de eksisterende regler, hvor det dog er fastsat, at den pågældende højst må eje en andel på 10 pct. af skibet (sømandsfradragslovens § 1, stk. 2 og stk. 3).

Denne regel skønnes ikke længere at være tidssvarende, idet der ikke gælder en tilsvarende begrænsning for personer, som indirekte ejer en andel af et skib gennem et selskab. Der er således ikke i øjeblikket noget til hinder for, at en person, som ejer et skib gennem et 100 pct. ejet ApS, kan ansætte sig selv som sømand under DIS-ordningen.

Det foreslås derfor, at ejere, partsredere og interessenter kan omfattes af loven uanset deres ejerandel. Til gengæld gøres det til en betingelse for ejerens, partsrederens eller interessentens anvendelse af DIS-skattereglerne, at den pågældendes aflønning svarer til den, der ydes til ansatte med samme anciennitet m.v.

Det foreslås i stk. 4, at samme betingelse kommer til at gælde for personer, som udøver bestemmende indflydelse over det rederi, som ejer det skib, hvor den pågældende udfører arbejde. Ved bestemmende indflydelse forstås ejerskab eller rådighed over stemmerettigheder som omhandlet i ligningslovens § 2, stk. 2, d.v.s. direkte eller indirekte rådighed over mere end 50 pct. af aktiekapitalen eller rådighed over mere end 50 pct. af stemmerne i det rederi, som ejer skibet.

Formålet med reglerne i stk. 3 og stk. 4 er at undgå, at en reder ved at ansætte sig selv til arbejde ombord på sit skib kan udbetale en skattefri DIS-hyre til sig selv, som overstiger det, som den pågældende ville udbetale til en anden. Vælger en sådan reder at udbetale en hyre til sig selv, som overstiger niveauet for andre ombord med samme anciennitet m.v., skal det overskydende beløb beskattes efter de almindelige regler.

### *Til § 2*

Bestemmelsen definerer, hvad der forstås ved et dansk skib og begrænset fart.

Ved et *dansk skib* forstås et skib, som er registreret med hjemsted her i landet med en bruttotonnage på 20 tons eller derover, og som udelukkende anvendes til erhvervmæssig befording af passagerer eller gods eller som bugser- og bjærgningsfartøj. Et skib, som er registreret i udlandet, på Færøerne eller i Grønland, og som uden besætning overtages til befragtning af et dansk rederi (bareboat-charter), betragtes som et dansk skib. Derimod betragtes et skib, som er registreret her i landet, og som bareboat-chartres til et færøsk, grønlandsk eller udenlandsk rederi, ikke som et dansk skib efter denne lov.

I forhold til de gældende regler (sømandsfradragslovens § 2, nr. 1 og nr. 4) sker der efter forslaget den ændring i definitionen på dansk, at tonnagegrænsen nedsættes fra de nuværende 100 tons til 20 tons. Udenlandsk skib er ikke længere defineret, da der ikke længere vil være behov herfor. Desuden er udtrykket ”personer eller gods” erstattet med ”passagerer eller gods”, som er det udtryk, der anvendes i tonnageskatteloven og i EU-reglerne. Endelig sker der den sproglige præcisering, at bjærgningsfartøjer nu betegnes som bugser- og bjærgningsfartøjer. Det er ikke hensigten at ændre anvendelsesområdet for denne type fartøjer ud over hvad der følger af ændringen af tonnagegrænsen.

Den nye grænse på de 20 tons er valgt, fordi dette efter lov om Dansk Internationalt Skibsregister (DIS-loven) er grænsen for, hvornår et skib kan registreres i DIS. (DIS-loven administreres af Søfartsstyrelsen og omhandler alene registrering af skibe. DIS-loven er således ikke en skattelov. Det er en forudsætning for ”DIS-beskatning” af en sømand, at skibet er registreret i DIS, men derudover skal skattelovgivningens krav også være opfyldt.)

20 tons er også grænsen for, hvornår et skib kan omfattes af tonnageskatteordningen. Som tidligere omtalt ønsker regeringen så vidt muligt at give de to statsstøtteordninger – DIS-ordningen og tonnageskatteordningen – fælles anvendelsesområde.

Nedsættelsen af tonnagegrænsen til 20 tons gør de gældende dispensationsbestemmelser for tonnagemål overflødige. Som tidligere omtalt er det under visse betingelser muligt at dispensere for den grænse på 100 tons, der i øjeblikket er gældende (sømandsskattelovens § 5, stk. 2). Dette har nogle uheldige konkurrencemæssige konsekvenser. Dispensationsbestemmelserne foreslås derfor afskaffet, hvilket samtidig vil medføre en forenkling af regelsættet.

Videre defineres det i § 2, hvad der forstås ved *begrænset fart*. Efter de gældende regler (sømandsfradragslovens § 2, nr. 2 og 3) skelnes der mellem udenrigsfart, nærfart og begrænset fart. Sondringen mellem udenrigsfart og nærfart har i dag alene betydning for spørgsmålet om sømandsfradragets størrelse. Det foreslås at forenkle reglerne, så der fremover kun skelnes mellem begrænset fart og anden fart, således at sømandsfradraget i alle tilfælde gives med samme sats ved fart uden for det begrænsede fartområde, jf. bemærkningerne til lovforslagets § 3 og § 4 nedenfor.

Området for begrænset fart er ikke på samme måde som udenrigsfart og nærfart i de gældende regler defineret ved angivelse af længdegrader og breddegrader. Der er ikke tilstræbt nogen ændring i forhold til det gældende om, hvornår der er tale om begrænset fart, dog med den undtagelse at den gældende dispensationsbestemmelse også her foreslås afskaffet.

Området for begrænset fart foreslås herefter defineret som

fart eller bugser- og bjærgningsvirksomhed med skibe, der væsentligst sejler på danske indsøer, indre vandveje og fjorde,  
anvendelse af skibe i stationær virksomhed, herunder havnefart o. l.,  
fart eller bugser- og bjærgningsvirksomhed med skibe uden egne fremdrivningsmidler, rutetrafik, hvor sejldistancen fra havn til havn er mindre end 50 sømil,  
anden fart eller bugser- og bjærgningsvirksomhed, når forholdene er sådan, at den pågældende person har mulighed for regelmæssigt at overnatte i land.

For rutetrafikken gælder der i øjeblikket en dispensationsregel (sømandsfradragslovens § 5, stk. 4), hvorefter sejldistancen på 50 sømil kan nedsættes til 25 sømil. Forudsætningen er, at et overvejende antal af rederiets øvrige skibe sejler i nærfart eller udenrigsfart, og de pågældende søfolk kontraktligt er bundet til at lade sig overflytte til tjeneste ombord på skibe i nærfart eller udenrigsfart.

Regeringen ønsker at fjerne alle dispensationsbestemmelser fra reglerne om beskatning af søfolk



og udelukkende lade reglerne være baseret på objektive kriterier. Hvorvidt en sømand skal have adgang til et bestemt fradrag skal afhænge af den pågældendes egne forhold og ikke af, hvordan rederiets flåde er sammensat. Regeringen ønsker derfor at fjerne denne dispensationsadgang i lighed med de øvrige.

Imidlertid ønsker regeringen ikke at ændre vilkårene for søfolk og rederier, som allerede er omfattet af den nævnte dispensationsbestemmelse. Der foreslås derfor en overgangsregel herom, jf. bemærkningerne til lovforslagets §§ 13-14.

#### *Til §§ 3-4*

§ 3 og § 4 omhandler det særlige sømandsfradrag. Som der er redegjort for under de almindelige bemærkninger, gives sømandsfradraget i øjeblikket ved arbejde ombord på danske og udenlandske skibe i udenrigsfart og desuden på danske skibe i nærfart (sømandsfradragsslovens § 3). I udenrigsfart udgør fradraget 23.000 kr. årligt, mens det i nærfart er på 8.000 kr. Dertil kommer i begge tilfælde et procentfradrag, som udgør 15 pct. af lønindkomsten op til 130.000 kr. og 8 pct. af det overskydende beløb, dog højst af en lønindkomst på op til 310.000 kr.

Det maksimale sømandsfradrag er herefter 56.900 kr. ved arbejde ombord på dansk eller udenlandsk skib i udenrigsfart, mens det ved arbejde ombord på dansk skib i nærfart er 41.900 kr. Ved arbejde hele indkomståret svarer dette til et fradrag på henholdsvis ca. 156 kr. og ca. 115 kr. om dagen.

Regeringen ønsker at forenkle dette fradragssystem. Som ovenfor omtalt foreslår regeringen, at den nuværende sondring mellem udenrigsfart, nærfart og begrænset fart afskaffes, og at der fremover således alene skal sondres mellem begrænset fart og anden fart. Sømandsfradraget skal herefter gives med samme sats ved fart uden for det begrænsede fartområde.

Regeringen foreslår, at det eksisterende sømandsfradrag erstattes med et fradrag, der beregnes med en bestemt sats pr. dag, hvilket vil være en forenkling i forhold til de gældende regler. Satsen foreslås fastsat til 156 kr. pr. dag, hvor den pågældende har udført arbejde ombord på skib uden for det begrænsede fartområde. Dette svarer til det højst opnåelige fradrag under de nuværende regler. Den allerede eksisterende praksis, hvorefter den pågældende i et vist omfang midlertidigt kan opholde sig i land uden at miste sømandsfradraget, vil ikke blive berørt af, at fradraget fremover vil blive beregnet på en enklere måde end hidtil.

Der skelnes ikke mellem danske og udenlandske skibe ved beregningen af sømandsfradragets størrelse, ligesom definitionen af "dansk skib" efter § 2 heller ikke finder anvendelse. Sømandsfradraget gives ved arbejde ombord på skibe med en bruttotonnage på 20 tons eller derover, idet det under alle omstændigheder er en betingelse, at forhyringsvilkårene for de pågældende personer svarer til de, der sædvanligvis gælder for søfolk.

De eksisterende regler om, at sømandsfradraget også gives ved erhvervelse af lønindkomst ved arbejde udført ombord på skibe og installationer, der anvendes i tilknytning til efterforskning og udvinding af kulbrinter uden for dansk søterritorium og dansk kontinentalsokkelområde, samt ved arbejde ombord på skoleskibe, foreslås videreført.

Endelig foreslås det at videreføre de eksisterende regler om, at personer, der vælger sømandsfradraget, ikke samtidig kan foretage fradrag efter ligningslovens § 9, stk. 1, (lønmottagerudgifter over p.t. 4.900 kr.), ligningslovens §§ 9B-9D (befordringsfradrag), ligningslovens § 13 (kontingenter til faglige sammenslutninger) eller efter pensionsbeskatningslovens § 49, stk. 1, (arbejdsløshedsforsikring). De eksisterende regler, hvorefter personer, som kan vælge at foretage sømandsfradraget, ikke kan modtage skattefri rejsegodtgørelse efter ligningslovens § 9 A, foreslås også videreført.

Det kan dog ikke udelukkes, at der kan være personer, som i dag modtager skattefri rejsegodtgørelse efter ligningslovens § 9 A, og som fremover vil kunne vælge sømandsfradraget, hvilket som nævnt vil afskære dem fra adgang til skattefri rejsegodtgørelse. Der foreslås derfor en overgangsregel for sådanne personer, jf. bemærkningerne til lovforslagets §§ 13-14.

#### *Til § 5*

Lovforslagets § 5 fastsætter rammerne for beskatning af søfolk, der arbejder ombord på skibe, der er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS). Hovedreglen er efter forslaget, at DIS-ordningen kan anvendes ved arbejde ombord på dansk skib, som anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven.

Det er uden betydning, om skibet rent faktisk er inddraget under tonnageskatteordningen. Det er ligeledes uden betydning, hvordan skibet er registreret i DIS. Et skib kan eksempelvis godt være registreret som et lastskib i DIS, uden at betingelserne for DIS-skattefritagelse dermed er opfyldt. Dette vil være tilfældet, hvis skibet anvendes på en sådan måde, at det ikke vil kunne omfattes af tonnageskatteloven. Det er kort sagt skibets *anvendelse*, som er afgørende for anvendelsen af DIS-skattereglerne.

Den virksomhed, der kan omfattes af tonnageskatteordningen, er erhvervmæssig transport af passagerer eller gods mellem forskellige destinationer, jf. tonnageskattelovens § 6.

Der er i tonnageskattelovens § 8 opregnet forskellige former for virksomhed, som falder uden for tonnageskatteordningens anvendelsesområde, uanset om den pågældende form for virksomhed udøves fra skib, som i anden sammenhæng ville kunne omfattes af tonnageskatningen. Sådan virksomhed falder hermed også uden for DIS-ordningens anvendelsesområde.

De former for virksomhed, der ikke kan omfattes af tonnageskatningen og efter lovforslaget hermed heller ikke af DIS-ordningen, er følgende:

*1. Forundersøgelser, efterforskning eller udvinding af kulbrinter og andre naturforekomster.*

Virksomhed i forbindelse med kulbrinteudvinding kan ikke omfattes af tonnageskatningen. Dog vil egentlig transportvirksomhed kunne omfattes, f. eks. forsyningssejls og transport af olieprodukter m.v.

*2. Fiskeri og forarbejdningsvirksomhed.*

Fiskerisektoren er ikke omfattet af tonnageskatteordningen. Det samme gælder forarbejdningsvirksomhed til søs, uanset om dette har forbindelse med fiskerisektoren eller ej.

Det kan tilføjes, at fiskefartøjer efter lov om Dansk Internationalt Skibsregister ikke kan registreres i DIS.

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

Entreprenørmæssig virksomhed m.v., der foregår fra skib, er udelukket fra tonnageskatteordningen. (Om sandsugere se bemærkningerne til lovforslagets § 10.)

*4. Dykkervirksomhed.*

*5. Bugsering, lodsning m.v., når skibene anvendes i og omkring havne.*

Lokal bugsering og lodsning i havne og fjorde m.v. er ikke omfattet. Anden bugsering er omfattet. (Se nedenfor om de særlige begrænsninger, der med de nye EU-retningslinier er gældende for bugserfartøjer.)

*6. Passagersejlads i eller over havneløb m.v.*

*7. Uddannelsesaktiviteter, sociale og pædagogiske aktiviteter m.v.*

*8. Museumsaktiviteter og skibsbevaring.*

*9. Sports-, udflugts og fritidsformål.*

Sejlads, som ikke kan begrundes med et egentligt trafikbehov, uanset om sejladsen foregår efter faste sejlplaner, kan ikke omfattes af tonnageskatteordningen. Bestemmelsen omfatter også sejlads med repræsentative formål m.v.

*10. Anvendelse af permanent opankrede skibe, uanset formål.*

Søfolk, som arbejder ombord på et skib, som anvendes til et af disse formål, eller som anvendes til andre formål, som ikke vedrører erhvervmæssig befordring af passagerer eller gods mellem forskellige destinationer, vil efter lovforslaget således ikke være fritaget for beskatning af deres lønindkomst for sådant arbejde efter DIS-reglerne.

Samtidig med, at de to statsstøtteordninger for søtransportsektoren – DIS-ordningen og tonnageskatteordningen – får samme anvendelsesområde, foreslås det, at de eksisterende dispensationsbestemmelser i sømandsfradragsloven for anden erhvervmæssig anvendelse end befordring af personer eller gods afskaffes. DIS-ordningen skal fungere inden for rammerne af EU-retningslinierne for statsstøtte til søtransportsektoren, som netop omhandler erhvervmæssig befordring af passagerer eller gods. Det giver ingen mening at opretholde dispensationsbestemmelser for anden anvendelse end den, der er tilladt efter EU-retten.

Bestemmelsen i lovforslagets § 5, stk. 1, om skattefritagelse for fuldt skattepligtige søfolk, der arbejder ombord på DIS-skibe, er en gengivelse af den tilsvarende bestemmelse, der i øjeblikket findes i ligningslovens § 33 C, bortset fra henvisningen til anvendelse efter tonnageskatteloven. Ligeledes er i sagens natur udeladt den nugældende bestemmelse i ligningslovens § 33 C om, at

et dansk skib defineres efter bestemmelserne i sømandsfradragsloven.

Lempelsen for DIS-beskatning vil rent beregningsteknisk komme til at foregå på samme måde, som det nu er tilfældet.

Det kan yderligere tilføjes, at den allerede eksisterende praksis, hvorefter en DIS-sømand i et vist omfang midlertidigt kan opholde sig i land, vil blive opretholdt. Det samme gælder den praksis, der allerede eksisterer for så vidt angår bl.a. rejsende montørers mulighed for at kunne anvende DIS-skattereglerne under sejlads med et DIS-skib. Princippet er her, at DIS-skattereglerne kan anvendes, hvis den rejsende montør el. lign. udfører arbejde, som almindeligvis vil kunne udføres af en skibsbesætning – f. eks. et monterings- eller reparationsarbejde ombord. Er der derimod tale om arbejdsopgaver, som ligger udenfor, hvad en skibsbesætning almindeligvis vil udføre, kan DIS-skattereglerne ikke anvendes.

Det foreslås videre i lovforslagets § 5, stk. 1, at fratrædelsesgodtgørelser ikke kan omfattes af DIS-skattefritagelsen. Baggrunden for den foreslåede bestemmelse er en landsretsdom afsagt i april 2004, hvor en skatteyder fik medhold i, at fratrædelsesgodtgørelse i forbindelse med usaglig afskedigelse kunne omfattes af DIS-skattereglerne. Landsretten nåede frem til, at fratrædelsesgodtgørelsen i relation til muligheden for skattelempelse må karakteriseres som hidrørende fra et ansættelsesforhold i udlandet, således at der skal ske lempelse efter ligningslovens § 33 C (DIS-skattereglerne).

Dommen kan give anledning til anvendelse af fratrædelsesgodtgørelser på en måde, som ikke var tilsigtet i DIS-ordningen, og regeringen finder derfor anledning til at foreslå det fastsat i loven, at DIS-skattereglerne ikke finder anvendelse på fratrædelsesgodtgørelser m.v.

Bestemmelsen i lovforslagets § 5, stk. 2, om skattefritagelse for begrænset skattepligtige er med de nødvendige tilpasninger en videreførelse af bestemmelser, der i øjeblikket findes i kildeskattelovens § 48 C og § 48 D.

Bestemmelsen i lovforslagets § 5, stk. 3, har hele tiden været en underliggende forudsætning for anvendelse af DIS-skattereglerne, nemlig at de pågældende søfolk bliver aflønnet med en nettohyre, som er beregnet ud fra en forudsætning om, at den er skattefri. Dette har ikke hidtil fremgået direkte af lovteksten. Det foreslås for god ordens skyld, at en sådan bestemmelse indsættes. Det følger af bestemmelsen, at indkomsten skal beskattes efter de almindelige regler, hvis betingelsen om netto aflønning ikke er opfyldt.

Lovforslagets § 5, stk. 4, viderefører de eksisterende regler, hvorefter personer, som kan omfattes af DIS-ordningen, ikke kan modtage skattefri rejsegodtgørelse efter ligningslovens § 9 A.

#### *Til § 6*

Som omtalt under gennemgangen af EU's nye retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren under de almindelige bemærkninger er der nogle særlige begrænsninger for bugserfartøjer og sandsugere.

For *bugserfartøjer* gælder der nu den særlige regel, at sådanne fartøjer kun kan omfattes af statsstøtteforanstaltninger, hvis over 50 pct. af de bugseringsaktiviteter, som et fartøj udfører i løbet af et indkomstår, er ”søtransport”. Der fremgår videre af EU-retningslinierne, at ventetid kan fordeles forholdsmæssigt mellem søtransport og andre aktiviteter. Det er i øvrigt en betingelse, at fartøjet har hjemsted i en af medlemsstaterne.

Formålet med de fælles EU-regler for statsstøtte til søtransportsektoren er at sikre den lige konkurrence mellem medlemsstaternes virksomheder på det fælles marked. Der er behov for på det fælles marked at sikre ”fair play” og at undgå, at medlemsstaterne kaster sig ud i et støttekapløb mod hinanden. Derfor er der fastsat en fælles ramme for statsstøtteforanstaltninger og et fælles loft for støttens størrelse.

Spørgsmålet er imidlertid, i hvilket omfang samme hensyn gør sig gældende, når en virksomhed i EU opererer uden for EU’s eget område. Hvis et EU-rederi eksempelvis udøver virksomhed med bugskibe i Fjernøsten, er det vanskeligt at finde en EU-konkurrencemæssig begrundelse for, at det til enhver tid skulle være nødvendigt at beskatte besætningen ombord efter de regler, der gælder i rederiets hjemland. Dette er ikke mindst tilfældet, når EU-rederiet i eksemplet konkurrerer med fjernøstlige rederier, hvis besætning ikke undergives beskatning på et europæisk niveau, og hvor rederierne ikke er belastet med lønomkostninger af samme størrelsesorden som de europæiske rederier.

EU-retningslinierne for statsstøtte til søtransportsektoren bør derfor tolkes sådan, at de begrænsninger, der lægges på bugserfartøjer og sandsugere, må være gældende, så længe de pågældende fartøjer udøver virksomhed på EU’s (og EØS’s) eget område. Lader man restriktionerne gælde globalt, vil man give EU-rederier en betydelig konkurrencemæssig ulempe i forhold til ikke-EU-rederier.

Lovforslagets § 6 er derfor udformet sådan, at kravet om, at et bugserfartøj skal anvendes til søtransport i mindst 50 pct. af den tid, fartøjet er i drift i løbet af et år, gælder ved aktiviteter inden for EU/EØS, men ikke uden for dette område.

Som nævnt fremgår det af EU-retningslinierne, at ventetid kan fordeles forholdsmæssigt mellem søtransporttid og anden tid, jf. lovforslagets § 6, stk. 2.

For *sandsugeres* vedkommende er situationen i øjeblikket den, at sådanne fartøjer ikke kan registreres i Dansk Internationalt Skibsregister, og at ansatte ombord på sandsugere således ikke kan gøre brug af DIS-skatte reglerne. Dette gælder i praksis dog kun delvis, idet sandsugere kun holdes ude af DIS, så længe de arbejder på grundlag af en indvindingstilladelse efter råstofloven. Er der ikke udstedt indvindingstilladelse, eller er tilladelsen deponeret, registreres sandsugere efter praksis i DIS som lastskibe med deraf følgende DIS-skattefritagelse for de personer, der arbejder ombord.

Denne praksis vil med de nye statsstøtteretningslinier ikke kunne opretholdes. Det siges i retningslinierne, at sandsugning m.v. principielt ikke er berettiget til søtransportstøtte. Dog kan sådanne aktiviteter bringes ind under statsstøtteordninger, hvis mindst 50 pct. af fartøjets aktiviteter udgøres af søtransport, hvorved skal forstås transport af de opgravede materialer. Det

er kun selve transporten, der kan bringes ind under statsstøtteordninger. Det er ikke opgravningen eller udvindingen af materialer og heller ikke f. eks. kystsikringsarbejde eller andet. Det påhviler efter statsstøttereigningslinierne i sådanne tilfælde rederierne at føre adskilte regnskaber for søtransportaktiviteterne.

For at en sandsuger efter statsstøttereignerne skal kunne bringes ind under DIS-ordningen, skal den således udføre transport af opgravede materialer i mindst halvdelen af den tid, den er i drift. Dette er efter det foreliggende ofte en tvivlsom forudsætning. Dertil kommer, at de ansatte ombord kun ville kunne DIS-skattefritages i den tid, hvor der transporteres materialer, men ikke når der graves eller suges, eller når der udføres andre aktiviteter.

Herefter vil en person ombord på en sandsuger helt bogstaveligt kunne være skattepligtig efter de almindelige regler om formiddagen, mens der suges sand, og derefter skattepligtig efter DIS-reglerne om eftermiddagen, mens sandet transporteres, for derefter igen at blive skattepligtig efter de almindelige regler, når sandet f. eks. anvendes ved et kystsikringsarbejde.

Det siger sig selv, at en sådan ordning vil være praktisk umulig at administrere, hvis det skal ske inden for en skattefritagelsesordning som DIS-ordningen. Regeringen har derfor valgt at foreslå en anden løsning for sandsugere, nemlig en refusionsordning. Se herom i bemærkningerne til lovforslagets § 10.

#### *Til § 7*

De nye EU-statsstøttereigningslinier indeholder en begrænsning for så vidt angår færgeruter mellem destinationer inden for EU, idet retningslinierne kun åbner mulighed for skattefritagelse for personer, som er statsborgere i en EU/EØS-medlemsstat.

Denne begrænsning kan sin ordlyd til trods ikke forstås sådan, at den tager sigte på tredjelandsstatsborgere, som har fast bopæl og er skattemæssigt hjemmehørende i en EU-medlemsstat. Skattereglerne i Danmark og formentlig i alle andre EU-medlemsstater er ikke baseret på statsborgerskabsforhold, men på et bopælskriterium. Eksempelvis vil en canadisk statsborger, som permanent har slået sig ned i Danmark, i skattemæssig henseende på enhver måde skulle behandles på samme måde som en dansk statsborger eller en statsborger fra et andet EU-land i Danmark.

Begrænsningen kan således udelukkende tage sigte på personer, som er begrænset skattepligtige til en EU-medlemsstat – d.v.s. personer, som er hjemmehørende uden for EU/EØS, og som er skattepligtige til en EU-medlemsstat af lønindkomst for arbejde udført i denne stat.

Ønsker et dansk rederi at ansætte en sømand på en færgerute mellem Danmark og et andet EU-land, vil rederiet herefter under DIS-ordningen kunne ansætte en person, som er hjemmehørende i en EU/EØS-medlemsstat, uanset den pågældendes statsborgerskabsforhold. Ansætter man en person, som ikke er hjemmehørende i EU/EØS, vil kun EU/EØS-statsborgere kunne omfattes af DIS-skattegrænserne.

#### *Til § 8*

Som der er redegjort for under bemærkningerne til § 6, er der en række hensyn, som gør sig gældende i relation til konkurrencen blandt EU's virksomheder på det fælles marked. Samme hensyn eksisterer ikke i relation til konkurrencen uden for EU og ville tværtimod være til konkurrencemæssig ulempe for EU-virksomheder i konkurrencen med tredjelandsvirksomheder.

De betragtninger, der i bemærkningerne til lovforslagets § 6 er anført om bugserfartøjers virksomhed uden for EU's eget territorium, er tilsvarende relevante for sandsugere. Det foreslås derfor, at DIS-skattereglerne finder tilsvarende anvendelse ved arbejde ombord på stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, uden for EU/EØS. Betegnelsen "stenfiskerfartøjer" er anvendt i lovforslaget, da denne betegnelse anvendes i lov om Dansk Internationalt Skibsregister (DIS-loven). Betegnelsen omfatter i DIS-lovens forstand også de fartøjer, der sædvanligvis betegnes som sandsugere.

#### *Til § 9*

Bestemmelsen er en videreførelse af de bestemmelser om 30 pct. bruttobeskatning af begrænset skattepligtige søfolk, der i øjeblikket findes i kildeskattelovens § 48 C. Dog er de gældende bestemmelser om arbejde i oversøiske farvande på særlige forhyringsvilkår, de såkaldte Hong Kong-vilkår, ikke medtaget, idet disse bestemmelser er forældede og kan udgå.

Som noget nyt i forhold til de gældende bestemmelser foreslås det, at begrænset skattepligtige søfolk i stedet for bruttobeskatning på 30 pct. kan vælge beskatning efter de almindelige regler for begrænset skattepligtige lønmodtagere, jf. kildeskattelovens 2, stk. 1, litra a. Hermed får begrænset skattepligtige søfolk samme valgmulighed som andre begrænset skattepligtige, som er undergivet bruttobeskatning, nemlig arbejdsudlejede personer (kildeskattelovens § 2, stk. 1, litra c, jf. § 2, stk. 3) og begrænset skattepligtige personer, som arbejder i forbindelse med kulbrintevirksomhed for en udenlandsk arbejdsgiver uden hjemting her i landet (kulbrinteskattelovens § 21, stk. 2). Disse lønmodtagergrupper fik ved lov nr. 221 af 31. marts 2004 (L 119 – "EU-pakken") denne valgmulighed.

#### *Til § 10*

Statsstøtte til arbejdsrelaterede omkostninger i søtransportsektoren kan gives på to måder. Enten kan de pågældende søfolk få udbetalt en skattefri nettohyre, eller også kan rederierne helt eller delvis få refunderet den skat og de sociale bidrag, som opkræves hos søfolkene. Medlemsstaterne kan frit vælge, hvilken metode man vil anvende, og det er også muligt at kombinere de to metoder.

Der er under bemærkningerne til lovforslagets § 6 ovenfor redegjort for, at det ikke vil være praktisk muligt at indrette den eksisterende skattefritagelsesordning – DIS-ordningen – på en sådan måde, at den vil kunne rumme de begrænsede muligheder, der efter EU-retningslinierne er for at give statsstøtte til sandsugere. Sådan støtte kan kun gives i det omfang, at det enkelte fartøj anvendes til søtransportaktiviteter i mindst 50 pct. af den tid, det er i drift i løbet af et år, og støtten kan kun gives til søtransportaktiviteter. Der kan ikke gives statsstøtte til opgravning og udvinding af materialer fra havbunden og til andre former for virksomhed, der udøves med sandsuger.

Regeringen ønsker at udfylde EU's retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren bedst muligt, og det foreslås derfor, at det gøres muligt at refundere sandsugerrederier den del af indeholdte A-skatter m.v., der indeholdes fra personer, der arbejder ombord på sådanne fartøjer.

Refusionen ydes, når det enkelte fartøj i et indkomstår har udført søtransportaktiviteter i mindst halvdelen af den tid, det har været i drift. Refusionen ydes til rederiet efter ansøgning med et beløb, som for hvert enkelt medarbejder beregnes som 35 pct. af den del af grundlaget for arbejdsmarkedsbidraget (jf. arbejdsmarkedsfondslovens § 8), der kan henføres til arbejde udført i forbindelse med søtransportaktiviteter.

Ved at vælge arbejdsmarkedsbidragsgrundlaget sikrer man sig, at refusionen knytter sig til løn for arbejde udført ombord på de pågældende sandsugerfartøjer. Hvis man valgte at refundere indeholdte A-skatter og AM-bidrag direkte, kunne man komme i den situation, at en lønmodtager f. eks. på grund af underskud i egen virksomhed kun ville skulle betale en beskeden eller måske slet ingen skat. Rederiet ville dermed ikke være berettiget til refusion for den pågældende, uanset at lønomkostningerne har været de samme som for andre personer ombord.

Som nævnt under bemærkningerne til lovforslagets § 6 påhviler det efter de nye EU-retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren i sådanne tilfælde rederierne at føre adskilte regnskaber for søtransportaktiviteterne, hvis der søges refusion. Der er derfor indsat en bestemmelse i § 10, stk. 4, herom.

#### *Til § 11*

Bestemmelsen bemyndiger skatteministeren til at fastsætte nærmere regler om lovens gennemførelse og administration. Bestemmelsen er en videreførelse af den eksisterende bemyndigelse (sømandsfradragslovens § 6).

#### *Til § 12*

Også denne bestemmelse er en videreførelse af gældende bestemmelser (sømandsfradragslovens § 6 A).

#### *Til §§ 13-14*

Det foreslås, at der indsættes nogle *overgangsbestemmelser*, som tager hensyn til de tilfælde, hvor reglerne ændres på andre måder end det, der er EU-retligt begrundet.

Den første overgangsbestemmelse (§ 13) vedrører rutetrafik, hvor der efter den gældende sømandsfradragslov er givet dispensation fra sejldistancen på 50 sømil, således at der kan gives sømandsfradrag, selvom sejldistancen fra havn til havn er mindre end de 50 sømil. Dette er på visse betingelser muligt, jf. bemærkningerne til lovforslagets § 2.

Regeringen ønsker ikke at ændre vilkårene for søfolk og rederier, som allerede er omfattet af denne dispensationsbestemmelse. Det foreslås derfor, at sejldistancen fortsat beregnes til de nuværende minimum 25 sømil i tilfælde, hvor en bestemt sejlroute på tidspunktet for lovforslagets



fremsættelse er omfattet af dispensationsbestemmelsen. Besætningsmedlemmer ombord vil således fortsat have adgang til sømandsfradrag, selvom sejldistancen fra havn til havn er under 50 sømil. De betingelser, der gælder for dispensationen, skal fortsat være opfyldt.

Endvidere foreslås det som en overgangsbestemmelse (§ 14), at personer, som på tidspunktet for lovforslagets fremsættelse ikke efter ligningslovens § 9 A, stk. 11, var afskåret fra at anvende ligningslovens § 9 A, stk. 1-9 (reglerne om skattefri rejsegodtgørelse), og som nu vil kunne anvende sømandsfradraget, fortsat ikke er afskåret fra at anvende reglerne om skattefri rejsegodtgørelse i stedet for sømandsfradraget. Dette kunne være aktuelt for en ansat ombord på et skib under 100 tons, som ikke har fået dispensation efter sømandsfradragets lov, og hvor sømandsfradrag derfor ikke efter de gældende regler kan gives. Med forslaget nedsættes tonnagegrænsen fra 100 tons til 20 tons. Da det ikke kan udelukkes, at anvendelse af ligningslovens § 9 A, stk. 1-9, i konkrete tilfælde kan være mere økonomisk fordelagtigt for den enkelte, sikrer bestemmelsen valgfrihed for de nævnte personer.

Det foreslås, at bestemmelsen ikke længere kan anvendes, d.v.s. valgfriheden ophører, hvis der foretages fradrag efter § 3.

#### *Til § 15*

Det foreslås, at loven træder i kraft efter skatteministerens bestemmelse, jf. nedenfor. Der er for en del af lovens vedkommende (ændring af DIS-reglerne) tale om en ændring af en statsstøtteordning, og sådanne skal efter EU-retten godkendes af Kommissionen, før de kan sættes i kraft. Lovforslaget er i forbindelse med fremsættelsen notificeret med henblik på godkendelse.

Det er regeringens hensigt, at den del af lovændringen, der vedrører statsstøtteordningen, sættes i kraft med virkning fra 1. juli 2005, således som det er forudset i de nye EU-retningslinier, forudsat at lovændringen til den tid er godkendt. Er lovændringen på dette tidspunkt ikke godkendt, må ikrafttrædelsestidspunktet udskydes.

Det ville imidlertid være administrativt bekesteligt at give hele loven virkning fra et tidspunkt midt i året. Det foreslås derfor, at skatteministeren kan fastsætte forskellige tidspunkter for lovens ikrafttræden, således at de dele af lovforslaget – forenkling af reglerne for sømandsfradrag – som ikke direkte er relateret til de nye EU-retningslinier for statsstøtte, kan få virkning fra begyndelsen af et indkomstår.

Ikraftsættelse af de nye DIS-bestemmelser (lovforslagets §§ 5-8) pr. 1. juli 2005 (og samtidig ikraftsættelse af de konsekvensændringer, der knytter sig hertil), vil bevirke, at de eksisterende krydshenvisninger fra DIS-bestemmelserne i kildeskatteloven og ligningsloven til lov om særlige fradrag til sømænd vil være ophævet.

Der er derfor behov for så at sige at genetablere forbindelsen mellem DIS-reglerne og sømandsfradragets lov indtil det tidspunkt, hvor hele loven træder i kraft. Dette er nødvendigt af hensyn til anvendelsen af de definitioner af dansk skib m.v., som findes i sømandsfradragets lov. Desuden er det nødvendigt af hensyn til skattemyndighedernes beregning af skattelempelsen efter

DIS reglerne i overgangsperioden. Det foreslås derfor, at ministeren kan fastsætte, at sømandsfradragssloven ved anvendelsen af de nye DIS-regler (lovens §§ 5-8) finder tilsvarende anvendelse frem til det tidspunkt, hvor hele loven er trådt i kraft.

Bestemmelserne i lovens §§ 5-8 sikrer, at de nye EU-retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren vil være overholdt. Dette sker ved, at DIS-ordningens anvendelsesområde afgrænses til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven.

#### *Til § 16*

Loven skal ikke gælde på Færøerne og i Grønland, idet skatteområdet er et hjemmestyreanliggende for disse dele af riget.

#### *Til §§ 17-25*

Efter lovforslagets § 25 ophæves lov om særlige fradrag til sømænd. De øvrige ændringer af anden lovgivning er konsekvensrettelser.

#### *Til § 26*

Formålet med lov nr. 460 af 31. maj 2000 (L 287, 1999-2000) var bl.a. at sikre, at de danske beskatningsprincipper på transportområdet er indrettet på en sådan måde, at den tvivl, der dengang var opstået om DIS-skattereglernes forenelighed med EU-rettens statsstøttebestemmelser, kunne fjernes, uden at disse reglers generelle målsætning led skade.

Baggrunden for lovforslag L 287 var, at EU-Kommissionen i februar 1999 rejste tvivl om DIS-ordningens forenelighed med statsstøttereglerne, idet Kommissionen havde konstateret, at DIS-ordningens skattefritagelsesbestemmelser også var gældende for søfolk, der ikke er hjemmehørende i EU. Fra dansk side ønskede man ikke, at der skulle herske nogen tvivl om DIS-ordningens forenelighed med EU-retten.

Der forelå dengang en uformel tilkendegivelse fra Kommissionens tjenestegrene om, at en skattefritagelse baseret på de generelle skattepligtsregler for ikke-hjemmehørende personer ikke ville være i strid med EU-retningslinierne, som de dengang var gældende (retningslinier fra 1997, som nu er blevet afløst af de nye retningslinier fra i år), og den daværende regering foreslog derfor at afskaffe den begrænsede skattepligt til Danmark for personer, som udfører arbejde uden for dansk territorium, d.v.s. det geografiske område, hvor dansk skattelovgivning er gældende. Dette blev vedtaget af et meget stort flertal i Folketinget.

Imidlertid var det en del af lov nr. 460, at ændringerne af skattepligtsreglerne først skulle sættes i kraft, når der også forelå en formel tilkendegivelse fra Kommissionen om, at det EU-retlige problem hermed var løst. En sådan tilkendegivelse kom i en anden form end forventet, idet Kommissionen efter at have undersøgt DIS-ordningen i sin foreliggende form godkendte ordningen som en statsstøtteordning. Der var herefter ikke noget behov for at sætte de dele af lov nr. 460, som handler om skattepligtsreglerne, i kraft, og dette er heller ikke sket. §§ 2-7 i lov nr. 460 af 31. maj 2000 er hermed overflødige og foreslås derfor ophævet.

Det kan tilføjes, at § 1 i lov nr. 460 omhandlede en udvidelse af DIS-ordningen til færgeruterne mellem Danmark og udlandet. Denne del af loven blev sat i kraft i august 2000.