



Skatteministeriet
Nicolai Eigtsveds Gade 28
1402 København K

09.08 2019

Høringssvar til forslag om ændring af sømandsbeskatningsloven, tonnageskatteoven og forskellige andre love. J.nr. 2019 – 4014

CO-Søfart skal på vegne af sine medlemsorganisationer komme med efterfølgende kommentarer til de fremsatte lovforslag.

Generelle bemærkninger vedrørende de foreslåede ændringer af sømandsbeskatningsloven.

CO-Søfart anerkender at EU, som krav for at godkende udvidelsen af DIS til at omfatte offshore fartøjer, har krævet, at Danmark sikrer at danske søfarende på EU/EØS-flagede skibe har samme mulighed for en skattefri løn, som danske søfarende har på skibe i DIS. Som det fremgår af EU skrivelse af 22. februar 2019 (c 2019/1594) til Danmark.

Det er dog vores opfattelse, at skatteministeriets forslag til gennemførelse af dette grundlæggende er forkert, og vil skabe nye erhvervspolitiske problemstillinger til skade for DIS og dansk skibsfart.

Det er vores opfattelse at i stedet for en løsning, hvor man udvider DIS-lovens nettolønsbestemmelser til hele EU, bør man løse dette direkte i forhold til den enkelte søfarendes personskat f.eks. ved udvidelse af Ligningslovens § 33A eller andre ændringer/tilføjelser i nuværende person skattelovgivning.

Således at den skattefri nettoløn er et anliggende alene mellem søfarende og Skat.

Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) blev indført i 1988, med det formål at holde danske skibe under dansk flag og sikre danske søfarende i disse skibe på internationale vilkår.

Et af de væsentlige elementer i dette var at indføre nettoløn for søfarende i DIS, en nettoløn som skulle fastsættes ud fra de da kendte overenskomstsmæssige skattepligtige bruttolønninger.

Fagligt kartel bestående af:

- Metal Maritime
- Metal Vest
- Centralforeningen for Stampersonel
- FOA Søfart
- Dansk El-Forbund
- Serviceforbundet

A. Ole Philipsen
Formand

Tlf. +45 3636 5585
op@co-sea.dk

Danmark besluttede derved at have to danske skibsregistre. DIS med nettoløn for søfarende der sejler ude i verden.

Samt det ”normale” registre (DAS) for søfarende i nærområderne, hvor de søfarende betaler skat af bruttolønnen.

Med indførelsen af DIS blev der samtidig indført en kontroversiel bestemmelse (DIS lovens § 10 stk. 2 & 3), som satte de danske overenskomster ud af kraft for søfarende, som ikke er bosiddende i Danmark, samt fratager de danske organisationer retten til at kræve overenskomster for personer ikke bosat i Danmark.

Ved senere ændringer i 2002 & 2018 udvidede man DIS-registret og nettolønnen til også at kunne omfatte færger/passagerskibe i fart mellem danske og udenlandske havne og nu senest til også at kunne omfatte offshore fartøjer.

Det skal bemærkes at DIS § 10 stk. 2 & 3 ikke har gyldighed i færge/passagerskibs DIS og heller ikke for nærområderne i offshore udvidelsen.

DIS-registret har, på trods af § 10 stk. 2 & 3, altid været et kvalitetsregister i forhold til andre internationale og nationale registre i verden. Dette da alle søfarende i DIS, uanset bopælsland og overenskomst, er sikret det samme sociale og arbejdsmiljømæssige sikkerhedsnet, som øvrige danske lønmodtagere har.

Det har fra starten været udgangspunktet, at nettolønnen skulle være en integreret del af DIS-registret og være eksklusiv i dette. Dette for at få udenlandske rederier til at etablere sig i Danmark og bidrage til det blå Danmark (via DIS-lovens krav om shippingaktiviteter i Danmark for at kunne have skibe i DIS) og ikke mindst for at få danske rederier til at beholde deres skibe under dansk flag.

Det har hidtil været en succes.

Med den af skatteministeriet forslåede løsning af EU's skattefri nettolønskrav for danske søfarende i andre EU/EØS flagede skibe, vil DIS miste sin eksklusivitet og tiltrækningskraft for udenlandske rederier til at etablere sig i Danmark, samt for danskejede skibe at bevarer dansk flag.

Efter lovforslaget vil udenlandske rederier kunne opnå nettolønninger for sine danske ansatte, men uden at skulle have en etablering i Danmark og bidrage til det blå Danmark.

Det bliver i stedet fordelagtigt ikke at etablere sig i Danmark, men i et andet EU/EØS-land og have danske ansatte.

Et rederi med skibe under EU/EØS-flag, som ønsker danske søfarende ombord, kan med lovforslaget vælge at bruge nettolønninger for disse. Men vil samtidig slippe for de pligtige sociale omkostninger en skibsreder i DIS-registret har.

Da dansk lov ikke er gældende på EU/EØS-flagede skibe kan skibsrederen give den danske søfarende samme nettoløn som i DIS-registret, men skal ikke betale f.eks. feriepenge, arbejdsskadeforsikring, sygedagpenge, bidrag til udligningsordningen, bidrag til LG, barselfond osv.

Det vil give en besparelse på ca. 20% af lønomkostningerne i forhold til lønomkostninger for en skibsreder med skibe i DIS-registret.

På samme vis vil et danske rederi, som i dag har skibe registreret i DIS (703 skibe), kunne flytte disse til andet EU/EØS-flag og opnå samme besparelse, samtidig med at rederiet kan beholde sine danske søfarende på samme nettoløn som hidtil.

Skatteministeriet skriver i sine bemærkninger (side 15, 3. afsnit) at den finder, at forslaget kun skaber begrænset konkurrence for DIS fra andre EU/EØS-registre pga. muligheden for at ansætte tredjelandes søfolk (herunder også EU-borgere ikke bosat i Danmark) på lokale vilkår i DIS.

Dette finder vi aldeles forkert. De store EU/EØS-registre, som f.eks. Malta (2205 skibe) og Cypern (1020 skibe) er bekvemlighedsflag og derfor ikke under de nationale fagforeningens overenskomster eller lønkrav. De opererer med ensidig lønfastsættelse fra skibsrederne.

Disse flag vil blive mere interessante og omkostnings lønsomme for danske skibsredere end DIS, da de kan beholde deres danske søfarende (seniorofficerer) på nettoløn minus de pligtige sociale omkostninger i DIS og selv fastsætte lønnen for deres udenlandske søfarende, en løn som oftest er mindre end den løn, de udenlandske søfarende har i DIS.

Dette er ikke muligt i DIS pga. de aftaler, som er indgået via DIS Hovedaftalen mellem erhvervets parter om lønninger til søfarende fra tredjelande.

DIS Hovedaftalen blev indgået på kraftig opfordring af - og er siden kontinuerligt støttet af - de skiftende danske regeringer siden 1999.

Det fremgår tydeligt af lovforslaget, at skatteministeriet ønsker at gøre det så svært som muligt for den enkelte danske søfarende ansat på et skib under andet EU/EØS-flag at kunne opnå en nettohyre. Dette ved at stille krav, som næppe noget udenlandsk rederi vil opfylde eller forpligte sig på for en enkelt eller to danske søfarende i rederiet. Så den dør er det lykkes at lukke.

Men man har samtidig åbnet døren på vid gab for at danske og udenlandske rederier med danske søfarende, kan spekulere i at udnytte nettolønsordningen og opnå besparelser på omkostningen af disse danske og udenlandske ansatte ved at flage ind til et andet EU/EØS-flag.

Ved gennemførelse af dette lovforslag reducerer man eksklusivitet og fordele ved at have skibe registreret i DIS, som nettoløn, social sikring af alle søfarende og mulighed for lokale overenskomster, til fremover alene at indeholde muligheden for at indgå lokale overenskomster (DIS § 10.stk. 2 & 3).

DIS lovens § 10 stk. 2 & 3 har siden sin indførelse har været udsat for konstant og kraftig kritik fra FN-organisationen ILO, som værende brud på ILO-konventioner 87 & 98 tiltrådt af Danmark. Derfor er det noget forbløffende, at regeringen nu bruger disse konventionsbrud som eneste argument for at en udbredelse af DIS-nettoløns systemet til hele EU/EØS ikke vil medføre væsentlig øget konkurrence for DIS.

Det virker som om, man alene ønsker at bevare DIS for at kunne fastholde disse konventionsbrud. Dette da nettolønssystemet jo med lovforslaget gøres alment i EU/EØS registre og ikke længere er eksklusivt for DIS.

Det undrer os meget at skatteministeriet ikke før fremsættelsen af dette lovforslag har inddraget erhvervets parter i drøftelser om løsningsmodeller og erhvervspolitiske konsekvenser. Ikke mindst da lovforslaget er en konsekvens af et fælles forslag fra erhvervets parter om udvidelse af DIS til offshore segmentet.

Til de enkelte ændringer til sømandsbeskatningsloven har vi følgende:

Pkt. 4: »Beskatning ved arbejde om bord på skibe, der er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister eller tilsvarende skibsregistre i andre EU- eller EØS-medlemsstater«.

- Vi forstår ikke henvisningen til tilsvarende skibsregistre osv. Som vi læser bemærkningerne, vil dette gælde for alle EU/EØS-skibsregistre uanset om disse måtte være bekvemligheds register, internationalt register eller traditionelt nationalt skibsregister.

Pkt 5: § 5, stk. 1, affattes således:

»Har en person, der er skattepligtig efter kildeskattelovens § 1, erhvervet lønindkomst ved arbejde om bord på et skib, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, nedsættes den samlede indkomstskat med det beløb, der forholdsmæssigt falder på denne indkomst«.

- Hvordan forholder man sig til evt. skat som pålægges af flagstaten? Den søfarende på et EU/EØS-skib kan blive pålagt en personskat af flagstaten j.f. nationale skatteregler i dette land. Danmark kan ikke fritage danske søfarende for skattepligt til flagstaten.

Pkt. 8: »Stk. 3. Skattefritagelsen efter stk. 1 og 2 er betinget af, at løn og godtgørelser m.v. er fastsat under hensyn til skattefritagelsen«.

- Hvorledes skal man fastsætte nettolønnen, hvis der samtidig er skattepligt til flagstaten?. Er det efter at der er betalt skat af bruttolønnen til flagstaten, man skal fastsætte en nettoløn og hvorledes beregnes denne?

- På samme vis, hvordan fastsættes en nettoløn i forhold skattefritagelsen? Ved DIS-indførelsen skete dette ved, at man tog de gældende overenskomsters bruttohyrer og omregnede disse til netto. Men bruttolønninger i andre lande er jo oftest ensidig fastsat af rederiet.

- Skal nettolønnen godkendes af Skat i forhold til den skattepligtige løn årligt eller kun ved indtrædelse i ordningen for danske søfarende på EU/EØS flaggede skibe?

- Vil ændringer i dansk person skattelovgivning (stigninger eller fald i den generelle personskat i Danmark) medføre, at der skal være en ny godkendelse af nettolønnen for danske søfarende på EU/EØS flaggede skibe?

10. § 7 affattes således:

»§ 7. Ved arbejde om bord på et skib, som sejler i regelmæssig passagersejls mellem havne i EU- eller EØS-medlemsstater, finder § 5 kun anvendelse på personer, som er statsborgere i en EU- eller EØS-medlemsstat.«

Som vi læser forslaget tekst, samt Skatteministeriets kommentarer til forslaget og EU's brev (C(2019)1594) til Danmark, er statsborgerkravet absolut, betyder det?:

- Personer med permanent opholds- og arbejdstilladelse i Danmark, f.eks. 2 generations indvandre, som ikke har opnået dansk statsborgerskab og personer som i mange år lovligt har været bosat i Danmark, ikke længere vil kunne arbejde på DIS passagerskibe/færger og allerede ansatte skal opsiges?
- Danmark har indgået sociale aftaler/forpligtelser med Philippinerne og Indien. Vil disse betyde at f.eks. DFDS A/S stadig kunne anvende philippinske søfarende på sine passagerskibe mellem Nederlandene og UK? Eller skal disse udskiftes med EU borgere?
- Da EU stiller krav om, at besætningen skal være EU/EØS statsborgere ud fra at mindske international konkurrence på passagerskibs/færge-området og sikre EU/EØS søfarende beskæftigelse, må det betyde, at DIS-lovens § 10 stk. 2 og 3 ikke er gældende for disse EU/EØS statsborgere, og at disse derfor skal aflønnes efter de nationale overenskomster i EU/EØS-flagstaten på samme vis, som flagstatens søfarende på disse passagerskibe/færger.

Pkt. 18. Efter § 11 indsættes:

»§ 11 a. Ved udbetaling af skattefri nettoløn efter §§ 5-8 er det en betingelse for en arbejdsgiver med hjemsted i en anden EU- eller EØS-medlemsstat end Danmark, at told- og skatteforvaltningen har godkendt den pågældende arbejdsgiver til at udbetale skattefri nettoløn efter §§ 5-8, og at godkendelsen ikke er tilbagekaldt, jf. stk. 3.

Stk. 2. Told- og skatteforvaltningen godkender en arbejdsgiver efter stk. 1, når følgende betingelser er opfyldt:

2

- 1) Arbejdsgiveren skal være berettiget til at udbetale nettoløn efter §§ 5-8.
- 2) Arbejdsgiveren skal opfylde de betingelser, der stilles til en tilsvarende arbejdsgiver med skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, og indvillige i at påtage sig de forpligtelser m.v., der påhviler en tilsvarende arbejdsgiver med skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister.
- 3) Det skal være muligt via direktivet om gensidig bistand mellem medlemsstaternes kompetente myndigheder inden for området direkte skatter, visse punktafgifter og afgiftsbelastning af forsikringspræmier, en dobbeltbeskatningsoverenskomst eller anden aftale om udveksling af oplysninger at verificere arbejdsgiverens dokumentation vedrørende forpligtelserne m.v. som nævnt i nr. 2.

- Som vi læser teksten og bemærkningerne, så er kravet i 2.2 om, at den udenlandske arbejdsgiver skal påtage sig samme forpligtelser, som en arbejdsgiver skal i DIS, alene rette mod skattemæssige forhold (indberetning osv.). Det er ikke en forpligtelse, at den udenlandske skibsreder sikrer samme sociale sikkerhedsnet, som en søfarende har i DIS.

Hvis dette er korrekt, vil et EU/EØS-rederi opnå en billigere nettoløns ordning for sine danske søfarende, end et dansk rederi vil for sine danske søfarende på DIS-skibe, som beskrevet i generelle bemærkninger ovenfor.

CO-Søfart har ingen bemærkninger vedr. udvidelse af sømandsskattefradraget til at omfatte forsknings- og havundersøgelsesskibe. Dette finder vi positivt.

CO-Søfart har ingen bemærkninger til tonnageskattedelen af lovforslaget.

For god ordens skyld skal vi påpege at der ikke er tale om en skattefri nettoløn, men en nettoløn, som er aftalt ud fra den skattepålagte løn.

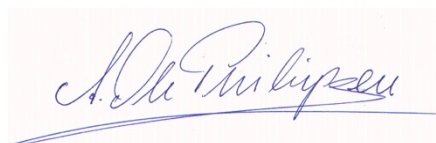
Sluttelig skal CO-Søfart understrege, at udvidelsen af nettolønsordningen fra DIS til hele EU/EØS, efter vore opfattelse vil betyde begyndelsen til enden på DIS-registret, samt degradere registret til et bekvemmelighedsregister, hvis eneste formål er at beskytte skibsredere mod den danske model og opretholde konventionsbrud påtalt over 30 år af ILO. Dette nu uden de formildende sociale regler, som har opvejet disse brud og gjorde DIS til et i særklasse kvalitetsregister. Forslaget er en kovending mod de fælles forståelser, som har været grundlaget for DIS' succes igennem de sidste 30 år, hvor perioden efter indgåelsen af DIS-hovedaftalen i 2004 har medført kraftig ekspansion af DIS og antallet af skibe i dette.

Samtidig er vi særdeles forundret over, at sådanne ændringsforslag fremsættes uden inddragelse af de parter i erhvervet, som har været med til at sikre DIS' succes.

Vi håber, at Skatteministeriet vil genoverveje sit lovforslag og trække den del af lovforslaget, som omhandler udvidelsen af DIS-ordningen til danske søfarende på andre EU/EØS skibe, tilbage, for at tage en dialog med de relevante parter i erhvervet og sikre en erhvervspolitisk fornuftig løsning.

Skatteministeriet kunne evt. genfremsætte lovforslag L225, som fremsat af den tidligere regering, således at tonnageskatte udvidelsen, fradrag for havundersøgelsesskibe og udvidelsen af DIS til at omfatte offshore vil kunne træde i kraft uden forsinkelse.

Med venlig hilsen
p.k.v.



A. Ole Philipsen
Formand