

Skatteudvalget
L 94 - Bilag 1
Offentligt

Folketinget – Skatteudvalget

Christiansborg, den 23. februar 2005

Til
udvalgets medlemmer og stedfortrædere.

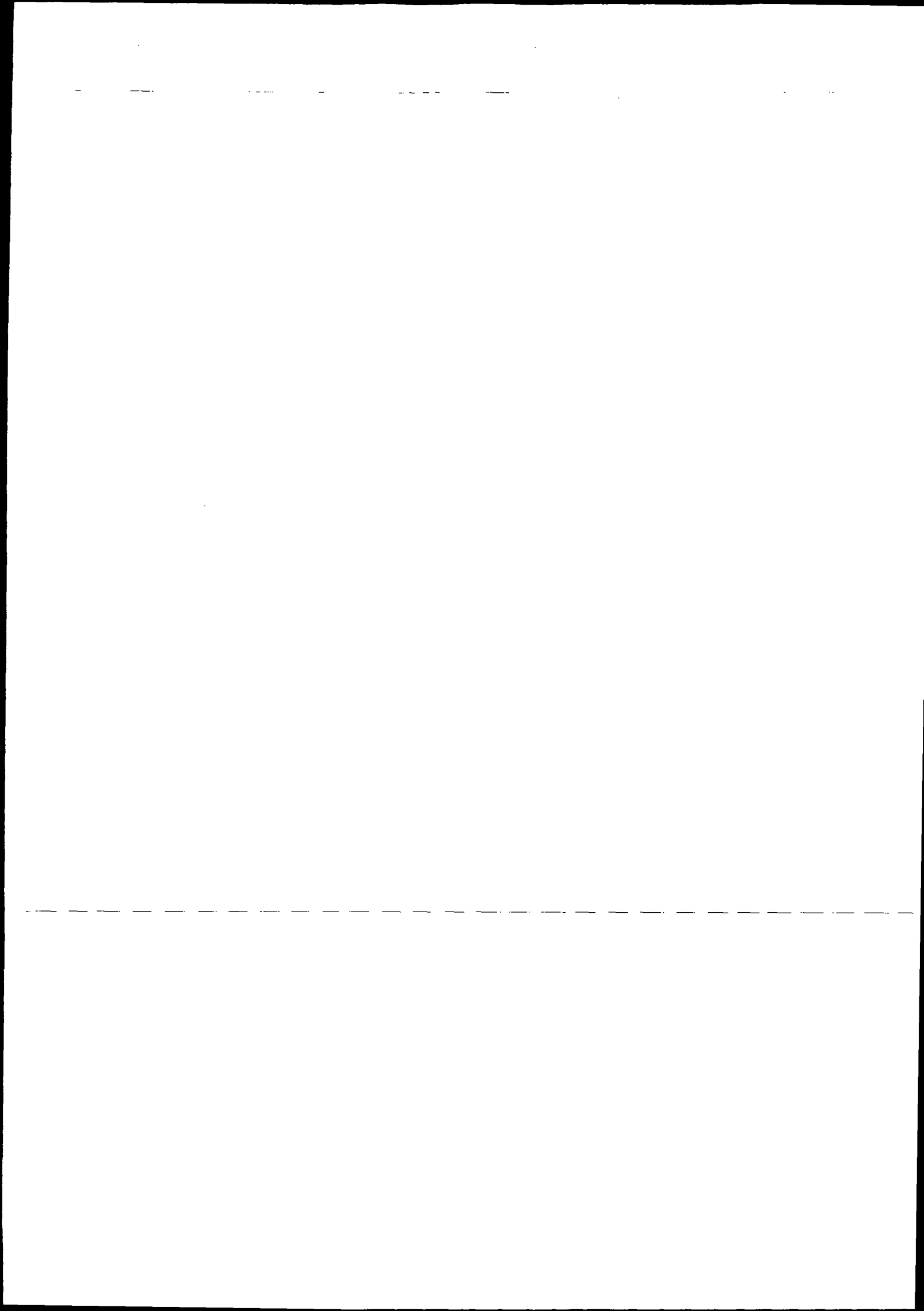
Ad
L 94 **Forslag til lov om beskatning af søfolk.
Af skatteministeren (Kristian Jensen).**

Lovforslaget er en genfremsættelse af et tilsvarende lovforslag (L 162) fra Folketingsåret 2004-05, 1. samling.

Lovforslaget nåede ikke at blive 1. behandlet i Folketingsåret 2004-05, 1. samling. Udvalget stillede ikke spørgsmål til skatteministeren og modtog heller ikke henvendelser til lovforslaget.

Til orientering vedlægges høringsvarene, som Skatteministeriet har modtaget i forbindelse med den forudgående høring over lovforslaget. Lovforslaget har ikke været sendt i fornyet høring.

Med venlig hilsen
Jacob Ravn og Søren Koushede,
Udvalgssekretærer.



Skatteministeriet

J.nr. 2004.711-0041

Den 17 JAN. 2005

MODTAGET

17 JAN. 2005

11 55

Skatteudvalget
L 162 - Bilag 1
Offentlig

Den Centrale indlevering

Til

Folketingets Skatteudvalg

L 162 – Forslag til lov om beskatning af søfolk.

Til udvalgets orientering fremsendes hermed indkomne høringsvar.

Advokatrådet/Advokatsamfundet

Danmarks Rederiforening

Bilfærgernes Rederiforening/Rederiforeningen for mindre skibe

Dansk Industri

Foreningen Danske Revisorer

Frederiksberg Kommune

Frem Charter A/S

Landsorganisationen i Danmark

Foreningen Registrerede Revisorer

Rohde Nielsen A/S

Sammenslutning af Mindre Erhvervsfartøjer

Skatterevisorforeningen

Søfartens Ledere

Foreningen af Statsautoriserede Revisorer

Svendborg Kommune

Told- og Skattestyrelsen

Erhvervs- og Selskabsstyrelsen

Søfartsstyrelsen

Med venlig hilsen


Astrid Fandrup

Advokatrådet

ADVOKAT



SAMFUNDET

Skatteministeriet
Att.: Erik Jørgensen
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K.

KRONPRINSESSEGADE 28
1306 KØBENHAVN K
TLF. 33 96 97 98
FAX 33 36 97 50

DATO: 29-11-2004
J.NR.: 04-012702-04-2370
REF.: Spi/Kfp

Høringssvar – Forslag til lov om beskatning af søfolk

Skatteministeriet har ved e-mail af den 11. november 2004 anmodet Advokatrådet om en udtalelse vedrørende ovennævnte lovforslag.

Advokatrådet finder det positivt, at reglerne om beskatning af søfolk forenkles og samles i en lov. Forslaget til lov om beskatning af søfolk giver i øvrigt anledning til følgende bemærkninger.

§ 2, stk. 2 - Begrænset fart

Det er en betingelse for at få sømandsfradrag efter lovforslagets § 3, at den skattepligtige er ansat på et skib, der sejler uden for "begrænset fart". Begrebet begrænset fart er defineret i lovforslagets § 2 nr. 2, litra a - e. Ved forslaget § 2, stk. 2, litra a - d er der fastsat krav til den sejlads, som skibet foretager, mens § 2, stk. 2, litra e, kan læses således, at der knytter sig betingelser til sømandens individuelle forhold.

Det fremgår af forslaget, at begrænset fart også omfatter "anden fart eller bugser- og bjærgningsvirksomhed, når forholdene er sådan, at den pågældende person har mulighed for at overnatte regelmæssigt i land". Efter forslaget ordlyd er det ikke klart, om betingelsen om, at vedkommende sømand kan overnatte regelmæssigt i land, indebærer, at den pågældende skal kunne nå hjem til sin private bopæl (hvilket i givet fald indebærer, at nogle sømænd ombord kan få sømandsfradrag, mens andre ikke kan, uanset at de arbejder på samme skib) eller om det er tilstrækkeligt, at skibet lægger til kaj, således at der er mulighed for at overnatte på hotel eller tilsvarende.

Vurderingen af om vedkommende har mulighed for at overnatte regelmæssigt i land, vil formentlig give anledning til en række konkrete sager, medmindre lovforslaget suppleres med nærmere retningslinjer for anvendelsen af dette kriterium.



Lovgivningsteknisk ville det være mere hensigtsmæssigt hvis § 2, stk. 2, litra e, blev flyttet til § 3 som en betingelse for fradrag, der skulle gælde på linie med betingelsen om at forhyringsvilkårene skal være sædvanlige. Hertil kommer, at kriteriet om vedkommende sømand har mulighed for at overnatte i land principielt også kunne være relevant ved andre typer begrænset fart, eksempel rutetrafik, hvor sejldistancen er mindre end 50 sømil fra havn til havn.

§ 3 - Sømandsfradrag

Som nævnt ovenfor ville det være hensigtsmæssigt, hvis betingelserne om "mulighed for regelmæssigt at overnatte i land" og "at forhyringsvilkårene skal svare til hvad der sædvanligvis gælder for søfolk" blev nærmere præciseret, herunder om der kan lægges vægt på, om sømanden er ansat på vilkår, der svarer til overenskomstmæssige vilkår etc.

§ 6 - Bugser- og bjærgningsfartøjer

Det følger af forslaget § 6, at det er en betingelse for udbetaling af skattefri DIS-hyre ved ansættelse på et skib, der anvendes som bugser- og bjærgningsfartøj, at skibet udfører bugser- og bjærgningsaktiviteter til søs i mindst 50 % af den tid, skibet i løbet af et indkomstår er i drift. Det kan først fastslås, om denne betingelse er opfyldt, ved årets udløb.

Dette indebærer, at sømanden risikerer at blive skattepligtig af lønnen, hvis 50%'s betingelsen ikke opfyldes, hvilket er uheldigt, hvis sømanden har accepteret en lav løn i forventning om, at denne var skattefri, jf. § 5, stk. 3. Det er således den ansatte og ikke arbejdsgiveren, der lider et tab, hvis betingelserne ikke opfyldes. Dette stemmer ikke overens med reglernes formål.

§ 10 - Stenfiskefartøjer og sandsugere

Rederier kan opnå refusion af A-skat, hvis stenfiskefartøjet eller sandslugeren har udført søtransportaktiviteter i mindst 50% af den tid, fartøjet har været i drift. Det bør undersøges, hvorledes andre EU-lande, herunder Holland, håndterer denne regel.

Det vil formentlig være ret enkelt at udflage et fartøj af den pågældende type, hvis andre EU-lande har lempeligere regler vedrørende stenfiskefartøjer og sandsugere. Det bør præciseres i udkastet til bemærkninger, at bemærkningerne vedrørende sandsugere også gælder stenfiskefartøjer.

Med venlig hilsen

Steffen Pihlblad

E-mail: samfund@advocom.dk
Homepage: www.advocom.dk



DANMARKS REDERIFORENING

(DANISH SHIPOWNERS' ASSOCIATION)

Erik Jørgensen
Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

26. november 2004

JC/kc

Høring over Forslag til Lov om beskatning af søfolk

Der henvises til høringsbrev om ovenstående, j.nr. 2004-711-0041.

Forslaget er en konsekvens af ændringen af EUs statsstøttereaktionslinier, hvor DIS for sømandsbeskatningsreglernes vedkommende var inspirationskilden for EU-reglerne. I og med at der ikke ændres grundlæggende ved EUs tilgang, er DIS fortsat inden for rammerne af retningslinierne, og ændringen af disse nødvendiggør derfor kun enkelte mindre ændringer. Disse og flere andre ændringer – blandt andet en hensigtsmæssig sammenlægning af sømandsbeskatningsreglerne i en lov - følger af det udsendte høringsudkast, som giver anledning til de følgende bemærkninger fra Danmarks Rederiforening:

Lovens anvendelsesområde

§1

Det fastholdes, at der kan ske tilsyn ved værfter, og af lovbemærkningerne fremgår, at praksis med hensyn til midlertidigt arbejde i land fortsætter uændret. Dette er vigtigt at fastholde.

§1, stk. 3, omhandler søfolk, der er ejere eller medejere af skibet. Udover at "partsredere" rettelig bør være "partredere", kan bestemmelsens ordlyd med fordel ændres, så den også omfatter deltagere i kommanditselskaber. Følgende ordlyd foreslås:

"Personer, som erhverver lønindkomst ved arbejde ombord på skib, som de ejer, eller i hvilket de som deltager i interessentskab, kommanditselskab eller partrederi har ejerandel, er omfattet af denne lov. Det er en betingelse for anvendelsen af §§ 5-6 og §8, at aflønningen svarer til den, der ydes til ansatte med samme anciennitet m.v."

Sømandsfradraget

Efter §3, stk. 1, kan fradraget alene benyttes af personer "som er skattepligtige efter kildeskattelovens §1". Denne betingelse bør udgå, da den ikke harmonerer med den nye valgmulighed i §9, stk. 1, 2. punktum, for udenlandske søfolk. Betingelsen er i øvrigt overflødig, da det tilsigtede allerede opnås efter kildeskattelovens §2, stk. 7.

Sømandsfradraget, der udover til de søfarende også gives til personel på borerigge og kulbrinteinstallationer uden for dansk område, forenkles. Hidtil har det årlige fradrag maksimalt været 56.900 kr. Nu ændres fradraget til 156 kr. pr. arbejdsdag ombord. Da de nævnte søfarende samt rigpersonel typisk har lige lange arbejdsperioder og hjemmeperioder, vil en bogstavelig læsning af §3, stk. 1, føre til en halvering af fradraget, hvilket givet er utilsigtet. Lovudkastets bemærkninger om, at der i et vist omfang kan bevares fradrag under midlertidigt ophold i land må være tiltænkt kursusophold og lignende, og kan næppe udstrækkes til hjemmeperioder generelt. Lovteksten bør derfor ændres.

DIS-ordningen

§5:

Situationen vedr. fratrædelsesgodtgørelser mv. ændres igen, således at de ikke er omfattet af DIS-ordningen. Det bør i den forbindelse bekræftes, at situationen er uændret med hensyn til de godtgørelser, der indtil foråret 2004, også efter Skatteministeriets opfattelse var skattefrie, fortsat vil være det. Det bør endvidere bekræftes, at jubilæumsgratialeer fortsat er omfattet af DIS-ordningen. Det bør endvidere bekræftes, at jubilæumsgratialeer fortsat er omfattet af DIS-ordningen.

§6:

Bugsering: Teksten er en følge af ændringer i EU's retningslinier. Det er afgørende, at mobilisering til søs mellem opgaver eksempelvis svarende til lastskibes "ballast sejlads" omfattes af begrebet bugser og bjærgningsaktiviteter til søs, hvilket den foreliggende tekst dækker.

Stenfiskerfartøjer m.v.

§8 og 10

Der lægges op til en kraftig stramning af reglerne. Det bør som minimum afklares, om denne bestemmelse - herunder refusionssatsernes størrelse - implementeres lige så strengt i andre EU-lande for at undgå unødigt bureaukrati og eventuel omregistrering til andre EU-flag af denne del af søfartserhvervet.

Begrænset skattepligt

Det må også her bemærkes, at hvis lovudkastets §26 ikke udgår, og den af Folketinget tidligere vedtagne ophævelse af kildeskattelovens §2, stk. 1, litra j, ikke sættes i kraft risikerer bestemmelsen i forslaget om ændring af tonnageskatteloven at være en "tom skal", da de nuværende danske regler vedr. beskatning af udenlandske søfolk, der arbejder om bord på udenlandsk flagede skibe, men som administreres fra Danmark, i

praksis udelukker, at denne aktivitet finder sted i Danmark. Under alle omstændigheder virker det ubegrundet, at udenlandske søfolk - der ikke er omfattet af dansk social sikring - skal betale dansk arbejdsmarkedsbidrag i tillæg til 30% skatten.

Med venlig hilsen
DANMARKS REDERIFORENING
P. D. V.

Jacob K. Clasen

Fra "Jan Fritz Hansen" <jfh@shipowners.dk>
Til: <pskerh@skm.dk>, <pskper@skm.dk>
Dato 26-11-2004 15:30:59
Emne: VS: Høringer vedr. tonnageskatteloven og beskatning af søfolk

Skatteministeriet

att. Kirsten Hvelplund og Erik Jørgensen

For god ordens skyld skal det nævnes, at nedennævnte rederiforeninger kan tilslutte sig svarene fra Danmarks Rederiforening vedr. ovennævnte høringer.

Med venlig hilsen

BILFÆRGERNES REDERIFORENING

REDERIFORENINGEN FOR MINDRE SKIBE

P.D.V.

Jan Fritz Hansen

Underdirektør/Director

Danmarks Rederiforening/Danish Shipowners' Association

Amaliegade 33, DK-1256 Copenhagen K

Tel. + 45 33 11 40 88/ Fax. + 45 33 11 62 10

web: www.shipowners.dk <<http://www.shipowners.dk>>

Fra "Lene Nielsen" <LNI@DI.DK>
Til: <ej@skm.dk>, <thh@skm.dk>
Dato 26-11-2004 14:39:05
Emne: Udkast til lovforslag om beskatning af søfolk

Kære Erik Jørgensen og Thea Halse,

under henvisning til ovennævnte lovudkast kan jeg oplyse, at udkastet ikke giver DI anledning til tekniske bemærkninger.

Med venlig hilsen

Lene Nielsen
Juridisk konsulent
Dansk Industri
DK-1787 København V
E-mail: lni@di.dk / di@di.dk
Tlf: 3377 3563 / 3377 3377
Fax 3377 3560 / 3377 3300

CC: "Tine Roed" <TMR@DI.DK>, "Kristian Koktvedgaard" <kko@DI.DK>, "Lisbeth Gade Thygesen" <LGT@DI.DK>

Fra "A.O. Philipsen" <formand@dsrf.dk>
Til: <pskper@skm.dk>
Dato 26-11-2004 10:41:18
Emne: sømandsskat

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Rødovre den 22. november 2004
OP/vp 721

Vedr. Høring over Forslag til Lov om beskatning af søfolk

Dansk SøeRestaurations Forening skal hermed fremkomme med følgende bemærkninger til det fremsendte udkast.

Forbehold:

a)

Der bør tages forbehold for at omlægningen af sømandsskattefradraget til dagfradrag ikke medfører forringelser for nogen grupper af søfolk, herunder danske søfarende ansat på udenlandske skibe.

b)

Vi forudsætter at de nye definitioner medfører at DIS-beskatningen fortsat kun anvendes på skibe, der er optaget i DIS-registret under dansk flag og dansk lovgivning.

ad § 3:

Da det særlige sømandsfradrag ikke er opdateret og reguleret siden 1988 mener Dansk SøeRestaurations Forening, at der i forbindelse med nye regler bør foretages en regulering, der vil bringe værdien af fradraget op på samme 2004 værdi, som det havde i 1988.

Samtidig mener vi at der bør fastsættes en reguleringsmodel, således at fradraget følger lønudviklingen.

ad § 5.

stk. 1.:

Dansk SøeRestaurations Forening stiller sig uforstående overfor at landsrettens afgørelse om at fratrædelsesgodtgørelser optjent under ansættelse i DIS også udbetales som DIS løn, skulle være i mod forudsætningerne for DIS ordningen. Det er foreningens klare opfattelse at en sådan godtgørelse bør udbetales på samme vilkår som den er optjent.

Lovforslaget vil på dette punkt stille søfarende, ansat under DIS ordningen, i en anden retsstilling end den som gælder for det øvrige arbejdsmarked.

ad § 5

stk. 3.:

Foreningen er enige i forslaget om at lønnen under DIS betinges af skattefritagelsen i ordningen. Der bør dog indsættes en bestemmelse, således at skattefritagelsen, og dermed nettolønningerne, følger den generelle udvikling i personskatten i det øvrige samfund.

Men venlig hilsen
p.f.v.

A.O.Philipsen
formand

CC: <ej@skm.dk>, <thh@skm.dk>

Fra: "Tom Karstensen" <tom@fdr.dk>
Til: Postkasse Skat person <pskper@skm.dk>
CC: Erik Jørgensen <ej@skm.dk>; Thea Halse <thh@skm.dk>
Modtaget: 25-11-2004 14:02:59
Emne: Høringssvar - Forslag til Lov om beskatning af søfolk

Thea Halse

Lovudvalget i FDR har ikke kommentarer til: Forslag til lov om beskatning af søfolk.

Med venlig hilsen
Foreningen Danske Revisorer

Tom Karstensen



Skatteministeriet
Departementet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

4. november 2004
Sagsbeh: EC

Ministeriet har ved E-mail af 1. november 2004 anmodet om eventuelle bemærkninger til J. nr. 2004-711-0041,

"Forslag til Lov om beskatning af søfolk".

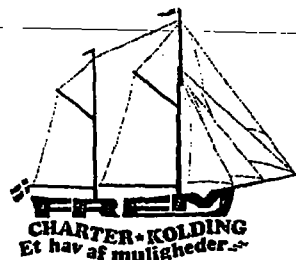
Det kan i den anledning oplyses, at Frederiksberg Kommune ingen bemærkning har.

Venlig hilsen

Erik Christensen
kontorchef

Skatteafdelingen
Lønmodtager- og Special-
ligningskontoret
Rådhuset
2000 Frederiksberg
www.frederiksberg.dk

Telefon 38 21 25 00
Telefax 38 21 29 64
skat@frederiksberg.dk



ANNET
Service Center

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Att: Fuldmægtig Thea Halse

22. november 2004

Høringssvar til forslag til Lov om beskatning af søfolk

Skatteministeriet har den 1. november 2004 på sin hjemmeside udsendt et nyt forslag til Lov om beskatning af søfolk. Som ejer af et mindre erhvervsdrivende skib vil jeg gerne have lov til at gøre opmærksom på de betydelige ulemper, som det fremsatte forslag vil have for den virksomhed, jeg driver.

Det fremgår af lovforslaget, at der lægges op til en skærpelse af reglerne for de skibe, der fremover kan få lov til at aflønne deres besætning med DIS-hyre. I dag er det således, at opfylder man definitionen på "et dansk skib", jf. Sømandsfradragsloven samt betingelserne for registrering i Dansk International Skibsregister, har rederen mulighed for at udbetale DIS-hyre til besætningen. Denne ret har rederiet uden at det er nødvendigt at indhente dispensation.

Ifølge forslaget lægges der nu op til, at der fremover vil blive stillet en række yderligere krav for at et skib kan komme ind under DIS-ordningen; nemlig at skibet også skal anvendes til formål, som vil kunne omfattes af Tonnageskatteloven.

De skibe, som i dag opfylder betingelserne for at sejle under DIS-ordning, men som ikke opfylder betingelserne for at være under Tonnageskatteloven vil således blive ramt af lovforslaget, idet de nu udelukkes fra DIS-ordningen. Denne konsekvens fremgår ikke med særlig stor tydelighed af bemærkningerne til lovforslaget og jeg vil derfor gerne have lov til at påpege, at en sådan stramning af skattelovgivningen hverken harmonerer med de intentioner (forbedring af danske skibes konkurrenceevne), der er baggrunden for DIS-reglerne og heller ikke med de politiske signaler, der fra regeringen er fremme vedrørende skattestop m.v.

Mit skib er et af de skibe, som vil blive ramt af lovforslaget, fordi skibet næppe opfylder betingelserne om at være omfattet af Tonnageskatteloven. Jeg er ikke klar over, hvor mange skibe, der befinder sig i samme situation, men jeg vil gerne pointere, at når vi i dag - på baggrund af en afgørelse fra Landsskatteretten - har fået medhold i, at vi kan udbetale DIS-hyre til vores besætning (uden at

FREM CHARTER A/S, Irene & Ove Karlsen, Skellet 16, 6000 Kolding
Tlf.: 75 52 65 82 Fax: 75 52 65 82 Mobil: 20 41 65 82 Skibs-tlf.: 26 23 65 82 sejlskibet@fremcharter.dk



dispensation er nødvendigt), så skyldes dette bl.a. vores konkurrencemæssige situation. Denne konkurrencemæssige situation har ikke ændret sig. Vi er i dag på vores marked underlagt den samme internationale konkurrence, som mange af de andre skibe, der efter lovforslaget fremover skal have lov til at benytte DIS-ordningen. Vi synes derfor ikke, det er rimeligt, at skibe som hidtil har kunnet anvende DIS-reglerne uden dispensation skal tages ud af ordningen.

Mit skib "FREM" er et sejlskib med hjælpemotor bygget i 1939 på Søren Larsens Værft i Nykøbing Mors. Skibet, der er på 105 bt, er af Skibsbevaringsfonden under Kulturministeriet erklæret for bevaringsværdigt og befinder sig således i den fineste klasse sammen med f.eks. skibe som Fulton, ejet af Nationalmuseet. Ikke desto mindre drives skibet i dag på fuldt kommercielle vilkår og uden nogen form for offentlig eller privat støtte. Skibet opererer på det særlige og forholdsvis begrænsede marked for sejlads med chartergæster (ikke individuelle gæster). Markedet henvender sig til firmaer, private og det offentlige, der chartrer hele skibet med henblik på krydstogter, firmaudflugter, repræsentation, salgsudstilling under fulde sejl, kurser, kapsejladser m.v.

Skibet er registreret i Dansk International Skibsregister. I 2003 fik vi Landsskatterettens kendelse for, at vi også opfylder betingelserne for, at vores besætning kan aflønnes med DIS-hyre. Dette skyldes ikke mindst vores konkurrencemæssige situation, der på trods af, at vi opererer på et ganske særligt marked, ikke adskiller sig væsentligt fra den konkurrence, som andre skibe under DIS-ordningen udsættes for. Vi har således igennem de seneste år oplevet en stadig stigende konkurrence fra udenlandske skibe, der henvender sig til de samme kunder, som vores. Det drejer sig primært om sejlskibe fra Sverige, Norge, Holland, Tyskland, Rusland og Portugal som især i sommermånederne opererer i de danske farvande. Skibene markedsfører sig direkte overfor danske kunder (gennem danske mæglere) og typisk på internettet med tilbud om sommertogter, firmaarrangementer m.v. Alene denne sommer har vi oplevet mellem 30-40 udenlandske chartersejlskibe i danske farvande, hvilket er mange henset til det forholdsvis beskedne antal danske skibe, der opererer på dette marked. Til orientering vedlægges 1.) eksempler på en række udenlandske sejlskibe, der markedsføres overfor danske kunder.

De udenlandske skibe er - så vidt vi er orienteret - i stand til at tilbyde besætningsmedlemmerne favorable lønvilkår bl.a. som følge af skattebegunstigende ordninger i de enkelte lande. Da sejlskibe generelt er mere mandskabstunge end moderne skibe, udgør lønudgiften procentuelt en større del af udgifterne, end hvad der gælder for moderne større skibe. Vi er derfor også mere sårbare overfor det indgreb, som man ifølge lovforslaget lægger op til.



Vedrørende vores mandskabssituation, kan jeg til orientering oplyse, at skibet ud over mig selv som skibsfører, bemannes med typisk 3 - 4 skibsassistenter. Skibsassistenterne arbejder 14 dage ad gangen med overnatning ombord og afspadserer herefter 7 dage. Der er typisk tale om unge søfolk, som ønsker at opleve det traditionelle søfartshverv og derfor tager hyre på et skib som vores fra marts til oktober. I vintermånederne overgår de til hyre på andre skibe, herunder i mange tilfælde med skibe, der sejler i udenrigsfart. Hvis vi skal kunne fastholde vores besætning, herunder sikre, at de kommer tilbage til os i sommermånederne, er det en forudsætning, at vi kan tilbyde dem ordentlige lønvilkår. Det har derfor haft stor betydning for vores konkurrenceevne, at vi har kunnet komme ind under DIS-ordningen. På tilsvarende vis vil det naturligvis være et tilbageslag for et skib som vores, hvis man fra politisk side nu udelukker os fra denne mulighed.

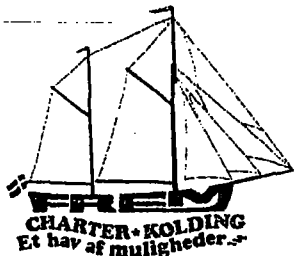
For os er det svært at forstå, at personer ansat på Helsingør-Helsingborg-overfarten (20 minutters overfart) med det pågældende lovforslag kan forblive under DIS-ordningen, mens besætningsmedlemmer hos os, der jo har ansættelsesvilkår, der i langt højere grad kan sammenlignes med en sømands, og hvor skibet i mindst lige så høj grad er udsat for konkurrence fra udlandet, skal tages ud af ordningen. Som yderligere eksempel på den vilkårlighed, der synes at være i lovforslaget, kan nævnes en meget lang række af andre specialfartøjer, der hidtil kun kunne beskattes under DIS-ordningen med en dispensation fra Skatteministeriet, fremover omfattes af DIS-ordningen uden dispensation. Tilmed kan rederierne bag disse specialskibe (slæbebåde, kranskibe, sandpumpere, og flere andre typer, f.eks. fragtskibe med socialklienter) også omfattes af den forholdsvis nye og "frivillige" Tonnageskatteordning. Det virker ikke rimeligt.

Efter forslaget kan tilmed en lang række flere specialskibe omfattes i DIS, idet grænsen for deltagelse fremover nedsættes fra 100 bt til 20 bt. (bruttotons).

Det nævnes i forslaget, "*at forslaget ikke skønnes at have nævneværdige konsekvenser for erhvervet.*"

Ovennævnte udsagn gælder muligvis for størstedelen af branchen, men som anført ikke for hele branchen. Lovforslaget vil som nævnt betyde, at de gamle private skonnerter og galeaser m.v., der udelukkende drives erhvervsmæssigt uden nogen form for offentlige støtteformer, vil komme slemt i klemme. De private erhvervsdrivende af sådanne skibe vil igen blive sat imellem to stole.

Det bør nævnes, at sejlads med passagerer med danske skibe skal godkendes af Søfartsstyrelsen, og at Søfartsstyrelsen ikke i den anledning stiller lempeligere krav til træskibe. Tværtimod gælder der for skibe af træ, der befordrer passagerer, strengere krav for syn end gældende for den øvrige skibsfart. Vi er endvidere i alle andre sammenhænge underlagt de samme regler som andre erhvervsdrivende, der



udelukkende udfører erhvervmæssig befording af personer, fragt eller bjærgning. Danske skibe pålægges endvidere i stigende omfang omkostninger til afholdelse af syn og opfyldelse af nye krav. Krav, som ikke i samme grad implementeres i de fremmede landes skibe. Danske erhvervsdrivende træskibe begrænses desuden af Søfartsstyrelsen med hensyn til antal passagerer og sejlsområde mere hårdhændet end gældende for andre nationers skibe.

DIS-ordningen er derfor en tiltrængt støtte til disse erhvervsdrivende skibe. Dette skal også ses i lyset af, at skibene ofte ligger i konkurrence med skibe, der modtager offentlig støtte eller er ejet af fonde m.v. De få private veteranskibe, der i dag er tilbage, eksisterer kun, fordi ejerne og besætningerne har mange og lange arbejdsdage og udfører arbejdet til lave lønninger. Ejerne er ikke unge længere, og der er brug for nye kræfter, men ungdommen stiller højere krav til løn, frihed og arbejdsforhold, og de private erhvervsdrevne veteranskibe står derfor overfor et vanskeligt generationsskifte. En stramning af skattereglerne for disse skibe vil kun i endnu højere grad vanskeliggøre de i forvejen store problemer.

Jeg kan i den forbindelse oplyse, at Kulturministeriet i 2000 forsøgte at redde den private bevaringsværdige Marstal-skonnert Bonavista fra at blive solgt til udlandet. Ministeriet nedlagde eksportforbud og måtte som følge deraf selv overtage skibet. Redningsforsøget har foruden købet til 2,75 mio. kr., siden kostet Staten adskillige millioner kroner. Bonavista ligger nu som vrak i en dansk havn og vil med sandsynlighed blive et langvarigt og dyrt bekendtskab for Kulturministeriet. Henset til at det offentlige bruger mange penge på at redde vores gamle skibe, (f.eks. "Fulton", der ejes af Nationalmuseet, "Fylla", der ejes af Fyns Amt, samt "Marilyn Anne", der ejes i fællesskab af nogle kommuner og et amt i Nordjylland), er det svært for os at forstå, at Skatteministeriet nu gennem stramninger i skattelovgivningen vil udelukke de privatejede sejlskibe fra DIS-ordningen med risiko for at det marked, der i dag holder disse skibe i "live", helt overtages af udenlandske sejlskibe.

Jeg vil gerne afslutningsvis henlede opmærksomheden på " Fartøjsbevaring i Danmark " en rapport fra 1989. skrevet af (www.skibsbevaringsfonden.dk) for Planstyrelsen under Kulturministeriet. Som opfordret af Kulturministeriet er der brug for, at **samtlig myndigheder ser med velvilje på skibenes forhold.** Og " Tiden er således inde til, at det offentlige vedkender sig et medansvar for den maritime kulturarv." og " Fartøjerne er de dårligst stillede, for dem er der ingen støtteordninger."



Vi henleder også opmærksomheden på Skibsbevaringsfondens ” Chartersejlad med gamle sejlskibe ” Rapporten fra 1992 beskriver en lang række af de vanskelige forhold skibene har i hverdagen.

Vi kan tilføje: Der er ikke brug for stramminger, der vil kvæle skibene. Hver en krone, der trækkes ud af besætninger eller rederiet, bringer skibenes endeligt under det danske flag nærmere.

Det er mit håb, at man både fra regeringens og oppositionens side vil se velvilligt på de efterhånden få private veteranskibe, der drives udelukkende erhvervsmæssigt.

Jeg skal derfor opfordre til, at lovforslaget ændres, således at skibe, der driver virksomhed med befordring af chartergæster i konkurrence med udenlandske skibe, lægges ind under Tonnageskatteloven og derved også under DIS-ordningen.

Alternativt vil jeg foreslå, at man opretholder DIS-ordningen for sådanne skibe, som hidtil har været under DIS-ordning, og hvor dette ikke har beroet på en særlig dispensation.

Med venlig hilsen

Ove Karlsen

Skibsfører

- 1.) Vedlagt 19 sider vedr. nogle eksempler på en række af de sejlskibe, der i Danmark markedsføres overfor danske kunder.

For firmaer og grupper > Aktuelt > Zarens fregat på Øresund

Zarens fregat på Øresund!

- ☐ Dag- og aften sejlture
- ☐ Sejl tur og mere...
- ☐ Bryllup til søs



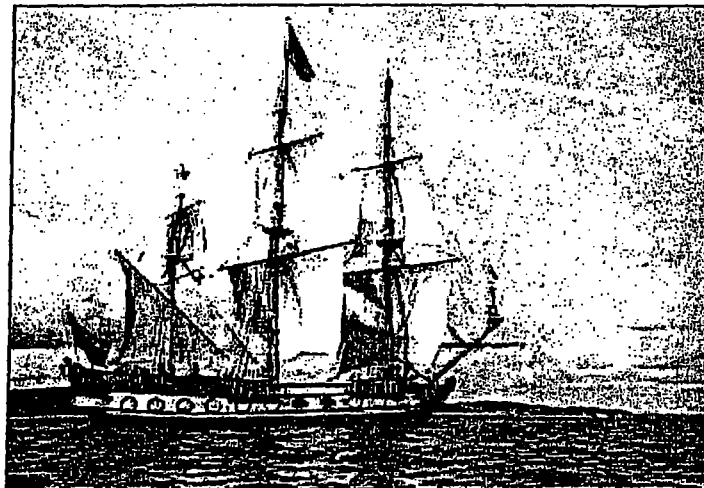
Kaptajn Vladimir Martous

Historien om fregatten

I 1703 vendte Zar Peter d. Store hjem til sin nybyggede hovedstad St. Petersburg efter en længere udlandsrejse. Han var fast besluttet på, at Rusland skulle udvikles til en europæisk stormagt, og den russiske flåde skulle moderniseres efter europæisk model. I England og Holland havde han indhentet kundskaber om skibsbygningskunst, og nu skulle der bygges. Det første skib, som løb af stabelen, var fregatten "Shtandart".

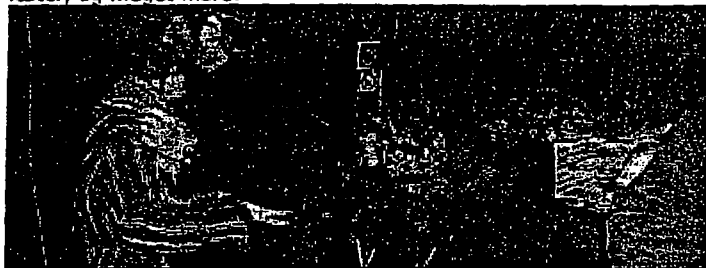
Den nu eksisterende fregat er en kopi i fuld størrelse af det oprindelige skib, færdiggjort og søsat i 1999.

Siden da har Shtandart været en velkommen gæst ved veteranskibsstævner overalt i Europa.



I august-oktober 2004 gæster den russiske fregat *Shtandart* Øresundsområdet.

Skibet står i de perioder til rådighed i Helsingør eller København for sejlads, teamtrainingforløb, receptioner ved kaj, bryllupper og andre fester, og meget mere.



Foruden den spændende og stemningsfulde ramme, som skibet i sig selv udgør, er kanonsalutter, levende balalaikamusik, vidunderlig russisk festmad, fyrværkeri og meget mere, hvad *Shtandart* kan byde på for at gøre Deres fest eller reception til en smuk og uforglemmelig oplevelse.

Shtandart er på længere sejlads - f.eks. i forbindelse med et teamtrainingforløb - velegnet til mindre grupper på 8-12 personer.

Til receptioner og andre arrangementer ved kaj har *Shtandart* plads til mere end 100 gæster ombord.



Aktuelt:

17-12-2003: Ferietur for privatpersoner er nettet. Læs mere [her](#)

01-11-2003: Russisk fregat er senest Danish Schooner Charter mere [her](#)>>

21-10-2003: Baltic efterspørgsel fra firmaer til Baltic Sail fra 13.-15. august 2004 allerede nu. Læs mere



Sejlskibskompagniet Danish Schooner Charter
 Tel: 4926 0746 - Fax: 4926 0741 - E-post: info@sejlskib.dk

[Overligger/overligger_skbene.htm]



[Skibsliste/Flaademenuty.htm]

Flinthörn

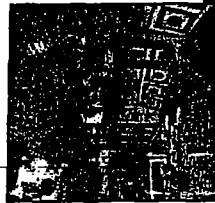
Galease af Kappeln, Tyskland

Buffetopdækning: 22
Kuvertopdækning: 11
Overnatning: 11

Overnatning: Et 2-personers lukar,
9 køjer i salonen.
Faciliteter: Et toilet med brusebad.
Længde: 25 m.
Dybgang: 2,6 m.



Klik for større foto's




Skibe i Tyskland

(Tallene efter skibsnavnet refererer til hhv. max. passagerantal, antal pladser ved kuvertopdækning, samt antal køjepladser).


Klik på fotoet for detaljer.

 **Abel Tasman**
60-32-30

 **Albin Köbbls**
25-10-10

 **Anny von Hamburg**
30-25-10

 **Flinthörn**
22-11-11

 **Gloria of Grenada**
12-8-8



[Skibsliste/Flaademenu-
TY.htm]

[Overligger/overligger_skibene.htm]

Abel Tasman

To-mastet skonnert af Groningen, Holland

Buffetopdækning: 60
Kuvertopdækning: 32
Overnatning: 24-30

Overnatning: Seks lukafer med én enkelt- og én dobbeltkøje. Seks 2-personers lukafer.






Faciliteter: Tre toiletter. Eget brusebad i hvert lukaf.

Længde: 40,5 m.
Dybgang: 2,5 m.



Klik for større foto's



Skibe i Tyskland	
(Tallene efter skibsnavnet refererer til hhv. max. passagerantal, antal pladser ved kuvertopdækning, samt antal køjepladser).	
Klik på fotoet for detaljer.	
	Abel Tasman 60-32-30
	Albin Köbis 25-10-10
	Anny von Hamburg 30-25-10
	Flinthörn 22-11-11
	Gloria of Grenada 12-8-8

Priser

Dagture:

Dagtur, 7 timer (ex. catering) ved 1-50 pass.
Dagtur, 7 timer (ex. catering) ved 51-60 pass.
Aftentur, 4 timer (ex. catering) ved 1-60 pass.

Priserne for dag- og aftenture er inklusive havneafgifter og afsluttende rengøring samt 1 motortime.

DKK

28.995,-
31.595,-
19.595,-

Længere togter:

Weekend ved 1-24 pass.

- pr. ekstra pass. (max. 6 ekstra)

Kort uge ved 1-24 pass.

- pr. ekstra pass. (max. 6 ekstra)

Uge ved 1-24 pass.

- pr. ekstra pass. (max. 6 ekstra)

28.995,-

685,-

38.395,-

950,-

54.995,-

1.295,-

Priserne for længere togter er inklusive sengetøj og
 linjed samt 1 motortime pr. dag.
 Betaling for havneargifter, catering og afsluttende
 rengøring tilkommer.

Dagtur = 10:00 til 17:00

Aftentur = 19:00 til 23:00

Weekend = fredag 20:00 til søndag 16:00

Kort uge = mandag 10:00 til fredag 15:00

Uge = lørdag 10:00 til fredag 15:00 eller mandag 10:00

til søndag 15:00.



[Overligger/overligger_s kibene.htm]

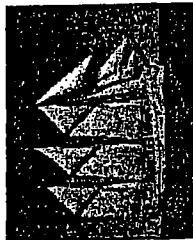
[Skibsliste/Flaademenu-
TY.htm]

Anny von Hamburg

Tre-mastet skonnert af Funchal, Portugal

Buffetopdækning: 30
Kuvertopdækning: 25
Overnatning: 10

Overnatning: Fem lukafer hver
med en dobbeltkøje.
Faciliteter: Toilet og brusebad i
hvert lukaf.
Længde: 38 m.
Dybgang: 2,35 m.



Klik for større foto's



Skibe i Tyskland
(Tallene efter skibsnavnet refererer til
hiv. max. passagerantal, antal
pladser ved kuvertopdækning, samt
antal køjepladser).

Klik på fotoet for detaljer.

	Abel Tasman 60-32-30
	Albin Köbbs 25-10-10
	Anny von Hamburg 30-25-10
	Flinthörn 22-11-11
	Gloria of Grenada 12-8-8



[Overligger/overligger_skibene.htm]



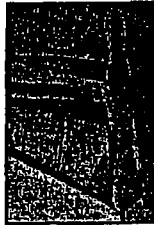
[Skibsliste/Flaademenu-
TY.htm]

Gloria of Grenada

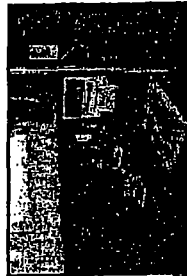
Yawl af Gibraltar

Buffetopdækning: 12
Kuvertopdækning: 8
Overnatning: 8

Overnatning: Fire 2-personers
lukaf.
Faciliteter: To toiletter med
brusebad.
Længde: 21,64 m.
Dybgang: 2,8 m.








Klik for større foto's



Skibe i Tyskland
(Tallene efter skibsnavnet refererer til hhv. max. passagerantal, antal pladser ved kuvertopdækning, samt antal køjepladser).

Klik på fotoet for detaljer.

	Abel Tasman 60-32-30
	Albin K8bis 25-10-10
	Anny von Hamburg 30-25-10
	Flinthörn 22-11-11
	Gloria of Grenada 12-8-8

[Overligger/overligger_skibene.htm]



[Skibsliste/Flaademenu-NO.htm]

Sørlandet

Tre-mastet fuldrigger af Kristianssand, Norge

Buffetopdækning: 90
Kuvertopdækning: 90
Overnatning: 90

Overnatning: 90 køjer på banje.
Faciliteter: Seks toiletter med brusebad.
Længde: 65 m.
Dybgang: 4,5 m.



Klik for større foto's



Skibe i det øvrige Norge

(Tallene efter skibsnavnet refererer til hhv. max. passagerantal, antal pladser ved kuvertopdækning, samt antal køjpladser).

Klik på fotoet for detaljer.



Mathilde
50-40-18



Statsraad Lehmkuhl
350-220-140



Sørlandet
90-90-90



[Overligger/overligger_skebene.htm]

[Skibsliste/Flaademenu-
NO.htm]

Mathilde

Hardangerjakt af Nordheimsund, Norge

Buffetopdækning: 50
Kuvertopdækning: 40
Overnatning: 18

Overnatning: 8 faste køjer på
banje, 10 hængekøjer.
Faciliteter: To toiletter, ét
brusebad.
Længde: 25 m.
Dybgang: 2,7 m.






Klik for større foto's



Skibe i det øvrige Norge
(Tallene efter skibsnavnet refererer til hhv. max. passagerantal, antal pladser ved kuvertopdækning, samt antal køjepladser).

Klik på fotoet for detaljer.

	Mathilde 50-40-18
	Stataraad Lehmkuhl 350-220-140
	Sørlandet 90-90-90

[Overligger/overligger_s kibene.htm]



[Skibsliste/Flaademenu-
NO.htm]

Statsraad Lehmkuhl

Tre-mastet bark af Bergen, Norge

Buffetopdækning: 350
Kuvertopdækning: 220
Overnatning: 140

Overnatning: 140 personer
Indkvarteres i hængekøjer på
barje.
Faciliteter: Fjorten toiletter med
brusebad.
Længde: 98 m.
Dybgang: 5,2 m.






Klik for større foto's



Skibe i det øvrige Norge
(Tallene efter skibsnavnet refererer til
hvh. max. passagerantal, antal
pladser ved kuvertopdækning, samt
antal køjepladser).

Klik på fotoet for detaljer.

	Mathilde 50-40-18
	Statsraad Lehmkuhl 350-220-140
	Sørlandet 90-90-90

Se skibene > Øvrige Sverige > Skonnerten Linnéa

- Øresundsområdet
- Isefjord & Roskilde Fjord
- Sydfyn og Smålandshavet
- Århus, Samsø, Nordfyn
- Limfjorden & Nordjylland

- Stockholm
- Øvrige Sverige



Skipper Egil Bergström







Skonnerten »Linnéa«

Buffetopdækning: 25

Kuvertopdækning: 20

Overnatning: 20

Basehavn: Vestervik

<p>Skibe i det øvrige Sverige:</p> <p>Tallene efter skibsnavnet refererer til hhv. max. passagerantal, antal pladser ved kuvertopdækning samt antal køjepladser.</p> <p>Klik på et foto og få flere detaljer om det pågældende skib:</p>	 Amalla 12-12-12	 Baltic Beauty 58-22-24	 Bjørnsund 12-10-8	 Ingo 75-45-26	 Lady Ellen 90-47-27	 Linnéa 25-20-20
--	--	---	---	--	--	--



Priser
Kontakt os for et tilbud.
Overnatning: 20 køjer på banje. Faciliteter: Et toilet med brusebad. Længde: 34 m. Dybgang: 2,6 m.

Sejlskibskompagniet Danish Schooner Charter
 Tel: 4926 0746 - Fax: 4926 0741 - E-post: info@sejlskib.dk

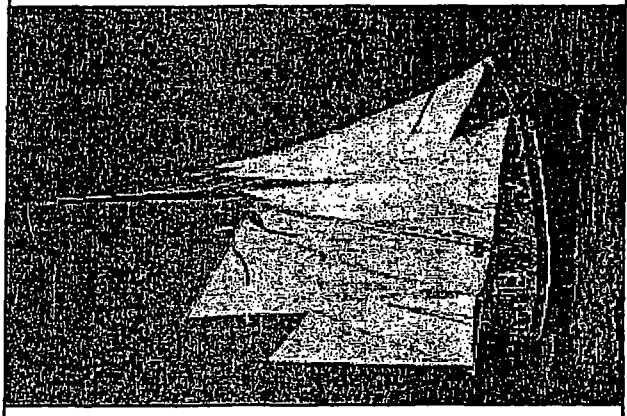
Forsiden For firmaer og grupper Ferie på et sejlskib [Se skibene](#) [Webrings](#) [Kontakt os](#) Om os

[Se skibene](#) > [Øvrige Sverige](#) > Galeasen Amalia

- [Øresundsområdet](#)
- [Isefjord & Roskilde Fjord](#)
- [Sydfyn og Smålandshavet](#)
- [Århus, Samsø, Nordfyn](#)
- [Limfjorden & Nordjylland](#)

- [Stockholm](#)
- [Øvrige Sverige](#)

Galeasen »Amalia«



Buffetopdækning: 12
Kuvertopdækning: 12
Overnatning: 12
Basehavn: Nynäshamn

Priser

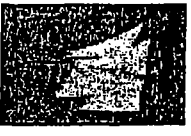





Kontakt os for et tilbud.

Overnatning: Tolv køjer på banje. Faciliteter: Et toilet med håndvask. Længde: 24 m. Dybgang: 2,1 m.

Skibe i det øvrige Sverige:

Tallene efter skibsnavnet refererer til hhv. max. passagerantal, antal pladser ved kuvertopdækning samt antal køjepladser.

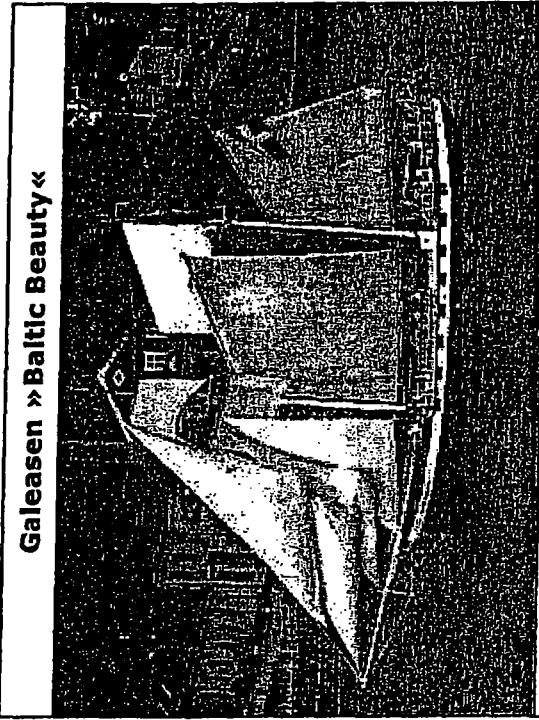
Klik på et foto og få flere detaljer om det pågældende skib:

	Amalia 12-12-12
	Baltic Beauty 58-22-24
	Bjørnsund 12-10-8
	Ingo 75-45-26
	Lady Ellen 90-47-27
	Linnéa 25-20-20

[Forsiden](#) | [For filmvær og gruppear](#) | [Før på et sejlskib](#) | [Se skiltene](#) | [Webinars](#) | [Kontakt os](#) | [Om os](#)

[Se skibene > Øvrige Sverige > Galeasen Baltic Beauty](#)

- Øresundsområdet
- Isøfjord & Roskilde Fjord
- Sydlyn og Smålandshavet
- Åhus, Samsø, Nordlyn
- Linnfjorden & Nordjylland
- Stockholm
- Øvrige Sverige









Galeasen »Baltic Beauty«

Buffetopdækning: 58
 Kuvertopdækning: 22
 Overnatning: 24
 Basehavn: Ronneby



Priser	DKK
Dagtur 7 timer (ex. catering)	22.495,-

Skibe i det øvrige Sverige: Tallene efter skibsnavnet refererer til hhv. max. passagerantal, antal pladser ved kuvertopdækning samt antal køjepladser. Klik på et foto og få flere detaljer om det pågældende skib:	 <p>Amelia 12-12-12</p>	 <p>Baltic Beauty 58-22-24</p>	 <p>Bjørnsund 12-10-8</p>	 <p>Ingo 75-45-26</p>	 <p>Lady Ellen 90-47-27</p>	 <p>Linnéa 25-20-20</p>
---	---	--	---	---	---	---

Overnatning: Et 6-personers lukaf. Et 3-personers lukaf. 15 køjer i salonen. **Faciliteter:** To toiletter og to brusebade. **Længde:** 33 m. **Dybgang:** 2,8 m.

Sejlskibskompaniet Danish Schooner Charter
Tel: 4926 0746 - Fax: 4926 0741 - E-post: info@sejlskib.dk

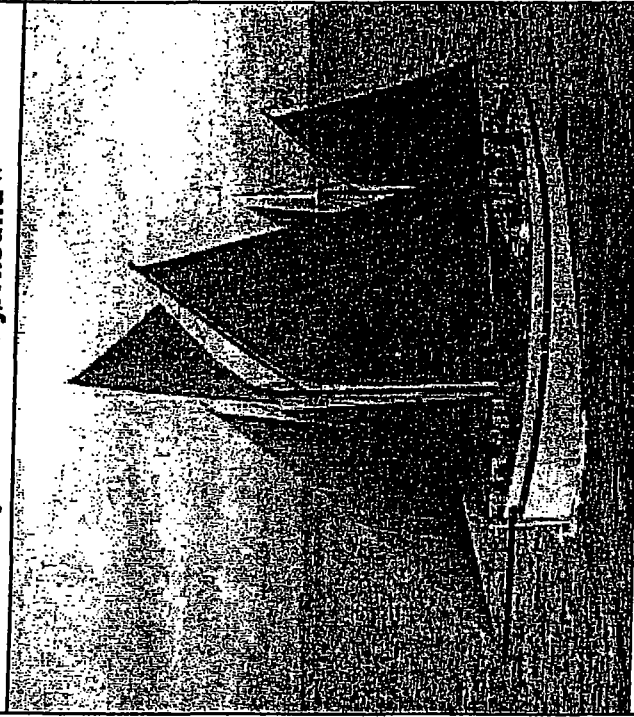
Se skibene > Øvrige Sverige > Højkutteren Bjørnsund

Øresundsområdet
Isefjord & Roskilde Fjord
Sydfyn og Smølandshavet
Århus, Samsø, Nordfyn
Limfjorden & Nordjylland

Stockholm
Øvrige Sverige



Højkutteren »Bjørnsund«



Buffetopdækning: 12
Kuvertopdækning: 10
Overnatning: 8
Basehavn: Göteborg

Priser

Kontakt os for et tilbud

Overnatning: Otte køjer på banje. Faciliteter: Et toilet med brusebad. Længde: 19 m. Dybgang: 2,8 m.

Skibe i det øvrige Sverige:

Tallene efter skibsnavnet refererer til hhv. max. passagerantal, antal pladser ved kuvertopdækning samt antal køjepladser.

Klik på et foto og få flere detaljer om det pågældende skib:

Amalla
12-12-12



Baltic Beauty
58-22-24



Bjørnsund
12-10-8



Ingo
75-45-26



Lady Ellen
90-47-27



Linnéa
25-20-20

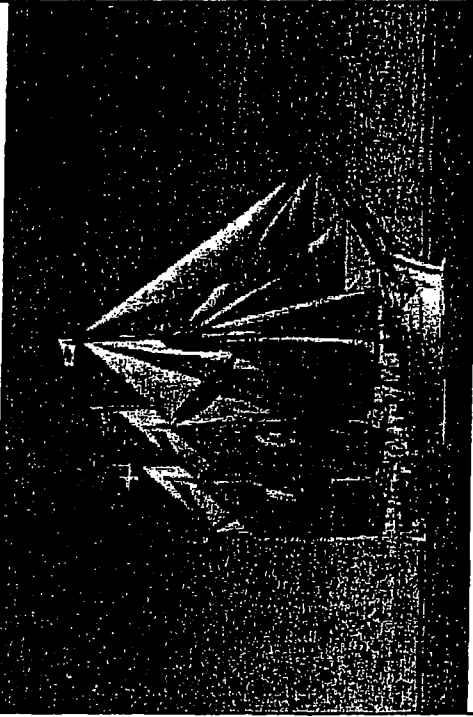


Se skibene > Øvrige Sverige > Skonnerten Ingo

- Øresundsområdet
- Isefjord & Roskilde Fjord
- Syddyn og Smålandshavet
- Århus, Samsø, Nordfyn
- Llimfjorden & Nordjylland

- Stockholm
- Øvrige Sverige

Skonnerten »Ingo«




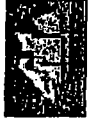




Buffetopdækning: 75
 Kuvertopdækning: 45
 Overnatning: 26
 Basehavn: Göteborg



Priser	DKK
Dagtur 4 timer (ex. catering)	12.995,-

Skibe i det øvrige Sverige:

Tallene efter skibsnavnet refererer til hhv. max. passagerantal, antal pladser ved kuvertopdækning samt antal køjepladser.
 Klik på et foto og få flere detaljer om det pågældende skib:

	Amalia 12-12-12
	Baltic Beauty 58-22-24
	Bjørnsund 12-10-8
	Ingo 75-45-26
	Lady Ellen 90-47-27
	Linnéa 25-20-20

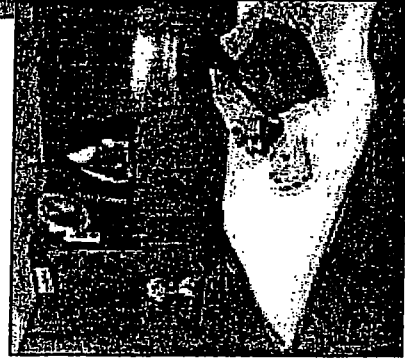
Pr. efterfølgende time	3.275,-
Hel dag og aften; 9:00-23:00 (ex. catering)	29.295,-
Længere ture pr. dag, min 2 dg. (ex. catering)	22.795,-
Forsøjling pr. time	2.195,-
Overnatning: 26 køjer på banje. Længde: 38 m. Dybgang: 3 m.	
Sejlskibskompaniet Danish Schooner Charter Tel: 4926 0746 - Fax: 4926 0741 - E-post: info@sejlskib.dk	

Følsiden For firmaer og grupper Følte på et sejlskib Se skibene Vebrings Kontaktoes Om os

Se skibene > Øvrige Sverige > Skonnerten Lady Ellen

- Øresundsområdet
- Isefjord & Roskilde Fjord
- Syddyn og Smålandsøhavet
- Ärhus, Samsø, Nordfyn
- Limfjorden & Nordjylland

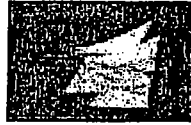





Stockholm
Øvrige Sverige



Skonnerten »Lady Ellen«

Buffetopdækning: 90
Kuvertopdækning: 47
Overnatning: 27
Basehavn: Stenungsund



<p>Skibe i det øvrige Sverige:</p> <p>Tallene efter skibsnavnet refererer til hhv. max. passagerantal, antal pladser ved kuvertopdækning samt antal køjepladser.</p> <p>Klik på et foto og få flere detaljer om det pågældende skib:</p>	
 <p>Amalia 12-12-12</p>	 <p>Baltic Beauty 58-22-24</p>
 <p>Bjørnsund 12-10-8</p>	 <p>Ingo 75-45-26</p>
 <p>Lady Ellen 90-47-27</p>	 <p>Linnéa 25-20-20</p>

Priser DKK

Dagtur hel dag (ex. catering)	35.795,-
Døgntur, 1 døgn (ex. catering)	47.750,-
To dage og en nat (ex. catering)	73.795,-
To døgn (ex. catering)	84.650,-
Weekend, fr-sø (ex. catering)	97.650,-
Ugetogt, 7 dage (ex. catering)	227.850,-
Overnatning: To lukafer med 2 singlekøjer. Et lukaf med 3 singlekøjer. To lukafer med 1 dobbelt- og 1 singlekøje. Et lukaf med 1 dobbelt- og 2 singlekøjer. Et lukaf med 1 dobbeltkøje. Et lukaf med 6 singlekøjer. Fire køjer i salonen. Længde: 50 m. Dybgang: 3,9 m.	

Sejlskibskompaniet Danish Schooner Charter
 Tel: 4926 0746 - Fax: 4926 0741 - E-post: info@sejlskib.dk



Landsorganisationen i Danmark
Danish Confederation of Trade Unions

Islands Brygge 32D
Postboks 340
2300 København S

SCANNET
Service Center

Telefon 3524 6000
Fax 3524 6300
E-mail lo@lo.dk

Sagsnr. 61.01-04-1222
Vores ref. ALM/lth
Deres ref. 2004-711-0041

Den 23. november 2004

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K.

Bemærkninger vedr. udkast til Forslag til Lov om beskatning af søfolk

Landsorganisationen i Danmark har modtaget Skatteministeriets høringsskrivelse over udkast til forslag til Lov om beskatning af søfolk og skal i den anledning bemærke følgende:

LO kan støtte etableringen af Lov om beskatning af søfolk, dersom formålet alene er at forenkle lovgivning, der i dag er spredt rundt i forskellig lovgivning. LO er dog ikke overbevist om, at forenkling alene er formålet. Der er blandt andet tale om lempelser, der er til fordel for rederne på visse områder. Dertil kommer, at lovforslaget giver anledning til at behandle påtrængende problemstillinger inden for området.

LO tager forbehold for, at omlægning af sømandsskattefradraget til dagfradrag ikke medfører forringelser for visse grupper af søfolk, herunder danskere, der er ansatte på udenlandske skibe, hvilket også bør fremgå af lovforslagets bemærkninger. LO finder derfor, at der er behov for at foretage beregninger for at sikre, at det ikke bliver tilfældet. Eventuelle forringelser som følge af omlægningen vil i givet fald stride mod skat-testoppet.

LO forudsætter endvidere, at de nye definitioner medfører, at DIS-beskatningen fortsat kun kan anvendes på skibe, der er optaget i DIS-registeret med dansk flag og dansk lovgivning. Ved nærlæsning af lovforslaget kan det ikke udelukkes, at forslaget også indebærer, at søfarende på dansk ejede skibe, registreret under udenlandsk flag, herunder bekvemmelighedsflag, der er omfattet af tonnageskatteordningen, fremover vil kunne være omfattet af de gunstige personskatteordninger, der oprindeligt er tiltænkt skibe i DIS-registeret. Dermed mister disse positive foranstaltninger helt deres gavnlige virkning og bliver også direkte driftsstøtte. En sådan udvidelse med udenlandske skibe, der kan blive omfattet af den gunstige personskatteordning, vil ud over et provenutab, kunne fremme udflagningen fra dansk flag til udenlandsk flag og dermed skade beskæftigelsen.

LO kan i øvrigt oplyse, at der for tiden er ca. 350 dansk-ejede fartøjer under udenlandsk flag. Søfarende - uanset nationalitet - er efter de nuværende regler skattepligtige til Danmark efter særlige regler, dersom skibet er overtaget til befragtning herfra.

dok 88910

Dette er for nyligt fastslået i en række domme. Af grunde der må henstå i det uvisse, er provenuet fra disse skibe dog yderst begrænset. Det tyder på, at der er behov for at sætte fokus på, at udenlandske søfolk på danske skibe under fremmed flag skal beskattes med 30 pct. Så længe det ikke er tilfældet, er der tale om en skandaløs form for statsstøtte.

LO vil også pege på bestemmelsen i § 5 stk. 3., hvoraf det fremgår, at skattefritagelsen er betinget af, at den udbetalte løn er fastsat under hensyn hertil. LO er enig i, at overenskomster må afspejle dette.

DIS-lønningerne i overenskomsterne afspejler imidlertid ikke udviklingen i skattesystemet. Det gælder f.eks. i relation til den nuværende skattereform, hvor nedsættelsen af indkomstskatten ikke er slået igennem på DIS-lønningerne i form af en stigning i den udbetalte løn. Dette er netop hovedtemaet i den aktuelle overenskomstkonflikt mellem Søfartens Ledere (DANA) og Danmarks Rederiforening. Det har indtil videre ikke været muligt at løse dette forhold, og der har tidligere været problemer i forbindelse med ændringer i skattelovgivningen. Konsekvensen er, at rederne får en støtte, der overstiger skatten.

Der mangler i dag et fælles retsgrundlag til en effektiv løsning af problemet. Det arbejdsretslige system har således ikke kunnet løse uenigheden. Det bør derfor sikres i loven, at skatteændringer kan finde sted i begge retninger, således at den udbetalte løn afspejler den reelle skat. LO finder også dette nødvendigt for at kunne overholde EU's regler for statsstøtte, idet støtten ikke må overstige skattebesparelsen.

I modsat fald finder LO det hensigtsmæssigt at støtte den svenske løsning, hvor løn og overenskomster fortsætter uændret med normal beskatning, mens rederierne helt eller delvis får refunderet den skat, som bliver opkrævet hos søfolkene. Det er en løsning, som kræves af Søfartens Ledere i lyset af deres konflikt. Der er ikke tilsvarende problemer i forhold til Færge-DIS og Bilfærgernes Rederiforening.

Lovforslaget sikrer, at der ikke kan gives statsstøtte i form af skattefri løn til søfarende på passagerskibe mellem EU-havne, der ikke er EU-borgere eller hjemmehørende i EU. Dette har konsekvenser for DFDS's to passagerskibe mellem Holland og England. Dette er alt for begrænset en konsekvens af EU's statsstøtteregler. Formålet med DIS-lovforslaget fra 1988 var at forbedre danske/EU søfarendes beskæftigelsesmuligheder ved, at skattefordelen skulle bidrage til at indsnævre forskellen mellem EU-lønninger og lønninger fra lavtlønslande. Ordningen vil således totalt miste sin virkning, når ikke-EU søfarende også omfattes heraf, og ordningen bliver derved blot en direkte driftsstøtte. LO mener på den baggrund, at reglerne for passagerskibe bør udvides til at omfatte alle skibe, således at det kun er EU-borgere, der omfattes af DIS-lønnen som statsstøtte.

Hertil kommer at DIS-lovens § 10 med indgreb i de danske organisationers forhandlingsret medfører, at rederierne har mulighed for at sænke den skattefri løn for ikke-EU søfarende til et niveau langt under det beløb, der svarer til skattebesparelsen. Det skal derfor påpeges, at § 10 stk. 2 og 3 i sig selv har konsekvenser, der medfører, at rederierne opnår besparelser, der er i strid med EU's statsstøtteregler. Da ordningen derved direkte påvirker dansk beskæftigelse, foreslår LO derfor, at denne praksis

fuldstændigt ophører ved, at der fremover ikke frafalder beskatning, jf. kildeskattelovens § 48d. Det kan i øvrigt oplyses, at der på SID's foranledning verserer en sag ved EU-domstolen herom.

I de nuværende regler er der tre forskellige omregningsmodeller (fra nettoløn til bruttoløn), der anvendes ved beregning af dagpenge, sygepenge mm. Flere overenskomster henviser til disse ved beregning af pensionsindbetalinger og godtgørelser, der skal beskattes. De tre modeller er defineret ud fra de tre fartsområder. Problemet er, at modellerne for udenrigs- og nærfart er urimelige og ikke giver en retfærdig omregning. Modellen for nærfart er dog bedre end modellen for udenrigsfart. Når de to områder slås sammen, skal der foretages en beregning af en ny model.

LO mener, at det bør give anledning til, at det pålægges de relevante ministerier at nå frem til en retfærdig løsning. Det understreges af, at lovforslaget nu omgør en dom, der gav mulighed for, at godtgørelser kan udbetales som skattefri DIS-løn, der er en fordel på udenrigs- og nærfart i lyset af de urimelige omregningsmodeller, der findes i dag.

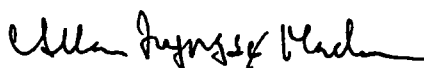
Alternativet kunne være, at dommen stod ved magt. På Færge-DIS-området er der ikke tilsvarende problem, da omregningen er aftalt mellem parterne og svarer til statens model. Problemet er, at modeldebatten netop har været underkastet en større behandling af flere ministerier uden at nå frem til et positivt resultat.

Lovforslaget henviser til, at baggrunden for DIS-lovens udvidelse til at omfatte udenrigsfærgerne var den tyske konkurrence, der ikke skulle være relevant i forhold til indenrigsfærger.

Her er opstået en ny situation i forbindelse med kravet om, at næsten alle indenrigsfærger skal i udbud efter EU-regler. Et tysk rederi kunne f.eks. udkonkurrere Scandlines på Spodsbjerg-Tårs-overfarten ved at benytte den tyske støtteordning, hvilket kan gentage sig på andre overfarter. Scandlines måtte derfor give afkald på de normale 5 mio. kr. i støtte fra A/S Storebælt, hvilket førte til nedskæringer og afskedigelser på overfarten.

I lyset heraf vil LO opfordre til, at det overvejes at ophæve begrænsningen for indenrigsfærger i forhold til en skattefri løn. En forudsætning for et sådant tiltag er dog, at Ø-samfundene kompenseres for det tabte skatteprovenu.

Med venlig hilsen



Allan Lyngsø Madsen

Registrerede Revisorer FRR

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Att.: Thea Halse

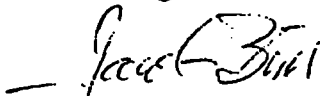
12. november 2004

Høring vedrørende forslag til lov om beskatning af søfolk

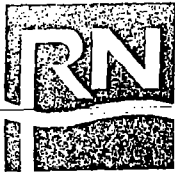
Tak for muligheden for at kommentere forslaget.

FRR har ud fra det tilsendte materiale p.t. ingen kommentarer til forslaget.

Med venlig hilsen



Jacob Buss
skattekonsulent



ROHDE NIELSEN A/S

Dredging · Reclamation · Uddybning · Sandindpumpning

Nyhavn 20 · DK-1051 København K

Telefon (+45) 33 91 25 07 · Telefax (+45) 33 91 25 14

E-mail: mail@rohde-nielsen.dk · www.rohde-nielsen.dk

Skaber til sagen

MODTAGET

26 NOV. 2004

Min. forkontor

Skatteminister Kristian Jensen
Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

København den 25. november 2004

SCANNED
Service Center

Kære Kristian Jensen.

J.nr. 2002-610-0043

I dit brev af 2. november 2004 til mig var du med baggrund i vor korrespondance så venlig at give mig adgang til at sende dig mine bemærkninger til det med dit brev fremsendte lovforslag til "Lov om beskatning af søfolk".

Efter en gennemgang af forslaget sammenholdt med tilsvarende forslag til den hollandske og belgiske lovgivning på området må jeg desværre konkludere, at bestemmelserne i forslaget § 10 (om dredging-fartøjer) udover det væsentlige administrative besvær vil stille vor virksomhed med danskflagede skibe væsentligt ringere i konkurrencen end tilsvarende fartøjer med belgisk eller hollandsk flag.

Vor virksomhed, Rohde Nielsen A/S, er Danmarks største såvel nationalt som internationalt arbejdende virksomhed med entreprenørarbejder til søs. Vi konkurrerer på de større arbejder, både i Danmark og internationalt, med stort set udelukkende to hollandske og to belgiske dredging-firmaer. Der findes ikke inden for EU andre dredging-firmaer i samme kategori som de fem her omtalte.

Derfor er det af afgørende betydning, at vi som dansk virksomhed stilles lige i lovgivning og administrativ praksis med vore konkurrenter inden for EU.

Det bliver vi **ikke**, hvis § 10 i lovforslaget føres ud i livet i den nuværende udformning.

Vi har hidtil opereret under DIS-ordningen, hvilket har gjort det muligt for os at beskæftige danske søfolk på danskflagede skibe, og det endda i stigende omfang.

dat 89156



Når vi har fået indsigt i, hvad der fra hollandsk side påtænkes gennemført af lovgivning og praksis skyldes det, at vi har et datterselskab med fem hollandskflagede fartøjer.

Vi er derfor bekendt med, at der i Holland, og vistnok også i Belgien, nu søges gennemført en lovgivning og en praksis, hvorefter dredging-fartøjer, hvor søtransportaktiviteterne overstiger 50%, kan medtage hele skibets drift som en søtransportaktivitet, formentlig ud fra den opfattelse at anden aktivitet (dredging-opgaven) er af så underordnet betydning, at en opsplitning ikke er hensigtsmæssig. Denne fortolkning er ikke reflekteret i det danske lovudkast, hvor vi vil blive pålagt det ikke ubetydelige administrative besvær med at foretage de beregninger, som en opsplitning i søaktiviteter og andre aktiviteter vil indebære. Kontrolopgaven for det offentlige vil jo formentlig også blive ressourcekrævende. Lovforslaget vil mere væsentligt gøre det dyrere at beskæftige danske søfolk i vor flåde.

Endvidere giver den hollandske praksis mulighed for et kompensationsbeløb på 40% i modsætning til de 35%, der opereres med i § 10, stk. 3. Dette på trods af, at personbeskatningen i Danmark generelt er højere end i Holland, hvorfor et kompensationsbeløb på ca. 50% ville være at sammenligne med Hollands kompensationsbeløb.

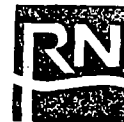
Det er oplagt, at der, hvis det nuværende lovforslag fastholdes, vil ske en konkurrenceforvridning til skade for vor virksomhed. Udgangspunktet i denne som anden EU-relevant lovgivning er vel, at der skal tilstræbes en ligestilling.

Det er ikke til megen hjælp, hvis reaktionen fra skatteministeriet er, at det nuværende lovforslag i modsætning til, hvad der bliver tilfældet i andre EU-lande, ligger inden for rammerne af EU-direktivet på området.

Udover at vi, når denne lovgivning gennemføres, vil miste adgangen til at have vore danske fartøjer registreret i DIS, må vi også konstatere, at med forslaget om ændring af tonnageskatteloven er vi fortsat afskåret fra at blive omfattet af denne lovgivning, endda med den for vor virksomhed noget formynderiske bemærkning om, at det ikke vil kunne betale sig for dredging-virksomheder at blive beskattet efter tonnageskatteordningen. Det modsatte resultat vil vor virksomhed kunne føre dokumentation for.

Med dette brev har jeg tilladt mig at give mine bemærkninger til det foreliggende lovforslag, men også at appellere til dig som skatteminister personligt at gå ind i denne for vor virksomhed særdeles alvorlige situation.

Hvis der ikke i lovforslaget kan foretages sådanne ændringer, at det kommer på linje med tilsvarende forslag i lande med dredging-fartøjer som konkurrerer med vore danskflagede



skibe, må ministeriet kunne tilsikre os, at den konkurrenceforvridende tilstand straks bringes til ophør med de fornødne tiltag på det EU-politiske plan.

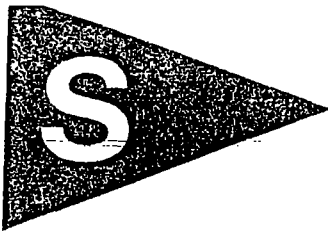
Hvis dit svar på denne appel mod forventning er negativt, må vi blot konstatere, at en gennemførelse af lovforslaget får betydning for danske arbejdspladser på danskflagede dredging-fartøjer.

Med venlig hilsen

Rohde Nielsen A/S

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Rohde', written over the typed name.

Jeanette Rohde



Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer

Allégade 2, Bygning 45, st.tv. DK-3000 Helsingør

Telefon: +45 4926 0748 (ti-on-to 10:00-14:00)

Telefax: +45 4926 0741

E-post: info@smedanmark.dk

Web: www.smedanmark.dk

SCANNET
Service Center

26. november 2004

Skatteministeriet
Attn: Fuldmægtig Thea Halse
Nicolai Egtveds Gade 28
1402 København K

Høringsvar til Forslag til Lov om beskatning af søfolk.

Indledningsvis skal vi beklage, at Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer (SME) ikke har fået ovennævnte lovforslag fremsendt til høring. Vi er derfor først på et sent tidspunkt blevet opmærksomme på lovforslagets eksistens, hvilket har begrænset vore muligheder for at give et detaljeret og gennemarbejdet høringssvar.

SME er brancheorganisation for mindre skibe i passagerfart, d.v.s. lystfiskerskibe, bevaringsværdige skibe, tur- og udflugtsfartøjer, småfærger m.m. Cirka 110-125 skibe er medlem af SME (tallet varierer over tid), og vi anslår, at yderligere cirka 30 skibe, der udfører samme opgaver, kunne være medlemmer, men ikke er det. Det samlede erhvervsområde anslås således til at udgøre cirka 150-160 skibe.

Kun nogle få af disse skibe opfylder i dag betingelserne for at kunne udbetale DIS-hyre til deres besætninger. Med ovennævnte lovforslag, hvor DIS-ordningen fremover kun skal gælde for skibe, der også kan omfattes af tonnageskatteordningen, vil også disse få skibe miste muligheden for at udbetale DIS-hyre.

Dette skyldes § 8 i *Lov om beskatning af rederivirksomhed*, der undtager skibe, der udfører følgende former for virksomhed, fra at kunne deltage i tonnageskatteordningen:

- passagersejlad i og over havneløb m.v.,
- uddannelsesaktiviteter, sociale og pædagogiske aktiviteter m.v.,
- museumsaktiviteter og skibsbevaring, samt
- sports-, udflugts- og fritidsformål.

Denne branche, der hovedsageligt tilbyder oplevelser, fritidsaktiviteter, rekreative muligheder og turismeprodukter, er i en kraftig og positiv udvikling. Vi anslår, at branchen i 2002 transporterede omkring 1 mio. passagerer og havde en direkte omsætning på omkring 130 mio. kr. Hertil anslår vi en "spin-off" effekt på tilsvarende ca. 50 mio. kr. i virksomheder, der servicerer – eller leverer til – passagererne (f.eks. sportsbeklædning, fiskegrej m.m.). Det er vores forventning baseret på indmeldinger fra vores medlemmer, at omsætningen er øget i 2003, og at dette også vil være tilfældet for 2004.

Imidlertid har branchen allerede nu pga. den nuværende DIS-ordning et alvorligt problem med at skaffe mandskab til skibene.

Branchen kan nemlig ikke tilbyde en normalbeskattet hyre, der bare tilnærmelsesvis giver sømanden lige så meget "i lommen", som han kan opnå på DIS-registrerede skibe.

Man oplever derfor, at det fortrinsvis er unge nyuddannede skibsassistenter, der er indstillede på at tage hyre på branchens skibe, og man investerer derfor mange ressourcer på at uddanne og oplære disse unge mennesker til netop denne særlige form for søfart.

Men efter bare få år, når de unge ansatte finder tiden inde til at etablere sig (og måske stifte familie), forlader de denne branchegren for at få et mere vellønnet job i DIS-flåden.

Den nuværende DIS-ordning er derfor en væsentlig hindring for, at branchen kan tiltrække og fastholde det nødvendige mandskab til skibene, og den foreslåede ændring vil ikke løse dette problem.

En ændring af DIS-ordningen bør derfor åbne mulighed for, at disse skibe, hvis antal er få, og hvis besætningsforbrug er lille sammenlignet med handelsflåden i øvrigt, får mulighed for at udbetale DIS-hyre. I den forbindelse må man også ændre på det forhold, at et skib som hovedregel skal have en tonnage på 100 eller derover, for at man kan udbetale DIS-hyre. Langt hovedparten af branchens skibe har en tonnage på mellem 20 og 120, hvor kun nogle få ligger over 100.

I øvrigt udgøres en stor del af branchen af *bevaringsværdige* skibe. D.v.s. skibe, der af Skibsbevaringsfonden under Kulturministeriet er blevet erklæret bevaringsværdige, fordi de har stor søfartshistorisk betydning.

Som hovedregel er skibsbevaringen i Danmark overladt til det private initiativ, og derfor har man på søsikkerhedsområdet sikret disse skibe mulighed for at kunne tjene penge til deres egen fortsatte bevaring gennem (begrænset) sejlads med passagerer.

Således blev der i 1995 sat en *Teknisk forskrift for bevaringsværdige skibe* i kraft (ved senere revisioner ændret navn til *Teknisk forskrift for skibe til særlige formål*), der fastsætter et sikkerhedsniveau for bevaringsværdige skibe ækvivalent til det sikkerhedsniveau, man kræver af moderne passagerfartøjer (f.eks. færger).

Ikke mindst for de bevaringsværdige skibes vedkommende synes det ulogisk, at de bestræbelser, der i andre dele af den offentlige administration udfoldes for at sikre bevaringen af maritim kulturhistorie, bliver modarbejdet af de bivirkninger, som DIS-ordningen har medført.

Vi skal opfordre til, at ovennævnte lovforslag kommer til at åbne mulighed for, at branchens skibe – småskibe i indenrigs passagerfart – får mulighed for at udbetale DIS-hyre.

Med venlig hilsen



Ole Vistrup
Formand for SME

Fra: Jesper Kiholm <jk@toender.dk>
Til: "pskerh@skm.dk" <pskerh@skm.dk>
Dato: 25-11-2004 17:02:37
Emne: Høringssvar til forslag til lov om beskatning af søfolk

Til Skatteministeriet
Departementet
Att. Thea Halse

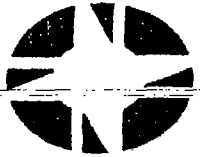
Høringssvar vedrørende forslag til lov om beskatning af søfolk

Skatterevisorforeningen takker for det modtagne materiale, og kan i den forbindelse meddele, at vi ikke har bemærkninger til det modtagne lovforslag

Med venlig hilsen

Jesper Kiholm
Skatterevisor
Skatterevisorforeningen
Vestsønderjyllands Skatteforvaltning
Kongevej 57
6270 Tønder
Tlf.: 74 72 80 92
Fax: 74 72 81 99
Email: jk@toender.dk

CC: "ej@skm.dk" <ej@skm.dk>, "thh@skm.dk" <thh@skm.dk>



Søfartens Ledere

Dansk Navigatorforening

Skatteministeriet
Departementet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Att.: Thea Halse

29. november 2004
J.nr.

Høring over forslag til Lov om beskatning af søfolk

I Søfartens Ledere – Dansk Navigatorforening hilser vi Skatteministeriets initiativ om en samlet lovgivning velkommen. Vi tror det kan være et nyttigt element i udvikling af vores søfartserhverv.

Vi vil i vort høringssvar gennemgå og kommentere lovforslaget paragraf for paragraf.

Inden denne gennemgang er det dog vigtigt for os, at knytte nogle mere generelle bemærkninger, som forhåbentligt vil kunne forklare den del af vore kommentarer og forslag og give sammenhæng.

Hvis vi ser på, hvor vore medlemmer er ansat, er de delt op i to hovedgrupper - udenrigsfart og indenrigsfart.

Sidstnævnte område er primært færgefart indenrigs eller fra Danmark til vore nabolande samt lidt fragtfart, uddybningsskibe, bugserbåde, lejrskoleskibe mv. Skattemæssigt involverer det reglerne om sømandsskattefradrag og Ligningslovens § 9 mv. samt de særlige regler om Færge DIS. Udenrigsfarten, som er det største område, består primært af søfarende ansat i DIS-skibe og på nettoløn jfr. Ligningslovens § 33 C, men der er også en del af vore medlemmer, som er ansat i skibe under det vi kalder fremmedflag med udenlandske arbejdsgivere/rederier. Sidstnævnte er en medlemsgruppe i vækst over de seneste år. Årsagen har været en faldende beskæftigelse i DIS i forbindelse med flere rederilukninger.

Vi mener, at sidstnævnte gruppe af søfolk bør inddrages i overvejelserne om en nyt samlet lov om beskatning af søfolk. Denne gruppe har over de sidste mange år oplevet en del "skattemæssige skærpelser", som har gjort det betydeligt sværere for dem at opretholde deres erhverv.

Kort fortalt anvender danske søfolk som er skattepligtige efter Kildeskattelovens § 1, men har en udenlandsk arbejdsgiver og arbejdssted uden for rigets grænser, enten Ligningslovens § 33 A (skattelempelse) eller reglerne om sømandsskattefradrag (skattepligt af bruttoindkomst). Det overordnede problem er, at den løn de kan oppebære i udenlandske skibe efter skat i Danmark ikke giver en nettoløn på omtrentligt niveau med DIS. Det hænger sammen med, at man i udlandet også har forskellige skatteregler/støtteelementer til den nationale skibsfart. Dem som har mulighed for, at være meget ude af landet vælger LL § 33 A, mens de søfolk der har familier mv. i Danmark ofte kun har en mulighed – reglerne om sømandsskattefradrag.

Vi ved godt, at der er tilbageholdenhed med at lave særregler til bestemte erhvervsgrupper, men det er netop søfartens særlige vilkår, der er med til at skabe problemerne for vore og de øvrige faglige organisationers medlemmer. Kort fortalt er en sømand en mellemtung mellem en "ingeniør" og en "lastbilschauffør". Det skal forstås således, at vel og mærke arbejder han i udlandet i 6 mdr. eller mere om året, men da ikke flytter sin familie og bopæl til udlandet på grund af sit job, og i øvrigt efterhånden – også i udenlandske rederier - kun kan få udmønstringer af 3-4 måneders

1



Søfartens Ledere

Dansk Navigatorforening

varighed med tilsvarende eller kortere hjemmeperioder, falder søfolk ikke naturligt ind under "ingeniørreglen" i Ligningslovens § 33 A. På den anden side pendler han ikke hyppigt ind og ud af landet som lastbilschauffører forretningsrejsende osv., hvor man ønsker at have så "stramme" regler som muligt for at hindre en omgåelse.

Fortolkningen af LL § 33 A er på det seneste blevet strammet op af Højesteret, for netop at undgå omgåelse af formålet. Det har ikke været sager med søfolk, men det har betydet, at den mulighed Told og Skat gav for fleksibilitet på hjemmeperiodernes længde udover 42 dage, såfremt den samlede ophold udenfor Danmark var længere end 6 mdr., jfr. Cirkulære nr. 72 af 17.4.1996 om ligningsloven pkt. 5.2.4, nu længere ikke er til stede. Det bør overvejes, at give den reetablere den fleksibilitet via lovgivning.

Senest har også den vedtagne ændring af Arbejdsmarkedsfondslovens § 7, stk. 1. litra a fra juni måned, "ramt" søfolk på LL § 33 A, idet de til forskel fra hovedgruppen i denne lovgivning, som følge af deres arbejde, ikke også flytter deres bopæl og deres sociale sikring med til udlandet. Det vil sige at søfolk som måske nogle af de eneste skal betale arbejdsmarkedsbidrag.

Lovændringen har også "ramt" de søfolk, som fordi deres udmønstringsforhold ikke kan opfylde kravene i LL § 33 A, er skattepligtige med sømandsskattefradrag. At være på sømandsskattefradrag og med udenlandsk arbejdsgiver har for mange medført en nedgang i nettoløn. Det har i et vist omfang hjulpet, at man grundet udenlandsk arbejdsgiver ikke tidligere har skullet betale arbejdsmarkedsbidrag og det nu suspenderede SP-bidrag.

Stramningen af reglen om arbejdsmarkedsbidrag synes begrundet i landansatte skatteborgeres forsøg på at omgå reglerne ved fx formelt at skifte til udenlandsk arbejdsgiver uden at flytte arbejdsstedet udenfor Danmark.

Sømandsskattefradraget er tillige ikke blevet reguleret siden dets indførelse i 1988. Derimod er andre fradrag for fuldt skattepligtige reguleret årligt. Med en årlig regulering svarende til den der følger af lov om personbeskatning ville det nuværende udenrigsfradrag i dag skulle være ca. 91.000 kr.

Med de vækstambitioner regeringen har meldt ud for Danmark som søfartsnation, herunder vigtigheden af bevarelse og udvikling af Danmarks maritime kompetencer, mener vi at det er vigtigt, at fx skibsofficerer, som i perioder ikke kan opnå beskæftigelse i Danmark (DIS), kan opnå beskæftigelse i udlandet i stedet for at forlade erhvervet. Særligt i en tid vor rekrutteringen til erhvervet over en årrække har været lav. Søfart er et globalt erhverv.

Vi ønsker ikke, at vore medlemmer med periodevis udenlandske arbejdsgivere skal være skattefrie, som et hovedmål. Vi ønsker dog, at der tages hånd om problemet ved at søfolk med udenlandske arbejdsgivere omfattes af dette lovinitiativ.

En løsningsmulighed kunne være, at tilpasse nogle fornuftige opholdsbestemmelser for søfarende i fx LL § 33 A eller en selvstændig bestemmelse. Man kunne også vælge at se på mulighederne indenfor reglerne om sømandsskattefradrag.

Vi medvirker gerne til en drøftelse af denne problematik. I første omgang har vi taget den med her, og vore synspunkter vil, som tidligere nævnt, indgå i de følgende kommentarer til lovforslaget.

Ad § 1, stk. 2 - Skibe ude af drift



Søfartens Ledere

Dansk Navigatørforening

Man kunne overveje, at medtage den nuværende regel (vistnok i cirkulæreform) om at søfarende, der fører tilsyn under nybygning af skibe kan omfattes af reglerne om DIS, hvis de følger med skibet ud efter dets levering fra værftet og udfører arbejde som søfarende.

Ad § 2, nr. 1 – Dansk skib

Bestemmelsen synes, at være en gentagelse af definitionen af dansk skib i den gældende Sømandsfradragsslov § 2, nr. 1 med den undtagelse, at tonnagekravet sænkes fra 100 til 20 brutto ton.

Hvis man ser i lovforslaget anvendes begrebet "dansk skib" alene i § 5 om DIS, hvor det jo giver sig selv i Lov om Dansk Internationalt Skibsregister, at skibet skal være dansk, mens lovforslagets § 3 om sømandsfradrag alene omhandler "skibe". Vi er tvivl om det der menes i lovteksten er, at man ikke længere kan oppebære sømandsfradrag for tjeneste på udenlandsk skib, da definitionen i sømandsfradragsslovens § 2, nr. 4 ikke er medtaget og lovforslagets § 3 ikke som sømandsfradragsslovens § 1 omtaler både danske og udenlandske skibe. Af bemærkningerne til § 3 fremgår det godt nok, at det også gælder udenlandske skibe, og vi er meget enige i, at der fortsat skal kunne oppebæres sømandsskattefradrag ved tjeneste på udenlandske skibe.

Et andet problem ligger i selve definitionen af skib i forhold til reglerne om sømandsskattefradrag. Den nye bestemmelse viderefører reglen om, at der kun kan oppebæres sømandsskattefradrag på skibe som udelukkende anvendes til erhvervsmæssig af personer eller gods. Det har bevirket at fx lejrskole skibe ikke tidligere har kunnet omfattes, med den begrundelse at de fx var ejet af et amt eller en kommune, som økonomisk støttede driften.

Vi mener, at reglerne bør ændres således, at sømandsskattefradrag kan oppebæres, hvor skibet er over 20 tons og de ansatte søfolk er erhvervsmæssigt ansat til at sejle skibet. En fuldtidsansat sømand på et lejrskoleskib er ligeså meget sømand, som en på et større handelsskibe. De ernærer sig begge som sømænd og bør ligestilles i loven, således at de begge kan få sømandsfradrag, hvis de sejler udenfor begrænset fart.

Det bemærkes, at man i lovforslaget jo også fjerner adgangen til at søge dispensation fra kravet om skibets anvendelse i sømandsfradragsslovens § 5, stk. 3, hvori ministeren ved dispensation særligt skal tage hensyn til forhyringsvilkårene.

I bemærkningerne på side 20 fremgår det imidlertid, at definitionen dansk skib ikke anvendes på forslagets § 3 og at hovedkriteriet er forhyringsvilkårene på skibe over 20 tons. Hvis det er tilfældet må det jo også omfatte fx lejrskoleskibe, der ikke er i begrænset fart.

Man bør efter vores opfattelse overveje om definitionen "dansk skib" helt kan udgå. Det kan godt være, at det ikke er tilfældet af hensyn til § 5, men "genbruget" fra gældende sømandsfradragsslov giver anledning til nogen forvirring om området for det "nye" sømandsskattefradrag i § 3, hvis man alene holder sig til lovforslagets tekst i §§ 2 og 3.

Ad § 2, nr. 2 – Begrænset fart.

Med lovforslaget fjerner man det nuværende nærfartsfradrag og de geografiske skillelinier. Det er vi som udgangspunkt helt enige i. Vi ser dog et lille problem i, at der muligvis kan være nogle skibe, og dermed også søfarende, der i dag oppebærer nærfartsfradrag og som omfattes af det ikke-sømandsfradragssberettigede begreb – "begrænset fart". Dette kunne måske afhjælpes ved, at bevare en dispensationsadgang i den nye lov. Lovforslaget lægger i § 13 op til, at fx Bornholmstrafikken kan bibeholde sin dispensation fra begrænset fart til et nærfartsfradrag, men må sammen holdt med §§ 2 og 3 betyde at eventuelt kommende ansatte søfolk i et muligt konkurrerende rederi på samme rute ikke ville kunne få fradrag.

Ad § 3 – Sømandsfradrag.



Søfartens Ledere

Dansk Navigatorforening

Her mener vi tillige, at der er uoverensstemmelse mellem forklaringen i bemærkningerne og i lovforslagets tekst. I bemærkningerne er intentionen, at bibeholde det nuværende max fradrag på 56.900 kr., men i lovteksten optjenes fradraget kun på arbejdsdage om bord. Hvis ikke teksten ændres reduceres det årlige sømandsfradrag betragteligt. For nogen vil det være en halvering. Betalt frihed (fridage med løn når man ikke er ude) betragtes i den gældende sømandsskattefradragslov som "lønindtægt erhvervet ved tjeneste om bord".

Med henvisning til vore indledende bemærkninger ser vi gerne, at fradragets størrelse reguleres op på samme måde som øvrige fradrag er blevet reguleret. Vore beregninger viser, at udenrigsfradraget burde være omkring 91.000 årligt, hvis det var blevet reguleret som øvrige fradrag og skattegrænser.

Vi ser som nævnt også gerne, at sømandsfradraget betragtes som en mulighed for at skabe fornuftigere rammer for de danske søfolk, der er nødsaget til at søge arbejde i udlandet. Ifølge vore beregninger ville en forøgelse af fradraget til 125.000 kr. årligt hjælpe til, at holde danske søfarende i erhvervet i perioder hvor beskæftigelsen i DIS måtte være lidt nede. Mens en DIS-søfarende i en periode ville have en udenlandsk arbejdsgiver ville han/hun da betale omkring 125.000 kr. til 150.000 kr. i skat om året afhængig af indkomsten. Det vil således ikke være en omkostning for samfundet i den periode han var ude af DIS, snarere tværtimod.

En sådan ekstraordinær forøgelse af fradragets størrelse burde naturligt medføre en definition af fartområder, skibstyper osv.

Ad 4 – Samtidig fradrag efter ligningsloven

Vi er uenige i, at man bør være afskåret fra de nævnte fradragsmuligheder, hvis man er berettiget til sømandsskattefradrag. Vi ved godt at der er tale om en videreførelse af gældende regler, men ser egentligt ikke nogle saglige grunde for at det skal være sådan.

Sømandsskattefradraget er et konstrueret fradrag, som ikke er reguleret siden dets indførelse i 1988. Det tager ikke udgangspunkt i lønmodtagerens (sømandens) udgifter i 2004 priser, og kan vel i dagens Danmark heller ikke siges at udgøre noget ekstraordinært stort beløb.

Vi vil derfor opfordre til, at man fra skatteministeriets side ser samlet på sømandsskattefradragets størrelse, regulering og sammenhæng med øvrige lønmodtagerfradrag.

Ad 5, stk. 1 – Fratrædelsesgodtgørelser som DIS-indkomst.

Vi finder det helt naturligt, at lovforslaget tager højde for den afgørelse der tidligere i år blev afsagt i Vestre Landsret, men er overraskede over, at man vælger at fratrædelsesgodtgørelser ikke skal betragtes som DIS-indkomst.

Vi kan ikke se, at der skulle være risiko for anvendelse af fratrædelsesgodtgørelser på en måde, som ikke var tilsigtet i DIS-ordningen. Dommen er helt klar i sine præmisser, når den betragter fratrædelsesgodtgørelser som optjent i DIS og omfattes af Ligningslovens § 33 C. Fuldstændig på tilsvarende måde som fratrædelsesgodtgørelser optjent og udbetalt efter Ligningslovens § 33 A.

Fratrædelsesgodtgørelse efter Sømandslovens § 42 er som efter Funktionærlovens § 2a en anerkendelse for et langt ansættelsesforhold, der udbetales den sidste dag i som et antal ekstra månedslønninger. Vi vil være meget kede af, at fratrædelsesgodtgørelser ikke anerkendes som DIS-indkomst. Det vil betyde, at de søfarende igen overlades til, fra sag til sag, at skulle forhandle en omregning af den i DIS optjente og lovpligtige fratrædelsesgodtgørelse til et bruttobeløb, som så forhåbentlig efter skat giver et nettobeløb svarende til det antal måneders (netto)løn sømandsloven foreskriver der skal udbetales.



Søfartens Ledere

Dansk Navigatørforening

Hvis ministeriet fastholder sit standpunkt ønsker vi en nærmere redegørelse for, hvori man ser risici for utilsigtet anvendelse af fratrædelsesgodtgørelser. Vi medvirker gerne i en drøftelse.

Vi mener også at jubilæumsgratialer mv. bør betragtes som DIS.

Ad § 5, stk. 3 – Nettohyre

Det er som udgangspunkt godt, at bestemmelsen er taget med. Vi er enige i, at det nuværende system med en aftalt nettohyre mellem erhvervets parter er det mest enkle system. Vores problem er dog, at vi i vore nuværende overenskomstforhandlinger 2004 ikke kan blive enige med arbejdsgiversiden om hvilken effekt regeringens forårspakke skal have på vore nettolønninger i DIS.

Der er i den forbindelse stillet spørgsmål til ministeren i Folketingets skatteudvalg. I sit svar skriver ministeren, at det er hans opfattelse at forårspakkens skattelettelser for øvrige bruttobeskattede bør indgå i den overenskomstmæssige lønfastsættelse i DIS. Nu må vi se hvilken effekt det har.

Såfremt aftalesystemet mellem erhvervets parter ikke kan forvalte forsætningen i § 5, stk. 3, vil vi forbeholde os ret til at stille krav om en mere lovmæssig regulering af nettolønnen. Evt. ved at se på hvordan man i andre EU/EØS lande giver statsstøtte til rederierhvervet.

Ad § 6 – Bugserfartøjer indenfor EU/EØS.

Vor kommentar til denne bestemmelse har mest karakter af et spørgsmål. Det er for os uklart, hvad der sker beskatningsmæssigt for en sømand, der har gjort tjeneste på et fartøj, der ved årets udgang viser sig ikke at have opfyldt 50 % reglen og hvor rederiet dermed uretmæssigt har udbetalt DIS nettoløn til sømanden det meste af året.

I bemærkningerne forklares det, at fart udenfor EU/EØS ikke giver problemer i forhold til DIS. Da § 5 i lovforslaget binder DIS og tonnageskattelovens formål sammen, skal vi bemærke at havnebugsering er udenfor nævnte lovs formål og at det vel må betyde at man udenfor EU/EØS heller ikke kan være i DIS hvis man primært laver havnebugsering. Man kunne overveje en formulering svarende til lovforslagets § 8.

Ad 7 – Passagertransport

Ingen kommentarer.

Ad 8 – DIS udenfor EU/EØS

Ingen kommentarer udover bemærkninger ovenfor under § 6.

Ad 9

Ingen kommentarer.

Ad 10 – Stenfiskerfartøjer og sandsugere

Vi så jo helst at området kunne blive indenfor reglerne om DIS, men forstår at det grundet statsstøttereglerne nu ikke kan lade sig gøre. Man kan frygte en udflagning af en del af denne flåde eller måske endda størstedelen af denne flåde. Også af den grund ønsker vi, at der ses på



Søfartens Ledere

Dansk Navigatørforening

reglerne om sømandsskattefradraget, dets rette størrelse i 2004 samt mulighederne for at give bedre betingelser for danske bruttobeskattede søfolk i udenlandske skibe/arbejdsgivere.

Ad 11

Ingen kommentarer.

Ad 12 – Klageadgang

Vi er ikke enige i lovforslaget, idet det kan afskære muligheden for at indbringe sager for Landsskatteretten. Vi kan ikke se hvorfor søfolk i forhold omkring beskatning af deres indkomst ikke skal have denne mulighed. Det er ingen begrundelse, at der er tale om en videreførelse af reglen i den gældende sømandsfradragsslov.

Ad - overgangsbestemmelser

Ikke yderligere kommentarer end dem der er givet under § 2, nr. 2

Ad - Ikrafttrædelsesbestemmelser og ændring af anden lovgivning.

Ingen kommentarer.

Afslutningsvis skal vi endnu en gang opfordre til, at ministeriet i sit endelige lovforslag gør sig nogle overvejelser over hvordan danske søfolk med udenlandske arbejdsgivere skal inddrages og reguleres. Vi medvirker som nævnt gerne i en drøftelse af disse spørgsmål.

Med venlig hilsen
Søfartens Ledere – Dansk Navigatørforening

Fritz Ganzhorn



Foreningen af Statsautoriserede Revisorer

Kronprinsessegade 8, 1306 København K. Telefon 33 93 91 91
Telefax nr. 33 11 09 13 e-mail: fsr@fsr.dk Internet: www.fsr.dk

Skatteministeriet
Att: Thea Halse/Erik Jørgensen
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

E-mail: pskper@skm.dk
cc: thh@skm.dk ej@skm.dk

6. december 2004
sas/hj(H118-04)

Vedr.: Høring over forslag til lov om beskatning af søfolk

Skatteministeriet har ved e-mail af 1. november 2004 fremsendt ovennævnte høring med anmodning om foreningens bemærkninger.

FSRs Skatteudvalg har gennemgået udkastet og har følgende bemærkninger:

Af § 5, stk. 1, fremgår det, at "Fratrædelsesgodtgørelser m.v." ikke er omfattet af 1. pkt., dvs. DIS-beskatningen.

Det bør uddybes, hvad der ligger i "m.v." Omfatter det eksempelvis også jubilæumsgratier, løn i opsigelsesperioden, lovbestemte godtgørelser o.lign.?

FSR har ikke herudover tekniske kommentarer til udkastet.

Med venlig hilsen

John Byholm
formand for Skatteudvalget

Niels Ebbe Andersen
fagdirektør

Skatteministeriet
Att. Erik Jørgensen/Thea Halse
Nicolai Eigveds Gade 28
1402 København K

Svendborg den 25. november 2004

Svendborg Kommune har følgende bemærkninger til forslag til lov om beskatning af søfolk i høring.

Til §2 stk. 21, nr.2, litra e:

2. Begrænset fart:

e. Anden fart eller bugser- og bjærgningsvirksomhed, når forholdene er sådan, at den pågældende person har mulighed for regelmæssigt at overnatte i land.

Begrebet "overnatte i land" er i bemærkningerne ikke defineret nærmere. Det bør præciseres om der menes "i land" generelt eller der menes i hjemmet.

Til §3 stk. 1:

§ 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.

Ifølge teksten i lovbestemmelsen gives fradraget kun for antal påbegyndte døgn ombord, men ifølge bemærkningerne fremgår det at det årlige fradrag vil være det samme som det nuværende særlige fradrag efter lov om særlige fradrag for sømænd m.v. idet den eksisterende praksis om at den søfarende midlertidigt kan opholde sig i land uden at miste retten til fradraget og dermed opnå fradrag også for hjemmepærioden ialt 56.900 pr. årligt.

~~Lovteksten bør udformes så den svarer til hensigten.~~

Til §5 stk. 1:

§ 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.

Af sidste punktum fremgår at fratrædelsesgodtgørelser m.v. ikke er omfattet af 1. punktum.

Hvis der med fratrædelsesgodtgørelser m.v. blandt andet også menes jubilæumsgratualer og andre indkomsttyper bør disse fremgå direkte af lovteksten for at undgå sager som skm. 2004.201.VLR af 5.

april 2004 der blev ført vedrørende fratrædelsesgodtgørelserne.

Til §13:

§ 13. Sejdistancen 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.

Der henvises til §2 stk. 1, nr. 3, litra d, men nr. 3 findes ikke så der må skulle stå nr. 2.

Med venlig hilsen

Søren Bay Hansen

Thea Halse
Erik Jørgensen
Departementet

Svar på høring over udkast til Forslag til Lov om beskatning af søfolk

Departementet har sendt et udkast til et lovforslag om beskatning af søfolk til høring i Told- og Skattestyrelsen.

Styrelsen har følgende bemærkninger og spørgsmål:

FAGLIGE BEMÆRKNINGER

Til § 3

- Sømandsfradraget gives til skattepligtige efter kildeskattelovens § 1. Det bør tydeliggøres, om det betyder, at dobbeltdomicilerede også er berettigede til sømandsfradraget.
 1. Det bør ligeledes tydeliggøres, om begrænset skattepligtige sømænd er berettiget til sømandsfradraget, hvis de vælger at blive beskattet som almindelig begrænset skattepligtig i stedet for 30% beskatningen, som er udgangspunktet.
 2. Hvis de ikke er berettiget til sømandsfradraget, bør det tydeliggøres, om disse begrænsede skattepligtige sømænd er berettiget til fradraget, hvis de vælger at blive beskattet som grænsegænger efter reglerne i KSL afsnit 1A.

Hvis de er berettiget til sømandsfradraget, bør dette fremgå af lovteksten (enten af lov om beskatning af søfolk eller af KSL § 5B).

- ”.....ved arbejde ombord på skibe med.....”

Det bør specificeres hvilke skibe der er tale om for at undgå at ikke ønskede skibe kommer under ordningen, f.eks.:



”..... ved arbejde ombord på danske skibe, skibe som ikke anses for danske skibe, men som har samme tonnagestørrelse, anvendelse og fartområde som danske skibe samt sandsugere og stenfiskerfartøjer med indvindingstilladelse efter råstofloven

Til § 9, stk. 3

Hvis der er tale om 30%-bruttobeskatning, er det denne 30% skat, der tilfalder Færøerne og Grønland.

Hvis sømanden har valgt beskatning efter de almindelige regler for begrænset skattepligtig, bør det tydeliggøres, hvilken beregnet skat, der tilfalder Færøerne og Grønland. Om det er den samlede beregnede skat, som forholdsmæssigt falder på lønindkomsten, som nævnt i KSL § 43, stk. 1, der tilfalder Færøerne og Grønland.

Til §10, stk. 1

Det fremgår, at det er indeholdte A-skatter m.v., der kan refunderes. Dette bør ændres, da det er helt tilfældigt hvor meget der indeholdes i A-skat, jf. lovbemærkningerne til § 10. I stedet bør bestemmelsen gå ud på, at der kan refunderes den skat og det AM-bidrag, der kan henføres til den løn, j.f. stk. 2 og 3, der udbetales til personer, som udfører arbejde ombord, og som ikke er omfattet af § 8.

Bemærkningerne til § 10 (side 28)

Af bemærkningerne fremgår det bl.a.:

” 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 lønomskostningerne har været de samme som for andre personer ombord.”

Hvis man valgte at refundere indeholdte A-skatter og AM-bidrag direkte er det korrekt, at den indeholdte A-skat er påvirket af lønmodtagerens øvrige indkomstforhold, og at disse kunne betyde, at der kun bliver indeholdt et beskeden eller slet ingen A-skat. Det forholder sig derimod anderledes med det indeholdte AM-bidrag, idet dette beløb ikke er påvirket af personens øvrige indkomstforhold, herunder et evt. underskud af egen virksomhed. Det er derfor ikke korrekt, når det er anført, at rederiet ikke ville være berettiget



til refusion for den pågældende, idet der altid vil være et indeholdt AM-bidrag at refundere.

Til § 13

"Sejldistancen efter § 2, stk 1, nr. 3, litra d," bør ændres til "Sejldistancen efter § 2, stk. 1, nr. 2, litra d,"

ADMINISTRATIVE BEMÆRKNINGER

Under forudsætning af,

- at de ændrede regler vil træde i kraft således, at de kommer til at gælde for hele skatteår.
- at ændringerne i systemet implementeres sammen med årstilretningen,
- at der ikke tages højde for forskudt indkomstår,

skønnes en implementering af de nye regler at medføre engangsudgifter til systemtilretning på **8.350.000 kr.**

Herudover vil der være et kontrolbehov i forbindelse med refusion af A-skat (§ 10) og eventuelt skulle anvendes ligningsmæssige ressourcer ved beskatning efter de almindelige regler af overskydende lønbeløb, hvis ejers DIS-løn overstiger niveauet for andre ombord med samme anciennitet (§ 3), dvs.:

Lovforslaget skønnes at medføre et ikke nævneværdigt årligt ressourcetræk til ligning og kontrol.

Med venlig hilsen

Retsafdelingen

Lone Stonor Kristensen

Direkte telefon 723 74945

Fra "Majken Skudstrup Haals (EOGS)" <MSH@eogs.dk>
Til: "pskerh@skm.dk" <pskerh@skm.dk>, "ej@skm.dk" <ej@skm.dk>, "thh@skm.dk" <thh@skm.dk>
Dato 26-11-2004 15:40:12
Emne: Høringssvar - lov om beskatning af søfolk

Kære Thea

Nedenfor er Erhvervs- og Selskabsstyrelsens høringssvar ift. ovennævnte.

Venligste hilsner

Majken

26. november 2004

ERHVERVS- OG

SELSKABSSTYRELSEN

Kampmannsgade 1

1780 København V

Høringssvar - forslag til lov om beskatning af søfolk

Erhvervs- og Selskabsstyrelsen har modtaget ovennævnte lovforslag i høring.

Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) vurderer de erhvervsøkonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet som følge af nye love og bekendtgørelser. CKR kan teste forslag med væsentlige administrative konsekvenser for erhvervslivet i et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler. CKR har i denne forbindelse følgende bemærkninger:

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes at indeholde små positive strukturelle virkninger for rederier, der udelukkende har skibe under 100 tons. Overgangen fra dispensationssystemet til objektive kriterier fjerner de skadelige konkurrencemæssige virkninger, der ligger i, at rederier, der udelukkende har skibe under 100 tons, ikke kan opnå dispensation for tonnagemålet og dermed gøre brug af DIS-skattereglernes mulighed for at blive fritaget for dansk beskatning, mens rederier, der både har skibe over og under 100 tons, kan opnå en sådan dispensation.

Samtidig vurderes forslaget at indeholde yderligere små positive strukturelle virkninger for rederier med skibe, der sejler i nærfart eller er mellem 20 og 100 tons, eller har ansatte, der tjener under 310.000 kr. i årsløn. Disse rederier får lettere ved at tiltrække kvalificeret arbejdskraft, da deres ansatte får nemmere adgang til 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. Dette vurderes at indeholde små negative strukturelle konsekvenser for de rederier, der mister muligheden for dispensation for tonnagemålet.

Samlet set vurderes de strukturelle konsekvenser at være neutrale.

Der gøres desuden opmærksom på, at forslagets erhvervsøkonomiske konsekvenser bør kvantificeres og indgå i lovbemærkningerne. Dette vedrører både de direkte, afledte og strukturelle erhvervsøkonomiske konsekvenser. De direkte konsekvenser er de udgifter eller indtægter, som har umiddelbar provenuvirkning for det offentlige. De afledte virkninger er de umiddelbare virkninger, som ikke har direkte betydning for det offentlige. Strukturelle virkninger vedrører virksomhedernes evne til at skabe vækst og velstand.

Til din hjælp, kan jeg henvise til vores vejledning om, hvordan de erhvervsøkonomiske konsekvenser for erhvervslivet opgøres. Vejledningen er at finde på adressen:

<http://www.eogs.dk/graphics/AdmLet/Publikationer/Okomanual.pdf>

Administrative konsekvenser

Forslaget vurderes at medføre små løbende lettelser for danske rederier. Forenklingen og objektiviseringen af reglerne om beskatning af søfolk gør det mere enkelt for rederierne at administrere beskatningen af søfolk. CKR vurderer dog, at konsekvenserne ikke er af et sådant omfang, at de bør testes i et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.

Erhvervs- og Selskabsstyrelsen kan på den baggrund foreslå følgende tekst til den del af lovforslagets bemærkninger, der omhandler forslaget administrative konsekvenser for erhvervslivet:

"Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler. Styrelsen vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser for erhvervslivet i et omfang, der berettiger, at det bliver forelagt et virksomhedspanel. Forslaget bør derfor ikke forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler."

Erhvervs- og Selskabsstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen

Majken Skudstrup Haals

Fuldmægtig

Tlf. direkte 33 30 74 41

E-post msh@eogs.dk

E&S benytter digital signatur på alle e-mails. Vil du vide mere om digital

signatur - læs her. <<http://www.eogs.dk/sw1998.asp>> Hvis du har problemer med en e-mail fra E&S - returnér

venligst e-mail inkl. fejlbesked - læs om de mest almindelige fejl
<<http://www.eogs.dk/sw2000.asp>> . Undlad

venligst at kryptere e-mails direkte til E&S medarbejdere, benyt i stedet

eogs@eogs.dk - Læs mere <<http://www.eogs.dk/sw1998.asp>> .

CC: "Flemming Pedersen (EOGS)" <FPE@eogs.dk>, Lars Lün eborg (EOGS)
<LAL@eogs.dk>

Skatteministeriet
Att.: Erik Jørgensen
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

30. november 2004
Sag 199953343
Arkivkode
Politisk Juridisk Center
/hen

Vedr. forslag til lov om beskatning af søfolk.

Skatteministeriet har fremsendt forslag af 1. november 2004 til lov om beskatning af søfolk i høring.

I den anledning skal man herved meddele, at Søfartsstyrelsen ikke har bemærkninger til lovforslaget.

Den sene besvarelse beklages.

Med venlig hilsen

Henriette Bytoft Flügge
Specialkonsulent
Tlf. direkte 39174533
Fax direkte 39174413
E-post hen@dma.dk

SØFARTSSTYRELSEN
Vemundsgade 38 C
2100 København Ø

Tlf. 39 17 44 00
Fax 39 17 44 01
CVR-nr. 29 83 16 10
sfs@dma.dk
www.sofartsstyrelsen.dk

ØKONOMI- OG
ERHVERVS MINISTERIET

