


Skatteministeriet

16. november 2015
J.nr. 14-3199081

Til Folketinget – Skatteudvalget

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

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 10 af 5. november 2015.

Karsten Lauritzen

/ Lise Bo Nielsen

Spørgsmål

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 5. november 2015 fra Danmarks Rederiforening, jf. L 16 - bilag 3.

Svar

Henvendelse

Danmarks Rederiforening (herefter ”rederiforeningen”) rejser følgende tre problemstillinger.

1) *L 16 sikrer ikke udvikling og fastholdelse af danske maritim offshore*

Rederiforeningen anfører, at den foreslåede udvidelse af tonnageskatteordningen ikke er tilstrækkelig, hvis intentionen er at sikre en fastholdelse og videreudvikling af den danske offshore-klynge.

Hvis lovforslaget skal have en mærkbar effekt på antallet af arbejdspladser og især danske skibe, kræver det ifølge rederiforeningen, 1) at nettolønsordningen (DIS-ordningen) udvides til at omfatte de specialskibe, der med L 16 får adgang til tonnageskatteordningen, og 2) at tonnageskatteordningen udvides yderligere, så den også kommer til at omfatte aktiviteter vedrørende mobile boreplatforme og boreskibe.

Rederiforeningen henviser i den forbindelse blandt andet til PwC's rapport *Corporate taxation in the global offshore shipping industry*, der ifølge rederiforeningen udpeger Danmark til et tredjerangsland bagved lande som Norge, Tyskland, Holland og Storbritannien.

2) *L 16 bør foretage en præcisering af tonnageskattelovens destinationskrav*

Det anføres, at SKAT i de senere år har anlagt en stadig mere restriktiv fortolkning af det såkaldte destinationskrav i tonnageskatteloven. Det gøres i den forbindelse gældende, at SKAT's fortolkning både er i strid med den politiske ambition om at sikre gode rammevilkår for søfarten og med EU's maritime statsstøtteretningslinjer.

Rederiforeningen peger i den forbindelse på, at SKAT's fortolkning er et problem i forhold til offshore-skibe, der sejler mandskab eller forsyninger ud til andre offshore-skibe, der ligger ved fx en boreplatform eller en havvindmølle.

Rederiforeningen foreslår, at der i bemærkningerne i L 16 foretages en præcisering af destinationsbegrebet.

3) *L 16 skaber uklarhed i anvendelsesområdet for tonnageskatteordningen og DIS-ordningen*

Det anføres, at det skaber uklarhed, når L 16 alene udvider tonnageskatteordningen, men ikke DIS-ordningen.

Desuden foreslås det mere generelt, at de to støtteordninger udformes, så de ikke længere baserer sig på en opregning af konkrete aktiviteter, men på en bredere, almen definition, fx ”søfartsaktiviteter der er udsat for international konkurrence”.

Hertil bemærkes

Udvikling og fastholdelse af dansk maritim offshore

Med *Aftale om en vækstpakke* og L 16 udvides tonnageskatteordningen med en række aktiviteter, der udføres af specialskibe inden for offshore-sektoren.

Der er tale om en markant udvidelse af tonnageskatteordningen, og forslaget indebærer en væsentlig forbedring af rederiernes konkurrenceevne på det globale marked for de pågældende specialskibe.

Regeringen har – i forhold til den tidligere regerings L 124 – udvidet lovforslaget, så rederier med aktiviteter inden for bygning mv. af olieinstallationer til søs også får mulighed for at anvende tonnageskatteordningen for en stor del af disse aktiviteter. Regeringen har her lyttet til den maritime sektors ønske om en sådan udvidelse.

Det indgår ikke i den politiske aftale bag lovforslaget, at DIS-ordningen skal udvides med søfolk, der arbejder på specialskibene, eller at tonnageskatteordningen skal udvides med mobile borerigge og boreskibe. Derfor indgår sådanne udvidelser heller ikke i L 16.

Regeringen arbejder dog generelt for at styrke den maritime sektor og er positiv i forhold til at se nærmere på disse ønsker. Ved regeringens forslag til finansloven for 2016 har det dog været nødvendigt at foretage en skarp prioritering, og det har i den forbindelse ikke været muligt at tilvejebringe den fornødne finansiering til sådanne udvidelser. Desuden må det rimeligvis konstateres, at den maritime sektor i forvejen modtager betydelig statslig støtte.

Til det anførte vedrørende konklusionerne i PwC's rapport bemærkes, at rapporten er offentliggjort i oktober 2014 og altså inden fremsættelsen af den tidligere regerings L 124 og nærværende lovforslag. PwC's sammenligning tager derfor for Danmarks vedkom ikke højde for de nu foreslåede udvidelser.

Præcisering af tonnageskattelovens destinationskrav

Til det anførte vedrørende SKAT's fortolkning af destinationskravet kan jeg oplyse, at SKAT naturligvis gerne deltager i et møde med rederiforeningen for nærmere at forklare praksis og baggrunden herfor.

Det bemærkes dernæst – mere overordnet – at tonnageskatteordningen er udformet i overensstemmelse med EU's retningslinjer for statsstøtte til den maritime sektor. Det gælder blandt andet det EU-retlige krav om, at statsstøtten ydes til virksomhed inden for søtransport.

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

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

Det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at forslaget ikke ændrer på, hvornår der efter gældende regler er tale om transportaktiviteter mellem forskellige destinationer. Det indgår derfor ikke i lovforslaget at foretage en præcisering af destinationskravet.

Ved lovforslaget foreslås det, at destinationskravet ikke skal gælde for de specifikke aktiviteter, som tonnageskatteordningen foreslås udvidet med.

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

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

Anvendelsesområdet for tonnageskatteordningen og DIS-ordningen

Det bemærkes, at L 16 udmønter *Aftale om en vækstpakke*, der indebærer en udvidelse af tonnageskatteordningen, men ikke en samtidig udvidelse af DIS-ordningen.

Det bemærkes også, at der allerede efter de gældende regler ikke er fuldstændig symmetri mellem anvendelsesområdet for de to ordninger. Blandt andet kan kabelskibe i dag ikke omfattes af tonnageskatteordningen, mens de søfolk, der arbejder på skibene, godt kan omfattes af DIS-ordningen, hvis betingelserne herfor er opfyldt. Der er altså ikke tale om, at partierne bag den politiske aftale har valgt at bryde et ellers fast princip om symmetri mellem ordningerne.

Til forslaget om at basere de to ordninger på en bredere, almen definition – fx ”søfartsaktiviteter, der er udsat for international konkurrence” – bemærkes, at de aktiviteter, som tonnageskatteordningen foreslås udvidet med, er beskrevet med udgangspunkt i *Aftale om en vækstpakke*.

Begrebet ”søfartsaktiviteter, der er udsat for international konkurrence”, er i øvrigt et meget bredt kriterium, som jeg ikke mener bør overlades til de administrative myndigheder at fastlægge anvendelsesområdet for.