

ret på skibe på 20-100 tons, og ellers opfylder kriterierne, kan få det faste sømandsfradrag. Til gengæld betyder ophævelsen af adgangen til dispensationer, at kun personer på skibe, som opfylder kriterierne og sejler uden for begrænset fart, kan vælge sømandsfradraget.

Der er i dag ca. 1.000 personer, som får sømandsfradrag ved arbejde udført ombord på skibe, som *ikke* er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, herunder ca. 800 i nær fart. På den baggrund anslås provenutabet vedrørende den del af lovforslaget, der erstatter det nuværende sømandsfradrag med et fast fradrag, næppe at overstige 5 mio. kr. årligt. Herudover skønnes nedsættelsen af tonnagegrænsen at bevirke et beskedent provenutab.

Bortfaldet af dispensationsadgangen og derved overgangen til alene objektive kriterier for den lempeligere sømandsbeskatning samt sikring af DIS-beskatningsprincippernes forenelighed med EU-rettens statsstøttebestemmelser – svarende til anvendelsesområdet for tonnageskatten – skønnes at bevirke et mindre merprovenu i størrelsesordenen som det ovennævnte provenutab. Merprovenuet hidrører fra den indskrænkning, der sker i adgangen til DIS-ordningen som følge af EU-reguleringen, når der er taget hensyn til, at der for sandsugerredier i et vist omfang bliver adgang til en refusionsordning.

Alt i alt skønnes lovforslaget ikke at have nævneværdige provenukonsekvenser.

For finansåret 2005 skønnes lovforslaget at have yderst begrænsede konsekvenser.

#### *Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet*

Lovændringen skønnes ikke at have nævneværdige økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

#### *Administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Lovforslaget vil indebære en administrativ lettelse for erhvervslivet, idet det nuværende dispensationssystem afskaffes og erstattes af objektive regler. Lovforslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i Erhvervsregulering med henblik på vurdering af, om forslaget skal forelægges

Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler. Styrelsen vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser for erhvervslivet i et omfang, der berettiger, at det bliver forelagt et virksomhedspanel. Forslaget bør derfor ikke forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.

#### *Administrative konsekvenser for stat, amter og kommuner*

Det skønnes, at gennemførelse af lovforslaget vil medføre engangsudgifter til systemtilretning på ca. 8,3 mio. kr. Lovforslaget skønnes ikke at medføre nævneværdige ressourcetræk til ligning og kontrol.

#### *Miljømæssige konsekvenser*

Forslaget skønnes ikke at have miljømæssige konsekvenser.

#### *Forholdet til EU-retten*

Lovforslaget har bl.a. til formål at tilpasse de danske regler for beskatning af søfolk til de nye EU-retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren. Den nye lov skal godkendes af Kommissionen efter statsstøttereglerne, før den kan træde i kraft. Lovforslaget vil blive notificeret i sin helhed.

#### *Høring*

Lovforslaget har været sendt i høring hos følgende organisationer m.v.: Advokatrådet, Amtsrådsforeningen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Danmarks Rederiforening, Bilfærgernes Rederiforening, Rederiforeningen for Mindre Skibe, Rederiforeningen af 1895, Foreningen af Statsautoriserede Revisorer, Foreningen Danske Revisorer, Foreningen Registrerede Revisorer, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Landsorganisationen i Danmark, Søfartens Ledere/Dansk Navigatørforening, Maskinmestrenes Forening, Skattechefforeningen, Skatterevisorforeningen, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, Søfartsstyrelsen og Told- og Skattestyrelsen.