

skib, er fastsat ud fra den forudsætning, at den er skattefri, jf. bemærkningerne til § 5, stk. 3, nedenfor. Det samme gør sig gældende ved udbetaling af erstatningshyre m.v.

Baggrunden for den foreslåede bestemmelse er en landsretsdom afsagt i april 2004, hvor en skatteyder fik medhold i, at fratrædelsesgodtgørelse i forbindelse med usaglig afskedigelse kunne omfattes af DIS-skattereglerne. Landsretten nåede frem til, at fratrædelsesgodtgørelsen i relation til muligheden for skattelempele må karakteriseres som hidrørende fra et ansættelsesforhold i udlandet, således at der skal ske lempelse efter ligningslovens § 33 C (DIS-skattereglerne). Dommen er offentliggjort i Tidsskrift for Skatter og Afgifter – TfS 2004, 357.

Dommen kan give anledning til anvendelse af fratrædelsesgodtgørelser på en måde, som ikke var tilsigtet i DIS-ordningen, og regeringen finder derfor anledning til at foreslå det fastsat i loven, at DIS-skattereglerne kun finder anvendelse på fratrædelsesgodtgørelser m.v., når de ovenfor nævnte betingelser er opfyldt.

Bestemmelsen i lovforslagets § 5, stk. 2, om skattefritagelse for begrænset skattepligtige er med de nødvendige tilpasninger en videreførelse af bestemmelser, der i øjeblikket findes i kildeskattelovens § 48 C og § 48 D.

Bestemmelsen i lovforslagets § 5, stk. 3, har hele tiden været en underliggende forudsætning for anvendelse af DIS-skattereglerne, nemlig at de pågældende søfolk bliver aflønnet med en nettohyre, som er beregnet ud fra en forudsætning om, at den er skattefri. Dette har ikke hidtil fremgået direkte af lovteksten, og det foreslås nu, at en sådan bestemmelse indsættes. Det følger af bestemmelsen, at indkomsten skal beskattes efter de almindelige regler, hvis betingelsen om nettoaf lønning ikke er opfyldt. Arbejdsgiveren skal om nødvendigt over for skattemyndighederne kunne godtgøre, hvordan den skattefri nettohyre er beregnet.

Lovforslagets § 5, stk. 4, viderefører de eksisterende regler, hvorefter personer, som kan omfattes af DIS-ordningen, ikke kan modtage skattefri rejsegodtgørelse efter ligningslovens § 9 A.

Til § 6

Som omtalt under gennemgangen af EU's nye retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren under de almindelige bemærkninger er der nogle særlige begrænsninger for bugserfartøjer og sandsugere.

For *bugserfartøjer* gælder der nu den særlige regel, at sådanne fartøjer kun kan omfattes af statsstøtteforanstaltninger, hvis over 50 pct. af de bugseringsaktiviteter, som et fartøj udfører i løbet af et indkomstår, er

»søtransport«. Der fremgår videre af EU-retningslinierne, at ventetid kan fordeles forholdsmæssigt mellem søtransport og andre aktiviteter. Det er i øvrigt en betingelse, at fartøjet har hjemsted i en af medlemsstaterne.

Formålet med de fælles EU-regler for statsstøtte til søtransportsektoren er at sikre den lige konkurrence mellem medlemsstaternes virksomheder på det fælles marked. Der er behov for på det fælles marked at sikre »fair play« og at undgå, at medlemsstaterne kaster sig ud i et støttekapløb mod hinanden. Derfor er der fastsat en fælles ramme for statsstøtteforanstaltninger og et fælles loft for støtten størrelse.

Spørgsmålet er imidlertid, i hvilket omfang samme hensyn gør sig gældende, når en virksomhed i EU opererer uden for EU's eget område. Hvis et EU-rederi eksempelvis udøver virksomhed med bugskibe i Fjernøsten, er det vanskeligt at finde en EU-konkurrencemæssig begrundelse for, at det til enhver tid skulle være nødvendigt at beskatte besætningen ombord efter de regler, der gælder i rederiets hjemland. Dette er ikke mindst tilfældet, når EU-rederiet i eksemplet konkurrerer med fjernstlige rederier, hvis besætning ikke undergives beskatning på et europæisk niveau, og hvor rederierne ikke er belastet med lønomkostninger af samme størrelsesorden som de europæiske rederier.

EU-retningslinierne for statsstøtte til søtransportsektoren bør derfor tolkes sådan, at de begrænsninger, der lægges på bugserfartøjer og sandsugere, må være gældende, så længe de pågældende fartøjer udøver virksomhed på EU's (og EØS's) eget område. Lod man restriktionerne gælde globalt, ville man give EU-rederier en betydelig konkurrencemæssig ulempe i forhold til ikke-EU-rederier, hvilket højst sandsynligt ville medføre udflytning af skibe fra EU.

Lovforslagets § 6 er derfor udformet sådan, at kravet om, at et bugserfartøj skal anvendes til søtransport i mindst 50 pct. af den tid, fartøjet er i drift i løbet af et år, gælder ved aktiviteter inden for EU/EØS, men ikke uden for dette område.

Som nævnt fremgår det af EU-retningslinierne, at ventetid kan fordeles forholdsmæssigt mellem søtransporttid og anden tid, jf. lovforslagets § 6, stk. 2.

For *sandsugeres* vedkommende er situationen i øjeblikket den, at sådanne fartøjer ikke kan registreres i Dansk Internationalt Skibsregister, og at ansatte ombord på sandsugere således ikke kan gøre brug af DIS-skattereglerne. Dette gælder i praksis dog kun delvis, idet sandsugere kun holdes ude af DIS, så længe de arbejder på grundlag af en indvindingstilladelse efter råstofloven. Er der ikke udstedt indvindingstilladelse,