

## Bilag I

**Et af udvalgets spørgsmål til industriministeren  
og dennes svar herpå**

**Spørgsmål nr. 9:**

»Udvalget anmoder ministeren om at foranledige, at udvalget modtager en udtalelse fra henholdsvis Sømændenes Forbund, Fællessekretariatet og LO vedrørende henvendelsen fra Rederiforeningen, jf. bilag 1.«

## Bilag 1

## DANMARKS REDERIFORENING

9. juni 1988

Folketingets Erhvervsudvalg og  
Folketingets Skatte- og Afgiftsudvalg

L 3-8 Dansk Internationalt Skibsregister m.fl.  
L 24 Beskatning af søfarende/DIS

De fremsatte lovforslag er næsten identiske med de tilsvarende forslag, der har været behandlet i det tidligere Folketing, og Rederiforeningens holdning til forslagene vil derfor stort set være uændret i forhold til vor henvendelse af 13. april 1988.

Vores henvendelse vedrører især to hovedspørgsmål.

Det første gælder de geografiske betingelser for optagelse i DIS. Rederiforeningen finder, at afgrænsningen er for snæver og i hvert fald skal følge sømandsskatteordningens afgrænsning med hensyn til udenrigsfart, d.v.s. at skibe/søfarende, der sejler i Englandsfarten, også kommer med. I modsat fald må man frygte, at det vil få alvorlige konsekvenser for DFDS' flåde. Dette gælder ikke mindst, fordi Norge i sit internationale register allerede tillader optagelse af lastskibe, der sejler på Nordsøen, ligesom det både i forbindelse med gennemførelsen af en skattefrihedsordning i Sverige og et internationalt register i Vesttyskland er hensigten at lade last- og passagerskibe på Nordsøfarten omfatte af ordningerne. Hertil kommer, at DFDS

allerede i dag i denne trafik konkurrerer med lastskibe, der er registreret under vilkår, der svarer til, hvad der nu søges gennemført herhjemme. Får DFDS ikke tilsvarende vilkår, er der tale om urimelig konkurrenceforvridning.

Det andet forhold vedrører den tekniske gennemførelse af skatteordningen i L 24, som dels forudsætter konvertering af de nuværende bruttohyrer til nettohyrer, dels en løsning af fradragsproblemerne. Rederiforeningen har udarbejdet en model, der kan løse fradragsproblemerne for de danske søfarende, der i dag har mulighed for at udnytte deres ligningsmæssige fradrag, f.eks. renter af huslån og lån til uddannelse.

I korthed indebærer modellen, at alle søfarende får udbetalt såvel en hyre som et kompensationstillæg, hvor sidstnævnte vil afhænge af det aktuelle fradrag. For rederierne vil kompensationstillægget til søfarende inden for samme stilling derimod være det samme, nemlig svarende til værdien af gennemsnitlige fradrag. Forskellen mellem sidstnævnte og rederiets aktuelle udbetaling skal udlignes via en puljeordning. Rederiforeningen går herved ud fra, at kompensationstillægget skattemæssigt behandles på samme måde som den øvrige del af lønnen.

Modellen forudsætter tilslutning fra de søfarende, men også aktiv medvirken fra skattemyndighederne. Dette gælder i forbindelse med udstedelse af skattekort med oplysninger om de søfarendes negative nettoindkomst i land, som skal danne basis for kompensationsstillægget, og i kontrolfasen for at sikre, at de søfarende hverken får udbetalt for stort eller for lille kompensationstillæg. Denne administrative medvirken vil antagelig kræve en bemyndigelse for skatteministeren.

For at sikre, at der virkelig bliver tale om nettolønninger for *alle* søfarende i DIS-skibe, og at der ikke sker omgåelse, bør danske søfaren-