

Skatteministeriet
Nicolai Eigtvedsgade 28
1402 København K

Den 11. januar 2026

Svar på høring over forslag til lov om ophævelse af skattefrihed for visse havne

Dansk Erhverv har modtaget høring over udkast til forslag til lov om ændring af selskabsskatteloven, konkursskatteloven og ligningsloven (Ophævelse af skattefrihed for visse havne).

Formålet med lovforslaget er at ophæve den gældende skattefrihed for visse havne. Baggrunden for lovforslaget er, at EU-Kommissionen anser den gældende skattefrihed for at udgøre statsstøtte, og EU-Kommissionen har på den baggrund anmodet om, at de danske skattefrihedsbestemmelser bliver ophævet.

Det foreslås konkret, at de skattefrie havne principielt skal overgå til skattepligt. Det foreslås dog samtidig, at havnene kan bevare skattefriheden, hvis de opfylder reglerne i de minimis-forordningen (forordning (EU) nr. 2023/2831). Det foreslås desuden, at havnene ved overgang til skattepligt i forhold til infrastrukturaktiver som fx moler, kajanlæg, bolværk og kraner skal kunne vælge at anvende den nedskrevne genanskaffelsesværdi som aktivernes skattemæssige indgangsværdi.

Dansk Erhverv har følgende genelle bemærkninger til lovforslaget:

Dansk Erhverv bakker op om det helt overordnede formål med lovforslaget; at imødekomme EU-Kommissionens anmodning om at ophæve de gældende skattefrihedsbestemmelser for havnene og dermed at bringe de danske skatteregler i overensstemmelse med EU's statsstøtteregler. Dansk Erhverv skal herunder anerkende den indsats, der med lovforslaget gøres for, at havne kan beholde den gældende skattefrihed, hvis reglerne i de minimis-forordningen er opfyldt.

Dansk Erhverv skal samtidig påpege, at det er helt afgørende for erhvervshavnesektorens likviditet og fortsatte konkurrenceevne, at overgangen fra skattefrihed til skattepligt sker så gnidningsfrit som muligt, herunder at overgangen ikke fører til årelange skattesager om fx klassificering af enkelte aktiver, som det desværre tidligere har været tilfældet i andre sektorer, der har været gennem en tilsvarende overgang fra skattefrihed til skattepligt. Der må således være en fælles interesse mellem sektoren og myndighederne om at undgå sådanne sager i mest muligt omfang.

I lyset af dette lovforslag skal Dansk Erhverv opfordre regeringen til at iværksætte et nabotjek om, hvordan udvalgte andre EU-lande har indført skattepligt for deres havne for dermed at kunne analysere, hvorvidt de danske erhvervshavnes konkurrenceevne i forhold til erhvervshavne i de

øvrige EU-lande svækkes ved overgangen fra skattefrihed til skattepligt – og i så fald overveje initiativer til at genoprette konkurrenceevnen.

Dansk Erhverv har desuden følgende tekniske bemærkninger til lovforslaget:

Havneinfrastrukturaktiver:

Det fremgår af **lovforslagets § 1, nr. 6**, (nyt stk. 8 til selskabsskattelovens § 5 D), at havne, der overgår fra skattefrihed til skattepligt, kan vælge, at alle infrastrukturaktiver i det indkomstår, der er grundlaget for den første skatteansættelse, indgår i afskrivningsgrundlaget efter afskrivningslovens regler med aktivernes nedskrevne genanskaffelsesværdier.

Det fremgår endvidere af samme bestemmelse, at som infrastrukturaktiver anses moler, kaj anlæg, bassiner, bolværk, veje og pladser, dokke, større siloer, plansiloer, oplagspladser, jernbanelinjer (skærver, sveller, skinner, signalanlæg, fjernstyringsanlæg, master og luftledninger), tilkørselsramper, køreanlæg, større havnekraner, større tanke til olie, gas m.v. og lignende aktiver, der anvendes til havnedriften.

Af lovforslagets almindelige bemærkninger, afsnit 2.1.3., uddybes det, at en havn vil kunne besidde aktiver, der ikke er medtaget i opregningen af infrastrukturaktiver, men som har samme grundlæggende kendetegn, som kan betragtes som "lignende aktiver" og dermed anses for infrastrukturaktiver.

Dansk Erhverv finder det positivt, at opregningen af infrastrukturaktiver i den foreslåede bestemmelse ikke udgør en udtømmende opregning. Dog mener Dansk Erhverv samtidig, at bestemmelsens formulering skaber stor usikkerhed om, hvad der i hver enkelt havn må forstås som infrastruktur. Dette skal ses i lyset af, at der efter Dansk Erhvervs opfattelse vil være en lang række aktiver i de enkelte havne, som ikke fremgår af opregningen, men som ikke desto mindre vil have karakter af infrastruktur, og som dermed bør kunne afskrives i overensstemmelse hermed. Dette omfatter bl.a. – men er ikke afgrænset til – arealer og belægningsanlæg, opfyldninger på baggrund af statslige tilladelser til opfyldning, uddybninger (af fx sejlrender), stenkastning og ydermoler, afvandingssystemer og Power-to-X- anlæg.

Særligt skal det bemærkes at havne i visse tilfælde bidrager til finansiering af infrastrukturanlæg, som betjener flere aktører end blot havnen. Som eksempel kan det nævnes, at Aarhus Havn A/S bidrager til finansieringen af etablering af en tunnel under Marselis Boulevard, som er et statsligt anlægsprojekt vedtaget ved anlægslov, jf. lov nr. 701 af 20. juni 2025. Denne medfinansiering bør kunne afskrives.

Dansk Erhverv frygter, at usikkerheden om, hvorvidt disse aktiver klassificeres som infrastruktur eller ej, vil føre til en række skattesager mellem havnene og Skattestyrelsen i den kommende tid, hvilket potentielt vil kunne have store administrative og økonomiske følgevirkninger for de enkelte havne, herunder ikke mindst havnenes likviditet og konkurrenceevne.

Dansk Erhverv skal i stedet foreslå, at der i samarbejde med sektoren udarbejdes mere detaljerede forskrifter, der uddyber, hvad der forstås som havneinfrastruktur. Det kunne være i form af

bekendtgørelser, fælles standarder eller vejledninger, som vil betyde, at havnene vil være bedre i stand til at foretage en korrekt klassificering af deres aktiver, når indgangsværdierne skal opgøres, og dermed i højere grad undgå efterfølgende sager om klassificering af de enkelte aktiver. Det må således være i alle parter interesse, at der indføres en ensartet metode på tværs af alle havne til brug for opgørelse af indgangsværdier.

Forholdet til havneloven

Dansk Erhverv konstaterer, at lovforslaget ikke indeholder konsekvensændringer af havneloven eller på anden vis forholder sig til havnelovens bestemmelser. Dansk Erhverv skal særligt fremhæve, at danske havne er underlagt en række begrænsninger vedrørende organisering, finansiering og lovlige aktiviteter, jf. havnelovens §§ 6 og 6a, som desuden har betydning for handelsværdien af bygninger m.m., ligesom udvidelse af havnen forudsætter tilladelse efter havnelovens § 2. Dansk Erhverv opfordrer til, at disse begrænsninger i havneloven genovervejes i lyset af havnenes overgang til skattepligt, jf. også det ovenfor anførte vedrørende analyse af havnenes potentielle tab af konkurrenceevne som konsekvens af dette lovforslag.

Det bemærkes desuden, at der i havneloven opereres med en anden definition af begrebet havneinfrastruktur end den, der anvendes i nærværende lovforslag. For at minimere den usikkerhed om klassifikation af aktiver, der i forvejen følger af lovforslaget, jf. bemærkningerne ovenfor, bør dette lovforslags forhold til de kendte begreber og definitioner i havneloven adresseres.

Forhold for lystbådehavne:

Som bemærket indledningsvist vil Dansk Erhverv gerne kvittere for, at havne kan beholde den gældende skattefrihed, hvis reglerne i de minimis-forordningen er opfyldt, hvilket ikke mindst gælder for landets lystbådehavne.

Dansk Erhverv skal i den forbindelse opfordre til, at den kommende årlige indberetning af overskud for disse havne gøres så enkel som muligt og med færrest mulige omkostninger for lystbådehavne. Desuden skal Dansk Erhverv opfordre Skatteministeriet til at bekræfte, at arealer, der af en kommune stilles helt eller delvist til rådighed for lystbådehavne vederlagsfrit eller andre tilsvarende goder ikke skal indgå i de minimis-opgørelsen. Endelig skal Dansk Erhverv anmode om, at Skatteministeriet be- eller afkræfter, om henlæggelser i lystbådehavne – dvs. opsparinger til fx nybyggeri, nyanskaffelser og vedligehold – kan fratrækkes det årlige overskud og dermed i det samlede resultat, der opgøres årligt.

Med venlig hilsen

Morten Lorentzen
Chefkonsulent

Forslag til lov om ændring af selskabsskatteloven, konkursskatteloven og ligningsloven (Ophævelse af skattefriheden for visse havne) - j.nr. 2023-7800

12. januar 2026

Skatteministeriet har den 21. november 2025 fremsendt ovennævnte udkast (i det følgende ”forslaget”) til Danske Havne med anmodning om bemærkninger.

Formålet med forslaget er at ophæve de gældende regler om skattefrihed for danske havne som følge af EU-Kommissionens statsstøtteundersøgelse vedrørende den skattemæssige behandling af havne, der i flere EU-lande - herunder Danmark, enten var skattefrie eller underlagt en lav beskatning.

Danske Havne har gennemgået forslaget og skal i det følgende fremkomme med Danske Havnes bemærkninger til forslaget.

1. Generelle bemærkninger

Ikrafttræden af lovgivning

Danske Havne bemærker, at lovforslaget efter § 4, stk. 1 og stk. 2 foreslås at træde i kraft den 1. juli 2026 med virkning for indkomstår, der påbegyndes den 1. juli 2026 eller senere.

Det fremgår desuden af den foreslående bestemmelse i selskabsskattelovens § 3, stk. 10, 7. punktum, at:

”Overskrides beløbsgrænsen i 1. pkt., overgår havnen til at være skattepligtig efter § 1 med virkning fra begyndelsen af det indkomstår, hvor beløbsgrænsen overskrides.”

Samtidig fremgår det af bemærkningerne til lovforslaget, side 31 at:

Det bemærkes, at støtten vil skulle anses for at blive ydet på det tidspunkt, hvor havnen skulle have indgivet oplysningsskema efter skattekontrollovens almindelige bestemmelser, hvis havnen havde været skattepligtig i det indkomstår, som oplysningerne vedrører.

Det vil for en havn, hvis skatteår følger kalenderåret, f.eks. betyde, at den støtte, der er forbundet med skattefrihed i indkomståret 2027, vil skulle anses for ydet den 30. juni 2028, som ville være oplysningsfristen efter skattekontrollovens § 12, stk. 1, hvis havnen havde været skattepligtig. Ved vurderingen af, om der den 30. juni 2028 kan ydes støtte i form af skattefrihed i indkomståret 2027, uden at det indebærer, at de minimis-loftet

overskrides, vil der i således skulle medregnes anden de minimis-støtte ydet i perioden fra og med den 1. juli 2025.

Skatteministeriet bedes indledningsvist bekræfte vores forståelse af at havne, der overskrider de minimis-loftet den 30. juni 2028 og anvender kalenderåret som skatteår, overgår til skattepligt den 1. januar 2027.

Såfremt ovenstående besvares bekræftende, vil vi samtidig foreslå Skatteministeriet at præcisere formuleringen i bemærkningerne til lovforslagets side 31, herunder indarbejde eventuelle konsekvenser af udsættelse af oplysningsfristen:

”(..) Det vil for en havn, hvis skatteår følger kalenderåret, f.eks. betyde, at den støtte, der er forbundet med skattefrihed i indkomståret 2027, vil skulle anses for ydet den 30. juni 2028, som ville være oplysningsfristen efter skattekontrollovens § 12, stk. 1, hvis havnen havde været skattepligtig. Ved vurderingen af, om der den 30. juni 2028 kan ydes støtte i form af skattefrihed i indkomståret 2027, uden at det indebærer, at de minimis-loftet overskrides, vil der i således skulle medregnes anden de minimis-støtte ydet i perioden fra og med den 1. juli 2025.”

Tidspunkt for vurdering af, om de minimis-støtte overskrides

Danske Havne forstår, at der ved vurderingen af, om en havn, der har modtaget støtte, som overstiger de minimis-loftet, tages udgangspunkt i en rullende periode på 3 år. Jf. lovforslagets § 4, stk. 1 og 2 træder loven i kraft den 1. juli 2026 og har virkning for indkomstår, der påbegyndes den 1. juli 2026 eller senere. Danske Havne er dog bekymret for, at lovgivningen reelt har tilbagevirkende kraft, da der fremgår bemærkninger til § 1, nr. 5 (lovforslagets side 31, 3. afsnit), at der ved vurderingen af støtten skal medregnes anden de minimis-støtte helt tilbage fra 1. juli 2025.

Skatteministeriet bedes desuden forholde sig til følgende eksempler:

Eksempel A

Selskab A, anvender kalenderåret som skatteår. Selskab A modtager anden statsstøtte, der ikke er ydet i forhold til en gruppefritagelsesordning eller ellers støtteberettiget formål som følger:

- 1. oktober 2025: EUR +100.000
- 1. oktober 2026: EUR +100.000

- 30. juni 2028: EUR +110.000 (baseret på resultat efter et årsregnskab udarbejdet efter årsregnskabslovens regler for kalenderåret 2027)

Danske Havne beder for god ordens skyld Skatteministeriet oplyse i hvilket indkomstår, Selskab A overgår til skattepligt?

Eksempel B

Selskab B har modtaget samme støtte for kalenderårene 2025 og 2026, som Selskab A i Eksempel A ovenfor. For kalenderåret 2027 har Selskab B et resultat efter et årsregnskab udarbejdet efter årsregnskabslovens regler, hvor skatteværdien udgør EUR 50.000. Selskab B har tillige i kalenderåret 2027 modtaget anden statsstøtte, der ikke er ydet i forhold til en gruppefritagelsesordning eller ellers støtteberettiget formål og støtten er opgjort til EUR 60.000.

Danske Havne beder for god ordens skyld Skatteministeriet oplyse i hvilket indkomstår, Selskab B overgår til skattepligt?

Eksempel C

Selskab C har modtaget samme støtte for kalenderårene 2025 og 2026, som Selskab A i Eksempel A ovenfor. For kalenderåret 2027 har Selskab C et resultat efter et årsregnskab udarbejdet efter årsregnskabslovens regler, hvor skatteværdien udgør EUR 50.000. Selskab C har i 1. april 2028 modtaget anden statsstøtte, der ikke er ydet i forhold til en gruppefritagelsesordning eller ellers støtteberettiget formål og støtten er opgjort til EUR 60.000.

Danske Havne beder for god ordens skyld Skatteministeriet oplyse i hvilket indkomstår, Selskab C overgår til skattepligt?

Eksempel D

Selskab D har et resultat efter et årsregnskab udarbejdet efter årsregnskabslovens regler på EUR 0 for kalenderårene 2025 – 2027. Selskabet D har samtidig modtaget anden statsstøtte, der ikke er ydet i forhold til en gruppefritagelsesordning eller ellers støtteberettiget formål. Støtten overskrider de minimis-loftet for de pågældende år.

Det er Danske Havnes forståelse, at selskabet ikke vil overgå til skattepligt, da selskabet ikke har nogen betalbar skat i de pågældende indkomstår. Vil Skatteministeriet bekræfte?

Danske Havne finder det uhensigtsmæssigt, at havne, der overgår til skattepligt med virkning fra 1. januar 2027 pga. overskridelse af de minimis-støtten, ikke vil have mulighed for at indbetale acontoskat i indkomståret 2027 pga. skattepligten først kan konstateres efter der er aflagt årsrapport for

indkomståret 2027. Dette vil uomtvisteligt medføre yderligere omkostninger for havnene i form af restskattetilleg. Danske Havne ønsker Skatteministeriets kommentarer hertil.

Anlæg/aktiver, der efter deres karakter er særlige for havne

Som Skatteministeriet er bekendt med, så ejer havnene infrastruktur i form af en række særlige aktiver, som er særlige i forhold til de aktiviteter, som havnene beskæftiger sig med. Danske Havne ser positivt på, at Skatteministeriet forsøger at tage hånd om fastsættelsen af de skattemæssige indgangsværdier for disse aktiver. Der findes en række af disse særlige aktiver – f.eks. sejlrender/sejlløb, som havnen har fået udgravet, udrettet og uddybet (ofte på arealer, som havnen ikke ejer), uddybning, mv. af havnen/bassiner, mv., men disse aktiver er helt centrale aktiver for havnene i forhold til, at havnene kan udøve sine aktiviteter, hvorfor Danske Havne foreslår, at disse aktiver medtages som en del af de infrastrukturaktiver, der oplistes i lovforslaget.

Opgørelse af skattemæssige indgangsværdier

Det er Danske Havnes ønske, at der sikres en så gnidningsfri overgang til skattepligt som muligt for havnene –herunder at det hensyn, som Skatteministeriet udviser, i forhold til fastsættelse af de skattemæssige indgangsværdier i videst muligt omfang giver havnene mulighed for at skulle anvende begrænsede ressourcer, anvende en forsimplet metode samt undgå efterfølgende diskussioner med skattemyndighederne. Danske Havne foreslår derfor, at der også gives havnene mulighed for at anvende bogførte værdier som skattemæssige indgangsværdier, jf. nedenfor.

Samspeilet med Havnelovens bestemmelser

Danske Havne konstaterer, at der ikke med lovforslaget samtidig er tiltænkt en ændring af Havneloven. Havnenes skattefrihed har traditionelt været begrundet dels i havnenes rolle som forvaltere af (kritisk) havneinfrastruktur og dels at havnene med havnelovens § 5 er underlagt såkaldt modtagepligt for skibe. Havne er i dag samtidig underlagt en række indskrænkninger i deres kommercielle havneaktiviteter. Indskrænkningerne har navnlig skulle forhindre, at havnene kunne udnytte fordelene af deres selskabsskattefrihed i konkurrence med private aktører i og uden for havnen.

Havneloven opregner således i § 6a, stk. 1, § 9, stk. 5 (selvstyrehavne) og § 10, stk. 3 (aktieselskabshavne) positivt de havneaktiviteter, som havnene kan

beskæftige sig med. Det er altså ikke umiddelbart muligt for havnene at udøve andre aktiviteter end de anførte.

Havnene har efter § 9, stk. 6 (selvstyrehavne) og § 10, stk. 4 (aktieselskabshavne) mulighed for at udføre en række yderligere havneaktiviteter. Disse muligheder er dog begrænset af, dels hvorvidt private aktører allerede udfører den pågældende aktivitet eller ønsker at gøre det fremadrettet og samtidig er muligheden undergivet krav om, at aktiviteten blandt andet skal udskilles i et selvstændigt, skattepligtigt selskab.

De begrænsede muligheder for havneaktivitet og restriktionerne på at udføre yderligere kommercielle aktiviteter har som anført overvejende været begrundet i havnenes skattefrihed. Således fremgik det af lovforslaget i revisionen af havneloven i 2012, at

Transportministeriet har lagt vægt på, at driften af de nye aktiviteter, som de kommunale selvstyrehavne og kommunale aktieselskabshavne kan drive, skal ske på en sådan måde, at det ikke fører til konkurrenceforvridning i forhold til private aktører.

Med overgang til tvungen skattepligt vil havnene ikke længere have en konkurrencefordel, men vil fortsat være underlagt pligten til dels at forvalte havnearealerne og modtage skibe, men fortsat også være underlagt begrænsningerne i deres kommercielle havneaktiviteter. Samlet set stilles havnene således med lovforslaget ringere end tilfældet er i dag. Danske Havne finder dette beklageligt.

Det var en af anbefalingerne (nr. 15) fra Transportministeriets Havnepartnerskab, at regelgrundlaget for de havnerelaterede aktiviteter evalueres og opdateres for at sikre, at havneloven er opdateret og fremtidsklar, så den understøtter udviklingen af både eksisterende og nye grønne teknologier. Danske Havne støtter anbefalingen og påpeger, at med overgang til tvungen skattepligt, så er det vigtigt at sikre, at havnene har tidssvarende rammer for deres aktiviteter.

Danske Havne vil derfor opfordre til, at havneloven revideres hurtigst, så havnene som minimum får mulighed for at udføre de havneaktiviteter, som havneloven allerede i dag giver mulighed for, men uden de yderligere betingelser og vilkår, der gælder i dag, men som ikke længere er relevante at opretholde for at undgå konkurrenceforvridning, når havnene bliver skattepligtige. I modsat fald skal havnene fremadrettet operere i et konkurrenceudsat marked med fuld skattepligt og den ene hånd bundet på ryggen for kommercielle aktiviteter. Tilsvarende gælder det i dag, at eventuelle arealer, som havnen erhverver på afstand af havnens område (såkaldte tørhavne) ifølge havnelovens § 6a, stk. 2 skal placeres i et selvstændigt,

skattepligtigt selskab. Også her ved det i lovforslaget transportministerens begrundelse at udskillelsen skulle sikre mod konkurrenceforvridning

Af konkurrencemæssige hensyn skal erhvervelsen og driften af arealer, der ikke støder op til havnens eksisterende arealer, samt udøvelse af havnens aktiviteter på disse arealer, udskilles i et selvstændigt, skattepligtigt selskab med begrænset ansvar, så krydssubsidiering undgås, og der skabes gennemsigtighed for brugerne.

Det vil være en betydelig administrativ byrde for havnene, at visse havneaktiviteter og havnearealer fortsat skal udskilles i selvstændige datterselskaber, når hensynet til at sikre beskatning af den pågældende havneaktivitet/-areal ikke længere er til stede, når beskatningen af havneaktiviteten/-arealet også vil ske i havnen selv.

Lige konkurrence

Skattebetaling øger omkostningerne for søtransporten og rykker konkurrenceforholdene. Danske Havne anmoder om en analyse af, hvordan de foreslåede skatteregler er sammenlignet med Norge, Sverige, Finland, Estland, Letland, Litauen, Polen og Tyskland som alle er alternativer for omladning af dansk im- og eksport.

Fusionsskatteloven

I forbindelse med overgang til skattepligt for tidligere sektorer (f.eks. vand- og spildevandsforsyningsselskaber), blev der indført en særbestemmelse i fusionsskatteloven (for vand- og spildevandsforsyningsselskaber fusionsskattelovens § 14 l)), som gav mulighed for, at vand- og spildevandsforsyningsselskaber, der omfattes af selskabsskattelovens § 1, stk. 1, nr. 2 h, skattefrit kunne omdannes til aktieselskaber, da disse forsyningsselskaber kunne være organiseret på forskellige vis.

Danske Havne opfordrer til, at der bliver indføjet en lignende bestemmelse vedrørende havne, der som konsekvens af forslaget gøres skattepligtige, hvorved f.eks. skattepligtige havne, der drives i kommunalt regi og dermed forudsættes skattepligtig efter den foreslåede bestemmelse i selskabsskattelovens § 1, stk. 1, nr. 2 j, skattefrit kan omdannes til aktieselskaber efter reglerne i fusionsskatteloven, således havnene fremadrettet har mulighed for at indrette sig efter, hvad udviklingen for den enkelte havn i fremtiden måtte kræve uden at dette medfører negative skattemæssige konsekvenser.

2. Tekniske bemærkninger

Bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 6 (ny bestemmelse i selskabsskatteloven § 5 D, stk. 8)

Det fremgår af lovforslaget under punkt 2.1.3 Den foreslåede ordning (s. 17, 1. afsnit), at:

"Den foreslåede ordning vil gælde, uanset om det enkelte infrastrukturaktiv afskrives efter afskrivningslovens regler om afskrivninger på driftsmidler eller efter reglerne om afskrivninger på bygninger og installationer".

Det er Danske Havnes forståelse, at definitionen af infrastrukturaktiver i lovforslaget i denne sammenhæng alene har betydning ved opgørelsen af indgangsværdier for de i bestemmelsen oplistede aktiver, der ved overgangen til skattepligt kan anvende nedskrevne genafskaffelsesværdier. Det er videre Danske Havnes opfattelse, at der fortsat skal foretages en særskilt vurdering efter afskrivningslovens regler for at fastlægge, hvilke satser de enkelte aktiver skal afskrives med - herunder, at der ikke med lovforslaget er tiltænkt en udvidelse af infrastrukturanlæg, der omfattes af afskrivningsloven § 5 C, stk. 2.

Skatteministeriet bedes venligst bekræfte, at denne forståelse er korrekt.

Definitionen af infrastrukturaktiver i den foreslåede bestemmelse i selskabsskatteloven § 5 D, stk. 8, 2. punktum

Det foreslås, at:

*»Som infrastrukturaktiver anses moler, kajanlæg, bassiner, bolværk, veje og pladser, dokke, faste siloer, plansiloer, oplagspladser, jernbannedele (skærver, sveller, skinner, signalanlæg, fjernstyringsanlæg, master og luftledninger), tilkørselsramper, køreanlæg, større havnekraner, større tanke til olie, gas m.v., og **lignende aktiver**, der anvendes til havnedriften.*

Det fremgår desuden af lovforslaget under punkt 2.1.3 Den foreslåede ordning (s. 15, sidste afsnit og s. 16 øverste afsnit), at:

(...) Disse aktiver er kendetegnet ved at være anlæg/aktiver, der efter deres karakter er særlige for havne og/eller ikke umiddelbart sammenlignelige med andre virksomheders anlæg/aktiver, således at en fastsættelse af en handelspris må anses for forbundet med en særligt høj grad af usikkerhed.

og

(...) For aktiver, der ikke er omfattet af opregningen af infrastrukturaktiver, vil havnene skulle anvende aktivernes handelsværdi som skattemæssig indgangsværdi. *Det vil f.eks. gælde for lagerhaller, pakhuse, terminal-, kontor- og produktionsbygninger, mindre kraner og løfteudstyr, lastbiler, trucks, togsæt, begn, inventar, mindre siloer m.v.*

Danske Havne noterer sig, at hensynet til den særlige klassificering af aktiver, skyldes aktivernes unikke karakter for havne, som ikke er sammenlignelige med andre virksomheders anlæg eller aktiver og hvor opgørelsen af handelsværdien for disse aktiver anses for forbundet med en særlig høj grad af usikkerhed.

Danske Havne anerkender det hensyn, som Skatteministeriet har udvist, idet en værdiansættelse baseret på handelsværdi vil være særdeles byrdefuld for havnene.

Det er dog efter Danske Havnes mening uhensigtsmæssigt, at den opregnede liste af aktiver er meget snæver, og endvidere giver anledning til uklarheder, hvorved der potentielt kan skabes unødige diskussioner med Skattestyrelsen om grundlaget for værdiansættelsen af det enkelte aktiv.

I den forbindelse foreslår Danske Havne, at der som minimum også tilføjes stenkastninger, landstrømsanlæg, batterier til lagring af el, affaldsanlæg, højvandsværn, modtageanlæg for skibsassfald, el/-rørledninger, pakhuse og lagerhaller, skumslukningsanlæg samt udgravning, udretning og uddybning af sejlrender/sejlløb på listen eller i opregningen i bestemmelsen.

Infrastruktur ændrer sig over tid, så det er væsentligt at finde en metode, så ændringer i infrastrukturen knyttet til almindelig havnedrift, ikke fører til lange forhandlinger med Skattestyrelsen om værdiansættelsen.

Danske Havne er således bekymrede for, at den nuværende formulering vil skabe usikkerhed om, hvilke aktiver der er omfattet, og dermed også potentielt give anledning til uoverensstemmelser med Skattestyrelsen i fremtiden.

Aktivernes nedskrevne genanskaffelsesværdier efter selskabsskatteloven § 5 D, stk. 8, 1. punktum

Danske Havne ser det som positivt, at Skatteministeriet i lovforslaget har lagt op til at fastsætte handelsværdien for aktiver, der efter deres særlige karakter ikke kan værdiansættes på et frit marked, og der foreslås en alternativ opgørelsesmetode for disse ”infrastrukturaktiver”.

Danske Havne er dog betænkelig ved den foreslåede model om opgørelse af nedskrevne genanskaffelsesværdier for ”infrastrukturaktiver”, da den model ligesom ved fastsættelse af markedsværdier kan lede til uhensigtsmæssige diskussioner om grundlaget for værdiansættelsen. Der vil desuden være tale om meget komplekse beregninger, der vil kunne medføre betydelige omkostninger og være ressourcekrævende for havnene at skulle gennemføre, da det i praksis vil betyde en genberegning af anskaffelsessummen af samtlige relevante anlæg på havnen. Dertil kommer, at en sådan opgørelse fortsat vil være undergivet Skattestyrelsens prøvelse. Danske Havne er desuden generelt usikre på, hvordan Skatteministeriet mener, at en nedskreven genanskaffelsesværdi bør opgøres.

Danske Havne foreslår, at Skatteministeriet udarbejder regneeksempler, der viser, hvordan en nedskreven genanskaffelsesværdi for et infrastrukturaktiv, jf. den foreslåede bestemmelse i selskabsskatteloven § 5 D, stk. 8, 1. punktum, skal opgøres baseret på objektive kriterier, således uvedkommende parter vil opnå samme resultat.

Skattemæssig indgangsværdi baseret på bogførte værdier

Det bemærkes, at der fsva. definitionen af ”infrastrukturaktiver” tages udgangspunkt i, hvorvidt aktivet ikke umiddelbart er sammenligneligt med andre virksomheders anlæg/aktiver. Danske Havne bemærker, at en række aktiver som f.eks. maskiner og inventar, der også vil være havnerelateret udstyr, med udgangspunkt i den foreslåede ordlyd, ikke vil være omfattet af begrebet ”infrastrukturaktiver”, selvom der ikke eksisterer et særskilt marked, som kan danne grundlag for opgørelse af handelsværdien. Når et sådant aktiv ikke anses for et infrastrukturaktiv, så kan afskrivningsgrundlaget for et sådant aktiv ikke opgøres til nedskreven genanskaffelsesværdi i henhold til lovforslaget. Fastlæggelse af en handelspris for disse aktiver må derfor anses for forbundet med en særlig høj grad af usikkerhed - uanset om aktivet har karakter af infrastrukturanlæg i snæver forstand.

Danske Havne stiller således spørgsmålstejn ved, hvorfor det alene vurderes, at ”infrastrukturaktiver” har egenskaber, der medfører usikkerhed om handelsprisen og opfordrer Skatteministeriet til at overveje, om der også skal indføres en særlig hjemmel, der giver havne mulighed for at vælge bogførte værdier, som skattemæssige indgangsværdier, for aktiver, der ikke er infrastrukturaktiver i henhold til selskabsskatteloven § 5 D, stk. 8, og at disse bogførte værdier baseres på havnens reviderede regnskab pr. 31. december 2026, jf. tillige princippet i SKM2021.585 SR, spørgsmål 3.

Samspeilet med afskrivningslovens bestemmelser

Danske Havne bemærker, at den allerede vanskelige vurdering efter selskabsskattelovens § 5 D, stk. 8 kan blive yderligere kompliceret, når der efterfølgende skal foretages en ny vurdering efter afskrivningslovens regler for de aktiver, der er klassificeret som "infrastrukturaktiver" efter selskabsskatteloven § 5 D, stk. 8, men baseret på andre kriterier. På den baggrund foreslås det, at Skatteministeriet udarbejder et skema over de mest typiske havnespecifikke aktiver med angivelse af, hvilken bestemmelse og afskrivningssats de pågældende aktiver skal afskrives med efter afskrivningslovens regler. Uden en sådan oversigt forudses betydelig usikkerhed om, hvilke aktiver der anses som infrastrukturanlæg, ejendomme, driftsmidler med lang levetid mv. efter afskrivningslovens regler, hvilket kan føre til utilsigtede tvister om afskrivningsgrundlag i fremtiden.

Skatteministeriet opfordres som minimum til at udarbejde en oversigt over hvilke afskrivningssatser/-grupper som infrastrukturanlæg efter selskabsskattelovens § 5 D, stk. 8 afskrives efter, efter afskrivningslovens regler, herunder:

- moler
- kajanlæg
- bassiner
- bolværk
- veje
- pladser
- dokke
- siloer
- plansiloer
- oplagspladser
- jernbanedele (skærver, sveller, skinner, signalanlæg, fjernstyringsanlæg, master og luftledninger)
- tilkørselsramper
- køreanlæg,
- havnekraner,
- tanke til olie og gas mv.

Såfremt stenkastninger, mv., jf. Danske Havnes kommentar ovenfor i afsnittet Definitionen af infrastrukturanlæg i den foreslåede bestemmelse i selskabsskatteloven § 5 D, stk. 8, 2. punktum tilføjes til lovteksten, så beder Danske Havne tillige Skatteministeriet tilføje disse aktiver til oversigten.

Skatteministeriet bør desuden forholde sig til, hvorvidt visse accessoriske aktiver særligt for havne vil være afskrivningsberettigede efter eksempelvis afskrivningslovens § 14, stk. 3.

Som eksempel kan nævnes særlige udgravninger, der fysisk er placeret på havnen til formål for opbevaring af eksempelvis skibsassald, et modtageanlæg for skibsassald, som er beliggende i direkte tilknytning til erhvervsmæssigt benyttede skibe eller visse havneløb/udgravninger mv., der udelukkende benyttes/udnyttes af erhvervsmæssigt af afskrivningsberettigede skibe.

Danske Havne ønsker tillige Skatteministeriets bekræftelse på, at en havn, der overgår til skattepligt og anvender handelsværdier på samtlige af havnens aktiver, vil kunne allokere en skattemæssig indgangsværdi til havnens immaterielle aktiver/rettigheder (afskrivningsberettiget goodwill), såfremt værdiansættelsen viser, at havneaktiviteten vil kunne genere et væsentlig overskud i fremtiden.

Fradrag for historiske tjenestemandsforsikringer

Efter Danske Havnes opfattelse bør der tages særligt hensyn til den skattemæssige behandling af historiske tjenestemandsforsikringer, som er opstået inden havneselskaberne overgår til skattepligt. Som reference kan henvises SKM2021.232.SR, hvor et varmeselskab ved overgang til skattepligt havde overtaget uafdækkede tjenestemandspensionsforsikringer. Sagen refererer også den særlige hjemmel i ligningslovens § 7 Z, som medfører, at vand- og spildevandsforsyningsselskaber ikke skal medregne indtægter til dækning af tjenestemandspensionsforsikringer ved opgørelse af den skattepligtige indkomst. I sagen afgjorde Skatterådet, at varmeselskabet skulle medregne de beløb, som blev opkrævet på vegne af kommunen, i den skattepligtige indkomst, uden samtidig at opnå fradrag for udgifterne. Dette medførte en asymmetrisk beskatning til ugunst for selskabet, der overgår til skattepligt. Problemstilling er ligeledes relevant, for havneselskaber som indgår i disse typer af/er underlagt sådanne samarbejder med kommuner efter fast praksis.

Ejendomme

Efter gældende lovgivning skal bygninger og installationer efter hhv. selskabsskatteloven § 5 D, stk. 3 og stk. 4 opgøres til handelsværdien på tidspunktet for overgangen til skattepligt.

Danske Havne ser ligesom for aktiverne behandlet ovenfor betydelig usikkerhed om opgørelsen af ejendomsværdierne på havnene, herunder særligt bygningerne, grundet de særlige begrænsninger havnene er underlagt efter havnelovens §§ 6 og 6 a, hvilket vil have væsentlig indflydelse på handelsværdien.

Erfaringerne med værdiansættelse i det nye ejendomsskattesystem har vist, at værdiansættelse af logistikejendomme på havnearealer er særdeles kompleks. Danske Havne frygter at det fremlagte forslag indeholder samme kompleksitet, men her pålægges havnene at foretage denne omkostningstunge opgave.

13. januar 2026
FLID/-

Skat

Sagsnummer 2023-7800

Att.: lovgivningogoeкономи@skm.dk, mak@skm.dk, klh@skm.dk

FLIDs høringssvar om forslag til lov om ophævelse af skattefrihed for visse havne

Foreningen af Lystbådehavne i Danmark (FLID) takker for muligheden for at kommentere på forslag til en række ændringer i skattelove, der regulerer skatteregler for havne. Samtidig vil FLID gerne takke for møder og oplysninger i forbindelse med lovforslagets tilblivelse.

FLID svarer på vegne af 333 danske lystbådehavne. Lystbådehavnene fordeler sig med 60% foreningsdrevne havne og 40 % kommunalt ejede og drevne lystbådehavne. Alle drives efter hvile-i-sig-selv-princippet. Kun 5-6 lystbådehavne er privat ejede og drevne, og følger allerede de almindelige selskabsskatteregler.

Lystbådehavne ligger under de minimis-loftet

FLID har indsamlet regnskaber fra et større antal lystbådehavne, både foreningsdrevne og kommunalt drevne, og ingen af disse har indtægter, der over en treårig periode vil bringe dem over de minimis-loftet.

FLID vil derfor opfordre til, at den kommende årlige indberetning af overskud gøres så enkel som muligt, og med færrest mulige omkostninger for lystbådehavne.

Årlig indberetning

I lovforslaget er ikke specificeret krav til revisionen. *FLID ønsker bekræftet, at lystbådehavnenes brug af lokale revisorer kan fortsætte, når bare de opfylder reglerne for revision.*

For de relativt mange mindre lystbådehavne med et meget begrænset regnskab, vil det være uheldigt både praktisk og økonomisk, hvis der stilles krav om en bestemt type revision.

FLID ønsker også bekræftet, at indberetning kun skal være for den enkelte lystbådehavn, uanset havnen i et kommunalt regnskab er sammenlagt med flere havne eller en erhvervshavn.

Lystbådehavne og De-Minimisreglen

Foreningen af Lystbådehavne i Danmark · Havnevej 1 · 4000 Roskilde ·
T: 4345 4360 · E: info@flidhavne.dk · W: flidhavne.dk · W: havneguide.dk

Så længe lystbådehavnens overskud/underskud opgøres på grundlag af indtægter fra medlemmerne og udgifter til drift, vedligeholdelse og klubaktiviteter ses ingen lystbådehavne at overstige de minimis reglerne.

Kan SKAT bekræfte, at indberetning kun skal ske på grundlag af disse poster i et normalt regnskab i forhold til de minimis reglerne?

Henlæggelser til nybygning, anlæg og renovering

Lystbådehavne skal selv spare op til vedligeholdelse, nybyggeri og nyanskaffelser, som f.eks. en havnekran.

FLID ønsker oplyst, hvorvidt henlæggelser til sådanne formål må trækkes fra i overskuddet og dermed det resultat, der årligt skal indberettes til skat.

Infrastrukturaktiver

I lovforslagets punkt 6 defineres infrastrukturaktiver. *Listen bør udvides med redskabsbygninger, skure til affald, masteskure, vaskepladser, havnekontor og klubhuse.*

Klubhuse er relevante for lystbådehavne, da de er rammen om de mange frivillige arbejdsgrupper og bestyrelser, der står for lystbådehavnenes drift, vedligeholdelse og udvikling.

FLID står meget gerne til rådighed med oplysninger og eventuelle uddybninger om forholdene i lystbådehavne.

Foreningen af Lystbådehavne i Danmark

Dir. Jesper Højenvang

FLID

Havnevej 1, 4000 Roskilde

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 - København K
Att. Kim Lundgaard Hansen

Sendt digitalt til: mak@skm.dk, klh@skm.dk og lovgivningogoekonomi@skm.dk

12.01.2026

Høringssvar til høring over udkast til forslag til lov om ændring af selskabsskatteloven, konkursskatteloven og ligningsloven (Ophævelse af skattefrihed for visse havne), jf. Skatteministeriets j. nr. 2023-7800

FSR – danske revisorer ("FSR") takker for modtagelse af nærværende udkast til forslag til lov om ændring af selskabsskatteloven, konkursskatteloven og ligningsloven (Ophævelse af skattefrihed for visse havne), som Skatteministeriet har sendt i høring den 05.12.2025 med høringsfrist den 12.01.2026.

FSR – danske revisorer

Børsgade 4, 4. sal
DK - 1215 København K

Telefon +45 7225 5703
fsr@fsr.dk
www.fsr.dk

CVR. 55 09 72 16
Danske Bank
Reg. 9541
Konto nr. 2500102295

Generelt

Udkast til forslag til lov om ændring af selskabsskatteloven, konkursskatteloven og ligningsloven indeholder særligt to forhold af FSR's interesse:

- Hvornår er havnene omfattet af "de minimis-støtte" og derfor fortsat er skattefritaget, hvis øvrige betingelser er opfyldt?
- De havne som overgår fra skattefritagelse til skattepligt, hvad er deres indgangsværdi på de aktiver, som for første gang bliver skattepligtige?

FSR finder endvidere, at der mangler et yderligere forhold, som bør medtages i lovforslaget. Opførelse af f.eks. kaj anlæg er en langvarig proces, der rækker mere end et år ud i fremtiden. Af samme grund vil mange skattepligtige havne være afskåret fra at kunne anvende genplaceringsreglerne i ejendomsavancebeskatningsloven. Det er bl.a. en betingelse for at anvende reglerne om at genanbringe, at havnen erhverver fast ejendom enten:

- i indkomståret forud for det indkomstår, hvor ejeren har afstået den faste ejendom,
- i samme indkomstår eller
- senest i det indkomstår, der følger efter afståelsesåret.

Dette kan i praksis være særdeles vanskeligt at opfylde. FSR foreslår derfor, at der gælder en forlænget frist for havnes infrastrukturanlæg.



"De minimis-støtte"

FSR forstår, at en havn, som over akkumulerende 3 år har en skattepligtig indkomst på ca. 10,2 mio. kr., fritages for beskatning. Dette vil således omfatte de helt små havne. Det fremgår endvidere af høringsforslagets side 16, at *"Bedømmelsen af, om havnen i hvert af de nærmest foregående 3 indkomstår kunne have anvendt de minimis-undtagelsen, vil skulle foretages på grundlag af havnens regnskabsmæssige resultater (før skat), også selv om havnen har udarbejdet skattemæssige regnskaber for de pågældende indkomstår."*

Dette giver anledning til følgende spørgsmål:

1. Indgår der i det regnskabsmæssige resultat også ekstraordinære begivenheder, f.eks. salg et væsentligt aktiv med avance?
2. Hvis der er udskilt aktivitet til et aktie-/anpartsselskab, der selskabsbeskattes, medregnes dennes regnskabsmæssige resultat også, når denne betaler almindelig selskabsskat?
3. Vil Skatteministeren dele et eksempel på koncernbegrebet, når der er tale om en havn, f.eks. en mindre lystbådehavn, i kommunalt regi? Hvordan foretages afgrænsningen?

Indgangsværdier

For de havne der bliver skatteplige, bliver der en væsentlig opgave i at opgøre indgangsværdierne, der kan danne grundlag for kommende afskrivninger og anskaffelsessum ved senere afhændelse af aktivet.

Det er dog – for at imødegå retssager herom - fremadrettet af stor betydning, at reglerne herom er så klare som muligt.

FSR er af samme grund også meget enig i, at der indføres en ny stk. 8 til SEL § 5 D. I de enkelte bemærkninger til lovforslaget anføres følgende om bestemmelsen:

"Det foreslås i selskabsskattelovens § 5 D, stk. 8, 1. og 2. pkt., at havne, der overgår fra skattefrihed efter § 3, stk. 1, nr. 1, 2 eller 4, til skattepligt efter § 1, kan vælge, at alle infrastrukturaktiver i det indkomstår, der er grundlaget for den første skatteansættelse, indgår i afskrivningsgrundlaget efter afskrivningslovens regler med aktivernes nedskrevne genanskaffelsesværdier. Som infrastrukturaktiver anses moler, kajanlæg, bassiner, bolværk, veje og pladser, dokke, større siloer, plansiloer, oplagspladser, jernbanedele (skærver, sveller, skinner, signalanlæg, fjernstyringsanlæg, master og luftledninger), tilkørselsramper, køreanlæg, større havnekraner, større tanke til olie, gas m.v. og lignende aktiver, der anvendes til havnedriften." [vores fremhævelse]

Det er helt afgørende for den skattemæssige behandling at have kendskab til, hvordan nævnte infrastrukturaktiver behandles efter afskrivningsloven, herunder om de udgør en "bygning" i AL § 14's forstand.

FSR skal derfor anmode om, at der udarbejdes et skema, hvor der for hvert enkelt aktiv angives afskrivningssats og med henvisning til lovhjemmel.

For infrastrukturanlæg sættes indgangsværdien til handelsværdien, medmindre genanskaffelsesværdien vælges som værdiansættelsesprincip, jf. den foreslåede Selskabsskattelovs § 5 D, stk. 8. Hvis genanskaffelsesværdien vælges, gælder dette valg for samtlige infrastrukturanlæg.

FSR anmoder om, at det bekræftes, at det er handelsværdien, jf. ligningslovens § 2, der skal anvendes for Sælger og Køber, hvis en skattefritaget havn (Sælger) overdrager et infrastrukturanlæg til et selskabsskattepligt koncernselskab (Køber) året inden overgang til skattepligt, uanset den foreslåede SEL § 5 D, stk. 8 bringes i anvendelse for opgørelse af indgangsværdien.

Der er i lovforslaget ingen eksempler på, hvordan genanskaffelsesværdien opgøres. Kan det bekræftes, at denne skal opgøres som opførelsesomkostningerne på det pågældende infrastrukturanlæg pr. overgangstidspunktet fratrukket en lineær afskrivning udregnet over den reelle løbetid, og hvor der er taget højde for en scrapværdi?

Det betyder, at et kajanlæg har en genanskaffelsesværdi på 80.000.000 kr., hvis opførelsesomkostninger pr. overgangstidspunktet svarer til 100.000.000 kr., det er anskaffet for 20 år siden og har en levetid på 100 år.

FSR opfordrer til, at der udarbejdes et skema over forventede levetider på de enkelte infrastrukturanlæg.

Med venlig hilsen

Søren Næsborg Jensen
Forperson for skatteudvalget

Maria Eun Elkjær
Skattepolitisk chef

Til: Lovgivning og Økonomi (lovgivningogoeekonomi@skm.dk)
Cc: Margrete Kiil (mak@skm.dk), Kim Lundgaard Hansen (KLH@skm.dk)
Fra: Nete Herskind (nh@faergesekr.dk)
Titel: Jeres j.nr. 2023-7800 - Færgesekretariatets høringssvar: Forslag til lov om ændring af selskabsskatteloven, konkursskatteloven og ligningsloven (Ophævelse af skattefrihed for visse havne) -
Sendt: 12-01-2026 14:47

[ADVARSEL – EKSTERN MAIL]: Har du bemærket, at denne e-mail kommer fra en ekstern afsender?

Forslag til lov om ændring af selskabsskatteloven, konkursskatteloven og ligningsloven (Ophævelse af skattefrihed for visse havne)

Færgesekretariatets medlemskommuner varetager færgedriften til små øer beliggende i kommuner, hvor kommunerne har forsyningspligten.

Færgesekretariatet har noteret sig, at forslaget også gælder mindre færgelejer/-havne, der ikke drives som selvstændige virksomheder/enheder men er en del af kommunens opgaver. Kravet, hvis den kommunale færgehavn skal forblive skattefri under de minimis-bestemmelserne, er, at der anvendes en særlig opgørelsesmetode, hvor kommunen opgør de indtægter, der er opnået ved havnedriften med fradrag af de driftsomkostninger, der direkte har været forbundet med erhvervelsen af disse indtægter. Altså uden krav der er forbundet med udarbejdelse af årsregnskab efter årsregnskabsloven. Færgesekretariatet anerkender forslaget om at søge at holde de administrative byrder nede.

Det fremgår af høringsmaterialet, at Skatteforvaltningen vil kunne fastsætte regler om de oplysninger, der skal indsendes under denne særlige opgørelsesmetode. Færgesekretariatet forventer, at lovforslagets korte beskrivelse tager hensyn til nuværende rutiner og praksis i kommunerne, sådan at der ikke påføres yderligere administrative byrder.

Efter den foreslåede opgørelsesmetode for havne, der ikke udarbejder årsregnskaber, vil afskrivninger ikke kunne medregnes som driftsomkostninger ved opgørelsen af årets resultat, og et eventuelt negativt resultat (underskud) vil ikke kunne fremføres til fradrag i efterfølgende år. Færgesekretariatet er uforstående overfor, hvorfor der er denne særlig i forhold til at kunne fremføre underskud, som evt. vil kunne udløse skattepligt og krav om udarbejdelse af årsregnskab for de efterfølgende mange år uanset lille økonomisk aktivitet og overskud i de fleste år.

Med venlig hilsen
Nete Herskind
Sekretariatschef



Vestergade 1A
5970 Ærøskøbing
(+45) 23606335
nh@faergesekr.dk
www.faergesekr.dk

Svar på høring over udkast til forslag til lov om ændring af selskabsskatteloven, konkursskatteloven og ligningsloven (Ophævelse af skattefrihed for visse havne)

Skatteministeriet har fremsendt nærværende udkast til lovforslag til Kommunernes Landsforening, med anmodning om bemærkninger.

KL finder, at ophævelsen af skattefrihed for visse havne, og dermed beskattning af et nyt område, forudsætter tydelige og præcis lovgivning i henhold til kunne administrere lovforslaget og de nye skatteforhold hensigtsmæssigt. Det er afgørende, minimumskraverne til regnskabsaflæggelse skal stå mål med havnenes størrelse og administrative kapacitet. KL lægger samtidig vægt på, at kommunale havne kan organiseres på en måde, der ikke utilsigtet medfører overskridelse af de minimis-beløbsgrænsen. Endelig er det KL's klare opfattelse, at anlægsbevillinger til kommunal havneinfrastruktur ikke bør omfattes af de minimis-regelsættet, og at der i loven bør ske en tydelig afgrænsning mellem driftstilskud og anlægsbevillinger, så kommunerne fortsat kan understøtte infrastrukturudvikling på samme vilkår som i dag.

KL bemærker at lovforslaget efter § 4, stk. 1 og stk.2 foreslås at træde i kraft den 1. juli 2026, med virkning for indkomstår, der påbegyndes den 1. juli 2026 eller senere. Vil SKM afklare om det for kommunale havne således defacto betyder, at de-minimis regelsættets anvendelse først vil ikrafttrædes for kalenderåret 2027, i det omfang at kalenderåret anvendes som skatteår.

Vil SKM tydeliggøre minimumskriteriet for regnskabsaflæggelse, det er KL's forståelse at mindre havne, f.eks. kommunale havne jf. lovforslaget ikke underlægges årsregnskabsloven. I hvilket omfang forventes kommunerne i så fald at indberette regnskab. Foreligger der en model, hvor det skatteteknisk er muligt at indberette indtægter minus udgifter. Der er samtidig her et hensyn til det administrative ressourcetræk et årsregnskab for hver enkelt kommunale havn vil medføre.

Vil SKM beskrive mulighederne for den mest hensigtsmæssige organisering af havne, således at kommunale havne under et ikke skal *overholde de minimis* beløbsgrænsen. Det vil være særligt relevant for kommuner med mange kommunale havne. Herudover ønskes der afklaring af om kommunale havne, der er selvstændigt momsregistreret, kan betragtes som selvstændige enheder.

Vil SKM redegøre for, hvordan de minimis-regelsættet finder anvendelse på forskellige udgiftstyper, herunder særligt anlægsbevillinger. I den forbindelse ønskes der afklaring af, om en anlægsbevilling skal betragtes som et anlægstilskud, uanset at finansieringen sker inden for kommunens egen skattefinansierede økonomi. Kommunen anser ikke en anlægsbevilling som en

Dato: 8. januar 2026

Sags ID: SAG-2026-00074
Dok. ID: 3656092

E-mail: AKLE@kl.dk
Direkte: 3370 3107

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 1 af 2



indtægt eller et tilskud, men som et afsat beløb til afholdelse af udgifter til infrastruktur. Der ønskes derfor en tydelig afgrænsning i loven mellem driftstilskud og anlægsbevillinger, således at kommuner fortsat kan yde tilskud til infrastruktur på samme vilkår som i dag.

Mvh.
Anders Kvejborg Lemvig
// KL

Dato: 8. januar 2026

Sags ID: SAG-2026-00074
Dok. ID: 3656092

E-mail: AKLE@kl.dk
Direkte: 3370 3107

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 2 af 2