



Danish  
Shipowners'  
Association

Folketingets Skatteudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

5. november 2015

Sagsnr. 14-184/RB

## **Henvendelse til Folketingets Skatteudvalg vedr. L16, der udvider tonnageskatteordningen med en række specialskibe.**

Skatteministeriet har fremsat lovforslag om udvidelse af tonnageskatteordningen med en række specialskibe til offshore. Da lovforslaget, L16, i vid udstrækning er en genfremsættelse af L124 fra foregående folketingsamling, har Skatteministeriet valgt at undlade at sende forslaget i høring. Set i det lys ønsker Danmarks Rederiforening at gøre Skatteudvalgets medlemmer opmærksomme på følgende problemstillinger i forhold til det fremsatte lovforslag.

Denne henvendelse er også sendt i kopi til skatteministeren.

### **L16 sikrer ikke udvikling og fastholdelse af dansk maritim offshore**

Danmarks Rederiforening finder det yderst positivt, at der er bred opbakning i Folketinget til at forbedre vilkårene for den danske offshoresektor, hvilket vækstaftalen fra 2014 og L16, der udmønter denne ved at udvide tonnageskatteordningen, er udtryk for.

L16 kan dog i sin nuværende udformning ikke stå alene, såfremt intentionen er at sikre en fastholdelse og videre udvikling af den danske offshoreklynge. Skal lovforslaget have mærkbar effekt på antallet af arbejdspladser og især danske skibe, vil det kræve to ændringer til det fremsatte lovforslag.

#### **1. Nettolønsordningen (DIS-ordningen) skal udvides for specialskibe**

Rederiers valg af flag/registreringsland og nationaliteten af søfolkene om bord på skibene afhænger i høj grad af den internationale konkurrencesituation og derfor i særlig grad af omkostningsniveauet. Med den foreslåede udvidelse af tonnageskatte-

ordningen gøres det mere attraktivt at drive offshoreaktiviteter kommercielt fra Danmark, hvilket er et positivt tiltag, der dog ikke påvirker beslutningen om valg af flag.

Om rederiet samtidig vælger dansk flag og besætning afgøres nemlig i høj grad af omkostningerne knyttet til registreringslandet. I den sammenhæng er det nettolønsordningen, der er helt afgørende, da lønomkostningerne herved mindskes. Uden en sådan ordning er man sjældent konkurrencedygtig, da nabolande allerede har medtaget disse aktiviteter i deres tilsvarende ordninger.

Såfremt den foreslåede udvidelse ikke gælder såvel tonnageskatteordning som nettolønsordning, vurderer Danmarks Rederiforening, at det ikke vil være muligt at fastholde og tiltrække betydelig ny beskæftigelse og skibe til Danmarks maritime offshoresektor. Uden en tilsvarende udvidelse af nettolønsordningen med specialskibe vil vores nabolande nemlig fortsat tilbyde rammevilkår på det felt, der er mere attraktive end de danske.

Det understreges af det internationale konsulenthus, PwC, der i en analyse af rammevilkårene for maritim offshore udpeger Danmark til et tredjerangsland bagved nabolande som Norge, Tyskland, Holland og Storbritannien<sup>1</sup>.

Danmarks Rederiforening hæfter sig i denne sammenhæng ved, at skatteministeren i sin fremsættelsestale skriver følgende, hvilket vi ser frem til at samarbejde om hurtigst muligt og gerne med den aktuelle finanslov:

*"Regeringen arbejder generelt for at styrke den maritime sektor, herunder også gennem en udvidelse af sømandsbeskatningsordningen (DIS-ordningen). 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 en samtidig udvidelse af DIS-ordningen for søfolk, der arbejder om bord på de specialskibe, hvis aktiviteter tonnageskatteordningen foreslås udvidet med."*

## 2. Udvidelse af tonnageskatteordningen med mobile borerigge og boreskibe

En lignende udfordring gør sig gældende i forhold til konkurrencesituationen for mobile borerigge- og skibe. Ligesom for specialskibe tilbyder flere konkurrerende søfartsnationer i dag bedre vilkår end de danske.

---

<sup>1</sup> <http://www.pwc.dk/da/publikationer/assets/pwc-offshore-shipping-final.pdf>

Særligt Singapore har haft succes med at tiltrække offshoreaktiviteter fra Danmark. Dette ses ved, at der ikke er bestilt nye borerigge til dansk flag siden Singapore udvidede sin tonnageskatteordning med borerigge i 2007. Herudover er fire danske borerigge rykket til Singapore siden 2011, således at der kun er syv tilbageværende rigge på dansk flag.

Danmark kan dermed på sigt gå glip af dette bidrag til BNP samt beskæftigelse i forbindelse med drift og administration af fartøjerne. Det skyldes, at Singapore stiller krav om, at mobile borerigge- og skibe skal drives kommercielt fra Singapore.

Såfremt tonnageskatteordningen udvides, har Maersk Drilling i sit høringssvar til det oprindelige lovforslag (L124) oplyst, at man vil indflage 3-5 borerigge til Danmark i de kommende år med den aktivitet i land, som det afstedkommer. Endvidere er der et potentiale for, at nybygninger også vil få dansk flag.

Danmarks Rederiforening gør i denne sammenhæng udvalget opmærksom på, at den tidligere SR-regering netop foreslog en udvidelse af tonnageskatteordningen med borerigge i maj 2015, og afsatte midler til formålet som del af regeringens vækstinitiativer.

### **Overfortolkning af EU's maritime statsstøtteretningslinjer**

Det fremgår af tonnageskatteoven, at lovens anvendelsesområde defineres som: *"erhvervsmæssig virksomhed med transport af passagerer eller gods (rederivirksomhed) mellem forskellige destinationer" (§6).*

I de senere år har SKAT anlagt en stadig mere restriktiv fortolkning af begrebet "destination", der strider imod den politiske ambition om at sikre gode rammevilkår for søfarten, og som indskrænker EU's maritime statsstøtteretningslinjer.

SKAT har således valgt en snæver fortolkning, der lyder, at en "destination" enten er en havn eller et fast anlæg til søs, f.eks. en vindmølle eller platform. Det er et problem, da offshore-skibe ikke kun sejler mellem havne og faste anlæg. Der er også tilfælde, hvor der sejles mandskab og forsyninger ud til andre offshore-skibe, der ligger ved f.eks. en boreplatform eller en havvindmølle. Altså præcis samme type konkurrenceudsatte sejlads, men nu ikke omfattet af loven ifølge SKAT.

Danmarks Rederiforening gør opmærksom på denne problematik, da Skatteministeriet i bemærkningerne til lovforslaget har beskrevet SKATs restriktive fortolkning som gældende ret.

Danmarks Rederiforening er bestemt ikke enig i den fortolkning, da den går videre end EU's maritime statsstøttereigningslinjer, der skal kunne rumme den danske tonnageskattelov. Der er ikke støtte til SKATs restriktive fortolkning i danske retskilder, og SKAT baserer sig på en henvisning til EU's maritime regler. Disse tolkes dog ikke lige så snævert af Europa-Kommissionen selv.

Danmarks Rederiforening foreslår derfor, at det i lovbemærkningerne præciseres, at en destination skal fortolkes geografisk, altså bredere end sejlads mellem havn og/eller faste anlæg. En sådan fortolkning vil være i tråd med EU's retningslinjer, da EU-Kommissionen allerede i dag har godkendt en lang række landes ordninger, der på dette punkt er mere fleksible end den danske. Det er tilfældet for Tyskland, Finland, Cypern, England og Holland.

Det er helt afgørende for dansk søfarts konkurrenceevne, at loven omfatter så mange typer af aktiviteter som muligt, da loven ellers ikke får den ønskede effekt – at fastholde og tiltrække søfart til Danmark. Er der andre søfartsnationer, der dækker bredere, er det mere attraktivt for rederierne at drive skibene derfra, da det giver større sikkerhed og mindre besvær. Derfor kan SKATs tilgang også drive maritim aktivitet ud af landet.

Når EU-Kommissionen har godkendt tonnageskatteordninger, med bredere definition end den danske i andre EU-lande, ser Danmarks Rederiforening ikke grund til, at dansk søfarts konkurrenceevne hæmmes på grund af de danske myndigheders overfortolkning af EU's retningslinjer.

### **Forslaget skaber yderligere uklarheder**

Da Folketinget vedtog lov om beskatning af søfolk i 2005, var hensigten blandt andet at skabe klarhed for rederierne ved at ensrette anvendelsesområdet for DIS-skatteordningen og tonnageskatteordningen.

Det er desværre ikke helt lykkedes, men med L16 forøges forskellene mellem de to ordninger markant. Det vil gøre det vanskeligt for virksomhederne at overskue, hvornår deres skibe og medarbejdere kan være henholdsvis inden for og uden for de respektive ordninger.

Danmark Rederiforening foreslår derfor, at der i stedet opereres med en bredere definition af anvendelsesområdet i stil med "services necessarily provided at sea", som i Storbritannien, eller "søfartsaktiviteter, der er udsat for international konkurrence", som i den svenske sømandsbeskatningsordning. Begge ordninger er godkendt af Europa-Kommissionen.

Danmarks Rederiforening håber, at der i forbindelse med udvalgsbehandlingen vil være vilje og enighed om at rette op på uhensigtsmæssighederne i lovforslaget. Vi står selvfølgelig til rådighed for både myndighederne og Skatteudvalget i den kommende proces.

Med venlig hilsen



Anne H. Steffensen  
Direkte 33 48 9210  
ahs@shipowners.dk