



Danske Rederier



Rederiforeningen
af 2010

Til rette vedkommende

Høringssvar vedr. ”Styresignal – praksisændring vedrørende refusionsordningen i sømandsbeskatningslovens § 10”

20. juni 2017

Sagsnummer:
EMN-2016-00474

Danske Rederier og Rederiforeningen af 2010 takker for muligheden for at kommentere styresignalet vedrørende refusionsordningen i sømandsbeskatningslovens § 10.

Det er positivt, at styresignalet reflekterer, at Højesteret har underkendt SKATs unødigt restriktive praksis og der lægges op til en ny praksis, hvor søtransportdelen tælles med i opgørelsen af ”transporttid” i refusionsordningen uanset, at formålet med sejladsen ikke er sandsugning.

Udkastet til styresignal giver anledning til to specifikke kommentarer.

Vedrørende erhvervmæssig søtransport

Vi er først og fremmest enige i SKAT’s vurdering om, at højesteretsdommen SKM2016.399.HR. af 27. maj 2016 giver mulighed for, at transport, der kan anses for erhvervmæssig søtransport, medregnes som søtransportaktiviteter efter sømandsbeskatningslovens § 10. SKAT fortolker i denne forbindelse erhvervmæssig transport som *”transport af passagerer eller gods for anden part, dvs. at der skal være tale om transport af gods eller passagerer, som ikke er sandsugningsfartøjets egne ansatte eller eget udstyr til udførelse af fartøjets eget arbejde”*.

Det er vigtigt for os at understrege, at ovenstående sætning må fortolkes sådan, at hvis rederiet udfører en sejlads på baggrund af en kontrakt med en kunde, så kvalificerer sejladsen som ”erhvervmæssig søtrans-



Danske Rederier



Rederiforeningen
af 2010

port" uanset om der bruges eget udstyr. Bliver rederiet eksempelvis hyret til at placere sandsække ved et vindmøllefundament, kan det ikke være afgørende, om sandsækkene er rederiets egne eller kundens. Det afgørende er, at der er tale om en erhvervsmæssig aktivitet, der kan opdeles i en transport- og en entreprenøraktivitet – og ultimativt bliver udstyret/sandsækkene jo under alle omstændigheder kundens, når de er placeret til søs.

Vedrørende destinationskravet

Vi er enige i SKAT's opfattelse af højesteretsdommen af 27. maj 2016 som en afgørelse, hvor det *"utvivlsomt slås fast, at stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, fremover kan få refusion for erhvervsmæssig søtransport til og mellem punkter på havet"*.

Vi finder det dog overraskende, at SKAT fastholder, at en mere indskrænkende fortolkning af destinationskravet stadig gælder fartøjer omfattet af de øvrige bestemmelser i sømandsbeskatningsloven og tonnagekatteloven.

SKAT vurderer, at generelt restriktivt destinationskrav fremgår af Rådets forordninger (EØF) nr. 4055/86 og (EØF) nr. 3577/92. Dette uddybes ikke yderligere i styresignalet, men SKAT's fortolkning er, efter vores opfattelse, ikke korrekt.

Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 nævner i artikel 2: *"Tjenesteydelser inden for søtransport i en medlemsstat (cabotagesejlads)«, tjenesteydelser, der sædvanligvis udfoeres mod betaling, herunder isaer: a) fastlandscabotage: søtransport af passagerer eller gods mellem havne paa en og samme medlemsstats fastland eller hovedomraade uden anloeb af oeer"*.

Det helt centrale ord i ovenstående definition af tjenesteydelser inden for søtransport er **"isaer"**. Ovenstående definition er dermed ikke en udtømmende liste over godkendte aktiviteter, men en opremsning af en delmængde af aktiviteter, som kan godkendes.



Danske Rederier



Rederiforeningen
af 2010

Yderligere fastslår vedlagte PWC-notat fra 13. maj 2016, at hverken tonnageskatteordningerne i Tyskland, Holland, England, Norge eller Sverige indeholder et restriktivt destinationskrav. Bortset fra Sveriges tonnageskatteordning, der afventer godkendelse, er alle øvrige landes tonnageskatteordninger notificeret og godkendt af Europa-Kommissionen. Der er derfor, efter vores opfattelse, ikke belæg for at konkludere, at EU-retten forpligter Danmark på et destinationskrav. Havde dette været tilfældet, er det stærkt tvivlsomt, om ovenstående konkurrerende søfartsnationer alle ville have fået tonnageskatteordninger uden destinationskrav godkendt af Europa-Kommissionen.

Endvidere fremgår det af lovbemærkningerne til sømandsbeskatningslovens § 10, at regeringen ønsker at udfylde EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren bedst muligt

Der er ikke to forskellige søtransportbegreber i EU, så vi har på ovenstående baggrund meget svært ved at se argumentet for, at SKAT ikke skal ændre praksis for fortolkning af destination generelt i skattelovgivningen:

- Højesteret har underkendt den snævre tolkning af destination, som synes at bero på, at det er overset, at forordning 3577/92 ikke indeholder en udtømmende liste af omfattede destinationer.
- Andre EU-lande har mere fleksible regler.

EU-retten opererer kun med et eneste søtransportbegreb, og der er derfor ikke belæg for at anføre, at Højesterets dom kan tolkes snævert.

Danske Rederier og Rederiforeningen af 2010 fastholder derfor, at SKAT bør fjerne destinationskravet og dermed bringe de danske skatteordninger for søfarten i overensstemmelse med den danske praksis i erhvervet og i overensstemmelse med praksis i øvrige EU-lande, som ikke har et restriktivt destinationskrav, således at sejlads til destinationer til søs generelt tillades inden for søfartsskatteordningerne.



DanskeRederier



Rederiforeningen
af 2010

Vi står, som altid, til rådighed for uddybende kommentarer.

Med venlig hilsen

Johan Moesgaard Andersen

Erhvervspolitisk konsulent

Politik, Analyse og Kommunikation

M: +45 6060 0606

jma@danishshipping.dk

Twitter: @JohanMoesgaard

Amaliegade 33

DK 1256 København K