

regel skønnes ikke længere at være tidssvarende, idet der ikke gælder en tilsvarende begrænsning for personer, som indirekte ejer en andel af et skib gennem et selskab. Der er således ikke i øjeblikket noget til hinder for, at en person, som ejer et skib gennem et 100 pct. ejet ApS, kan ansætte sig selv som sømand under DIS-ordningen. Det kan tilføjes, at begrebet »interessent« også omfatter deltagere i kommanditselskaber.

Det foreslås derfor, at ejere, partredere og interessenter kan omfattes af loven uanset deres ejerandel. Til gengæld gøres det til en betingelse for ejerens, partrederens eller interessentens anvendelse af DIS-skattereglerne, at den pågældendes aflønning svarer til den, der ydes til ansatte med samme anciennitet m.v.

Det foreslås i stk. 4, at samme betingelse kommer til at gælde for personer, som udøver bestemmende indflydelse over det rederi, som ejer det skib, hvor den pågældende udfører arbejde. Betingelsen kommer efter forslaget også til at gælde for »nærtstående personer«, eksempelvis den pågældendes børn. Ved bestemmende indflydelse forstås førsts ejerskab eller rådighed over stemmerettigheder som nævnt i ligningslovens § 2, stk. 2, d.v.s. direkte eller indirekte rådighed over mere end 50 pct. af aktiekapitalen eller rådighed over mere end 50 pct. af stemmerne i det rederi, som ejer skibet. Ved »nærtstående personer« forstås den personkreds, der er nævnt i ligningslovens § 16 H, stk. 2, 3.-4. pkt., d.v.s. den skattepligtiges ægtefælle, forældre og bedsteforældre samt børn og børnebørn og disses ægtefæller. Stedbarns- og adoptivforhold sidestilles med ægte slægtskabsforhold.

Formålet med reglerne i stk. 3 og stk. 4 er at undgå, at en reder ved at ansætte sig selv eller sine nærmeste til arbejde ombord på sit skib kan udbetale en skattefri DIS-hyre til sig selv eller sine nærmeste, som overstiger det, som den pågældende ville udbetale til en anden. Vælger en sådan reder at udbetale en hyre, som overstiger niveauet for andre ombord med samme anciennitet m.v., skal det overskydende beløb beskattes efter de almindelige regler.

Til § 2

Bestemmelsen definerer, hvad der forstås ved et dansk skib, et udenlandsk skib og begrænset fart.

Ved et *dansk skib* forstås et skib, som er registreret med hjemsted her i landet med en bruttotonnage på 20 tons eller derover, og som udelukkende anvendes til erhvervsområde befordring af passagerer eller gods eller som bugser- og bjærgningsfartøj. Et skib, som er registreret i udlandet, på Færøerne eller i Grønland, og som uden besætning overtages til befragning af et dansk rederi (bareboat-charter), betragtes som et

dansk skib. Derimod betragtes et skib, som er registreret her i landet, og som bareboat-charter til et færøsk, grønlandsk eller udenlandsk rederi, ikke som et dansk skib efter denne lov. Ved et *udenlandsk skib* forstås et skib med samme tonnagemål og samme anvendelse, når skibet ikke er et dansk skib.

I forhold til de gældende regler (sømandsfradragsslovens § 2, nr. 1 og nr. 4) sker der efter forslaget den ændring i definitionen af et dansk og et udenlandsk skib, at tonnagegrænsen nedsættes fra de nuværende 100 tons til 20 tons. Desuden er udtrykket »personer eller gods« erstattet med »passagerer eller gods«, som er det udtryk, der anvendes i tonnageskatteoven og i EU-reglerne. Endelig sker der den sproglige præcisering, at bjærgningsfartøjer nu betegnes som bugser- og bjærgningsfartøjer. Det er ikke hensigten at ændre anvendelsesområdet for denne type fartøjer ud over hvad der følger af ændringen af tonnagegrænsen.

Den nye grænse på de 20 tons er valgt, fordi dette efter lov om Dansk Internationalt Skibsregister (DIS-loven) er grænsen for, hvornår et skib kan registreres i DIS. (DIS-loven administreres af Søfartsstyrelsen og omhandler alene registrering af skibe. DIS-loven er således ikke en skattelov. Det er en forudsætning for »DIS-beskatning« af en sømand, at skibet er registreret i DIS, men derudover skal skattelovgivningens krav også være opfyldt.)

20 tons er også grænsen for, hvornår et skib kan omfattes af tonnageskatteordningen. Som tidligere omtalt ønsker regeringen så vidt muligt at give de statsstøtteordninger – DIS-ordningen og tonnageskatteordningen – fælles anvendelsesområde.

Nedsættelsen af tonnagegrænsen til 20 tons gør de gældende dispensationsbestemmelser for tonnagemål overflødige. Som tidligere omtalt er det under visse betingelser muligt at dispensere for den grænse på 100 tons, der i øjeblikket er gældende (sømandsskatteovens § 5, stk. 2). Dette har nogle uheldige konkurrencemæssige konsekvenser. Dispensationsbestemmelserne foreslås derfor afskaffet, hvilket samtidig vil medføre en forenkling af regelsættet.

Videre defineres det i § 2, hvad der forstås ved *begrænset fart*. Efter de gældende regler (sømandsfradragsslovens § 2, nr. 2 og 3) skelnes der mellem udenrigsfart, nærfart og begrænset fart. Sønningen mellem udenrigsfart og nærfart har i dag alene betydning for spørgsmålet om sømandsfradragets størrelse. Det foreslås at forenkle reglerne, så der fremover kun skelnes mellem begrænset fart og anden fart, således at sømandsfradraget i alle tilfælde gives med samme sats ved fart uden for det begrænsede fartområde, jf. bemærkningerne til lovforslagets § 3 og § 4 nedenfor.