

SKAT
Østbanegade 123
København Ø

10. juli 2017

Styresignal vedr. refusionsanmodninger iht. refusionsordningen i sømandsbeskatningslovens § 10

SKAT har den 15. juni 2017 fremsendt ovennævnte udkast til styresignal til FSR - danske revisorer med anmodning om bemærkninger.

FSR - danske revisorer er indledningsvist positive overfor, at SKAT nu præciserer den praksisændring som SKAT er nødsaget til at foretage efter Højesterets dom af 27. maj 2016, SKM2016.399.HR på anvendelsesområdet for sømandsbeskatningslovens § 10, refusionsordningen for søfolk på sandsugere. Det er dog beklageligt, at SKAT har været næsten 13 måneder om at præcisere, at SKATs hidtidige praksis har været forkert og er blevet underkendt af Højesteret.

FSR - danske revisorer har ikke yderligere kommentarer til styresignalet pkt. 1-4, som beskriver hidtidig praksis og de grundlæggende bestanddele i Højesterets dom af 27 maj 2016.

Vedrørende pkt. 5 ny praksis har FSR - danske revisorer følgende kommentarer:

FSR - danske revisorer er ikke enige i SKATs indskrænkende fortolkning af rækkevidden af Højesterets afgørelse om, hvad der anses som værende en destination. SKAT anfører i udkastet til styresignalet, at Højesterets afgørelse om hvad der skal anses som sejlads mellem forskellige destinationer i henhold til Sømandsbeskatningsloven og EU retningslinierne, ikke kan udstrækkes til tonnageskattelovens område, og ej heller til sømandsbeskatningslovens § 5 om DIS løn. SKAT anfører således følgende:

”Dette har betydet, at mens det med Højesterets afgørelse utvivlsomt slås fast, at stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, fremover kan få refusion for erhvervsmæssig søtransport til og mellem punkter på havet efter

FSR – danske revisorer
Kronprinsessegade 8
DK - 1306 København K

Telefon +45 3393 9191
fsr@fsr.dk
www.fsr.dk

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

H197-17

sømandsbeskatningslovens § 10, er det mere usikkert, hvad der er retsstillingen for fartøjer omfattet af de øvrige bestemmelser i sømandsbeskatningsloven og tonnageskatteloven, når disse foretager erhvervsmæssig søtransport til og mellem punkter på havet.

Side 2

Søtransport til og mellem punkter på havet er hidtil ikke blevet anset for omfattet af søtransportbegrebet i tonnageskatteloven eller de øvrige bestemmelser i sømandsbeskatningsloven.

Baggrunden herfor er, at det fremgår af tonnageskattelovens § 6, at der skal være tale om transport af passagerer eller gods mellem forskellige "destinationer", og at udtrykket "destinationer" hidtil er blevet fortolket således, at der skal være tale om transport mellem forskellige havne eller ankerpladser i havne, eller mellem havne og offshore-installationer eller tilsvarende infrastrukturanlæg på kontinentalsoklen. Denne fortolkning er i overensstemmelse med lovbemærkningerne til tonnageskattelovens § 8 og det destinationskrav, der fremgår af Rådets forordninger (EØF) nr. 4055/86 og (EØF) nr. 3577/92.

Søtransport til eller mellem punkter på havet har således efter den hidtidige fortolkning, der bygger på EU-forordningerne, som udgangspunkt ikke kunnet anses for transport til en destination, men Højesterets dom har gjort, at der er rejst spørgsmål om, hvorvidt det, der er anført i dommens præmisser i relation til det EU-retlige søtransportbegreb, kan anses for at indebære en lempelse af destinationskravet også for andre bestemmelser. Dvs. ikke blot i forhold til stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere omfattet af sømandsbeskatningslovens § 10, men også i forhold til fartøjer omfattet af andre bestemmelser i sømandsbeskatningsloven og tonnageskatteloven. "

FSR - danske revisorer finder, at der er tale om en fejlagtig indskrænkende fortolkning af Højesterets afgørelse i SKM2016.399.HR om, hvad der skal forstås som værende sejlads mellem forskellige destinationer i henhold til det EU retslige transportbegreb i retningslinjerne for statsstøtte til søtransportsektoren (EFT C 13 af 17.1.2004), samt hvad der skal forstås med henvisningerne heri til forordningerne (EØF) nr. 4055/86 og (EØF) nr. 3577/92, når transportbegrebet defineres.

FSR - danske revisorer finder således at Højesterets afgørelse af, hvad der er omfattet af det EU retslige transportbegreb er direkte anvendeligt på destinationsbegrebet i tonnageskattelovens § 6 og sømandsbeskatningslovens § 5.

SKAT lægger til grund for den indskrænkende fortolkning, at Højesteret ikke eksplicit har truffet afgørelse om destinationsfortolkningen i tonnageskattelovens § 6 og sømandsbeskatningslovens § 5. FSR - danske revisorer gør dog opmærksom på, at dette alene skyldes, at Højesteret skulle træffe afgørelse vedrørende sømandsbeskatningslovens § 10. FSR - danske revisorer mener imidlertid, at Højesteret klart tager stilling til, hvordan destinationsbegrebet skal fortolkes i dansk ret, da fortolkningen af destinationsbegrebet i tonnageskatteloven og sømandsbeskatningsloven udelukkende hviler på EU retningslinjernes bestemmelser. Der henvises i den sammenhæng også til jf. SKATs egne udtalelser i tidligere sager herom, samt i Skatteministeriets bemærkninger til tonnageskatteloven, senest til Lov nr. 1886 af 29 december 2015, hvor Skatteministeriet fremfører følgende i bemærkningernes pkt. 3.1.1. om gældende ret:

Side 3

"Den danske tonnageskatteordning og DIS-ordningen udgør statsstøtte i den nævnte betydning og er udformet inden for EU's retningslinjer.

Retningslinjerne fastlægger de overordnede rammer for statsstøtte til søtransport, men ikke mere detaljerede krav til udformningen af de nationale ordninger. Der eksisterer dermed et råderum for medlemsstaterne til at fastlægge de nærmere detaljer i deres regelsæt, så længe de overordnede retningslinjer overholdes.

Den nærmere afgrænsning af begrebet søtransport, som retningslinjerne omfatter, findes i forordning (EØF) nr. 4055/86 (1) og (EØF) nr. 3577/92. I den førstnævnte forordning er søtransport 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.«. I den sidstnævnte forordning er såkaldt offshore-cabotage defineret som »søtransport af passagerer eller gods mellem en havn i en medlemsstat og anlæg eller strukturer på denne medlemsstats kontinentalsokkel«.

Ved en gennemgang af Højesterets dom i SKM2016.399.HR fremgår det, at Skatteministeriet under sagen har fremført følgende argumentation for hvordan sagen skulle bedømmes:

"Sammenhængen mellem DIS-skatteordningen og tonnageskattelovens regler, som følger direkte af § 5 i sømandsbeskatningsloven, er også relevant for refusionsordningen i henhold til denne lovs § 10, da det ikke har været hensigten at indføre en mere lempelig praksis for refusion end for skattefritagelse efter DIS-ordningen. Det var alene administrative hensyn, der lå til grund for, at sandsugere blev dækket af en refusionsordning i stedet for den almindelige skattefritagelsesmodel, der følger af DIS-ordningen. I øvrigt var de hensyn, som lå til grund for støtteordningerne, de samme - et ønske om at sikre danske skibe internationalt konkurrencedygtige vilkår, lige konkurrencevilkår inden for EU og at undgå

konkurrencefordrejning i Danmark i forhold til erhverv, som beskattes efter almindelige danske regler."

Side 4

I sagen for Højesteret gennemgås også Danmarks redegørelse til Kommissionen i C22/07 for inkludering af sandsugere under støtteordningen, hvor Danmark blandt andet anfører følgende:

"39) Efter de danske myndigheders opfattelse skal transport på havet af opgravede materialer betragtes som søtransport som omhandlet i retningslinjerne. Sandsugere er derfor omfattet af retningslinjerne uanset indholdet af forordning (EØF) nr. 4055/86 og (EØF) nr. 3577/92, hvis sandsugere udfører søtransport (ifølge Danmark defineret som »transport på havet af opgravede materialer«) i mindst 50 % af deres driftstid."

Højesteret finder herefter i SKM.2016.399.HR at:

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget vedrørende sømandsbeskatningsloven, at formålet bl.a. var at tilpasse reglerne om beskatning af søfolk til EU-Kommissionens retningslinjer fra 2004 for statsstøtte til søtransportsektoren. I retningslinjerne er begrebet "søtransport" med henvisning til de gældende forordninger på området omtalt som "søtransport af gods og passagerer". Særligt for så vidt angår sandsugningsfartøjer er det bl.a. anført, at der kun kan blive tale om søtransportstøtte, hvis søtransportaktiviteter udgør mere end 50 % af deres driftstid. I den forbindelse er "søtransport" beskrevet som "transport på havet af opgravede materialer".

Højesteret finder, at det anførte i retningslinjerne om sandsugningsfartøjer må forstås således, at der hermed sigtes til fartøjer, som udfører sandsugningsaktiviteter og lignende. Når et sådant fartøj ikke udfører opgaver af denne karakter, men transporterer passagerer eller andet gods end opgravede materialer, må det anses for omfattet af det almindelige EU-retlige søtransportbegreb.

Hverken sømandsbeskatningsloven eller forarbejderne indeholder en nærmere fastlæggelse af søtransportbegrebet, men i lovforslagets bemærkninger til § 10 er det anført, at regeringen ønskede at udfylde EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren bedst muligt.

Højesteret finder derfor, at søtransportbegrebet i lovens § 10 må fortolkes i overensstemmelse med det EU-retlige søtransportbegreb. Der er således tale om "søtransportaktiviteter" i lovens forstand, når skibet faktisk anvendes til transport af passagerer eller gods - også når der er tale om et sandsugningsfartøj.

På den anførte baggrund finder Højesteret, at den del af aktiviteterne for G1, der blev udført med Fartøj-1, og som bestod af sejlads mellem havnen og de enkelte destinationer på havet, hvor havbundsundersøgelserne fandt sted, samt sejladsen mellem de enkelte destinationer på havet, må anses for transport af passagerer og gods og derfor har karakter af "søtransportaktiviteter" som nævnt i lovens § 10, stk. 2."

Side 5

FSR - danske revisorer mener med baggrund i ovenstående, og Højesterets klare udmelding om hvordan søtransportbegrebet i EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren og i forordningerne (EØF) nr. 4055/86 og (EØF) nr. 3577/92, skal fortolkes, at der ikke er grundlag for, at SKAT ikke også ændrer sin praksis og fortolkning af hvordan destinationsprincippet i tonnageskatteloven og DIS reglerne fortolkes, da fortolkningen af destination i disse regelsæt ligeledes alene hviler på en fortolkning af EU retningslinjerne og henvisningen til ovenstående forordninger.

Afslutningsvis skal vi bemærke, at vi er meget betænkelige ved, at man nu via et styresignal forsøger at begrænse "skadevirkningerne" af de synspunkter, som Skatteministeriet selv fremførte i sagen overfor Højesteret.

Det fremgår således af referatet i SKM2016.399.HR, at Skatteministeriet under retssagen meget klart tilkendegav det synspunkt, at den sammenhæng mellem DIS-skatteordningen og tonnageskatteloven, der følger af sømandsbeskatningsloven § 5, også er relevant for refusionsordningen i sømandsskattelovens § 10. Den sammenhæng mellem DIS-skatteordningen og tonnageskattelovens, der følger af sømandsskattelovens § 5, består i, at det skib, hvorpå en sømand har udført arbejde, skal anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven.

Det er på denne baggrund ganske uholdbart, at der i udkastet til styresignalet lægges det modsatte synspunkt til grund, nemlig at denne sammenhæng ikke gælder i relation til sømandsskattelovens § 10, og at Højesteretsdommen derfor ikke ændrer ved destinationsbegrebet i tonnageskatteloven. En offentlig myndighed – i dette tilfælde Skatteministeriet og SKAT – kan ikke fremføre et givent synspunkt i en retssag for Højesteret, og så – når sagen er tabt - fremføre et hermed helt uforeneligt synspunkt i et styresignal med henblik på at begrænse "skadevirkningerne" af den tabte sag.

FSR – danske revisorer står gerne til rådighed for en uddybning eller drøftelse af ovenstående høringssvar.

Side 6

Med venlig hilsen

Bjarne Gimsing
Formand for skatteudvalget

Kasper Bring Truelsen
Skattekonsulent