

UDKAST

Forslag

til

Lov om ændring af søloven
(Justering af årlig afgift for skibe)

§ 1

I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1013 af 29. juni 2023, som ændret ved § 1 i lov nr. 526 af 7. juni 2006 og § 1 i lov nr. 249 af 21. marts 2012, foretages følgende ændringer:

1. § 15 a affattes således:

»§ 15 a. Registrerede ejere og noterede befragtere af skibe, der er optaget i skibsregisteret og fartøjsfortegnelsen, skal betale en årlig afgift for hvert skib, der er registreret.

Stk. 2. Den årlige afgift beregnes på grundlag af skibets bruttotonnage i følgende tonnagespænd:

1. For skibe med en bruttotonnage under 30 udgør den årlige afgift 1.025 kr.
2. For skibe med en bruttotonnage mellem 30 og 500 udgør den årlige afgift 3.075 kr.
3. For skibe med en bruttotonnage på 500 eller derover udgør den årlige afgift 9.225 kr.

Stk. 3. For skibe, der alene er registreret med en målt bruttoregister-tonnage, fastsættes afgiften efter stk. 2, på baggrund af skibets bruttoregister-tonnage.

Stk. 4. For skibe, som hverken er registreret med en bruttotonnage eller en bruttoregister-tonnage fastsættes den årlige afgift som for skibe med en bruttotonnage under 30, jf. stk. 2, nr. 1.

Stk. 5. Skibe, som er optaget på Skibsbevaringsfondens oversigt ”Skibe med bevaringsstatus”, er fritaget for betaling af årlige afgifter, så længe skibet står på fondens liste.

Stk. 6. Ejere af skibe, der har været anvendt som passagerskibe i en hel afgiftsperiode, og som besejler færgeruter, der er omfattet af ordningen i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner § 21 b, kan anmode Skibsregistret om refusion af årlig afgift for disse skibe. Sammen med anmodningen sendes dokumentation for skibets sejlads omfattet af udligningsordningen.

Stk. 7. For skibe hjemmehørende i Grønland, der ejes af en person, der har bopæl i Grønland, eller af selskaber el.lign., der har hjemsted i Grønland, finder stk. 1-5 ikke anvendelse.

UDKAST

Stk. 8. For skibe, der i medfør af § 24 på grundlag af en bareboatbefragtningsaftale er optaget i et udenlandsk skibsregister og midlertidigt fører et andet nationalitetsflag end det danske, finder stk. 1-6 ikke anvendelse.

Stk. 9. De årlige afgifter efter stk. 2 pris- og lønreguleres højst en gang årligt med den af Finansministeriet fastsatte sats for det generelle pris- og lønindeks. Det herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste kronebeløb. Erhvervsministeren kan fastsætte regler om, hvornår regulering skal finde sted.

2. § 15 b affattes således:

»§ 15 b. Registrerede ejere eller noterede befragtere af skibe, er forpligtede til at betale forfalden årlig afgift til Søfartsstyrelsen, jf. stk. 3.

Stk. 2. Ejers skibe af partredere, hæfter partrederne solidarisk for afgiftens betaling. Ejers skibe af kommanditselskaber, interessentskaber, interessentskabslignende samejer m.v., hæfter de ansvarlige deltagere eller ejere solidarisk for afgiftens betaling.

Stk. 3. Årlig afgift forfalder hvert år den 1. marts og dækker perioden fra den 1. marts det pågældende år til den sidste dag i februar det efterfølgende år, jf. dog stk. 4.

Stk. 4. For skibe, som optages i dansk register, eller ændrer anvendelse eller opnår status som bevaringsværdigt mellem den 1. marts og inden udgangen af februar det følgende år, forfalder en forholdsmæssig afgift for de hele måneder, skibet er registreret, indtil den førstkommende 1. marts.

Stk. 5. Udslettes et skib fra dansk register, eller opnår status som bevaringsværdigt inden den 1. marts i en afgiftsperiode, tilbagebetaler Søfartsstyrelsen indbetalt afgift for de hele måneder efter udslettelsestidspunktet og indtil den 1. marts i det følgende afgiftsår.

Stk. 6. Erhvervsministeren kan fastsætte regler om tidspunkt for betaling, betalingsmåden, frister for indbetaling, frister for tilbagebetaling, erindringskrivelser, gebyrer og renter samt regler om, at Søfartsstyrelsen kan eftergive eller frafalde krav på betaling af den årlige afgift.«

§ 2

I lov nr. 526 af 7. juni 2006 om ændring af søloven og forskellige andre love (Digital skibsregistrering, pant, udlæg m.v. i fiskerirettigheder, fordeling af bjærgeløn og skibes hjemsted) foretages følgende ændring:

1. I § 6, *stk. 2*, indsættes som *3. pkt.*:

»Bestemmelserne kan sættes i kraft på forskellige tidspunkter.«

UDKAST

§ 3

I lov nr. 493 af 12. maj 2010 om ændring af lov om sikkerhed til søs, sømandsloven og forskellige andre love og om ophævelse af lov om forhyring af skibsmandskab (Gennemførelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold, modernisering af bestemmelser om tilsyn, forbud mod spiritussejlad i grønlandsk farvand m.v.), som ændret ved lov nr. 1773 af 28. december 2023, foretages følgende ændring:

1. I § 9, stk. 3, indsættes som 2. pkt.:

»Bestemmelserne kan sættes i kraft på forskellige tidspunkter.«

§ 4

Loven træder i kraft den 1. februar 2025.

§ 5

Stk. 1. Loven gælder ikke for Grønland, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Lovens § 1, nr. 1, kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger. Lovens bestemmelser kan sættes i kraft på forskellige tidspunkter.

UDKAST

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse	
1.	Indledning
2.	Lovforslagets hovedpunkter
2.1.	Justering af årlig afgift for skibe
2.1.1.	Gældende ret
2.1.2.	Erhvervsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
2.2.	Ikraftsættelse for Grønland af ændringer til søloven og lov om sikkerhed til søs
2.2.1.	Gældende ret
2.2.2.	Erhvervsministeriets overvejelser
2.2.3.	Den foreslåede ordning
3.	Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
4.	Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
5.	Administrative konsekvenser for borgerne
6.	Klimamæssige konsekvenser
7.	Miljø- og naturmæssige konsekvenser.
8.	Forholdet til EU-retten
9.	Hørte myndigheder og organisationer m.v. – evt. forslag til høringsparter
10.	Sammenfattende skema

1. Indledning

Med lovforslaget foreslås det, at den årlige afgift for skibe, som betales af ejere eller noterede befragtere af skibe, der er optaget i de danske skibsregistre, beløbsmæssigt opjusteret med gennemsnitligt ca. 115 % således at Søfartsstyrelsen fortsat kan varetage den brede vifte af arbejdsopgaver, der påhviler en moderne flagstat.

Samtidig foreslås ordningen forenklet, således at de nuværende 4 afgiftstrin reduceres til 3. Forslaget reducerer samtidig antallet af grupper af skibe, således at hvert afgiftstrin udtømmende fastsætter afgiftssatsen for alle skibe med en given bruttotonnage.

Som noget nyt foreslås, at færger, som besejler ruter omfattet af lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner, jf. § 21 b, kan opnå refusion af indbetalt årlig afgift.

Bevaringsværdige skibe forventes fortsat at være undtaget fra ordningen om årlig afgift. Ved bevaringsværdige skibe forstås skibe, som er optaget på Skibsbevaringsfondens liste over skibe med bevaringsstatus.

Det foreslås, at tilbagebetaling af forudbetalt årlig afgift for skibe, som efterfølgende udslettes af registret i løbet af en afgiftsperiode, sker automatisk og for alle hele måneder af den resterende afgiftsperiode. Samtidig foreslås det, at skibe, som optages i Skibsregistret i en igangværende afgiftsperiode, betaler en forholdsmæssig afgift for den igangværende afgiftsperiode.

Det foreslås endvidere, at erhvervsministeren får mulighed for at lade satsene regulere med den af Finansministeriet fastsatte sats for det generelle pris- og lønindeks.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1.1. Justering af årlig afgift for skibe

2.1.1 Gældende ret

Den årlige afgift for at have et skib registreret i henholdsvis Dansk Internationalt Skibsregister, skibsregistret eller Fartøjsfortegnelsen blev indført i 2013. Afgiften blev indført for at bidrage til finansieringen af de myndighedsopgaver, der er forbundet med, at skibe sejler under dansk flag, herunder driften af skibsregistrene.

UDKAST

Efter de gældende regler i sølovens § 15 a betaler ejere af skibe en årlig afgift for hvert skib, der er registreret i et dansk skibsregister eller fartøjsfortegnelsen. Afgiften er fastsat efter skibets størrelse i bruttotonnage og i visse tilfælde skibets anvendelse. Afgiften er inddelt i følgende trin:

- Fritidsfartøjer med en BT fra 0 til 20 betaler 800 kr. om året.
- Fritidsfartøjer med en BT på 20 eller mere betaler 1.600 kr. om året.
- Mindre erhvervsskibe med en BT fra 0 til 30 betaler 300 kr. om året.
- Erhvervsskibe med en BT på 30 eller indtil 500 betaler 1.600 kr. om året.
- Erhvervsskibe med en BT på 500 eller mere betaler 2.400 kr. om året.

Følgende typer af skibe er ikke omfattet af pligten til at betale årlig afgift:

- Skibe under bygning optaget i Skibsbygningsregistret,
- skibe registreret i dansk register, men som midlertidigt er bareboat-registreret til et udenlandsk register på et bareboat certeparti,
- skibe med hjemsted i Grønland og hvis ejer har adresse i Grønland samt
- bevaringsværdige skibe, som er opført på Skibsbevaringsfondens liste over skibe, der er erklæret bevaringsværdige.¹

§ 15 b i søloven indeholder nærmere regler om betaling af årlig afgift, herunder at den årlige afgift forfalder til betaling hvert år den 1. marts og dækker perioden fra den 1. marts samme år til den sidste dag i februar det efterfølgende år.

Skibe, for hvilke der er betalt årlig afgift, og som efterfølgende udslettes af registeret i en afgiftsperiode inden den 31. august samme år, kan efter udslettelsen anmode om at få refunderet halvdelen af den årlige afgift. Søfartsstyrelsen foretager herefter refusion af halvdelen af den indbetalte årlige afgift.

Erhvervsministeren er bemyndiget til at fastsætte regler om betalingsmåden, frister for indbetaling, erindringskrivelser, gebyrer og renter samt regler om, at Søfartsstyrelsen kan eftergive eller frafalde krav på betaling af den årlige afgift. Bemyndigelsen er udnyttet ved fastsættelse af regler i kapitel 14 i bekendtgørelse nr. 35 af 13. januar 2023 om registrering af skibe, herunder bareboat registrering, og rettigheder over skibe i Dansk

¹ Oversigten over ”Skibe med bevaringsstatus” findes for tiden på Skibsbevaringsfondens hjemmeside her: <https://skibsbevaringsfondens.dk/bevaringsstatus/skibe-med-bevaringsstatus/>

Skibsregister, Dansk Internationalt Skibsregister og optagelse i Fartøjsfortegnelsen og om årlig afgift af skibe med hjemsted i Danmark².

Efter § 8 a i lov om Dansk Internationalt Skibsregister finder bestemmelserne om årlige afgifter for registrerede skibe i sølovens §§ 15 a og 15 b tilsvarende anvendelse for skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister.

2.1.2. Erhvervsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås, at der ved ændring af søloven foretages en omlægning af den eksisterende årsafgift fra 2013, hvor de nuværende takster opjusteres til at finansiere flere af Søfartsstyrelsens udgifter forbundet med at have skibe under dansk flag, herunder driften af skibsregistrene.

Der er tale om en generel ordning for alle skibe under dansk flag. Med denne ordning opkræves en årsafgift fra alle skibsejere, som har et fartøj optaget i et af de danske skibsregistre og fartøjsfortegnelsen. Afgiften opkræves en gang om året i marts måned. Skibe med hjemsted i Grønland fritages for betaling af årsafgift, da skibe med hjemsted i Grønland alene opererer i og omkring Grønland, og ikke er underlagt samme regulering som skibe med hjemsted i den sydlige del af riget.

Grundmodellen indebærer, at store skibe betaler en forholdsmæssigt større afgift end mindre skibe, idet myndighedsopgaven hos Søfartsstyrelsen stiger i takt med skibets størrelse. Bevaringsværdige skibe er af hensyn til ønsket om bevaring af kulturarv fritaget for den nuværende årlige afgift, og vil også være det fremover. Derudover vil også færger til småøer med forslaget blive fritaget for den årlige afgift, i det omfang færgeruterne er omfattet af lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner § 21 b.

Formålet med grundmodellen i ordningen er, at den årlige afgift skal bidrage til at finansiere de myndighedsopgaver, der er forbundet med, at skibe sejler under dansk flag, herunder driften af skibsregistrene, under hensyntagen til skibets størrelse. Den årlige afgift fastlægges på baggrund af fartøjets størrelse således, at større fartøjer betaler forholdsmæssigt mere end mindre fartøjer, så afgiften afspejler, at myndighedsopgaven øges i takt med skibets størrelse.

² <https://www.retsinformation.dk/eli/Ita/2023/35>

UDKAST

Da en stor del af Søfartsstyrelsens ydelser kommer alle skibsejere til gavn, er formålet med ordningen, at både fartøjer, der anvendes til erhvervsmæssigt brug og fritidsfartøjer bidrager til finansieringen af disse ydelser. Opkrævningen af en årlig afgift mhp. finansiering af myndighedernes udgifter er en kendt model, som de danske myndigheder har anvendt siden 2013.

Det foreslås, at der ved ændring af søloven fastsættes årsafgifter, således at erhvervets samlede brugerbetaling af Søfartsstyrelsens udgifter forbundet med at have skibe under dansk flag stiger. Afgifterne fastsættes med en trindeling således, at ejerne af større skibe skal betale mere i årlig afgift end ejerne af mindre skibe. Trindelingen afspejler, at de administrative omkostninger stiger med skibenes størrelse.

- Skibe med en bruttotonnage under 30 skal betale 1.025 kr. om året.
- Skibe med en bruttotonnage mellem 30 og 500 skal betale 3.075 kr. om året.
- Skibe med en bruttotonnage på 500 eller derover skal betale 9.225 kr. om året.

Der er tale om en generel ordning for alle ejere af skibe, der er optaget i skibsregistrene og Fartøjsfortegnelsen. Søfartsstyrelsens ydelser, som er nærmere beskrevet nedenfor, er udtryk for det generelle serviceniveau, alle danske skibe er berettiget til at modtage ved at være optaget i danske registre. Elementerne, der indgår i dette serviceniveau, udgør samlet set en pakke, der er nødvendig for, at både store og små fritidsfartøjer samt store, mellemstore og små erhvervsfartøjer samt deres besætninger kan indgå i en dagligdag til søs.

Myndighedsopgaver i Søfartsstyrelsen som delvist finansieres af afgiften

For alle fartøjer på dansk flag gælder, at der skal foretages skibsregistrering. Der er behov for sagsbehandling, sikring af ejerrettigheder m.v. i forbindelse med indregistrering. Alle fartøjer, som anvendes erhvervsmæssigt, herunder til fiskeri, skal registreres i de danske skibsregistre. Som flagstat er der behov for at have en bagvedliggende regulering, som fastlægger sikkerhedsniveauet og arbejdsvilkårene for de ombordværende. Arbejdet med reguleringen sker i tæt samarbejde med erhvervets parter.

Alle skibe skal synes, og synsintervallerne er kortere, jo større skibene er. Synsindsatsen kan være rettet mod generelle forhold ved skibet eller være

UDKAST

fokuseret på mere specifikke aspekter. Et skib synes efter aftale med Søfartsstyrelsen i forbindelse med et havneanløb, der indgår i skibets sædvanlige drift eller i forbindelse med et værftsophold. Der foretages tillige kontrolsyn af skibe, hvor der har været en søulykke, fx en kollision, en arbejdsulykke eller anden hændelse. Lovpligtige syn er gebyrpålagt, men Søfartsstyrelsen udfører i tilknytning til disse syn også stikprøvekontroller på udvalgte områder og en række myndighedsopgaver, som er forbundet med at have skibe under dansk flag, herunder ift. skibsregistrering, som der ikke opkræves særskilt betaling for. Årsafgiften medvirker til at finansiere disse tilknyttede myndighedsopgaver, som ligger ud over de lovpligtige syn.

Redere, hvis skibe er optaget i danske registre, har en ekstensiv adgang til at kontakte Søfartsstyrelsen for at indhente rådgivning. Dialogen kan fx tage udgangspunkt i faktiske forhold, men også angå påtænkte ændringer ved skibene.

Søfartsstyrelsen har tillige udgifter forbundet med at have skibe under dansk flag, da styrelsen i tæt samarbejde med erhvervet, forestår en løbende drøftelse og udvikling af konventioner i FN's søfartsorganisation *International Maritime Organisation* (IMO). IMO-konventionerne fastlægger globale regler i form af internationale konventioner om sikkerhed, miljøbeskyttelse, uddannelse, fælles administrative instrumenter m.v. Regler, som er et vigtigt grundlag for, at de danske skibe, som omfattes af konventionerne, kan operere og konkurrere internationalt. Der er tale om et højt prioriteret og resourcekrævende indsatsområde, som dels underbygger anerkendelsen og betydningen af det danske flag, dels fremmer erhvervets interesser på området.

En væsentlig, generel myndighedsopgave med internationalt ophæng forbundet med at have skibe under dansk flag er de søfartssociale forhold, herunder eksempelvis vejledning om ansættelsesretlige regler, hviletid m.v. samt administration af den særlige sygesikringsordning for søfarende, som ikke finansieres på anden vis. Dertil kommer kommunikation med Ankenævnet for Søfartsforhold, erhvervet, herunder rederne og fagforeningerne, samt de søfarende. Endeligt pågår der løbende regelændringer på området.

Endelig er Søfartsstyrelsens it-systemer centrale for bl.a. skibsregistrering, styrelsens tilsyn med danske skibe, samt det samlede overblik over handelsflåden. Udgifter i forbindelse med vedligehold og udvikling af it-systemerne falder ind under årsafgiftens formål.

UDKAST

Skibe, der er fritaget for betaling af årlig afgift

Den årlige afgift er udformet som en generel ordning, der i finder anvendelse for alle ejere af fartøjer, der er optaget i skibsregisteret og fartøjsfortegnelsen. De tre trin for betaling af afgiften bidrager til at opfylde ordningens formål om, at alle skibe bidrager til at finansiere de myndighedsopgaver, der er forbundet med at skibe sejler under dansk flag, ud fra skibets størrelse.

Skibe med hjemsted i Grønland fritages for betaling af årsafgift. Det skyldes, at skibe med hjemsted i Grønland alene opererer i og omkring Grønland og ikke er underlagt samme regulering som skibe med hjemsted i den sydlige del af riget. Det vurderes, at disse skibes aktiviteter ikke påvirker konkurrencen og samhandlen i EU.

Fartøjer, som er bareboatet ud af de danske registre fritages ligeledes fra betaling af årsafgift. Det skyldes, at fartøjet reelt sejler under et andet flag med de rettigheder og pligter, som tilfalder under det andet flag. Når bareboatingen ophører, og skibet igen sejler under dansk flag, vil skibet være underlagt årsafgiften på linje med alle andre skibe.

Bevaringsværdige skibe fritages fortsat fra årlig afgift. Der er tale om en begrænset gruppe af skibe, som erklæres bevaringsværdige af Skibsbevaringsfonden. Det forventes, at nogle af fartøjerne udøver erhvervsaktiviteter, hvorfor fritagelsen kan indebære statsstøtte. I det omfang det er tilfældet, vil afgiftsfritagelsen blive ydet i overensstemmelse med EU's statsstøtteregler.

For så vidt angår færger til småøer, kan disse opnå refusion af indbetalt årlig afgift. Færger til småøer vil som udgangspunkt have en størrelse på mellem 30-500 BT. Færger til småøer er i forvejen omfattet af § 21 b i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner og fritages indirekte fra den foreslåede afgiftsstigning af hensyn til opretholdelse af landevejsprincippet. Når der er tale om indirekte fritagelse skyldes det, at der vil skulle betales årsafgift for disse færger, men årsafgiften vil efterfølgende blive refunderet. Fritagelsen kan indebære statsstøtte. I det omfang det er tilfældet, vil afgiftsfritagelsen blive ydet i overensstemmelse med EU's statsstøtteregler.

Trin 1: Erhvervsfartøjer med en bruttotonnage under 30

De mindste erhvervsfartøjer, der er optaget i registrene, modtager den ovenfor beskrevne generelle myndighedsydelse fra Søfartsstyrelsen. Der er tale

UDKAST

om fartøjer på op til 30 BT. Der er fortrinsvis tale om fiskefartøjer, og sådanne fartøjer har typisk færre panthavere og mindre komplicerede ejerforhold end de større skibe.

Årsafgiften for erhvervsfartøjer og fritidsfartøjer på under 30 BT er således prisen for at være omfattet af disse generelle serviceydelser. Denne afgift foreslås for de mindste fritidsfartøjer fastsat til 1.025 kr. om året.

Fartøjer under 30 BT skal leve op til et vist niveau af international lovgivning. Principielt er der tale om at fastholde et sikkerhedsniveau svarende til det internationale niveau for dette skibssegment.

Der vil for denne fartøjstype typisk være en mere begrænset administration af spørgsmål om søfartssociale forhold m.v., herunder ift. den særlige sygesikringsordning for søfarende, generel håndtering af spørgsmål og henvendelser i forhold til skibe med højere BT.

Jo mindre skibet er, desto mindre specialisering kræver et syn, ligesom synsintervallet er længere for de mindste skibe. Søfartsstyrelsens syn, herunder kontrolsyn af mindre fartøjer foretages endvidere normalt i Danmark, hvorfor opgaven med administration, planlægning og tilstedeværelse ved synet er mere beskeden.

Søfartsstyrelsens ressourcer til rådgivning af de mindre erhvervsfartøjer er samtidig mere beskeden og begrænser sig i praksis til spørgsmål om almindelig drift af søfartsvirksomhed.

Trin 2: Erhvervsfartøjer med en bruttotonnage mellem 30 og 500

Ud over de grundlæggende omkostninger, som er indeholdt i trin 1, er der en række øgede omkostninger forbundet med myndighedsbehandlingen af de mellemstore fartøjer.

Årsafgiften for denne gruppe fartøjer foreslås derfor fastsat til 3.075 kr. om året.

Fartøjer mellem 30 BT og 500 BT har en højere handelsværdi end de små fartøjer under 30 BT og har dermed almindeligvis flere panthavere og andre rettighedshavere, hvis rettigheder skal registreres i skibsregistrene.

Fartøjer i denne kategori har som udgangspunkt større besætninger end de små fartøjer. Dette medfører et øget træk på de ydelser, der relaterer sig direkte til de søfarende. Det omhandler bl.a. spørgsmål om søfartssociale forhold, herunder ift. den særlige sygesikringsordning for søfarende samt generel håndtering af spørgsmål og henvendelser i forhold til disse skibe.

Fartøjer mellem 30 BT og 500 BT skal derudover leve op til et lidt højere niveau af international lovgivning, herunder eksempelvis konventionen om skibes lastelinjer og stabilitet, som til forskel fra størsteparten af internationale konventioner indbefatter denne kategori af skibe. Principielt er der tale om at fastholde et sikkerhedsniveau svarende til det internationale niveau for dette skibssegment. Særligt på området for konstruktion og udstyr af skibe er der imidlertid et betydeligt behov for at finde ækvivalente løsninger, som tilgodeser den begrænsede størrelse af disse skibe og tilpasning af regelgrundlaget til deres specifikke arbejdsområder. Dette medfører således øgede myndighedsopgaver for Søfartsstyrelsen, som skal varetages for disse skibe.

Synsintervallerne stiger med skibets størrelse, og synsvirksomheden kræver mere personale jo større skibene er. Søfartsstyrelsens syn, herunder kontrolsyn, af fartøjer mellem 30 BT og 500 BT foretages fortrinsvis i Danmark, men kan ved enkelte tilfælde ske i udlandet, for de skibe, hvor en hændelse sker i udlandet. Administration, planlægning og tilstedeværelse ved synet kræver i disse sager en større indsats fra Søfartsstyrelsen.

Søfartsstyrelsens ressourcer til rådgivning af de mindre fartøjer stiger med fartøjets størrelse, idet der bliver behov for at tage stilling til spørgsmål om ækvivalens, mere specificerede regler, ligesom spørgsmålene ikke nødvendigvis begrænser sig til spørgsmål om almindelig drift af søfartsvirksomhed.

Trin 3: Erhvervsfartøjer med en bruttotonnage på 500 eller derover

Fartøjer på 500 BT eller derover er væsentligt tungere rent administrativt, herunder ikke mindst i forbindelse med skibsregistrering, fordi fartøjernes værdi tilsiger, at der kan være mange panthavere, rådighedsbegrænsninger m.v., som skal registreres i registrene. I forbindelse med indflagning er godkendelsesproceduren i Søfartsstyrelsen mere ressourcekrævende, da regelsættene og certifikaterne, der skal håndteres er flere.

Løbende servicering og rådgivning af redere og ansvarshavende for større skibe er ligeledes komplekst og tidskrævende, hvilket kræver flere ressourcer i Søfartsstyrelsen.

UDKAST

Årsafgiften for de største erhvervsfartøjer fastsættes til 9.225 kr. om året.

De meget omfattende konventioner, som eksempelvis SOLAS vedrørende skibes konstruktion og sikkerhed samt MARPOL-konventionen om forebyggelse af forurening, som begge forhandles i IMO, er eksempler på international regulering, som primært er rettet mod skibe på eller over 500 BT. Det indebærer for Søfartsstyrelsen et omfattende arbejde forbundet med at forhandle konventionerne, de tilhørende vejledninger og repræsentation i de fora, hvor forberedelsesarbejde og forhandling foregår.

Der er herudover tale om en væsentligt større tilsynsindsats for fartøjer på 500 BT eller derover, idet tilsynet retter sig mod langt flere detaljerede krav om konstruktion, maskineri og udstyr om bord.

Disse fartøjer medtager typisk større besætninger end de mellemstore skibe, hvorfor Søfartsstyrelsens ressourceforbrug på håndtering af søfartssociale forhold stiger tilsvarende.

Søfartsstyrelsens syn, herunder kontrolsyn, af fartøjer på 500 BT eller derover foretages ofte i udlandet, hvilket bl.a. skyldes, at flere af disse skibe kun sjældent eller aldrig befinder sig i Danmark. Administration, planlægning og tilstedeværelse ved synet kræver i disse sager betydelige ressourcer fra Søfartsstyrelsen.

Søfartsstyrelsens indsats i forbindelse med rådgivning er yderligere forhøjet ved de største fartøjer, idet der er en forventning om, at styrelsen foretager konkrete vurderinger af specifikke problemstillinger, gerne med kort aftræk for at hindre store tab forbundet med forsinkelser og yder en individuelt tilpasset service.

Indførelse af forholdsmæssig afgift for hele måneder

Den forbedrede adgang til data og det ændrede formål for afgiften indebærer også, at det foreslås, at:

1. Indføre forholdsmæssig betaling af årlig afgift allerede fra den første hele måned i den igangværende afgiftsperiode skibet registreres i et dansk register. I dag betales årlig afgift først for den periode i et givet år, hvor skibet den 1. marts er optaget i dansk register. For indførelse af betaling for forholdsmæssige dele af en registreringsperiode indebærer også, at der ikke gives mulighed for at spekulere i, hvornår på året et skib anmeldes til registrering.

2. Indføre automatisk tilbagebetaling af betalt årlig afgift for hele måneder, efter et skib er udslettet i løbet af en afgiftsperiode. I dag tilbagebetales kun efter anmodning og kun for skibe, som udslettes inden udgangen af august. Fremover vil Søfartsstyrelsen på eget initiativ tilbagebetale afgift for skibe, som ikke længere er registreret i dansk register, og som derfor ikke omfattes af begrundelsen for at skulle betale afgiften.

2.2. Ikraftsættelse for Grønland af ændringer til søloven og lov om sikkerhed til søs

2.2.1. Gældende ret

Søloven blev senest udstedt på ny i 1994 ved lov nr. 170 af 16. marts 1994. Det fremgår af lovens § 517, at loven ikke gælder for Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for denne landsdel med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.

Loven er siden 1994 ændret et utal af gange, og der er i lovændringerne taget stilling til, hvorvidt ændringslovene skal kunne sættes i kraft for Grønland. Det gælder også for lovændringen i lov nr. 526 af 7. juni 2006 om ændring af søloven og forskellige andre love.

Det fremgår af § 6, stk. 2, 1. pkt., i lov nr. 526 af 7. juni 2006, at lovens § 1 og § 2 ved kongelig anordning kan sættes i kraft for Grønland med de ændringer, der følger af de særlige grønlandske forhold. Det betyder, at hver ændring af en lov, som nævnt i §§ 1 og 2, kan sættes i kraft for Grønland én gang. Der kan udstedes én kongelig anordning pr. lovændring.

Ændringerne i lov nr. 526 af 7. juni 2006 til søloven er, på nær ændringen til sølovens § 47, stk. 4-8, sat i kraft for Grønland ved kongelig anordning nr. 782 af 6. juni 2018 og kongelig anordning nr. 30 af 13. januar 2023 i det omfang de skal gælde for Grønland.

Lov om sikkerhed til søs blev udstedt i 1998 ved lov nr. 900 af 16. december 1998. Det fremgår af lovens § 36, at loven ved en kongelig anordning kan sættes i kraft for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.

Loven er siden 1998 ændret 33 gange og der er i lovændringerne taget stilling til, hvorvidt ændringslovene skal kunne sættes i kraft for Grønland. Det gælder også for lovændringen i lov nr. 493 af 12. maj 2010 om ændring af

UDKAST

lov om sikkerhed til søs, sømandsloven og forskellige andre love og om ophævelse af lov om forhyring af skibsmandskab.

Det fremgår af § 9, stk. 3, i lov nr. 493 af 12. maj 2010, som ændret ved lov nr. 1773 af 28. december 2023, at §§ 1-5 ved kongelig anordning helt eller delvis kan sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger. Det betyder, at hver ændring af en lov, som er nævnt i §§ 1-5, kan sættes i kraft for Grønland én gang. Der kan udstedes én kongelig anordning pr. lovændring.

Ændringerne i lov nr. 493 af 12. maj 2010 til lov om sikkerhed til søs er, på nær de ændringer, der er relateret til lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., sat i kraft for Grønland ved kongelig anordning nr. 71 af 29. januar 2013 i det omfang de skal gælde for Grønland.

2.2.2. Erhvervsministeriets overvejelser

Ændringerne til søloven i lov nr. 526 af 7. juni 2006 om ændring af søloven og forskellige andre love er, for de bestemmelser, der skal sættes i kraft for Grønland, sat i kraft. Dette gælder imidlertid ikke ændringen i lovens § 1, nr. 25, som indsætter stk. 4-8 i sølovens § 47.

Ændringen skulle have været sat i kraft for Grønland ved kongelig anordning nr. 782 af 6. juni 2018, og der er fortsat behov for, at sølovens § 47, stk. 4-8, kan sættes i kraft for Grønland.

Da anordningshjernen i lov nr. 526 af 7. juni 2006 allerede er udnyttet én gang, så er det ikke lovteknisk muligt at sætte sølovens § 47, stk. 4-8, i kraft for Grønland uden en ændring af anordningshjernen.

Ændringerne til lov om sikkerhed til søs i lov nr. 493 af 12. maj 2010 om ændring af lov om sikkerhed til søs, sømandsloven og forskellige andre love og om ophævelse af lov om forhyring af skibsmandskab (Gennemførelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold, modernisering af bestemmelser om tilsyn, forbud mod spiritussejlads i grønlandsk farvand m.v.) er, for de bestemmelser, der skal sættes i kraft for Grønland, sat i kraft. Dette gælder imidlertid ikke ændringerne i lovens § 1, nr. 5, 8 og 16, som er bestemmelser, der er relateret til lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v.

Baggrunden for, at ændringerne ikke er sat i kraft for Grønland sammen med de andre ændringer skyldes, at bestemmelserne har sammenhæng med lov

UDKAST

om søfarendes ansættelsesforhold m.v., og denne lov er endnu ikke sat i kraft for Grønland.

Lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. kan sættes i kraft for Grønland ved en kongelig anordning, hvilket forventes at ske inden for en kortere tids-horizont. I samme anordning skal ændringerne i lovens § 1, nr. 5, 8 og 16 også sættes i kraft.

Da anordningshjemlen i lov nr. 493 af 12. maj 2010 allerede er udnyttet én gang, så er det ikke lovteknisk muligt at sætte § 1, nr. 5, 8 og 16 i lov nr. 493 af 12. maj 2010 i kraft for Grønland uden en ændring af anordnings-hjemlen.

Det vurderes på den baggrund nødvendigt, at der skabes de fornødne hjem-ler til, at ændringerne til søloven og lov om sikkerhed til søs i henholdsvis lov nr. 526 af 7. juni 2006 og lov nr. 493 af 12. maj 2010 kan sættes i kraft for Grønland.

2.2.3. Den foreslåede ordning

For at kunne sætte ændringen til sølovens § 47, stk. 4-8, i lov nr. 526 af 7. juni 2006 i kraft for Grønland, foreslås det, at anordningshjemlen i § 6, stk. 2, i lov nr. 526 af 7. juni 2006 ændres.

For at kunne sætte § 1, nr. 5, 8 og 16 i lov nr. 493 af 12. maj 2010 i kraft for Grønland, foreslås det, at anordningshjemlen i § 9, stk. 3, i lov nr. 493 af 12. maj 2010 ændres.

De foreslåede ændringer vil således give mulighed for, at sætte lovene i kraft for Grønland på flere forskellige tidspunkter.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Forhøjelsen af den årlige afgift vil indebære øgede udgifter for de myndig-heder, som ejer skibe registret i skibsregistrene og Fartøjsfortegnelsen.

Søfartsstyrelsen vil opnå et større økonomisk råderum til fortsat at kunne levere det høje serviceniveau, som forventes af en moderne flagstat. Undta-gelsen af afgiftspligt for færger til småøer vil indebære en mindre økono-misk fordel for de berørte kommuner. Tilbagebetaling af større dele af betalt

årlig afgift for skibe som udslettes af registrene vil også komme myndigheder, som ejer skibe registreret i skibsregistrene og Fartøjsfortegnelsen til gode.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Forhøjelsen af den årlige afgift indebærer en forhøjelse af omkostningerne ved at have et skib registreret i et dansk register.

Forslaget om betaling af forholdsmæssig årlig afgift for skibe, som optages i et skibsregister i perioden 1. marts til 1. februar, indebærer, at betaling af årlig afgiftspligt indtræder straks og ikke først ved den efter registrering følgende 1. marts. Forslaget om automatisk tilbagebetaling i tilfælde af et skibsudslettelse af registret indebærer en mindre administrativ lettelse for erhvervslivet.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Forslaget om betaling af forholdsmæssig årlig afgift for skibe, som optages i et skibsregister i perioden 1. marts til 1. februar, indebærer, at betaling af årlig afgift indtræder straks og ikke først ved den efter registrering følgende 1. marts. Forslaget om automatisk tilbagebetaling i tilfælde af skibsudslettelse af registret forventes at indebære en mindre administrativ lettelse for borgerne.

6. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslaget indeholder ingen klimamæssige konsekvenser.

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget indeholder ingen miljø- og naturmæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter. Lovforslaget indeholder statsstøtte for så vidt angår fritagelse fra årsafgiften for visse fartøjer. Fritagelsen fra afgiften vil blive tildelt i overensstemmelse med EU's statsstøtteregler.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 23. september til den 4. november 2024 (42 dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

UDKAST

Advokatsamfundet, Ankenævnet for Søfartsforhold, Arbejdstilsynet, Assuranceforeningen SKULD (Gjensidig), Beskæftigelsesministeriet, Branche-foreningen Dansk Kollektiv Trafik, Brancheorganisation for den danske vejgodstransport (ITD), By & Havn, Centralorganisationen af 2010 (CO10), CO-Industri, CO-Søfart, Danmarks Fritidssejler Union, Danmarks Pelagiske Producentorganisation (DPPPO), Danmarks Skibskredit A/S, DanPilot, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Fritidsfiskerforbund, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Dansk Rib Charter Brancheforening, Dansk Sejlunion, Dansk Standard, Dansk Transport og Logistik, Dansk Vandski & Wakeboard Forbund, Dansk Yacht Union, Danske Advokater, Danske Havne, Danske Lodser, Danske Maritime, Danske Rederier, Danske Regioner, Danske Shipping- og Havnevirksomheder, Danske Tursejlere, Datatilsynet, Erhvervsstyrelsen, Erhvervsstyrelsens Området for Bedre Regulering, Fagbevægelsens Hovedorganisation, Fagligt Fælles Forbund - 3F Sø-mændene, Fair Maritim, Finansministeriet, Fiskeriets Arbejds miljøråd, Fiskernes Forbund, Fiskeskibsudvalget, FOA - Fag og Arbejde, Foreningen for Skånsomt Kystfiskeri, Foreningen til Langturssejladens Fremme, Forsvarsministeriet, Færgesekretariatet, Gorrissen Federspiel, Grønlands Selvstyre (Departementet for Boliger og Infrastruktur), Handelsflådens Arbejds miljø- og Velfærdsråd, Indenrigs- og Sundhedsministeriet, Justitsministeriet, Kommunernes Landsforening, Lederne Søfart, Marstal Navigations-skole, Martec, Maskinmestrenes Forening, Metal Maritime, North Sea Col-lege, Offentligt Ansattes Organisationer, Radio Medical Danmark, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Rektorkollegiet for de maritime uddannelser/Maritime Uddannelser, Rigspolitiet, Rigsrevisionen, Sammenslutningen af Danske Småøer, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, Skibstilsynsrådet, Småøernes Færgeselskaber, Statsministeriet, Sølovsudvalget, Sø- og Handelsretten, Transportministeriet og Uddannelses- og Forskningsstyrelsen.

10. Sammenfattende skema		
	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Søfartsstyrelsen vil opnå et økonomisk råderum til fortsat at kunne levere det høje serviceniveau, som forventes af en moderne flagstat.	Forhøjelsen af den årlige afgift vil indebære øgede udgifter for de myndigheder, som ejer skibe registreret i skibsregistrene og Fartøjsfortegnelsen.

UDKAST

	<p>Undtagelsen af afgiftspligt for færger til småøer vil indebære en mindre økonomisk fordel for de berørte kommuner.</p> <p>Tilbagebetaling af større dele af betalt årlig afgift for skibe som udslettes af registrene vil også komme myndigheder, som ejer skibe registreret i skibsregistrene og Fartøjsfortegnelsen til gode.</p>	
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Forhøjelsen af den årlige afgift indebærer en forhøjelse af omkostningerne ved at have et skib registreret i dansk register.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Forslaget om automatisk tilbagebetaling i tilfælde af et skibsudslettelse af registret indebærer en mindre administrativ lettelse for erhvervslivet.	Forslaget om betaling af forholdsmæssig årlig afgift for skibe, som optages i et skibsregister i perioden 1. marts til 1. februar indebærer, at betaling af årlig afgiftspligt indtræder straks og ikke først ved den efter registrering følgende 1. marts.
Administrative konsekvenser for borgerne	Forslaget om automatisk tilbagebetaling i tilfælde af skibsudslettelse af registret forventes at indebære en mindre administrativ lettelse for borgerne.	Forslaget om betaling af forholdsmæssig årlig afgift for skibe, som optages i et skibsregister i perioden 1. marts til 1. februar indebærer, at betaling af årlig afgift indtræder straks og ikke først ved den efter registrering følgende 1. marts.
Klimamæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Ingen

UDKAST

Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang også gælder ved implementering af ikke-erhvervsrettet EU-regulering) (sæt X)	Ja	Nej [X]

UDKAST

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Efter de gældende regler i sølovens § 15 a betaler ejere af skibe en årlig afgift for hvert skib, der er registreret i et dansk skibsregister eller fartøjsfortegnelsen. Afgiften er fastsat efter skibets størrelse i bruttotonnage og i visse tilfælde skibets anvendelse. Afgiften er inddelt i følgende trin:

- Fritidsfartøjer med en BT fra 0 til 20 betaler 800 kr. om året.
- Fritidsskibe med en BT på 20 eller mere betaler 1.600 kr. om året.
- Mindre erhvervsskibe med en BT fra 0 til 30 betaler 300 kr. om året.
- Erhvervsskibe med en BT på 30 eller indtil 500 betaler 1.600 kr. om året.
- Erhvervsskibe med en BT på 500 eller mere betaler 2.400 kr. om året.

Følgende typer af skibe er ikke omfattet af pligten til at betale årlig afgift:

- Skibe under bygning optaget i Skibsbygningsregistret,
- skibe registreret i dansk register, men som midlertidigt er bareboatregistreret til et udenlandsk register på et bareboat certeparti,
- skibe med hjemsted i Grønland og hvis ejer har adresse i Grønland samt
- bevaringsværdige skibe, som er opført på Skibsbevaringsfondens liste over skibe, der er erklæret bevaringsværdige.³

Det foreslås i § 15 a, stk. 1, at såvel registrerede ejere som noterede befragtere forpligtes til at betale årlig afgift.

Formålet med lovændringen er at bringe ordlyden af, hvem der er forpligtet til at indbetale årlig afgift, på linje med den faktiske situation efter indførelse af Det Digitale SkibsRegister (DSRG), idet der ikke længere sker ”registrering”, men notering af bareboatbefragteren af et skib, som er registreret i dansk register på grundlag af en bareboat aftale.

³ Oversigten over ”Skibe med bevaringsstatus” findes for tiden på Skibsbevaringsfondens hjemmeside her: <https://skibsbevaringsfonden.dk/bevaringsstatus/skibe-med-bevaringsstatus/>

UDKAST

Den foreslåede ændring medfører ingen materielle ændringer.

Det foreslås i § 15 a, stk. 2, generelt at hæve satserne for den årlige afgift ved at forenkle bestemmelsens opbygning, indføre ensartede afgifter for alle skibe med en given bruttotonnage uden hensyntagen til skibets anvendelse og begrænse antallet af skibe, for hvilke der ikke skal betales årlig afgift.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at den årlige afgift fremover for følgende grupper af skibe vil indebære følgende årlige afgifter:

- For fritidsskibe med en bruttotonnage under 20 hæves den årlige afgift fra 800 kr. til 1.025 kr.
- For fritidsskibe med en bruttotonnage på 20 eller mere, men under 30 sænkes den årlige afgift fra 1.600 kr. til 1.025 kr.
- For handelsskibe og fiskeskibe med en bruttotonnage under 30 hæves den årlige afgift fra 300 kr. til 1.025 kr.
- For skibe med en bruttotonnage mellem 30 og 500 hæves den årlige afgift fra 1.600 kr. til 3.075 kr.
- For skibe med en bruttotonnage på 500 eller derover hæves den årlige afgift fra 2.400 kr. til 9.225 kr.

Med henblik på at simplificere afgiftsordningen, skal fritidsskibe med en BT på 20 eller derover, men under 30, fremover alene betale en årlig afgift på 1.025 kr. Disse skibe har med de hidtidige satser skullet betale en årlig afgift på 1.600 kr., men opnår nu en besparelse, fordi bruttotonnagen på det laveste afgiftstrin hæves fra 20 BT til 30 BT, for at nå målet om en enklere wordning.

For handelsskibe og fiskeskibe med en bruttotonnage under 30 betales der fremadrettet afgift svarende til skibets tonnage og de ovennævnte takster. Det betyder, at alle sådanne skibe med en BT under 30 skal betale 1.075 kr. i årlig afgift, og at sådanne skibe med en bruttotonnage mellem 30 og 500 skal betale 3.075 kr., samt at skibe med en bruttotonnage over 500 skal betale 9.225 kr.

Det foreslås i § 15 a, stk. 3, at afgiften for skibe, der alene er registreret med en målt bruttoregistertonnage, blive fastsat efter stk. 2 på baggrund af skibets bruttoregistertonnage.

UDKAST

For at undgå kostbare ommålinger af de ældre fartøjer, der ikke er målt efter de nye måleregler og derfor ikke har en registreret bruttotonnage, er det valgt at sidestille bruttoregister tonnage (BRT) med bruttotonnage (BT) i relation til fastsættelsen af de årlige afgifter. Det bemærkes, at det ikke er muligt at omregne fra BRT til BT uden at foretage en ommåling af skibet.

Det foreslås i § 15 a, stk. 4, at i de tilfælde, hvor Søfartsstyrelsens registre på nuværende tidspunkt hverken indeholder oplysninger om skibets bruttotonnage eller bruttoregister tonnage, fastsættes den årlige afgift som for skibe med en bruttotonnage på under 30, jf. stk. 2, nr. 1. Fremadrettet vil alle skibe, der optages i registrene, indeholde oplysninger om BT.

Det foreslås i § 15 a, stk. 5, at skibe, der er optaget på Skibsbevaringsfondens oversigt ”Skibe med bevaringsstatus”, fritages for betaling af årlige afgifter efter denne bestemmelse, så længe skibet står på fondens liste⁴.

Da Skibsbevaringsfonden på sin hjemmeside fører en offentligt tilgængelig liste over skibe, som er erklæret bevaringsværdige, foreslås bestemmelsens ordlyd ændret, således at oplysningen om et skibs bevaringsværdighed autoritativt konstateres på listen og ikke ved indkaldelse af bevaringsværdighedserklæring for hvert skib årligt forud og for hver afgiftsperiode. Det er en løsning, som er administrativt mindre belastende både for ejere af bevaringsværdige skibe og for Søfartsstyrelsen. Den foreslåede ændring indebærer ingen materielle ændringer.

Det foreslås i § 15 a, stk. 6, at give skibe, hvis sejlads er omfattet af lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner § 21 b, mulighed for at få refunderet betaling af årlig afgift. Refusionen tjener til at understøtte ”Landevejsprincippet”, således at prisen pr. km for at komme frem og tilbage til en mindre ø, svarer til hvad det koster at transportere sig ad vej over en tilsvarende distance.

Det er vurderingen, at selvom det ville være optimalt helt at undtage sådanne skibe fra årlig afgift, så vurderes det ikke at være muligt ét år i forvejen at udpege præcist, hvilke skibe, der vil besejle en bestemt rute i den pågældende periode. Det er hensigten, at ejeren af et skib, som kan opnå refusion efter lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner § 21 b,

⁴ Oversigten over ”Skibe med bevaringsstatus” findes for tiden på Skibsbevaringsfondens hjemmeside her:

<https://skibsbevaringsfonden.dk/bevaringsstatus/skibe-med-bevaringsstatus/>

UDKAST

skal betale årlig afgift i forbindelse med den generelle opkrævning. Ejeren kan så anmode om refusion, evt. forholdsmæssigt, af betalt årlig afgift ved den næstfølgende periodes start. Anmodning om refusion vil være underlagt almindelige forældelsesregler og skal vedlægges dokumentation for, at skibet har besejlet en af de i § 21 b nævnte ruter.

Det foreslås i § 15 a, stk. 7, at for skibe hjemmehørende i Grønland, der ejes af personer, der har bopæl i Grønland, eller af selskaber el.lign., der har hjemsted i Grønland, finder stk. 1-5 ikke anvendelse.

Forslaget svarer til den gældende § 15 a, stk. 7.

Indtil da foreslås det at fastholde den eksisterende bestemmelse, som modsætningsvist indebærer at skibe, som har hjemsted i Grønland, men hvis ejer er bosiddende i den sydlige del af riget er omfattet af forpligtelsen til at betale årlig afgift. Aktuelt er der kun ganske få skibe, som i medfør af denne modsætningsslutning betaler årlig afgift. Imidlertid ville en ophævelse af bestemmelsen før end årlig afgift sættes i kraft for alle skibe med hjemsted i Grønland, åbne for omgåelse af pligten til at betale årlig afgift for alle skibe i FTJ og DAS, som ikke er fiskeskibe, fordi de uden konsekvenser kan vælge at ændre hjemsted til Grønland og dermed ikke være omfattet af årlig afgift.

Det foreslås i § 15 a, stk. 8, at skibe, der er bareboatet ud af et af de danske registre, ikke skal betale afgift, så længe skibet i bareboatperioden bærer fremmed flag. Dette gælder uanset, at skibet i bareboatperioden fortsat vil være optaget i det danske register, skibet er bareboatet ud fra.

Det foreslås i § 15 a, stk. 9, at afgiftssatserne kan pris- og indeksreguleres højst en gang årligt. Erhvervsministeren beslutter, hvornår regulering skal ske, og enhver regulering vil ske ved udstedelse af bekendtgørelse.

Til nr. 2

§ 15 b i søloven indeholder nærmere regler om betaling af årlig afgift, herunder at den årlige afgift forfalder til betaling hvert år den 1. marts og dækker perioden fra den 1. marts samme år til den sidste dag i februar det efterfølgende år.

Skibe, for hvilke der er betalt årlig afgift, og som efterfølgende udslettes af registeret i en afgiftsperiode inden den 31. august samme år, kan efter ud-

UDKAST

slettelsen anmode om at få refunderet halvdelen af den årlige afgift. Søfartsstyrelsen foretager herefter refusion af halvdelen af den indbetalte årlige afgift.

Erhvervsministeren er bemyndiget til at fastsætte regler om betalingsmåden, frister for indbetaling, erindringskrivelser, gebyrer og renter samt regler om, at Søfartsstyrelsen kan eftergive eller frafalde krav på betaling af den årlige afgift. Bemyndigelsen er udnyttet ved fastsættelse af regler i kapitel 14 i bekendtgørelse nr. 35 af 13. januar 2023 om registrering af skibe, herunder bareboat registrering, og rettigheder over skibe i Dansk Skibsregister, Dansk Internationalt Skibsregister og optagelse i Fartøjsfortegnelsen og om årlig afgift af skibe med hjemsted i Danmark⁵.

Det foreslås i § 15 b, stk. 1, at registrerede ejere eller noterede befragtere af skibe, er forpligtede til at betale forfalden årlig afgift til Søfartsstyrelsen, jf. stk. 3.

Ændringen beror på, at efter indførelsen af det digitale skibsregister sker der ikke længere egentlig registrering af befragtere, men der imod en notering.

Ændringen indebærer også, at det gældende stk. 3 i § 15 b bliver overflødig og derfor ikke indgår i nyaffatningen.

Ændringen medfører herudover ingen materielle ændringer.

Det foreslås i § 15 b, stk. 2, at ejes skibe af partredere, hæfter partrederne solidarisk for afgiftens betaling. Ejes skibe af kommanditselskaber, interessentskaber, interessentskabslignende samejer m.v., hæfter de ansvarlige deltagere eller ejere solidarisk for afgiftens betaling.

Der er alene tale om en sproglig ændring af benævnelsen ”skibet” til det mere generiske ”skibe”, som i øvrigt anvendes i sølovens bestemmelser om årlig afgift.

Ændringen indebærer ingen materielle ændringer.

⁵ <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2023/35>

UDKAST

Det foreslås i § 15 b, stk. 3 at den årlige afgift forfalder hvert år den 1. marts og dækker perioden fra den 1. marts samme år til den sidste dag i februar det efterfølgende år, jf. dog stk. 4.

Det foreslås i § 15 b, stk. 4, at for skibe, som optages i dansk register mellem 1. marts og inden udgangen af februar det følgende år, forfalder en forholdsmæssig afgift for alle hele måneder, skibet er registreret indtil den førstkomende 1. marts.

Formålet med ændringen er at effektivisere ordningen med årlig afgift, således at det tidspunkt, hvorfra betaling af årlig afgift skal ske, afspejler hele den periode, hvor et skib faktisk er registreret i skibsregistret. I dag er det sådan at ethvert skib, som anmeldes til registrering efter den sidste dag i februar et givent år, først opkræves årlig afgift for den næstkommende periode.

Med indførelsen af det digitale skibsregister og den dermed forbedrede adgang til data og træk på data, kan der opkræves årlig afgift også for ”skæve” perioder. Endvidere vil det mindske muligheden for at spekulere i, hvornår et skib anmeldes til registrering med henblik på at undgå at betale årlig afgift det første år, et skib er registreret.

Det foreslås i § 15 b, stk. 5, at udslettes et skib fra dansk register inden den 1. marts i en afgiftsperiode, tilbagebetaler Søfartsstyrelsen indbetalt afgift for de hele måneder efter udslettelsestidspunktet og indtil den 1. marts i det følgende afgiftsår.

Samtidig med forslaget om indførelse af forholdsmæssig betaling af årlig afgift, som beskrevet ovenfor, foreslås den hidtidige ordning for delvis tilbagebetaling af indbetalt årlig afgift ændret tilsvarende. Endvidere foreslås tilbagebetaling ændret fra en ordning, hvor tilbagebetaling sker efter ansøgning, til en ordning hvor Søfartsstyrelsen automatisk gennemfører tilbagebetaling, når betingelserne er til stede.

Muligheden for delvis tilbagebetaling af årlig afgift vil fortsat gælde, når et skib udslettes af Skibsregistret. Det er således ikke muligt at få betalt årlig afgift tilbage, blot fordi skibet skifter ejer i en afgiftsperiode. Da parterne ved overdragelse af skibet inter partes kan tage højde for betalt den betalte

UDKAST

årlige afgift, og da det ville medføre øget administration, foreslås det ikke at lade ejerskifte af skib omfatte af tilbagebetalingsmuligheden.

Det foreslås i § 15 b, stk. 6, at erhvervsministeren kan fastsætte regler om tidspunkt for betaling, betalingsmåden, frister for indbetaling, frister for tilbagebetaling, erindringskrivelser, gebyrer og renter samt regler om, at Søfartsstyrelsen kan eftergive eller frafalde krav på betaling af den årlige afgift.

Det foreslås at indsætte mulighed for at fastsætte bestemmelser om ”tidspunkt for betaling”. Det foreslås, fordi det erfaringsmæssigt gennem de sidste 11 år, har vist sig, at det er upraktisk at udsende samtlige opkrævninger nogenlunde samtidig. Dertil kommer, at Søfartsstyrelsen vurderer, at det nu er muligt at angive ikke alene en generel forfaldsdato for årlig afgift, men også en generel betalingsdato.

Der er i dag indsat bestemmelser om betaling af årlig afgift i overensstemmelse med ovenstående i kapitel 14 i bekendtgørelse nr. 35 af 13. januar 2023 om registrering af skibe, herunder bareboat-registrering, og rettigheder over skibe i Dansk Skibsregister, Dansk Internationalt Skibsregister og optagelse i Fartøjsfortegnelsen og om årlig afgift af skibe med hjemsted i Danmark⁶ gældende for skibe med hjemsted i Danmark. Den tilsvarende bekendtgørelse for skibe med hjemsted i Grønland⁷ indeholder i dag ikke bestemmelser om årlig afgift, fordi sølovens bestemmelser om årlig afgift ikke er sat i kraft i Grønland.

Til § 2

Til nr. 1

Det fremgår af den gældende § 6, stk. 2, 1. pkt., i lov nr. 526 af 7. juni 2006 om ændring af søloven og forskellige andre love, at lovens § 1 og § 2 ved kongelig anordning kan sættes i kraft for Grønland med de ændringer, der følger af de særlige grønlandske forhold.

⁶ <https://www.retsinformation.dk/eli/ta/2023/35>

⁷ <https://www.sofartsstyrelsen.dk/Media/638094824446164597/Bekendtg%C3%B8relse%20for%20Gr%C3%B8nland%20om%20reist-ring%20af%20skibe.pdf>

UDKAST

De ændringer i lov nr. 526 af 7. juni 2006 til søloven, som skal sættes i kraft for Grønland blev, på nær ændringen i lovens § 1, nr. 25, som vedrører indsættelsen af sølovens § 47, stk. 4-8, sat i kraft ved kongelig anordning nr. 782 af 6. juni 2018 og kongelig anordning nr. 30 af 13. januar 2023.

Ændringen til sølovens § 47 skal også sættes i kraft for Grønland. Det foreslås, at § 6, stk. 2, i lov nr. 526 af 7. juni 2006 ændres således, at loven kan sættes i kraft for Grønland, med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger, på forskellige tidspunkter.

Det foreslås i § 6, stk. 2, 3. pkt., at sølovens § 47, stk. 4-8, kan sættes i kraft for Grønland.

Formålet med ændringen er alene at kunne sætte sølovens § 47, stk. 4-8, i kraft for Grønland.

Der henvises i øvrigt til punkt 2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 3

Til nr. 1

Det fremgår af den gældende § 9, stk. 3, i lov nr. 493 af 12. maj 2010 om ændring af lov om sikkerhed til søs, sømandsloven og forskellige andre love og om ophævelse af lov om forhyring af skibsmandskab, som ændret ved lov nr. 1773 af 28. december 2023, at §§ 1-5 ved kongelig anordning helt eller delvis kan sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

De ændringer i lov nr. 493 af 12. maj 2010 til lov om sikkerhed til søs, som skal sættes i kraft for Grønland blev, på nær ændringerne i lovens § 1, nr. 5, 8 og 16, som vedrører bestemmelser relateret til lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., sat i kraft ved kongelig anordning nr. 71 af 29. januar 2013.

Ændringerne som er relateret til lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. skal også sættes i kraft for Grønland. Det foreslås, at § 9, stk. 3, i lov nr. 493 af 12. maj 2010 ændres således, at loven kan sættes i kraft for Grønland, med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger, på forskellige tidspunkter.

UDKAST

Den foreslås § 9, stk. 3, 2. pkt., at ændringer til § 3 og § 14 samt indsættelsen af § 20 b i lov om sikkerhed til søs kan sættes i kraft for Grønland.

Formålet med ændringen er alene at kunne sætte disse bestemmelser, som er relateret til lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. i kraft for Grønland.

Der henvises i øvrigt til punkt 2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 4

Det foreslås, at loven skal træde i kraft den 1. februar 2025.

Med ikrafttræden i februar 2025 kan lovændringerne implementeres, så de får virkning for de årlige afgifter allerede i 2025, idet disse forfalder 1. marts, jf. § 15 b, stk. 4.

Til § 5

Bestemmelsen angår lovens territoriale gyldighed.

Det foreslås i *stk. 1*, at loven ikke skal gælde for Grønland, jf. dog *stk. 2*.

Det foreslås i *stk. 2*, at lovens § 1, nr.1, ved kongelig anordning helt eller delvis skal kunne sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

Søloven er fortsat et rigsansliggende for både Færøerne og Grønland, og forslaget til ændringer i søloven vil derfor ved kongelige anordninger kunne sættes i kraft der med de fornødne tilpasninger. Dog er skibsregistrering et hjemmestyreansliggende på Færøerne, og lovforslaget vil derfor ikke kunne sættes i kraft for Færøerne.

Lov om Dansk Internationalt Skibsregister er et færøsk særanliggende, hvorimod området ikke er overtaget af Grønland. Den gældende lov om Dansk Internationalt Skibsregister er ikke sat i kraft for Grønland. Skibe hjemmehørende i Grønland kan derfor i dag ikke registreres i Dansk Internationalt Skibsregister. Såfremt loven sættes i kraft for Grønland, vil denne ændring også kunne sættes i kraft.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1013 af 29. juni 2023, som ændret ved § 1 i lov nr. 526 af 7. juni 2006 og § 1 i lov nr. 249 af 21. marts 2012, foretages følgende ændringer:</p>
<p>§ 15 a Ejere af skibe, der er optaget i skibsregisteret og fartøjsfortegnelsen, skal betale en årlig afgift for hvert skib, der er registreret.</p> <p>Stk. 2. For skibe med en bruttotonnage under 20 udgør den årlige afgift 800 kr., jf. dog stk. 10.</p> <p>Stk. 3. For skibe med en bruttotonnage mellem 20 og 500 udgør den årlige afgift 1.600 kr., jf. dog stk. 10.</p>	<p>1. § 15 a affattes således:</p> <p>»§ 15 a. Registrerede ejere og noterede befragtere af skibe, der er optaget i skibsregisteret og, herunder fartøjsfortegnelsen, skal betale en årlig afgift for hvert skib, der er registreret.</p> <p>Stk. 2. Den årlige afgift beregnes på grundlag af skibets bruttotonnage i følgende tonnagespænd:</p> <p>1. For skibe med en bruttotonnage under 30 udgør den årlige afgift 1.025 kr.</p> <p>2. For skibe med en bruttotonnage mellem 30 og 500 udgør den årlige afgift 3.075 kr.</p> <p>3. For skibe med en bruttotonnage på 500 eller derover udgør den årlige afgift 9.225 kr.</p> <p>Stk. 3. For skibe, der alene er registreret med en målt bruttoregister-tonnage, fastsættes afgiften efter stk. 2, på baggrund af skibets bruttoregister-tonnage.</p>

UDKAST

<p>Stk. 4. For skibe med en bruttotonnage på 500 eller derover udgør den årlige afgift 2.400 kr.</p>	<p>Stk. 4. For skibe, som hverken er registreret med en bruttotonnage eller en bruttoregister-tonnage fastsættes den årlige afgift som for skibe med en bruttotonnage under 30, jf. stk. 2, nr. 1.</p>
<p>Stk. 5. For skibe, der alene har en målt bruttoregister-tonnage, fastsættes afgiften efter stk. 2-4 og 10 på baggrund af skibets bruttoregister-tonnage.</p>	<p>Stk. 5. Skibe, optaget på Skibsbevaringsfondens oversigt ”Skibe med bevaringsstatus”, er fritaget for betaling af årlige afgifter, så længe skibet står på fondens liste.</p>
<p>Stk. 6. For skibe, der hverken har en målt bruttotonnage eller en målt bruttoregister-tonnage, udgør afgiften 800 kr.</p>	<p>Stk. 6. Ejere af skibe, der har været anvendt som passagerskibe i en hel afgiftsperiode, og som besejler færgeruter, der er omfattet af ordningen i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner § 21 b, kan anmode Skibsregistret om refusion af årlig afgift for disse skibe. Sammen med anmodningen sendes dokumentation for skibets sejlads omfattet af udligningsordningen.</p>
<p>Stk. 7. For skibe hjemmehørende i Grønland, der ejes af personer, der har bopæl i Grønland, eller af selskaber el.lign., der har hjemsted i Grønland, finder stk. 1-6 og 10 ikke anvendelse.</p>	<p>Stk. 7. For skibe hjemmehørende i Grønland, der ejes af en person, der har bopæl i Grønland, eller af selskaber el.lign., der har hjemsted i Grønland, finder stk. 1-5 ikke anvendelse.</p>
<p>Stk. 8. For skibe, der i medfør af § 24 på grundlag af en bareboat-befragtningsaftale er optaget i et udenlandsk skibsregister og midlertidigt fører et andet nationalitetsflag end det danske, finder stk. 1-6 og 10 ikke anvendelse.</p>	<p>Stk. 8. For skibe, der i medfør af § 24 på grundlag af en bareboat-befragtningsaftale er optaget i et udenlandsk skibsregister og midlertidigt fører et andet nationalitetsflag end det danske, finder stk. 1-6 ikke anvendelse.</p>
<p>Stk. 9. Skibe, der af Skibsbevaringsfonden er erklæret bevaringsværdige gennem udstedelse af be-</p>	<p>Stk. 9. De årlige afgifter efter stk. 2 pris- og lønreguleres højst en gang årligt med den af Finansmini-</p>

UDKAST

<p>varingsværdighedserklæring, fritages for betaling af årlige afgifter efter denne paragraf.</p> <p>Stk. 10. For handelsskibe og fiskeskibe med en bruttotonnage under 30 udgør den årlige afgift 300 kr.</p>	<p>steriet fastsatte sats for det generelle pris- og lønindeks. Det herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste kronebeløb. Erhvervsministeren bekendtgør, når regulering skal finde sted.«.</p>
<p>§ 15 b</p> <p>Den registrerede ejer af skibet er forpligtet til at indbetale den skyldige afgift til Søfartsstyrelsen.</p> <p>Stk. 2. Ejers skibet af partredere, hæfter partrederne solidarisk for afgiftens betaling. Ejers skibet af kommanditselskaber, interessentskaber, interessentskabslignende samejer m.v., hæfter de ansvarlige deltagere eller ejere solidarisk for afgiftens betaling.</p> <p>Stk. 3. Er skibet registreret på baggrund af en bareboatbefragtningsaftale, påhviler afgiften den registrerede bareboatbefragter i registeret.</p> <p>Stk. 4. Den årlige afgift forfalder til betaling hvert år den 1. marts og dækker perioden fra den 1. marts det pågældende år til den sidste dag i februar det efterfølgende år.</p> <p>Stk. 5. Slettes et skib, der er betalt afgift for, fra registeret inden den 31. august, vil Søfartsstyrelsen efter forudgående ansøgning refundere</p>	<p>2. § 15 b affattes således:</p> <p>»§ 15 b. Registrerede ejere eller noterede befragtere af skibe, er forpligtede til at betale forfalden årlig afgift til Søfartsstyrelsen, jf. stk. 3.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Ejers skibe af partredere, hæfter partrederne solidarisk for afgiftens betaling. Ejers skibe af kommanditselskaber, interessentskaber, interessentskabslignende samejer m.v., hæfter de ansvarlige deltagere eller ejere solidarisk for afgiftens betaling.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Årlig afgift forfalder hvert år den 1. marts og dækker perioden fra den 1. marts det pågældende år til den sidste dag i februar det efterfølgende år, jf. dog stk. 4.</p> <p><i>Stk. 4.</i> For skibe, som optages i dansk register eller ændrer anvendelse eller opnår status som bevaringsværdigt mellem den 1. marts og inden udgangen af februar det følgende år, forfalder en forholdsmæssig afgift for de hele måneder, skibet er registreret indtil den førstkommande 1. marts.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Udslettes et skib fra dansk register eller opnår status som bevaringsværdigt inden den 1. marts i</p>

UDKAST

<p>halvdelen af den betalte afgift for det pågældende år. Ansøgning om refusion skal være Søfartsstyrelsen i hænde senest ved udgangen af det år, hvor skibet er slettet.</p> <p>Stk. 6. Erhvervsministeren kan fastsætte regler om betalingsmåden, frister for indbetaling, erindringskrivelser, gebyrer og renter samt regler om, at Søfartsstyrelsen kan eftergive eller frafalde krav på betaling af den årlige afgift.</p>	<p>en afgiftsperiode tilbagebetaler Søfartsstyrelsen indbetalt afgift for de hele måneder efter udslettelsestidspunktet og indtil den 1. marts i det følgende afgiftsår.</p> <p><i>Stk. 6.</i> Erhvervsministeren kan fastsætte regler om tidspunkt for betaling, betalingsmåden, frister for indbetaling, frister for tilbagebetaling, erindringskrivelser, gebyrer og renter samt regler om, at Søfartsstyrelsen kan eftergive eller frafalde krav på betaling af den årlige afgift.«.</p>
	<p style="text-align: center;">§ 2</p> <p>I lov nr. 526 af 7. juni 2006 om ændring af søloven og forskellige andre love (Digital skibsregistrering, pant, udlæg m.v. i fiskeriretigheder, fordeling af bjærgeløn og skibes hjemsted) foretages følgende ændring:</p>
<p>§ 6. ---</p> <p><i>Stk. 2.</i> Lovens § 1 og § 2 kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Grønland med de ændringer, der følger af de særlige grønlandske forhold. Lovens § 1, nr. 28, kan sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som følger af de særlige færøske forhold.</p>	<p>1. I § 6, stk. 2, indsættes som 3. pkt.:</p> <p style="padding-left: 40px;">»Bestemmelserne kan sættes i kraft på forskellige tidspunkter.«</p>
	<p style="text-align: center;">§ 3</p> <p>I lov nr. 493 af 12. maj 2010 om ændring af lov om sikkerhed til søs, sømandsloven og forskellige andre love og om ophævelse af lov om</p>

UDKAST

	forhyring af skibsmandskab (Gennemførelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold, modernisering af bestemmelser om tilsyn, forbud mod spiritussejlad i grønlandsk farvand m.v.), som ændret ved lov nr. 1773 af 28. december 2023, foretages følgende ændring:
§ 9. --- <i>Stk. 3.</i> §§ 1, 3, 4 og 5 kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.	1. I § 9, stk. 3, indsættes som 2. pkt.: »Bestemmelserne kan sættes i kraft på forskellige tidspunkter.«