

**UDSKRIFT**  
**AF**  
**ØSTRE LANDSRETS DOMBOG**

---

**D O M**

Afsagt den 19. november 2015 af Østre Landsrets 8. afdeling  
(landsdommerne M. Lerche, Henrik Bitsch og Janni Christoffersen).

8. afd. nr. B-2125-12:

Søfartens Ledere som mandatar for

1) Kurt Lützhøft

2) Sif Emdal

(advokat Poul Hvilsted)

mod

Danmarks Rederiforening som mandatar for

DFDS A/S

(advokat Pia Elisabeth Voss)

### **Indledning og påstande**

Denne sag drejer sig om, hvorvidt Kurt Lützhøft og Sif Emdal, der som ansatte styrmænd hos DFDS A/S er omfattet af reglerne om beskatning af søfolk, har et navnlig aftaleretligt krav på, at DFDS A/S regulerer deres løn som følge af de ændringer i skattelovgivningen, der blev gennemført ved lov nr. 459 af 12. juni 2009 (Forårspakke 2.0).

Sagen, der den 3. maj 2012 er anlagt ved Københavns Byret, er ved kendelse af 22. juni 2012 henvist til behandling ved Østre Landsret i medfør af retsplejelovens § 226, stk. 1.

Adcitationssagen, B-31-13, som sagsøgeren har rejst mod Skatteministeriet, hovedforhandles efter landsrettens beslutning af 21. maj 2013 som fastholdt ved kendelse af 15. august 2014 særskilt.

Søfartens Ledere har som mandatar for sagsøgerne Kurt Lützhøft og Sif Emdal endeligt nedlagt påstand om, at DFDS A/S, tilpligtes at betale til 1. styrmand Kurt Lützhøft 78.737,00 kr. og til 2. styrmand Sif Emdal, 47.885,82 kr. med tillæg af procesrente fra forfaldstidspunktet for de enkelte lønudbetalinger, subsidiært fra sagens anlæg, mere subsidiært, for så vidt angår 99.816,88 kr., fra nedlæggelsen af påstand herom i processkrift 1, der er indleveret til retten den 14. marts 2013, og, for så vidt angår 26.805,94 kr., fra nedlæggelsen af påstand herom i processkrift 2, der er indleveret 19. marts 2014.

Danmarks Rederiforening som mandatar for sagsøgte DFDS A/S, har påstået frifindelse.

## **Sagsfremstilling**

### DIS-loven og lovgivningen om beskatning af søfolk

Dansk Internationalt Skibsregister (herefter DIS) blev etableret i 1988, jf. lov nr. 408 af 1. juli 1988.

Samtidig med vedtagelsen af DIS-loven indsattes § 33 C i ligningsloven, hvorefter den samlede indkomstskat for sømænd hjemmehørende i Danmark nedsættes med det beløb, der forholdsmæssigt falder på lønindkomst, der er indtjent på danske skibe registreret i DIS. Af forarbejderne til § 33 C fremgår, at det er en forudsætning for iværksættelse af den foreslåede skattefritagelse, at sømænd, der gør tjeneste om bord på skibe registreret i DIS, "aflønnes i henhold til lønoverenskomster, der er indgået på internationalt konkurrencedygtige vilkår." For at sikre opfyldelse af denne forudsætning var det bestemt, at skattefritagelsesreglen i § 33 C skulle sættes i kraft efter skatteministerens bestemmelse, hvilket skete med virkning fra den 23. august 1988 efter indgåelsen af de første DIS-overenskomster, jf. nedenfor.

Baggrunden for etableringen af DIS og lempelsen af sømandsbeskatningen var ifølge lovforarbejderne udviklingen i 1980'erne, hvor der var sket en væsentlig reduktion i antallet af skibe under dansk flag og en forøgelse af danske skibe under fremmed flag. Ved at sætte skibe under fremmed flag kunne rederierne opnå væsentlige besparelser på driftsomkost-

ningerne. Hensigten med initiativerne var derfor at styrke rederierhvervets konkurrenceevne og dermed modvirke tendensen til udflagning, idet der af hensyn til både beskæftigelsen og valutaindtjeningen var en klar dansk interesse i at bevare så stor en del af handelsflåden som muligt under dansk flag.

I forbindelse med Folketingets behandling af lovforslagene tilkendegav skibsofficersorganisationerne i Fællessekretariatet i en udtalelse, at man var modstander af forslaget om indførelsen af DIS. Med hensyn til den tekniske gennemførelse af DIS-ordningen fandt Fællessekretariatet, at de fradragsmæssige problemer kunne overkommes ved at indpasse søfolk i det almindelige skattesystem og kanalisere den tilbageholdte skat til rederierne.

Under forhandlingerne om blandt andet ligningslovens § 33 C fremsatte Fremskridtspartiet et ændringsforslag, hvorefter søfolk ansat på DIS-skibe ikke blev omfattet af en skattefritagelse, men hvor rederierne i stedet fik udbetalt skatteandelen af søfolkenes løn som støtte. Ændringsforslaget blev ikke gennemført.

Bestemmelsen i ligningslovens § 33 C overførtes i 2005 til § 5, stk. 1, i lov nr. 386 af 27. maj 2005, der samlede reglerne om beskatning af søfolk i en lov (SBL) og endvidere tilpassede reglerne til de nye EU-retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren, udsendt ved meddelelse C (2004) 43. I § 5, stk. 3, indsattes samtidig en bestemmelse, hvoraf fremgår, at skattefritagelse efter § 5, stk. 1 og 2, er betinget af, at løn og godtgørelser mv. er fastsat under hensyn til skattefritagelsen.

Af bemærkningerne til § 5, stk. 3, fremgår:

"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 lovtæksten, og det foreslås nu, at en sådan bestemmelse indsættes. Det følger af bestemmelsen, at indkomsten skal beskattes efter de almindelige regler, hvis betingelsen om netto aflønning ikke er opfyldt. Arbejdsgiveren skal om nødvendigt over for skattemyndighederne kunne godtgøre, hvordan den skattefri nettohyre er beregnet."

Af lovens § 11, der indsattes som en ny bestemmelse, fremgår, at hvis der udbetales skattefri nettoløn efter blandt andet § 5, og grundlaget herfor viser sig ikke at være til stede, hæfter alene arbejdsgiveren for den A-skat og de arbejdsmarkeds- og ATP-bidrag, som

skulle have været indbetalt. Det fremgår endvidere, at A-skatten og de nævnte bidrag beregnes på grundlag af den bruttoløn, som ligger til grund for fastsættelsen af den skattefrie nettoløn, jf. § 5, stk. 3.

I forbindelse med behandlingen af lovforslaget fremkom blandt andre Landsorganisationen i Danmark (LO) og Dansk Sø-Restaurationsforening med udtalelser vedrørende lovforslaget.

Af Dansk Sø-Restaurationsforenings udtalelse af 26. november 2004 fremgår blandt andet, at foreningen var enig i forslaget i § 5, stk. 3, men fandt, at der burde indsættes en bestemmelse, således at skattefritagelsen og dermed nettolønningerne følger den generelle udvikling i personskatten i de øvrige samfund. LO anførte vedrørende samme bestemmelse blandt andet:

”LO vil også pege på bestemmelsen i § 5, stk.3, hvoraf det fremgår, at skattefritagelsen er betinget af, at den udbetalte løn er fastsat under hensyn hertil. LO er enig i, at overenskomster må afspejle dette.

DIS-lønningerne i overenskomsterne afspejler imidlertid ikke udviklingen i skattesystemet. Det gælder f.eks. i relation til den nuværende skattereform, hvor nedsættelsen af indkomstskatten ikke er slået igennem på DIS-lønningerne i form af en stigning i den udbetalte løn. Dette er netop hovedtemaet i den aktuelle overenskomstkonflikt mellem Søfartens Ledere ... og Danmarks Rederiforening. Det har indtil videre ikke været muligt at løse dette forhold, og der har tidligere været problemer i forbindelse med ændringer i skattelovgivningen. Konsekvensen er, at rederne får en støtte, der overstiger skatten.

Der mangler i dag et fælles retsgrundlag til en effektiv løsning af problemet. Det arbejdsretlige system har således ikke kunnet løse uenigheden. Det bør derfor sikres i loven, at skatteændringer kan finde sted i begge retninger, således at den udbetalte løn afspejler den reelle skat. LO finder også dette nødvendigt for at kunne overholde EU's regler for statsstøtte, idet støtten ikke må overstige skattebesparelsen.

I modsat fald finder LO det hensigtsmæssigt, at støtte den svenske løsning, hvor løn og overenskomster fortsætter uændret med normal beskatning, mens rederierne helt eller delvis får refunderet den skat, som bliver opkrævet hos søfolkene. Det er en løsning, som kræves af Søfartens Ledere i lyset af deres konflikt. Der er ikke tilsvarende problemer i forhold til Færge-DIS og Bilfærgernes Rederiforening.”

Som kommentar til hørings svarene vedrørende § 5, stk. 3, anførte Skatteministeriet i lovforslaget blandt andet:

”Regeringen ønsker tydeligt at fastslå det princip, at skattefritagelsen er betinget af, at løn m.v. er fastsat under hensyn til skattefritagelsen. Selve den konkrete lønfastsættelse må herefter ske ved forhandling mellem arbejdsmarkedets parter. Regeringen hverken kan eller vil blande sig i indgåelsen af overenskomster på arbejdsmarkedet.

...

Den nuværende model med en DIS-ordning på nettolønsbasis har fungeret tilfredsstillende i 15 år, og regeringen ser ingen grund til at ændre denne ordning.”

Forud for vedtagelsen af lov om beskatning af søfolk besvarede skatteministeren spørgsmål fra Folketingets Skatteudvalg vedrørende blandt andet DIS-løn og skatteregler. Af en besvarelse af 24. november 2004 fremgår blandt andet:

”Der er hverken i lovgivningen i Danmark eller i Kommissionens godkendelse af DIS-ordningen fastsat nærmere regler for, hvordan nettolønnen skal fastsættes. Der eksisterer således alene den grundlæggende forudsætning, at lønnen skal fastsættes under hensyn til skattefritagelsen.

Lønfastsættelsen for DIS-søfolk må herefter ske på samme måde som på de øvrige dele af arbejdsmarkedet, nemlig ved forhandling mellem arbejdsmarkedets parter. Det er således et overenskomstmæssigt anliggende mellem de søfarendes faglige organisationer på den ene side og rederiernes organisationer på den anden, hvordan lønnen for DIS-søfolk nøjagtigt skal fastsættes.

I det omfang, at ændringer i skattelovgivningen måtte give anledning til ændrede forhold for bruttobeskattede lønmodtagere – f.eks. ved de skattnedsættelser, der blev gennemført ved regeringens forårspakke – må dette forhold indgå som et element ved den lønfastsættelse, der aftales mellem parterne. Jeg går ud fra, at det samme var tilfældet, når skatterne under tidligere regeringer blev sat op.

Jeg hverken kan eller vil blande mig i indgåelsen af overenskomster mellem de søfarendes organisationer og rederierne.”

#### De første DIS-overenskomster

Danmarks Rederiforening og en række foreninger, herunder Dansk Styrmandsforening, der senere blev til Søfartens Ledere, indgik den 27. juli 1988 en aftale, hvorefter de hidtidige kollektive overenskomster, der var gældende for skibe indregistreret i det traditionelle danske skibsregister (herefter DAS) som en overgangsordning dannede grundlag for de søfarendes løn- og ansættelsesvilkår i skibe indregistreret i DIS, dog med en række modifikationer, herunder følgende:

”a. Den søfarendes månedlige bruttoindtjening opgøres som hidtil. I konsekvens af den skattefrihedsordning, der er knyttet til tjeneste i DIS-registrerede skibe, omregnes den således opgjorte bruttoindtjening til nettoløn.

Denne omregning sker ved at beregne den til bruttoindkomsten hørende sømandsskat i henhold til sømandsskattetabellen for 1988...idet den søfarendes bidrag til hhv. ATP, AUD og pensionsordning, fratrækkes inden beregning af sømandsskat. Det herved fremkomne skattebeløb fratrækkes bruttoindtjeningen, hvorved nettoløn excl. kompensation for værdien af den enkelte søfarendes individuelle, skattemæssige fradrag fremkommer.

...

c. For at den søfarende, der er omfattet af Ligningslovens § 33, C, kan få godtgørelse for den skattemæssige værdi af eventuelle personlige, skattefradrag, tillægges nettohyren et beløb, der udregnes og udbetales af den oprettede puljeordning gennem rederiet...”

Af protokollatet af 27. juli 1988 fremgår endvidere, at de i protokollatet nævnte DIS-overenskomster skulle være gældende, indtil de blev afløst af overenskomster, der var baseret på nettolønsatser, og at parterne var enige om at fortsætte forhandlingerne om egentlige overenskomster, jf. DIS-lovens § 10, stk. 2, til afløsning af de nævnte overgangsordninger.

Overgangsordningen på skibsofficersområdet ophørte den 1. januar 1990, idet den blev afløst af egentlige DIS-overenskomster, som parterne opnåede enighed om den 1. december 1989. Af et protokollat af 1. december 1989 mellem Danmarks Rederiforening og de fire officersorganisationer i Fællessekretariatet fremgår blandt andet:

”1. Lønninger m.v.

a. Vedlagte DIS-overenskomst af 1. december 1989 med tilhørende hyretillæg træder i kraft med virkning fra og med 1. januar 1990.

b. Pr. 1. april 1990 forhøjes de i ovennævnte hyretillæg anførte lønninger med m.v. med 1,5 %.

...

4. Skatteforhold – Nettolønsberegning

Forudsætningen for den samlede nettoløn er gældende regler med hensyn til personbeskatning, herunder de den 23. juni 1988 gennemførte ændringer for beskatning af søfarende. Skulle der senere ske væsentlige ændringer i det generelle personbeskatningsniveau, er der anledning til reforhandling af denne aftale, for så vidt angår den del af den samlede løn (nettohyre og kompensations-tillæg), som ændringerne vedrører.

...

7. Fleksibilitet

Parterne er enige om at medvirke til at tilpasse gældende regler (Bekendtgørelse ... om skibsofficerers tjeneste- og ansvarsområde om bord i skibe) til maskinchefens funktion som vedligeholdelseschef.”

Der er fremlagt et arbejdsrapport af 3. november 1989 udarbejdet af Peter Funch, Dansk Styrmandsforening, og et lønnotat af 9. november 1989 udarbejdet af Michael Wengel-Nielsen, Danmarks Rederiforening, begge med forskellige beregninger til brug for parternes forhandlinger.

I Danmarks Rederiforenings beretning for 1989/90 er anført blandt andet følgende om den indgåede DIS-overenskomst:

”Overenskomsten er som øvrige DIS-overenskomster baseret på et omkostningsneutralt nettolønprincip med indregning af diverse tillæg herunder kostpenge i den faste månedlige hyre.

...

Efter afslutning af DIS-overenskomstforhandlingerne indledtes de såkaldte ”midtvejsforhandlinger” for perioden 1989-1991... Det samlede forhandlingsresultat indebærer lønstigninger... for DIS-området på henholdsvis 5 ½ og 1 ½ procent... pr. 1. april 1989 og 1. april 1990.”

#### Udligningskontoret

I forbindelse med iværksættelse af DIS-ordningen aftalte rederierne og de søfarendes organisationer, at de søfarende under DIS-ordningen skal kompenseres for de personlige, individuelle skattefradrag, som de er afskåret fra at udnytte, fordi de ikke betaler skat af DIS-indkomst. Til at forestå udbetalinger til søfarende af compensationen, som finansieres af rederierne i fællesskab, og administrere fordelingen af udgifterne (puljeordning) mellem rederierne etableredes ”Udligningskontoret for Dansk Søfart” i august 1988. Den enkelte søfarende, såfremt vedkommende ønsker compensation, skal ansøge om compensation og give Udligningskontoret adgang til at indhente oplysninger fra SKAT til brug for beregningen.

Af Udligningskontorets hjemmeside fremgår blandt andet, at ”Da kompensationsberegningerne er baseret på det gældende skattesystem, hvor der regnes med bruttoindkomster, er det nødvendigt at omregne DIS-indkomsterne til en teoretisk bruttoindkomst inden beregning af compensation, da det er størrelsen af bruttoindkomsten, der afgør, om der skal gives compensation for topskatten.”

#### Fornyelser af DIS-overenskomsten efter 1989

DIS-overenskomsten er efterfølgende fornyet og justeret ved en række aftaler indgået mellem Søfartens Ledere og Danmarks Rederiforening.

Det er oplyst, at der blev ”fundet anledning til at foretage særlige reguleringer af DIS lønninger som følge af væsentlige ændringer i det generelle personbeskatningsniveau, ... i forbindelse med skattereformen fra 1994 til 1998, hvor der gennem fem år aftaltes og udbetaltes til DIS søfarende et særligt skattereftillæg, som senere er indregnet i DIS lønningerne.”

I forbindelse med 1999-skattejusteringen – den såkaldte Pinsepakke – var Søfartens Ledere og Danmarks Rederiforening ifølge det oplyste enige om, at der ikke var grundlag for forhandlinger om ændringer af DIS-lønningerne.

I 2004 forhandlede de nævnte parter i forligsinstitutionen om fornyelse af DIS-overenskomsten og af rapport af 8. september 2004 mæglingmand Niels Waage fremgår blandt andet:

”For det første var parterne uenige om, hvorvidt de generelle lettelser i den seneste skattereform skulle have indflydelse overenskomstfornyelsen. Parterne var enige om, at den generelle skattelettelse indebar en skattelettelse for skattepligtige personer på 442 kr. ...

*Vedr. spørgsmålet om et skattereftillæg:*

Under forhandlingerne tilbød Rederiforeningen at lade skattereformproblematikken (de 442 kr.) indgå i de fremtidige forhandlinger om omlægning af pensionsordningerne fra brutto til netto (§ 53 A). Søfartens Ledere/Dansk Navigatørforening fastholdt kravet om, at der fra 1. januar 2004 skulle udbetales et skattereftillæg på 442 kr. til foreningens medlemmer, men tilbød at der kunne ske modregning af et skattereftillæg på 442 kr. i en senere eventuel pensionsordning. Rederiforeningen kunne imidlertid fortsat ikke acceptere et skattereftillæg.

Jeg anså herefter ikke yderligere mæglingsbestrebelse på dette punkt for mulige, et synspunkt som parterne tilsluttede sig.”

Af et protokollat af 25. maj 2005 fremgår, at Søfartens Ledere og Danmarks Rederiforening efterfølgende blandt andet aftalte, at den aktuelle skatteændring på ca. 440 kr. blev registreret i et såkaldt ”opsparingsprotokollat”, at parterne fremover skulle mødes en gang årligt og drøfte, om der var gennemført sådanne ekstraordinære skattelovsændringer, der indebar, at indeståendet skulle tillægges eller fratrækkes et beløb, og at der som udgangspunkt skulle ske udbetaling/modregning, når indeståendet for seniorofficerer udgjorde



1.000 kr. Det fremgik endvidere, at enhver uoverensstemmelse vedrørende fortolkning af aftalen skulle afgøres efter almindelige fagretlige regler.

Ved brev af 31. maj 2006 til Danmarks Rederiforening meddelte Søfartens Ledere, at man opsagde ”opsparingsprotokollatet” under DIS-overenskomsten af 2005 og ønskede det opsavede beløb udbetalt pr. januar 2007.

I forbindelse med skattereformen 2008-2009 forhandlede Søfartens Ledere og Danmarks Rederiforening om compensation for de i 2008 og 2009 gennemførte skattelettelser og af et protokollat af 26. maj 2008 fremgår, at der opnåedes enighed om, at der med virkning fra 1. januar 2009 indførtes et skattereftillæg på 400 kr. i den mellem parterne gældende DIS-hovedoverenskomst af 2. juli 2007. Resultatet af forhandlingen overførtes til særoverenskomsterne og kom også til at gælde for ansatte i DFDS.

I forbindelse med forhandlingerne om overenskomstfornyelse i 2010 fremsatte Søfartens Ledere i februar 2010 blandt andet ønske om en aftale om Skattereform 2010 (”Forårspakke 2.0”) og anførte det som en ”Selvstændig aftale om regulering af nutidige og fremtidige nettolønninger under hensyntagen til skattefritagelsen i DIS og den generelle personbeskatning i Danmark.”

Under forhandlingerne udsendte Danmarks Rederiforening den 3. maj 2011 en orientering til sine medlemmer, hvori blandt andet var anført:

”De altoverskyggende og dominerende knaster i forhandlingsforløbet har været spørgsmålet om ”skattekompensation” og kravet om lønnedgang...

Hvad indebærer det seneste tilbud af 3. maj  
Med tilbuddet lægges der op til en 2-årig fornyelse af overenskomsterne, baseret på lønstigninger til såvel senior- og som juniorofficerer i størrelsesordenen 2,8%...Endelig afspejler tilbuddet den manglende enighed om, hvorvidt der med resultatet er taget højde for kravet om ”skattekompensation” eller ej...

Indtil udgangen af 2006 bestod der en ret til at kræve særskilt forhandling, hvis der blev gennemført væsentlige ændringer i skattereglerne. Denne ret bortfaldt, da organisationerne opsagde det skatte ”opsparingsprotokollat”, som man i 2005 blev enige om som løsning på den skatteproblematik, der blokerede for navigatørernes overenskomstfornyelse i 2004...Aftalen blev sagt op af organisationerne ved først givne lejlighed, og der består herefter ingen særskilt ret til forhandling i tilfælde af ændringer i skattesystemet eller nogen ret til lønmæssig compensation for sådanne ændringer... I forbindelse med overenskomst-

forhandlingerne i 2007 bad Søfartens Ledere om en fremadrettet aftale om skatteændringer og disses konsekvenser for DIS søfarende. Parterne kunne imidlertid ikke opnå enighed...men Danmarks Rederiforening gav et løfte om, at man var villig til...også fremover at mødes og drøfte skatteændringer. Et sådant tilsagn blev givet mundtligt, idet organisationerne ikke kunne acceptere det tekstforslag, som Rederiforeningen tilbød.”

I brev af 7. juni 2011 til Danmarks Rederiforening afslog Søfartens Ledere det seneste overenskomsttilbud og anførte blandt andet, at medlemmerne havde ”ét stort ønske til forhandlingsresultatet – en varig og langsigtet aftale om regulering af nettolønningerne i takt med ændringerne i beskatningen af arbejdsindkomst i Danmark.”

I et svar af 16. juni 2011 fra Danmarks Rederiforening anførtes blandt andet, at rederiforeningen ”vedholdende har tilkendegivet, at vi ikke ser ”skattekompensation” og ”løn” isolerede, men at vi ser dem som to af elementerne i en samlet løsning på fornyelsen af vore DIS overenskomster” og endvidere specifikt om ”forårspakken”, ”at vi ikke ser den ”matematiske” sammenhæng mellem denne og de oprindelige DIS lønningerne, der som bekendt blev aftalt tilbage i 1988, hvor skattesystemet så ganske anderledes ud end det gør i dag.” Danmarks Rederiforening anførte afslutningsvis, at der var taget højde for ”forårspakken” med det fremsatte tilbud.

Søfartens Ledere og Danmarks Rederiforening nåede ikke til enighed om fornyelse af overenskomsten, og det er oplyst, at den kollektive overenskomst for medlemmerne af Søfartens Ledere ansat hos blandt andre DFDS bortfaldt den 6. marts 2012

#### Forhandlinger mv. mellem Sømændenes Forbund og Danmarks Rederiforening

I tilknytning til den første overenskomst for arbejde på DIS-skibe mellem Danmarks Rederiforening og Sømændenes Forbund enedes de to parter om et protokollat af 19. august 1988. Af protokollatet fremgår blandt andet, at ”forudsætningen for den samlede nettoløn er gældende regler med hensyn til beskatning, herunder de den 23. juni 1988 gennemførte ændringer af beskatning for søfarende. Skulle der ske generelle ændringer i personbeskatningen, genforhandles den del af nettolønnen, som ændringen vedrører.”

I forbindelse med senere forhandlinger mellem Sømændenes Forbund og Danmarks Rederiforening opstod der uenighed om fortolkningen af den ovenfor gengivne passus i protokollat af 19. august 1988, og tvisten blev indbragt for en faglig voldgift med en byrets-, lands- og højesteretsdommer som opmænd.

Sømændenes Forbund nedlagde herunder påstand om, at Danmarks Rederiforening tilpligtedes at anerkende, at protokollatet af 19. august 1988 skal forstås således, at fastsættelsen af de reguleringer af DIS-overenskomstens nettolønssatser, som en generel ændring i personbeskatningen giver grundlag for, kan kræves afgjort ved en faglig voldgift, såfremt de i protokollatet omhandlede genforhandlinger om ændring af nettolønnen ikke fører til noget resultat.

Af et protokollat af 10. august 1994 fra den faglige voldgift fremgår blandt andet:

”Efter procedure og votering tilkendegav højesteretsdommer Mogens Hornslet, at der blandt opmændene er enighed om, at **klageren ikke** kan få **medhold** i sin påstand. En naturlig læsning af protokollatet efterlader i sig selv ikke tvivl om, hvad parternes aftale går ud på. Ved generelle ændringer i personbeskatningen ”*genforhandles*” den del af nettolønnen, som ændringen vedrører. Der er tale om en ret for parterne til at kræve – reelle – forhandlinger. Der er efter bestemmelsens ordlyd ikke adgang til at kræve en afgørelse ved faglig voldgift, hvis det ved genforhandlingen ikke skulle være muligt at opnå enighed mellem parterne, og klageren har bevisbyrden for, at aftalen – uden dækning i ordlyden – hjemler noget sådant. Der må herved lægges vægt, at protokollatet er tilblevet under en grundig forhandling mellem ligestillede, kompetente organisationer, og at den nu omtvistede bestemmelse blev indsat efter ønske fra klageren, der måtte have en særlig anledning til at sørge for, at formuleringen kom til at svare til det ønskede. Efter det oplyste blev bestemmelsen affattet i et samarbejde mellem forhandlingsparterne, hvorunder den oprindelige formulering efter klagerens forslag blev ændret på et enkelt punkt – ”*væsentlige ændringer i personbeskatningen*” blev ændret til ”*generelle ændringer*” – medens en præcisering af ”*genforhandles*” tilsyneladende ikke var på tale. Oplysningerne om forhandlingsforløbet kan herefter ikke føre til en anden forståelse af protokollatet end den, der er dækket af den sproglige formulering.”

#### DIS-ordningen på færgeområdet

I 2000 gennemførtes en lovændring, hvorefter også passagerskibe (færger), der sejler mellem en dansk og en udenlandsk havn kan optages i DIS. De søfarende tjenstgørende på disse færger omfattedes ligeledes af skattefritagelsen. Af de fremlagte oplysninger om de overenskomster, der siden 2000 er indgået mellem Bilfærgernes Rederiforening og Søfartens Ledere, for færger, der er registreret i DIS, fremgår, at der ved fastsættelse af nettohyren tages udgangspunkt i den efter DAS-overenskomsten beregnede samlede månedlige bruttohyre. De indgåede aftaler på færgeområdet indeholder nærmere principper for omregningen af bruttohyre til nettohyre, herunder at det er beskatningen i Hørsholm Kommune, der danner grundlag for den årlige beregning.

Det fremgår endvidere, at hvis der sker væsentlige, generelle ændringer i personbeskatningen, genforhandles den del af nettolønnen, som ændringen vedrører.

#### EU-statsstøtteretningslinjer

I en afgørelse af 13. november 2002 (statsstøttesag NN 116/98) i anledning af en konkret klage konkluderede EU-Kommissionen, at DIS-ordningen udgør statsstøtte. EU-Kommissionen besluttede endvidere ikke at gøre indsigelse imod ordningen, idet foranstaltningerne var forenelige med fællesmarkedet, jf. EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra c.

Af begrundelsen fremgår blandt andet:

”(37) For at være forenelig med fællesmarkedet skal de skatteregler, der gennemføres i Danmark, opfylde alle kravene i de eksisterende EF-retningslinjer.

(38) For det første må statsstøtte til søtransportsektoren ”generelt kun ydes til de fartøjer, der er optaget i medlemsstaternes registre”. Dette krav er opfyldt, da DIS- og DAS-registret er anerkendt som fællesskabsregistre i retningslinjerne.

(39) For det andet ”bør støtteforanstaltninger til søfartssektoren derfor primært søge at reducere skattemæssige og andre omkostninger og byrder, som belaster EF-rederne og EF-søfolk ..., så de bringes ned på niveauer, der svarer til normerne på verdensplan”. Videre står der i pkt. 3.2. i retningslinjerne: ”Ud fra denne målsætning bør følgende foranstaltning tillades for EF-skibsfarten: ...- nedsatte indkomstskattesatser for EF-søfolk på fartøjer, der er registreret i en medlemsstat.” Den nye skattepakke bidrager klart til virkeliggørelsen af dette generelle mål, da den giver den danske flåde mulighed for at konkurrere på lige fod med de skibe, der sejler under bekvemmelighedsflag. Ordningens støtteintensitet overstiger ikke det samlede beløb for skatter og socialsikringsbidrag, jf. punkt 10 i retningslinjerne. Kommissionen minder Danmark om, at det er nødvendigt at kontrollere, at det i retningslinjerne fastsatte loft overholdes, hvis der ydes yderligere støtte til søfolk eller til individuelle redere med henblik på at reducere bemandingsomkostningerne.”

Ved meddelelse C (2004) 43 af 17. januar 2004 udsendte EU-Kommissionen nye retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren, som erstattede 1997-retningslinjerne. Retningslinjernes kapitel 3 vedrører fiskale og sociale foranstaltninger til forbedring af konkurrenceevnen. Af afsnit 3.2 vedrørende arbejdsrelaterede omkostninger fremgår blandt andet:

”Som nævnt er søtransport en sektor, hvor der hersker en skrap international konkurrence. Støtteforanstaltninger for den maritime sektor bør derfor primært søge at reducere skattemæssige og andre omkostninger og byrder, som belaster

fællesskabsredere og fællesskabssøfolk, og bringe dem ned på niveauer, der svarer til normerne på verdensplan. Foranstaltningerne bør direkte stimulere udvikling af sektoren og beskæftigelsen, snarere end være en kilde til generel finansiel støtte.

I overensstemmelse med disse målsætninger bør følgende foranstaltninger for personaleomkostninger tillades for Fællesskabets skibsfart:

...

- nedsatte indkomstskattesatser for EU-søfolk om bord på skibe, som er registreret i en medlemsstat...

Af nationale skattemæssige hensyn foretrækker nogle medlemsstater ikke at anvende nedsatte satser som ovenfor nævnt, men godtgør i stedet – helt eller delvist – rederne omkostningerne ved disse afgifter. Denne fremgangsmåde kan generelt anses for at svare til ovennævnte system med nedsatte satser, forudsat at der er en tydelig forbindelse til afgifterne, at der ikke er noget overkompensationselement, og at systemet er gennemskueligt og umuligt at misbruge.”

Af kapitel 11 i retningslinjerne fremgår blandt andet, at fritagelse af søfolkene for beskatning og socialsikringsbidrag og nedsættelse af selskabsskatten på skibsfartsaktiviteter udgør det maksimalt tilladte støtteniveau, og at det er EU-Kommissionens opfattelse, at det samlede støttebeløb ikke må overstige det samlede beløb for skatter og socialsikringsbidrag, der opkræves fra skibsfartsaktiviteter og fra søfolk.

EU-Kommissionen indledte i december 2012 som led i sin stikprøvekontrol af medlemsstaternes støtteforanstaltninger en undersøgelse af DIS-ordningen. Ved brev af 4. marts 2014 meddelte EU-Kommissionen på grundlag af de oplysninger, som var modtaget fra de danske myndigheder, at støtteordningen og den individuelle støtte, som er ydet inden for DIS-ordningen, umiddelbart fandtes at være i overensstemmelse med EU's retningslinjer på området.

#### Korrespondance vedrørende DIS-ansattes pensionsforhold

Der er fremlagt korrespondance fra 2003-2004 mellem PFA Pension, Danmarks Rederiforening og Skatteministeriet vedrørende muligheden for at etablere en kollektiv pensionsordning i henhold til pensionsbeskatningslovens § 53 A.

Af breve af 14. september 2004 fra Skatteministeriets departementschef til PFA Pension og Danmarks Rederiforening fremgår blandt andet:

”Som bekendt reviderede EU-Kommissionen i januar 2004 sine retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren. De nye retningslinier har ikke i forhold til

tidligere grundlæggende ændret omfanget af den statsstøtte, der kan gives til søfolk ombord på DIS-skibe, idet det højst tilladte støtteniveau fortsat er fritagelse af søfolkene for beskatning og sociale bidrag. Hvis man giver direkte tilskud i stedet for skattefritagelser, må tilskuddet ikke overstige det samlede beløb fra skatter og fra socialsikringsbidrag, der opkræves fra skibsfartsaktiviteter og fra søfolk.

Dette afspejler to modeller for at give statsstøtte på dette område. Enten kan man som i Danmark vælge at skattefritage søfolkene og udbetale en nettohyre, eller man kan beskatte søfolkene og derefter helt eller delvis refundere rederierne de opkrævede kildeskatter. Resultatet vil i sidste ende være det samme, nemlig en statsstøtte højst svarende til søfolkenes skattebetaling.

...  
Det må formodes, at den højst tilladte statsstøtte vil være den samme, uanset om medlemsstaterne vælger den ene eller den anden måde at udforme statsstøtten på. Derfor er jeg ud fra en EU-retlig betragtning betænkelig ved at imødekomme PFA's og Rederiforeningens ønske."

I et brev af 4. oktober 2004 til direktør Peter Bjerregaard i Danmarks Rederiforening anførte Skatteministeriets departementschef endvidere blandt andet:

"Jeg har set på sagen igen, og som jeg læser PFA's henvendelse, er det netop en sådan "nettoficering", der ligger i den skitserede ordning. Det er her problemet opstår i forhold til EU's statsstøtteregler.

Alt andet lige må "nettoficeringen" indebære, at DIS-hyren inkl. pensionsbidrag vil kunne sættes ned, samtidig med at de søfarende bevarer økonomisk status quo både som erhvervsaktive og siden hen som pensionister. Herved risikerer vi at komme til at give statsstøtte ud over det støtteloft, som er fastsat i EU-reglerne."

#### Søfartens Lederes henvendelser til skatteministeren

Søfartens Ledere har flere gange rettet henvendelse til skiftende skatteministre om lønvil-kårene for DIS ansatte efter ændringer i skattereglerne.

Af et svar af 26. januar 2010 fra skatteministeren fremgår blandt andet:

"Tak for dit brev af 11. januar, hvor du på vegne af din egen og andre faglige organisationer på søfartsområdet rejser spørgsmål om vilkårene for DIS-søfolk, efter at skattereformen Forårspakke 2.0 er trådt i kraft.

Som det bliver nævnt i brevet, er denne diskussion ikke ny. Den opstod første gang i forbindelse med Forårspakke 1.0 i 2004, og den blev gentaget i forbindelse med de skattenedsættelser, regeringen fik gennemført i efteråret 2007.

Svaret er det samme nu, som det var i 2004 og 2007. Jeg hverken kan eller vil blande mig i, hvordan man indgår kollektive overenskomster på søfartsområdet.

DIS-søfolk aflønnes med en nettohyre, som skal være fastsat under hensyn til skattefritagelsen, og arbejdsgiveren skal over for told- og skatteforvaltningen kunne godtgøre, hvordan nettohyren er beregnet. Dette er i al korthed reglerne. Inden for disse rammer er det op til parterne at forhandle sig frem til en løsning – ganske som det er på det øvrige arbejdsmarked.

Det, som I beder mig om, er i realiteten, at jeg skulle beordre arbejdsgiverne til at give jer noget mere i løn. Det har jeg hverken mulighed for eller ønske om at gøre. Det har jeg heller ikke på det øvrige arbejdsmarked.”

Senere svar fra 2011 fra efterfølgende skatteministre er på linje hermed.

#### Andre forhold

Under sagen er fremlagt uddrag af Sømandsskattetabellen for 1988, der efter de tidligere gældende regler anvendtes ved beregning af sømandsskatten.

Der er endvidere fremlagt en pressemeddelelse udsendt af Danmarks Rederiforening den 12. januar 2001 under overskriften ”Danmarks Rederiforening ser på DIS-skatteordningen”. Af afsnittet ”Fakta om DIS” fremgår blandt andet:

”Dansk Internationalt Skibsregister, DIS, blev etableret i 1988 for at gøre danske rederier og søfarende konkurrencedygtige i forhold til andre lande og skibsregistre. DIS indebærer, at de søfarende er fritaget for skat. Til gengæld aflønnes de med en såkaldt nettoløn, der svarer til det beløb, der tidligere udbetaltes til den søfarende efter skat. Regelsættet er baseret på en videreudvikling af det traditionelle sømandsskattesystem, som betød, at de ansatte havde specielle skatteregler, blandt andet som følge af den særlige beskæftigelsessituation med perioder hjemme og perioder til søs.”

Der er tillige fremlagt svar af 28. februar 2007 fra kirkeministeren på spørgsmål 14 (Alm. del) fra Folketingets Kirkeudvalg vedrørende betaling af kirkeskat for søfolk omfattet af DIS-ordningen.

#### Ansættelseskontrakter vedrørende Kurt Lützhøft og Sif Emdal

Efter overenskomstens bortfald i marts 2012 blev der indgået individuelle kontrakter om Kurt Lützhøfts og Sif Emdals ansættelse hos DFDS A/S. Det fremgår heraf, at ansættelse finder sted i henhold til den til enhver tid gældende sømandslov, de til enhver tid gældende

”Generelle DIS Ansættelsesvilkår” aktuelt dateret 7. marts 2012 samt de i kontrakten anførte vilkår.

Der er enighed mellem parterne om, at kontrakterne ikke indeholdt forringelser i forhold til de tidligere ansættelsesvilkår.

#### Opgørelse af krav

Der er fremlagt opgørelser af de under sagen fremsatte krav pr. 31. december 2013 for årene 2010-2013 for Kurt Lützhøft og for årene 2011-2013 for Sif Emdal.

#### **Forklaringer**

Der er i landsretten afgivet forklaringer af Kurt Lützhøft, Sif Emdal, Keld Olsen, Henrik Holck, Peter Funch, Kim Holm Larsen, Fritz Ganzhorn, Simon Wogensen, Knud Pontoppidan, Peter Bjerregaard, H. C. Springborg og Michael Wengel-Nielsen.

**Kurt Lützhøft** har forklaret, at han blev uddannet som skibsfører i ØK i 1981 og har arbejdet for sagsøgte siden 2006 og i sin nuværende stilling siden 2008. Han er nu første styrmand på et DIS-skib, der sejler på Kanalen. Han er ansat i rederiet, ikke på et bestemt skib, men har dog været på det nuværende siden 2011. Han var overrasket over at modtage kontrakten af 14. marts 2012. Han drøftede den med sine kolleger, men valgte at skrive under og rådede dem til det samme. Han havde været talsmand for navigatørgruppen, men var det ikke, da han modtog kontrakten, der blev sendt til hans privatadresse. Han vidste dog, at den tidligere overenskomst var udløbet. Han havde ikke overvejet, hvad det ville indebære. Der var overhovedet ikke nogen form for dialog om kontrakten. Det fandt han meget ubehageligt. Alternativet til at skrive under ville helt klart have været at fratræde. Han tilføjede selv oplysninger om sin anciennitet med håndskrift, da det, der stod, ikke tog højde for hans tidligere anciennitet i rederiet. Den blev dog efterfølgende accepteret af Tom Møller på rederiets vegne. Kontrakten var, da han modtog den, allerede skrevet under af rederiet. Lønnen var ikke ændret i forhold til tidligere. Han blev senere på ny talsmand under en ny overenskomst, idet den gamle talsmandsordning også faldt bort. Der var ikke nogen forringelser i aftalen i forhold til hans tidligere ansættelsesvilkår. Han er ikke sikker på, hvem i rederiet han drøftede aftalen med. Han har stillet alle oplysninger om sine indtægter til rådighed for Søfartens Ledere. Han har ikke oplyst noget til en revisor. Han er enig i den opgørelse af hans løn, som revisionsfirmaet RSM Plus har udarbejdet. Han overlod det til Søfartens Ledere at tage sig af skattespørgsmålet. Stemningen i mellem de



ansatte og rederiet var på det tidspunkt meget dårlig, og han havde ikke lyst til at foretage sig noget, der kunne forværre situationen.

**Sif Emdal** har forklaret, at hun blev færdiguddannet som skibsfører hos DFDS i 2011. Hun sagde op i efteråret 2014 og arbejder ikke mere som skibsfører. Hun er udlært i DFDS og har ikke været ansat i andre rederier. Hun modtog ansættelsesaftalen på sin privatadresse, da hun kom hjem efter en periode til søs. Aftalen var underskrevet for rederiet af Tom Møller. Hun fik også korrigeret sine anciennitetsoplysninger. Der var ikke nogen forringelser i aftalen forhold til hendes tidligere ansættelsesvilkår. Det er private årsager, der har fået hende til at fratræde. Det skyldes ikke kontrakten. Hun tog ikke forbehold, før hun underskrev. Hun har talt med Søfartens Ledere, men hun husker ikke, om det var før eller efter, at hun skrev kontrakten under. I 2010 var hun på SU. Hun har sejlet bl.a. i Italien og mellem København og Oslo.

**Keld Olsen** har forklaret, at han er cand. jur., og i en længere årrække frem til 1992 var ansat i Sømændenes Forbund. Han førte en række ansættelsesretlige retssager og voldgiftssager for forbundet og rådgav dem om mange andre juridiske spørgsmål. Indførelsen af DIS registeret gav anledning til, at der måtte forhandles nye overenskomster med de redere, der lod deres skibe registrere i DIS, da de gamle overenskomster derved faldt bort for de pågældende skibe. Det gjaldt dog kun for danske søfolk og EF-søfolk. Hvis rederne eksempelvis ansatte philippinske søfolk, kunne Sømændenes Forbund ikke forhandle for disse. Meningen med de nye regler var, at rederne skulle spare skatten, som ellers ville have været en del af de ansattes løn. Rederne skulle så at sige have de beløb, der ellers ville være blevet betalt i skat. Alle de øvrige forbund indgik hurtigt aftale med rederne. Sømændenes Forbund ville have en mere grundig drøftelse og ikke bare et tillæg til de tidligere overenskomster. Der var mange enkelte elementer, der skulle drøftes. Man benyttede sømandsskattetabellen under udarbejdelsen af nye overenskomster, således at man benyttede den til omregning. Det er også forudsat i protokollatet af 19. august 1988. Det i protokollatet anførte om, at lønnen skulle genforhandles ved ”generelle ændringer i personbeskatningen”, var parterne enige om. Han husker ikke, hvem der først bragte det på bane. En skattestigning ville alt andet lige betyde, at sømænd ville gå ned i løn. Hvis dette skete, mens en sømand var under sejlads, ville det have andre ansættelsesretlige konsekvenser, der ikke kunne overskues umiddelbart. Det var Henrik Berlau og vidnet, der deltog i forhandlingerne. Han husker ikke, at der var særlige praktiske problemer med implementeringen, mens han var ansat. Han husker, at han afgav forklaring under voldgiftssagen i 1994. Han

var ikke involveret i sagen i øvrigt. Han kan ikke udtale sig om, hvorvidt voldgiftskendelsens resultat er udtryk for en ændring af det oprindelige system. I 1988 var det bl.a. Bent Hansen fra A.P. Møller og i mindre omfang H.C. Springborg, der forhandlede for rederne. Det er rigtigt, at den første overenskomst blev indgået mellem Sømændenes Forbund og Danmarks Rederiforening. Der blev aftalt et fast antal overarbejdstimer, han mener det var 40 timer, og andre betalinger for noget, der i forvejen betaltes særskilt, så som bakstørnstimer blev medregnet for at nå op på et 5-cifret beløb. Forbundet ville gerne nå op på et præsentabelt beløb på minimum 10.000 kr. om måneden. Han var med til at formulere protokollatet, men han husker ikke nu detaljerne i disse drøftelser.

**Henrik Holck** har forklaret bl.a., at han har været ansat i DFDS siden august 2007. Han er ansat i koncernledelsen og har det overordnede ansvar for skibenes drift og bemanningsforhold samt HR mv. Der er ca. 3000 ansatte, som er underlagt ham direkte, og ca. 6500 ansatte i alt i DFDS. Der er ca. 1400 danske søfolk, heraf ca. 100 skibsofficerer. Dette tal omfatter ikke kaptajner. Han har været medlem af Danmarks Rederiforenings forhandlingsudvalg siden efteråret 2007. I 2007 var den økonomiske situation i DFDS' passagerdivision dårlig, og bestyrelsen overvejede at sælge denne del af rederiet. Han og hans kolleger ville dog gerne prøve at redde divisionen, men situationen var meget alvorlig med "røde tal". Det ville have bragt i hvert fald 1000 danske arbejdspladser i risiko. Alene en Oslo båd har 350 ansatte i højsæsonen. DFDS ville ikke være med i protokollatet af 23. juni 2008 om skattereftormtillægget på 400 kr. Han måtte på grund af de økonomiske problemer anmode samtlige fagforeninger om en genforhandling af overenskomsterne. Det var derfor ikke realistisk samtidig at acceptere lønforhøjelser i anden sammenhæng for en lille gruppe ansatte officerer. Det endte dog med, at DFDS måtte acceptere forhøjelsen. Hovedoverenskomster er de generelle overenskomster, og der gælder særoverenskomster ved siden af. DFDS er part i mange af disse. De kan indgås af rederiet, men skal godkendes efterfølgende af rederiforeningens forhandlingsudvalg. DFDS har også fragtskibe og skibe, der både er passager- og fragtskibe. Der er endvidere enkelte skibe til rådighed for forsvaret ved særlige behov, for hvilke DFDS modtager en løbende betaling fra forsvaret. Lønninger reguleres altid procentuelt, og det er altid DIS-lønnen, der reguleres. Det gælder også kaptajner på individuelle ansættelsesaftaler. Fagforeningerne bad i 2009 om, at overenskomstforhandlingerne skulle starte tidligt på grund af udsigterne til Forårspakke 2.0. Det ville rederierne ikke, da der alligevel skulle være overenskomstforhandlinger inden for overskuelig tid.

Den økonomiske situation i 2010 var meget kritisk, og rederierne ønskede derfor ikke at acceptere store lønstigninger, men mente, at omkostningerne skulle reduceres meget. Det lykkedes at få nedsat lønnen for nye juniorofficerer, men ikke for andre. Rederierne var klar over, at det kunne medføre en konflikt, at man krævede lønned sættelser, og det var man om nødvendigt parat til. Det blev aftalt med de andre rederier, at DFDS som et selskab, der ville blive særlig hårdt ramt, skulle have en særlig konfliktkompensation, hvis der kom en konflikt. Man forhandlede meget længe og omfattende om en løsning. I begyndelsen af 2012, efter knap to års drøftelser, holdt forhandlingsudvalget et møde med bestyrelsen i Søfartens Ledere. Der kom ikke noget resultat ud af mødet. Der blev holdt et yderligere møde, der endte i det såkaldte uenighedsprotokollat, som man dog heller ikke kunne nå til enighed om. Der blev indgået aftale med andre fagforeninger, men ikke med Søfartens Ledere. Derefter opsagde man fra Danmarks Rederiforenings side overenskomsterne. Det er ikke korrekt, som hævdede af Kurt Lützhøft, at de nye aftaler kom som et ”lyn fra en klar himmel”. Der var på forhånd sendt orienteringer ud, og de ansatte var opfordret til at kontakte Tom Møller, hvis de havde spørgsmål. Det lyder sandsynligt, at Tom Møller har accepteret en rettelse i angivelsen af Kurt Lützhøfts anciennitet. Der er ikke andre, der ville kunne tage stilling til det. Der kom ikke nogen henvendelser fra Søfartens Ledere i den forbindelse. Der var også en kaptajn med i søgsmålet fra starten. Han var på individuel aftale. Vidnet betragtede dette som et tillidsbrud og overtalte den pågældende til at hæve sagen, da vidnet fandt det helt uforeneligt med at være kaptajn og dermed rederiets repræsentant på skibet at være involveret i søgsmål mod rederiet. DFDS har store udgifter til bidrag til Udligningskontoret, og disse opgøres for hvert år endeligt i det såkaldte 5. kvartal, når den samlede afregning opgøres. De samlede udgifter til DIS-lønninger for DFDS er ca. 435 millioner kr. årligt. Dansk Metals Maritime afdeling forlangte i 2013 en overenskomst for deres navigatører. De repræsenterede også en række andre medarbejdere. Det accepterede forhandlingsudvalget, og en overenskomst blev indgået. Der er ikke i denne nogen skattekompensation, det er ikke omtalt. Der er ikke tale om, at en lavere skat automatisk indebærer en gevinst for rederne. Han går ud fra, at styrmændene og navigatørerne i DFDS generelt er tilfredse med at arbejde for rederiet. Derfor ville de nok i virkeligheden ikke være interesserede i en konflikt. En navigatørs DIS-løn er ca. fra 25.000 til 39.000 kr., hvilket er en nettoløn, men der er derudover lodstillæg og pension. Kurt Lützhøfts korrekte løn i 2010 var 24.355 kr. pr. måned, og i kontrakten var den steget til 25.772 kr. Det ville være meget skadeligt for konkurrenceevnen, hvis der skulle udbetales så store forhøjelser, som sagsøgerne kræver. Han ved ikke, hvad lønudgifterne ville være, hvis det var brutto-

lønninger, der var tale om. Han forhandler ikke løn for udenlandske ansatte og heller ikke for ansatte, der ikke på DIS-løn.

**Peter Funch** har forklaret bl.a., at han oprindeligt var styrmand i rederiet J. Lauritzen og blev ansat i Dansk Styrmandsforening i 1967. Han medvirkede ved en række fusioner mellem flere fagforeninger frem til dannelsen af Søfartens Ledere. Han gik på pension i 2001. Han har i en længere årrække været medlem af Sø- og Handelsretten og dommer i Arbejdsretten. Der blev indført kildeskat for søfolk allerede i 1950'erne, og en tabel til udregning af skatten blev udarbejdet. Afregning fandt dengang sted på skibene. Skatten var noget lavere for søfolk end for andre borgere, da de havde særlige fradrag afhængig af, hvilken del af erhvervet, de var beskæftiget i. Trækprocenten var, som han husker det, ikke anderledes end for andre. Han var i høj grad involveret i drøftelserne frem til etableringen af DIS, hvilket man fra Søfartens Lederes side var imod. Man frygtede en overvægt af udenlandske søfolk, men fik intet ud af intensiv lobbyvirksomhed over for politikere og offentlighed. Han var derefter, da DIS var vedtaget, med til at forhandle nye overenskomster, som var nødvendiggjort af de nye regler. Han forhandlede med bl.a. kontorchef Carl Henning Petersen og Michael Wengel-Nielsen fra Rederiforeningen. Da det var usikkert, hvordan lønningerne skulle fastsættes, tog man udgangspunkt i søfolkenes hidtidige bruttoløn. Det var hensigten, at man senere ville udarbejde en ny samlet overenskomst. Man enedes om en overgangsordning, indtil det kunne ske. Protokollatet af 27. juli 1988 var udtryk for, at der ikke skulle ske ændringer i de lønninger, som de ansatte fik. Puljeordningen skyldtes, at der var forskel på de fradrag, som de forskellige ansatte havde. Ordningen skulle sikre, at den søfarende, der arbejdede under DIS-overenskomst, havde præcis den samme værdi af sine fradrag, som søfarende der ikke var under DIS-overenskomst. Direktør Peter Bjerregaard fra Danmarks Rederiforening fortalte, da de tilfældigt mødtes i en port i Amaliegade, at rederne ville etablere en puljeordning for at tage højde for de fradrag, som de enkelte søfolk havde. Protokollat af 19. august 1988 mellem Sømændenes Forbund og Danmarks Rederiforening havde han ikke noget med at gøre. Søfartens Ledere var ikke nærmere bekendt med disse drøftelser og var også overraskede over den fleksibilitet fra begge sider, som protokollatet var udtryk for. Det var ikke noget problem at tilpasse lønnen til ændringer i skatteniveauet. Der var enighed mellem rederne og fagforbundene om, at når skatten steg, skulle nettolønnen sættes ned, og rederiforeningens daværende direktør bekræftede overfor ham, at det omvendte også gjaldt, hvis skatten blev sat ned. Drøftelserne om en samlet overenskomst var dog langvarige, men mest fordi de forskellige personalegrupper ikke havde sammenfaldende interesser. Beregningen, som er fremsendt med

notatet af 7. september 2004, er udtryk for, hvilken fremgangsmåde parterne benyttede. Man måtte eksemplificere, hvordan det kunne sikres, at de forskellige personalegrupper fik den tilsigtede nettoløn. Der kunne dog også være tale om, at mindre skatteændringer ikke blev adresseret med det samme, men taget op ved næste overenskomstforhandling. Forhandlingerne var overvejende af teknisk karakter, for der var enighed om udgangspunktet mellem de få personer, der var involveret. Der skulle i den sidste ende ikke være forskel på, om man var DIS- eller DAS-ansat. Der blev udvist kreativitet fra begge sider. Dette var løsrevet fra de egentlige overenskomstforhandlinger. Fællessekretariatet omfattede også Metal Søfart. De var med i overgangsordningen, men ikke i den efterfølgende overenskomst. Han kan ikke erindre, hvorfor der blev valgt en anden formulering om skatteændringer i protokollatet af 1. december 1989 end i protokollatet af 19. august 1988. Der var ikke tvivl om, at enhver ændring i skatteloven, der havde væsentlig betydning, skulle tages i betragtning ved lønfastsættelse. Sømændenes Forbund havde nogle andre bekymringer end Søfartens Ledere i disse forhandlinger. Ønsket om nye, samlede overenskomster for flere personalegrupper havde ikke isoleret set noget med løn at gøre. Det i lønnotat af 3. november 1989 omtalte ”flekstillæg” havde ikke noget med ”fleksibilitet” at gøre. Der kan godt være tale om et nyt tillæg, der er aftalt for at samle effekten af skatteændringer. Så vidt han husker, blev der ved overenskomstforhandlinger forhandlet om et resultat, som så blev sat ind i overenskomsten. Foreholdt Fællessekretariatets høringssvar til folketinget af 15. juni 1988 forklarer han, at modstanden mod etableringen af DIS også skyldtes frygt for, hvad det ville betyde for de lokalsamfund, hvor der var mange søfolk og andre særlige problemer af individuel eller lokal karakter.

**Kim Holm Larsen** har forklaret bl.a., at han er statsautoriseret revisor og partner i RSM Plus. Han har udarbejdet beregninger vedrørende de to sagsøgere efter opdrag fra Søfartens Ledere. Beregningsmetoderne er de samme i den gamle og den nye beregning, men han har modtaget yderligere oplysninger til brug for udregningen af de seneste beløb. Der anvendes normale skatteprogrammer, som også anvendes i andre sammenhænge af hans firma. Det er deres erfaring, at det giver korrekte resultater, og det anvendes også af andre i revisorbranchen. Man ville både kunne udregne en nettoløn på basis af en bruttoløn og omvendt med dette program. Da der i beregningen ikke er taget hensyn til de to sagsøgers individuelle fradrag, er det ikke en særlig kompliceret beregning. De generelle ligningsmæssige fradrag er medtaget i beregningen. Udregningen af Sif Emdals løn er anderledes end Kurt Lützhøfts, da hendes løn er lavere, og den relevante periode er anderledes, men den anvendte metode er nøjagtig den samme. Han har efterregnet opgørelsen af Kurt Lützhøfts

høfts krav. Han er enig i, at hans beregninger viser, hvordan man bevæger sig fra bruttoløn til nettoløn. Programmet har også været benyttet til at udregne løn for ansatte på bilfærger. Han har i den seneste beregning trukket ATP og eget pensionsbidrag ud for året 2010. Han ved ikke, hvordan alle de omtalte fradrag er i dag. Personfradraget har dog nok en lavere værdi i dag i forhold til ved indførelsen af DIS. Han kender ikke baggrunden for tillægget på 400 kr. Det blev udregnet i forbindelse med skattereformen i 2008. Det er medtaget i hans beregninger. Han har fået oplyst, at den relevante løn er den samme for hele perioden. Han har set lønsedler for 2011 og som sagt fået oplyst, at lønnen var uændret. Han har kun taget beskæftigelsesfradraget og sømandsfradraget med i beregningerne.

**Fritz Ganzhorn** har forklaret bl.a., at han er direktør i Søfartens Ledere. Han er uddannet styrmand og har sejlet for bl.a. A.P. Møller Mærsk. Han er efterfølgende uddannet jurist. Han har siden 1999 været ansat i Søfartens Ledere. Han blev sekretariatschef og overtog fra Peter Funch efter en overleveringsperiode. Han blev direktør i 2008, da der ikke længere var en fuldtidsbeskæftiget formand. Søfartens Ledere har et sekretariat med ti beskæftigede. Han blev ved sin ansættelse i 1999 sat ind i DIS-systemet af Peter Funch. Der var en lang række tekniske forhold, man skulle sættes ind i. De individuelle skatteforhold for den enkelte blev reguleret via Udligningskontoret, de generelle reguleringer var procentuelle. Det var et vanskeligt område, men forståeligt. Nettolønnen skulle i almindelighed svare til en bruttoløn uden for DIS. Efterhånden kom flere og flere skibe over på DIS. Færgeområdet var oprindeligt ikke i DIS. Da det skulle optages, var det først et forhandlingstema, hvordan overførslen skulle foregå i praksis. Det skyldtes også, at nogle af rederne havde aktivitet i både Danmark og Tyskland. Det var tanken, at der skulle ske en omregning krone for krone. Man aftalte dengang Hørsholm Kommune som udgangspunkt for at have en kommune på Sjælland at regne ud fra. Man udarbejder ændringsprotokoller for at kunne tage højde for ændringer i skattesystemet, herunder pristalsreguleringer. Han mener, at det ved lønforhandlinger er blevet påsat, at paralleliteten mellem dem, der er uden for DIS, og dem, der er indenfor, ikke sættes over styr. Der var diskussioner om disse principper fra 2004. Bilfærgernes Rederiforening ville have sådanne ændringer, at der blev varslet konflikt. Rederne ville af med omregningsprotokollatet. Grunden til, at tillægget på ca. 440 kr. i 2004 skulle opspares, var, at det af rederne blev opfattet som en slags kompensation for bruttoskat, som søfolk ikke betaler. Det var nødvendigt at trække linjerne fra det historiske forløb op i starten af 2000-tallet, da der var kommet nye folk til på begge sider. Protokollatet af 25. maj 2005 skyldtes, at parterne ville opsummere betydningen for lønfastsættelsen af værdien af Forårspakke 1.0. Det følger af det andet protokollat af

samme dato, at de 440 kr. blev sparet op, trods ønske om det modsatte fra Søfartens Lederes side. Protokollatet blev efterfølgende opsagt for at få pengene udbetalt. Protokollatet fra 2008 om et skattereftillæg på 400 kr. gælder stadig.

Han mener, at Forårspakke 2.0 var under forberedelse ganske længe, og organisationerne ville gerne starte drøftelserne tidligt. Man forudså svære forhandlinger. Rederiforeningen var ikke villig til at drøfte disse spørgsmål uden for overenskomstforhandlingerne. Han ville ikke acceptere et "uenighedsprotokollat" med Danmarks Rederiforening, da han frygtede, at historikken så at sige ville forsvinde. Særligt bemærkningen i protokollatudkastet om, at der ikke var andre spørgsmål, var uacceptabel. Det er rigtigt, at der var et møde med Danmarks Rederiforenings forhandlingsudvalg og senere drøftelser, men det gav ikke noget resultat, selvom Søfartens Ledere fremsatte et kompromisforslag, som ville have indebåret accept af, at reguleringer kun skulle ske fremadrettet. Søfartens Ledere ønskede ikke en konflikt, men han var overrasket over, at man fra Danmarks Rederiforenings side meddelte, at overenskomsten var bortfaldet. Det skete pludseligt. Hans gentagne henvendelser til politikere om disse spørgsmål skyldes, at han har fundet det hensigtsmæssigt, at Søfartens Ledere til stadighed skal gøre politikerne opmærksom på problemerne, også fordi staten efter hans opfattelse har et medansvar for at få en løsning. Han ville så at sige "tinglyse" denne opfattelse. Hans medlemmer og han selv opfatter DIS-ordningen som en statsstøtte ordning. Det er vigtigt efter hans opfattelse, at politikerne bliver gjort opmærksom på, at DIS-ordningen ikke forvaltes hensigtsmæssigt. Politikerne har tilsyneladende forladt sig på, at arbejdsmarkedets parter selv forhandlede sig til en løsning, men det er jo ikke sket. Det er nok korrekt, at der næsten ikke var DAS-overenskomster tilbage i 1999, men man kunne stadig anvende principperne. Der har nok kun været få af de ansatte på bilfærgerne, der havde særlige sømandsfradrag, før de kom ind i "Færge-DIS". Det var Søfartens Ledere, der foreslog Hørsholm Kommune som rettesnor, for at undgå individuel opdeling efter den enkelte ansattes bopælskommune. Det var ikke kun Jens Fage-Pedersen og Ole Høg, der forhandlede i 2004. Jens Fage-Pedersen var formand for Søfartens Ledere og forhandlingsleder i 2004. Han formoder, at tallene i 2007-overenskomsten er videreført fra 1988. Søfartens Ledere var enige i det, som departementschef Peter Loft anførte i sit brev af 4. oktober 2004 om, at en "nettoficering" kunne indebære en gevinst med en mindre udgift for rederierne. Han sidder i Tilsynsrådet for Udligningskontoret. Rederiernes udgifter til dette kan variere i takt med ændrede fradragregler. Udgifterne kan falde ved andre ændringer i skattesystemet.

**Simon Wognsen** har forklaret bl.a., at han er leder af Udligningskontoret. Han er uddannet skatterevisor med en efterfølgende masteruddannelse inden for skat. En søfarende, der vil have kompensation for fradrag fra Udligningskontoret, skal indsende en ansøgning med oplysninger om indkomst- og fradragsforhold og bemyndige kontoret til at indhente skatteoplysninger. Der kan så beregnes a conto kompensation, og efter indkomstårets udløb udarbejdes en årsopgørelse. Når den foreligger, udregnes om den søfarende har penge til gode eller ej. Kompensationen kan udbetales månedligt eller årligt af rederiet. Som grundlag for beregningerne bruges en teoretisk bruttoløn, og den beregnes på grundlag af tabellen for dagpengesatser for DIS-lønnede. Der udregnes en endelig udligning mellem rederierne baseret på det såkaldte 5. kvartal. De, der sejler i Færge-DIS, beregnes ikke på samme måde som almindelige DIS-ansatte. Tilsynsrådet omfatter repræsentanter for både rederne og arbejdstagerne. Udligningskontoret har løbende samarbejde med SKAT for at kunne tage nye fradrag i betragtning. Enhver søfarende, der er ansat på DIS-vilkår, kan søge kompensation hos Udligningskontoret. Indholdet af Udligningskontorets hjemmeside svarer efter hans opfattelse til de faktiske forhold. Udligningskontoret indhenter årsopgørelser, men ikke forskudsopgørelser. Der er en aftale med SKAT, der går helt tilbage til 1988. Det er SKAT, der har formuleret den samtykkeerklæring, som den søfarende skal afgive til Udligningskontoret. Hvis en søfarende kun har ligningsmæssige fradrag, indregnes disse i hyren, og den søfarende vil derfor ikke have brug for Udligningskontoret. Siden 2010 har udbetalingerne fra Udligningskontoret været faldende, men det har antallet af søfarende også. Udbetalinger for 2014 er nok ca. 1000 kr. månedligt pr. søfarende i gennemsnit. Det lave renteniveau er medvirkende til, at der sker mange ændringer i fradragene på grund af låneomlægninger. Han kender ikke den samlede DIS-løn, der udbetales af rederierne, da der er ca. 20 %, som ikke har andet end ligningsmæssige fradrag.

**Knud Pontoppidan** har forklaret bl.a., at han blev ansat i Danmarks Rederiforening i 1973 og var direktør fra 1986 til 1991. Fra 1991 til 2009 var han ansat i A.P. Møller. Han vendte tilbage til Danmarks Rederiforening som bestyrelsesmedlem fra 1993 til 1997. Han var næstformand fra 1997 til 2001, og fra 2001 til 2005 var han formand. Baggrunden for DIS var, at man i løbet af 1980'erne havde set en stadig tilbagegang i dansk skibsfart. En helt ny politik var nødvendig. Hvis rederierne skulle være konkurrencedygtige, var de nødt til at få tilladelse til at bruge udenlandske søfolk på lokale vilkår. Desuden var de nationale danske tekniske krav for vidtgående. Rederierhvervet havde de samme udfordringer i andre europæiske lande. De fjernøstlige registre var de mest problematiske at konkurrere med. Der var fra rederiernes side mange kontakter til politikere både nationalt og lokalt. Danmarks



Rederiforening mente, at de danske søfolk skulle være skattefrie. Fuld skattefrihed var nødvendig. I USA, som var dominerende inden for skibsfart på det tidspunkt, var myndighederne meget opmærksomme på, om der blev givet subsidier i andre lande, og Danmarks Rederiforening ville nødig have prædikat af at have modtaget statsstøtte. Det ville ikke fremstå på den måde, hvis der var tale om skattefrihed. Rederierne ville ikke blive involveret i skatteforholdene. Det er således ikke hans opfattelse, at etableringen af DIS og den samtidige skatteordning for de søfarende indebar, at ”rederne fik skatten”. Socialdemokratiet var ikke positivt stemt over for skattefrihed, men det endte med, at det blev resultatet efter en udvalgsbehandling. Han var ikke væsentligt involveret i udformningen af ligningslovens § 33 C. Udligningskontoret blev etableret, fordi politikerne var opmærksomme på, at der kunne opstå særlige problemer for søfolk med store fradrag. Derfor udviklede Danmarks Rederiforening modellen med et udligningskontor, som blev accepteret af politikerne. Der blev så etableret en puljeordning, hvilket var ret let at opnå enighed om, da rederierhvervet er ret lille med et begrænset antal aktører. Det lykkedes at få praktisk talt alle væsentlige aktører med, da man aftalte, at rederiforeningen kun ville have medlemmer, der tilsluttede sig puljeordningen, og fagforeningerne kun indgik overenskomster med medlemmer af rederiforeningen. Efter vedtagelsen af lovforslagene var det overenskomstafdelingen, der tog over, og han var kun i mindre grad involveret. De nye overenskomster, der blev indgået, var forhandlede og var ikke matematiske reguleringer. Det var vigtigt for politikerne, at der ikke blev givet store lønstigninger. Det foregik ikke med decimaler, men i runde tal. Der var mange forskellige momenter involveret. Voldgiftssagen i 1994 mod Sømændenes Forbund kan han ikke huske. I 1988 tænkte man ikke i statsstøtte i relation til EU; der kom først regler om det senere. Der var andre former for statsstøtte dengang. EU accepterede i 1989 den tankegang, at der skulle gives lettelser, men ikke kontante tilskud til virksomheder, der ikke gik godt. Det lykkedes at undgå, at Danmark blev optaget på USA's liste over lande, der gav statsstøtte. Dette var afgørende for at bevare arbejdspladser, og Danmarks Rederiforening ville gerne fortsat beskæftige danske ansatte. Personaleorganisationerne var imod etableringen af DIS, men Danmarks Rederiforening mente, at det var nødvendigt. Der var således to formål, forbedring af konkurrenceevne for danske rederier, og mulighed for at fortsætte med at beskæftige danske søfolk. Man talte mellem parterne om, at ”skatten svarede til ca. 30 %”, men det var ikke et krav fra politisk side, at der skulle være en nøjagtigt matematisk udregning baseret på den tidligere bruttoløn. Han mener ikke, at konverteringen blev drøftet på det politiske niveau. Den i forarbejderne til lovforslaget omtalte ”... tekniske gennemførelse af skatteordningen.” og ”konvertering” er ikke en fuldstændig matematisk omregning, men et bredt spektrum. Man gik efter en kon-

kurrencedygtig løsning. Selvom der står i rederiforeningens årsberetning for 1989/1990, at DIS-overenskomsten er baseret på et ”omkostningsneutralt nettolønsprincip” mener han at huske, at der skete visse forbedringer for de sejlende. Han mener ikke, at der på daværende tidspunkt var nogen særlig opmærksomhed i EU om statsstøtte til rederierhvervene, og de opfattede ikke traktatens generelle regler som nogen begrænsning i, hvad man kunne foretage sig i henseende til statsstøtte på skibsfartsområdet.

**Peter Bjerregaard** har forklaret bl.a., at han blev ansat Danmarks Rederiforening i 1974 og blev direktør i 1991. Han gik på pension i 2013. I 1988 var han afdelingschef i økonomisk og statistisk afdeling. Han er cand. polit. Problemerne med rederiernes konkurrenceevne blev meget aktuelle i 1980erne, og derfor arbejdede flere arbejdsgrupper i Danmarks Rederiforening med forskellige aspekter af omkostningerne. Han var selv med til at sammenligne omkostninger mellem forskellige lande, og der var mange overvejelser. Det var dog klart, at der skulle ret store omkostningslettelser til, for at dansk søfart kunne blive konkurrencedygtig. Skattefrihed for søfolk var ikke ukendt i andre lande. Spørgsmålet om beskatningen kom hurtigt i fokus, da der ville være store beløb at hente på dette område. Det var vigtigt at forsyne politikerne med oplysninger om de forskellige økonomiske forhold. Han er enig med det forrige vidne i, at det var vigtigt for Danmarks Rederiforening at undgå, at myndighederne i USA kom til at betragte den danske ordning som statsstøtte. Fra politisk hold var man selvsagt meget interesseret i at sikre beskæftigelsen. Under drøftelserne om etableringen af DIS blev der fra politisk side rejst spørgsmål om, hvorvidt der kunne gives garantier for beskæftigelsen inden for søfart i Danmark. Det afviste man fra Danmarks Rederiforenings side, men man tilkendegav, at man regnede med, at beskæftigelsen både kunne opretholdes og øges, hvis DIS ordningen blev gennemført. Det accepterede politikerne. Han mener ikke, at DIS-ordningen er udtryk for, at ”rederne fik skatten.” Han kan ikke forklare, hvorfor andre vidner fastholder denne opfattelse. Han havde under drøftelserne tæt kontakt til bl.a. Peter Funch. Han husker dog ikke et ”møde i porten” som forklaret af Peter Funch. Der var dog mange grundige drøftelser med de søfarendes organisationer. Rederierne ville ikke acceptere, at der skulle være nogen form for automatik i lønfastsættelsen i forbindelse med skatteændringer. Rederierne var indstillet på at forhandle, hvis der skete væsentlige ændringer. Der var heller ikke fra politisk hold krav om, at fremtidige skatteændringer skulle tages i betragtning. Han mener, at drøftelserne forud for protokollatet af 1. december 1989 startede i 1988, men blev ”parkeret” og taget op igen i 1989. Han kan ikke forklare forskellene i formulering på det protokollat, der er indgået med Sømændenes Forbund, og det, der er indgået med lederne. Han var ikke involveret i

forhandlinger med Sømændenes Forbund i 1988 bortset fra vedrørende Udligningskontoret. Han havde en central position i etableringen af Udligningskontoret. Det skyldtes, at det stod rederierne klart, at der var mange søfolk, der havde store fradrag og andre, der slet ikke havde nogle. Det var besværligt, men det endte med, at Danmarks Rederiforening påtog sig skattevæsenets opgaver i denne sammenhæng. Danmarks Rederiforening fik bistand fra et revisionsfirma til at bedømme, om modellen med en puljeordning teknisk var mulig. Derefter gik man til politikerne og fik accept. Han var med på sidelinjen, da overgangsordningen blev forhandlet, og her blev den eksisterende sømandsskattetablel anvendt. Der var ikke tale om en simpel omregning fra DAS-overenskomst til DIS-overenskomst, men den eksisterende løn indgik i overvejelserne. Han var ikke med i detaljerede forhandlinger om lønfastsættelse i 1989 og senere. Der blev dog også forhandlet om andre forhold samtidig, herunder afmønstringsregler. Der skete nogle små forbedringer for visse grupper af søfolk. Han vil således karakterisere det som en almindelig overenskomstforhandling om løn og arbejdsforhold.

Ved de efterfølgende skattereformer var der ikke pligt til at regulere, men til at forhandle. Danmarks Rederiforening afviste nogle gange at forhandle, hvis ændringerne i skattereglerne var ubetydelig. Protokollat af 25. maj 2005 blev udarbejdet, fordi Danmarks Rederiforening ikke på det tidspunkt mente, at der var baggrund for en forhøjelse af lønningerne. Tanken var, at Danmarks Rederiforening accepterede, at de 440 kr. kunne ”gemmes” og tages i betragtning ved senere skatteændringer. I 2006 blev dette protokollat opsagt af de søfarende. Det overraskede Danmarks Rederiforening ganske meget. Danmarks Rederiforening gjorde opmærksom på, at en sådan opsigelse, ville medføre, at den juridiske pligt til at forhandle faldt bort. I årene fra 2004 til 2008 gik det stærkt fremad for søfarten. Derfor accepterede Danmarks Rederiforening i denne periode lønstigninger. Da Forårspakke 2.0 kom, var Danmarks Rederiforenings medlemmer i en voldsom krise på grund af dramatisk faldende fragtrater. Derfor mente forhandlingsudvalget i Danmarks Rederiforening, at lønningerne måtte sættes ned. Skatteforholdene indgik ikke særskilt i Danmarks Rederiforenings overvejelser i denne forbindelse. Det var selvfølgelig kontroversielt at spille ud med et krav om lønnedgang. Det var en helt ny situation, at det endte med, at Danmarks Rederiforening følte sig tvunget til at opsigte overenskomsterne med Søfartens Ledere, men det var efter grundige overvejelser. I 1996 eller 1997 fik Danmarks Rederiforening et samarbejde med Bilfærgernes Rederiforening, således at sekretariatet for Bilfærgernes Rederiforening, der var meget lille, flyttede til Danmarks Rederiforenings lokaler. Man havde fortsat hver sin bestyrelse og opererede som to helt selvstændige organisationer.”Færge-

DIS" blev etableret, fordi der var en skærpet konkurrencemæssig situation i Østersøen. Danmarks Rederiforening var ikke begejstret, men prøvede ikke at blande sig politisk. Rederiforeningen blandede sig heller ikke i, hvordan overenskomsten for "Færge-DIS" blev udformet. Ændringen af sømandsskatteloven i 2004 var ikke dramatisk. Der var opstået en række problemer siden 1988, og det var disse, man måtte tage højde for. Der var nærmest tale om en "oprydning", bl.a. på grund af nye EU-regler om bugser- og bjærgningsskibe. Han er ikke bekendt med, at lovens § 11 har været i anvendelse. De pensioner, der er i DIS-overenskomster, er almindelige pensioner, der ikke er særligt skattebegunstigede. Det var slet ikke pensioner, som Danmarks Rederiforening havde i fokus ved etableringen af DIS. Måske kunne man have opnået en yderligere omkostningsreduktion, men det var som sagt ikke i fokus. Konsekvenserne kunne heller ikke overskues. Initiativet vedrørende pensioner i 2003 kom fra Søfartens Ledere og PFA. Han var skeptisk over for det. Der ville være en risiko for et negativt politisk fokus. Danmarks Rederiforening ville dog ikke afvise at være med i en drøftelse om det, men ville have Skatteministeriet involveret. Man ville ikke "trække for meget på goodwillkontoen." Brevet af 4. oktober 2004 fra departementschef Peter Loft til ham var et led i den løbende kontakt mellem Danmarks Rederiforening og Skatteministeriet om dette og andre spørgsmål. Der var nogle lande, der beskattede det udbetalte beløb uden hensyn til, om det var brutto eller nettoløn. Derfor var et engelsk dokument nødvendigt med oplysning om den danske DIS-ordning. Han ved ikke, hvor hyppigt det har været anvendt. Danmarks Rederiforening udsendte pressemeddelelsen af 12. januar 2001, fordi der i medierne var omtale af et rederi, der nok havde misbrugt reglerne, hvilket man fra Danmarks Rederiforenings side ville tage afstand fra. Det lykkedes også at få en ordning, så den korrekte skat og løn blev betalt. Udtrykket i pressemeddelelsen om, at "nettoløn svarer til det beløb", der tidligere blev udbetalt, er et forsøg på at give en pædagogisk forklaring på, hvad DIS-løn er, så også folk uden kendskab til branchen kunne forstå det. Han mener, at sammenhængen mellem skatten og lønnen er mindsket gradvis ved hver overenskomstforhandling i forhold til udgangspunktet i 1989. Skat var ikke et særskilt punkt til drøftelse i overenskomstforhandlingerne. Der var heller ikke politisk fokus på dette, heller ikke fra EU's side. Han er ikke bekendt med, at rederne skulle være pligtige over for EU-Kommissionen til at redegøre for, hvor meget skat der er sparet. Tabellen over samlede udgifter for 2010 og 2011 er en beregning af den skattefrie DIS-løn. Han har ikke nogen mening om SKATs beregninger. DIS-lønnen er efter mange i Danmarks Rederiforenings opfattelse efterhånden bedre for de ansatte, end hvis man var fortsat med det gamle lønsystem. For højtlønnede var Forårspakke 2.0 væsentlig, men efter Danmarks Rederifor-

enings opfattelse ikke væsentlig nok til at udløse reguleringer. Den sidste DAS-overenskomst blev efter hans erindring indgået i 1995 og udløb i 1997.

**Hans Christian Springborg** har forklaret bl.a., at han blev i ansat Danmarks Rederiforening i august 1987. Tidligere havde han været i DA og havde beskæftiget sig med overenskomstforhandlinger og arbejdsretssager. Knud Pontoppidan tilbød ham ansættelse i Danmarks Rederiforening, da man der arbejdede med DIS-lovgivningen. Hvis den blev vedtaget, var der behov for reforhandling af mange overenskomster. Der skulle foreligge nye overenskomster, før loven kunne sættes i kraft. Det var vanskeligt at nå til enighed med alle personalegrupper, men det lykkedes at få en ny, moderniseret overenskomst med Sømændenes Forbund. Det indebar, at mest muligt skulle være fast løn og mindst muligt tillæg af forskellig slags. Da der var blevet indgået aftaler med Sømændenes Forbund og Fællessekretariatet, kunne Danmarks Rederiforening meddele Skatteministeriet, at de relevante overenskomster var på plads. Det er rigtigt, som forklaret af vidnet Kjeld Olsen, at bakstørn og andre former for tillæg, herunder for søn- og helligdage, blev indregnet i den faste løn. Sømændenes Forbund lagde meget vægt på, at den månedlige hyre kom op på 10.000 kr., og Bent Hansen, der var formand for Danmarks Rederiforening, tilkendegav over for Henrik Berlau, at det beløb nok kunne nås ved at indarbejde de forskellige tillæg, og det lykkedes også. Detaljerne vedrørende de forskellige lønelementer blev aftalt i en arbejdsgruppe, der omfattede en række personer med teknisk indsigt i forholdene. Det tog længere tid at nå til enighed med Metal Søfart og officererne. Metal Søfart kunne ikke leve med, at Sømændenes Forbund havde en bedre overenskomst, end de selv havde, da de rekrutterer deres medlemmer fra de samme personalegrupper. Det var medvirkende til, at der ca. et år senere, i december 1989, kom en aftale med bl.a. officersgruppen. Der var ikke tale om, at de gamle DAS-overenskomster bare blev omregnet til DIS-løn, der blev gennemført mange ændringer. Officererne fik et såkaldt fleksibilitetstillæg, men han kan ikke forklare, hvad dette reelt dækker over, da faggrænserne på et skib er ganske skarpe. Det er ham, der har skrevet begge protokollater med henholdsvis Sømændenes Forbund og de organisationer, der dengang repræsenterede lederne. Sømændenes Forbund gjorde gældende, at skattelettelser måske kunne komme på tale, og at der måtte tages højde for dette ved et ubetinget tilsagn om forhandlingsret. Danmarks Rederiforening ville se tiden an, men han foreslog så formuleringen ”væsentlige ændringer”, fordi væsentlighedskriteriet kunne prøves. Det endte dog med, at Sømændenes Forbund fik formuleringen ”generelle ændringer”, men med præcisering af, at det var forhandlinger. Han ville for enhver pris undgå automatik, da han ikke ville have noget, der mindede om dyrtidsregulering, som han havde kæm-

pet imod i DA. Han fremsatte det samme ønske over for Peter Funch, der ikke havde indvendinger mod formuleringen ”væsentlige ændringer”. Der ville derfor også være en ret til at kræve forhandlinger, hvis skatteændringer indtrådte midt i en overenskomstperiode, men hvis parterne ikke kunne nå til enighed, kunne det ”fejles op” i forbindelse med de almindelige overenskomstforhandlinger. Han husker ikke andre drøftelser om skat med officererne i denne forbindelse. Voldgiftsretten bekræftede i sin udtalelse fra 1994, at der var tale om en forhandlingsret og ikke andet. Danmarks Rederiforening var ikke fuldt medlem af DA. Derfor meddelte Danmarks Rederiforening DA, at man betragtede DIS som værende uden for DA’s område. Danmarks Rederiforening ønskede ikke, at Hovedaftalen skulle gælde for DIS-skibe. Han var ikke med til at forhandle aftaler vedrørende ”Færge-DIS”, men var ikke glad for at høre om den aftalte reguleringsordning, fordi det kunne føre til et pres for, at man gik i samme retning på det almindelige DIS-område, hvilket rederne absolut ikke ønskede. Den senere voldgiftssag handlede kun om forståelsen af skatteprotokollatet. Waages delkendelse fra 1993 handlede om omregning fra brutto til netto i forbindelse med regulering af satsforhøjelserne i DIS-overenskomsten med Sømændenes Forbund. Med formuleringen ”behørigt konverteret”, som han har brugt i svarskriftet i voldgiftssagen, mente han, at der skulle være reelle forhandlinger, og det havde fagforeningerne også fået.

**Michael Wengel-Nielsen** har forklaret bl.a., at han har været ansat i Danmarks Rederiforening fra 1984 og stadig er ansat. Han er af uddannelse telegrafist. Han sejlede tidligere for A.P. Møller. Hans første opgave efter en udstationering i 1996 var at forhandle om udvidelse af DIS-området til bilfærger. DIS-sagen var en stor opgave i 1988, da hele branchens fremtid afhang af, om det lykkedes at få en omkostningsreduktion. Han tog sig af drøftelse om løn. Det er rigtigt, at der i første omgang blev indgået en overgangsoverenskomst med Fællessekretariatet. Det var nødvendigt for at få loven om DIS sat i kraft. Bent Hansen, Carl Henning Petersen samt ham selv fra Danmarks Rederiforening og Henrik Berlau og Kjeld Olsen fra Sømændenes Forbund forhandlede detaljerne i den separate aftale mellem Sømændenes Forbund og Danmarks Rederiforening. Danmarks Rederiforening accepterede, at der skulle være en nettoløn på 10.000 kr. til Sømændenes Forbunds medlemmer, men man fik til gengæld afviklet betaling for overarbejde og andre særlige tillæg. Man baserede sig ved lønfastsættelsen på et gennemsnit på 40 overarbejdstimer, hvilket ikke alle i Danmarks Rederiforening var tilfredse med, fordi der i opgørelserne kun var belæg for et mindre timetal. Han deltog også i forhandlinger med officererne, som blev ganske langvarige. De blev først færdige i december 1989. Det er rigtigt, at man aftalte et såkaldt fleksi-

bilitetstillæg, men det var begrænset, hvor meget realitet der var i det. Reelt var det en merbetaling til officererne, fordi sømændene havde fået noget overtidsbetaling. Han har udarbejdet lønnotatet fra den 9. november 1989. Det er baseret på brug af sømandsskattetablellen. Notatet fra 9. november 1989 og Peter Funchs notat af 3. november 1989 afspejler deres drøftelser om, hvordan stigningen på det almindelige arbejdsmarked i den periode, hvor overgangsordningen havde været gældende, skulle indarbejdes i den nye DIS-overenskomst. Han prøvede at tilpasse DIS-lønnen til de eksisterende aftaler. Ved de nye overenskomsters ikrafttræden, var der ikke længere nogen sammenhæng med sømandsskattetablellen. Han mener ikke, at man kan betegne DIS-lønnen som en DAS-løn, der er fratrukket skat. Allerede fra 1989 sker der en ”dekobling” mellem DIS-løn og DAS-løn. Det skyldes også, at overgangen til DIS-løn reelt indebar forbedringer for de fleste ansatte i forhold til den gamle DAS-overenskomst. Coastere kom med i DIS i 1996, og han forhandlede i den forbindelse med Sømændenes Forbund på vegne Rederiforeningen for Mindre Skibe. Der er ikke tilsvarende protokollater på dette område, og ønsker fra de ansattes side om at inddrage skatteforhold blev afvist. Notatet af 10. juli 2000 vedrører ”Færge-DIS” og er udtryk for, at man omregner fra den oprindelige løn til nettoløn. Han ville have haft den almindelige DIS-ordning, men organisationerne ville have den oprindelige beregningsform fra brutto til netto, og bestyrelsen i Bilfærgernes Rederiforening accepterede dette. Man anvendte Hørsholms Kommune som udgangspunkt, da den havde en lav skat. Der boede ikke søfolk, der sejlede i færger, i Holmsland, der var den billigste kommune. Der var nogle få i Hørsholm, så den kunne anvendes som model. Han forhandlede med Jens Fage-Pedersen, der var formand for Søfartens Ledere, men også selv sejlede på færger. Der udarbejdes protokollater hvert år. Det ville være muligt at indkræve skatten og udbetale den tilbageholdte skat til rederne. Det er den anden model for statsstøtteordning, der eksempelvis anvendes i Sverige. Kostillæg på 55 kr. om dagen er nu skattepligtigt, det var det ikke, da DIS blev indført.

## **Procedure**

**Sagsøgerne** har i det væsentlige procederet i overensstemmelse med deres påstandsdokument af 21. september 2015, hvoraf fremgår blandt andet:

### **”4. ARGUMENTATION OG ANBRINGENDER**

#### **4.1. Overordnet om anbringender i hovedsagen**

Hovedsagen handler om DFDS A/S' aftaleretlige forpligtelse til at regulere Kurt Lützhøft og Sif Emdals nettoløn, så den stedse kvalificerer til og opfylder betingelserne for skattefrihed under SBL § 5, stk. 3.

Den konkrete anledning til den over for DFDS A/S nedlagte påstand var et tilfælde, hvor der indtræffer en ”*mellemkommende*” forandring i den gældende personbeskatning og dermed forandring af de forhold, der var relevante for værdiansættelsen af skattefriheden, da den gældende lønstørrelse blev aftalt.

Det gøres gældende, at sådanne ”*mellemkommende*” forandringer indebærer en aftaleretlig pligt til at udløse en hertil svarende forandring af lønstørrelsen af følgende grunde:

- Det følger SBL § 5, stk. 3, at DIS-løn for at være skattefri skal være aftalt og fastsat under *hensyntagen* til skattefriheden.
- Hvis DIS-lønnen ikke er aftalt under hensyn til skattefriheden, er den ikke skattefri, jf. også herved SBL § 11.
- At SBL § 5 stk. 3 forudsætter, at der for en skattefri løn til enhver tid kan eftervises, hvorledes denne fremkommer som en beregnet og beregnelig funktion af en forudsætningsvis bruttoløn, jf. SBL § 11.
- DFDS A/S og Kurt Lützhøft henholdsvis Sif Emdal har skattefriheden som forudsætning for deres ansættelsesforhold hos DFDS A/S.
- Forudsætningen var og er væsentlig, kendelig og relevant og kontinuerligt bekræftet i parternes vedvarende praksis om at regulere lønnen ved ændringer i personbeskatningen.
- Også uden eksplicit aftale om regulering består der i kraft af parternes forudsætninger og adfærd således en aftaleretlig pligt til at regulere DIS-lønnen ved mellemkommende ændringer i personbeskatningen.
- Pligten til at regulere nettolønnen er en integreret bestanddel af parternes aftale og består, så længe aftaleforholdet eksisterer.



- Reguleringen kræver ikke enighed, men skal ubetinget gennemføres på grundlag af en beregning af ændringens betydning for skattefrihedens værdi.
- Parterne kan i medfør af almindelig aftalefrihed aftale fra gang til gang, om der efter reguleringen i øvrigt er grundlag for og kan skabes enighed om ændringer i lønnen under hensyn til skattefriheden.
- Såfremt parterne ikke måtte nå til enighed i en sådan forhandling efter regulering, står det dem frit for at anvende de instrumenter, der er til rådighed i faglige konflikter på det danske arbejdsmarked.
- Det kan lægges til grund, at DFDS A/S (og Danmarks Rederiforening) ikke i sammenhæng med den relevante skattelempelse med Forårspakke 2.0 efterfølgende rejste krav eller initierede et forhandlingsforløb om den løn, der var gældende som følge af ændringerne i personbeskatningen.
- DFDS A/S har i stedet ved at bestride pligten til automatisk regulering blot tilegnet sig den stigning i nettolønnen, der aftaleretligt tilkom og fortsat tilkommer Kurt Lützhøft og Sif Emdal i kraft af, at parterne har forudsat anvendelse af SBL § 5, stk. 3, jf. § 11, og dermed en automatisk regulering som implicit betingelse.
- Parterne har i øvrigt fast reguleret DIS-lønnen i hvert enkelt tilfælde af væsentlige mellemkommende ændringer i personbeskatningen siden DIS-ordningen blev indført.
- Det følger heraf, at det er anerkendt, at hver part har ret til en regulering, der svarer til den ændring, der er sket i beskatningen siden sidste regulering.
- Danmarks Rederiforenings opfattelse af, at DIS-ordningen er "*de-koblet*" fra det danske skattesystem er for det første historisk set ukorrekt, men kan for det andet ikke fremføres eller opretholdes samtidigt med, at den samme forening mener sig berettiget til fortsat at beholde den statsstøtte, der var hele DIS-ordningens formål.
- Danmarks Rederiforenings opfattelse, hvorefter der i den nettolønsmodel for

statsstøtte, som Danmarks Rederiforening selv har designet, ikke er matematisk eller praktisk mulighed for at beregne en bruttoløn som en funktion af den aftalte nettoløn, ikke alene er teknisk set forkert, men også i modstrid med hele forudsætningen i modellen således som den kan fastlægges af SBL §§ 5 og 11.

#### 4.2. *Formålsfortolkning/lovkonform fortolkning*

Det er almindeligt antaget, at aftaler skal fortolkes, så de er i overensstemmelse med gældende lovregler og de hertil svarende grundsætninger. Det gælder i hvert fald, hvis en aftalepart som Danmarks Rederiforening ønsker at påberåbe sig sådanne lovregler.

Hvis en regel varetager den offentlige interesse, er den i almindelighed ufravigelig ... Endvidere må aftaler naturligt fortolkes sådan, at de ikke giver en part fordele, som er åbenlyst ubillige, eller som ligger uden for, hvad der kunne forudses ved overenskomstens udformning ...

Det gøres overordnet gældende, at sagsøgtes synspunkt om, at nettolønnen er "*de-koblet*" fra skattesystemet, er i strid med princippet i SBL § 5, stk. 3. En sådan fortolkning vil give sagsøgte en åbenlys urimelig og utilsigtet fordel ved at skabe grundlag for, at rederierne under Danmarks Rederiforening kan tilegne sig en skattelettelse, som fra lovgivers side ellers er tiltænkt lønmodtagerne.

Den uberettigede fordel bestyrkes af Danmarks Rederiforenings tilkendegivelse af 16. juni 2011 ...

Netop fordi det ikke på tidspunktet for indførelsen af nettolønsprincippet og den følgende aftale om regulering af nettolønnen var muligt at forudse udviklingen af skattesystemet, bør sagsøgte ikke tillades at oppebære den skattelettelse, som lovgiver havde tiltænkt og som rettelig tilkommer Kurt Lützhøft og Sif Emdal. Dette ville være en åbenlys urimelig og utilsigtet fordel.

Det gøres endvidere gældende, at EU-reglerne om statsstøtte tjener det offentliges interesse ved at sikre, at konkurrencevilkårene på det indre marked ikke fordrejes ved begunstiggelse af visse virksomheder eller visse produktioner, jf. EUF-traktatens art. 107(1). Bestemmel-

sen må derfor anses for ufravigelig – naturligvis med de i bestemmelsen indeholdte undtagelser, jf. bestemmelsens stk. 2 og 3...

Synspunktet om, at nettolønnens "*de-kobling*" fra skattesystemet er i strid med det offentlige interesse efter EUF-traktatens art. 107, understreges af de betingelser, der eksplicit er fastlagt af Kommissionen i statsstøttesag NN 116/98 i relation til DIS-ordningen forenelighed med fællesmarkedet.

Dette omfatter blandt andet betingelsen om, at DIS-ordningens "støtteintensitet overstiger ikke det samlede beløb for skatter og socialsikringsbidrag".

På den baggrund er det sagsøgers synspunkt, at den eneste måde at fortolke sagsøgtes forpligtelse til regulering af nettolønnen i konformitet med de ovennævnte principper for lovlig aftalefortolkning, er at forlange, at nettolønnen afspejler den til enhver tid gældende personbeskatningssats.

Til støtte for sagsøgers synspunkt kan blandt andet henvises til Danmarks Rederiforenings pressemeddelelse af 12. januar 2001 ...

Der findes endvidere støtte for sagsøgers synspunkt i LO's brev til Skatteministeriet af 23. november 2004 ... som indeholder LO's bemærkninger Skatteministeriets høringsskrivelse over udkast til Forslag til lov om beskatning af søfolk ...

Retten skal bemærke, at denne udtalelse blev formuleret før "uenigheden" faktisk blev løst ved indgåelsen af en aftale i 2005, jf. nedenfor under pkt. 4.3.

Sagsøgers synspunkt har endelig en tilsvarende opbakning fra Dansk Sø og Restaurations Forening ... i deres bemærkninger til udkastet til Forslag til lov om beskatning af søfolk ... om § 5, stk. 3 ...

Det gøres i øvrigt gældende, at sagsøgte længe må formodes at have været bekendt med, at deres synspunkt om nettolønnens "*de-kobling*" fra skattesystemet er i strid med EU-retlige regler.

Dette følger bl.a. af udtalelser fra Skatteministeriets departementschef, Peter Loft i brev af den 14. september 2004 ... vedrørende et ønske fra Danmarks Rederiforening og PFA om at ændre pensionsordningerne fra ordninger med fradragsret/bortseelsesret for indbetalingerne og beskatning af udbetalingerne til ikke-fradragsberettigede ordninger.

Konsekvensen af, at nettolønnen fastsættes til et lavere beløb, end hvad søfolkene ellers **ville** modtage i løn efter bruttolønsordningen, efter fradrag af skat uden for DIS-ordningen, svarer dette til, at søfolkene betaler en relativt højere skat, end hvad de ville blive opkrævet efter almindelige skatteregler, og hvad der af skattemyndighederne pålægges andre skatteydere med tilsvarende indkomst.

Dette er også udtrykt i Skatteministeriets brev af 3. oktober 2007 ... hvor det anføres:

*Jeg er ikke uenig i tankegangen som sådan. Hvis skattelettelse fører til, at lønnen efter skat stiger på det øvrige arbejdsmarked, er der kun ét sted, DIS-søfolk kan få en tilsvarende lettelse, og det er hos rederne. Men det ville for regeringens vedkommende være et slag i luften at komme med en sådan tilkendegivelse i lovbemærkningerne, idet regeringen ikke har – og heller ikke ønsker at få – nogen direkte indflydelse på de overenskomstmæssige forhold, der aftales mellem parterne inden for søfartserhvervet.*

*Det eneste krav, vi fra regeringens side kan og vil stille, er som før nævnt, at lønnen fastsættes under hensyn til skattefritagelsen, og at arbejdsgiveren over for skattemyndighederne kan godtgøre, hvordan DIS-lønnen er beregnet. Dertil rækker loven og ikke længere.*

Skatteministeriets synspunkt er gentaget og uddybet i brev af 30. marts 2011 ... hvor det anføres:

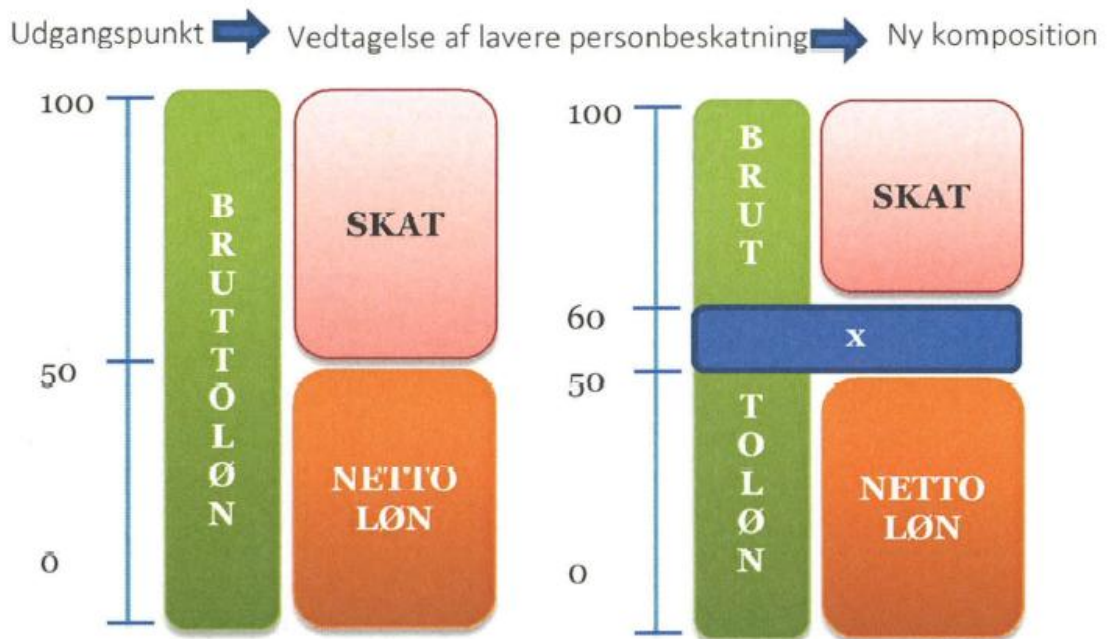
*Man kan ikke betale mindre i skat end nul. Derfor kommer skattelettelserne i skattereformen [Forårspakke 2.0] ikke direkte DIS-søfolk til gode. Statskassen kan ikke udbetale et beløb svarende til skattelettelsen til DIS-søfolkene, da dette EU-retligt ville være ulovlig statsstøtte til rederierne.*

*Der er kun ét sted, DIS-søfolkene kan hente skattelettelsen, og det er hos arbejdsgiverne. Hvis nettohyren skal afspejle et lønniveau efter skat, vil nedsættelsen af skatten alt andet*

lige betyde, at DIS-sømanden skal have en højere hyre. Omvendt burde DIS-sømands hyre sættes ned, hvis skatten sættes op.

Grafisk kan senere skatteændringers påvirkning af nettolønnen hos DIS-ansatte fremstilles således:

Figur 2:



Differencen "x" opstår således som en konsekvens af senere ændringer i beskatning af personlig indkomst. Spørgsmålet er, hvad differencen "x" er, og hvem den tilkommer.

Figuren viser, at DIS-ordningen aldrig kan overskride index 100, som er summen af den aftalte nettoløn og den dertil hørende ikke-afregnede skat (altså svarende til bruttolønnen uden for DIS). Index 100 er dermed også rederiernes til enhver tid korresponderende bruttoomkostning, som reduceres med statsstøtten (den ikke-afregnede skat). SBL § 11 er i overensstemmelse hermed.

Analytisk er der følgende fire forklaringsmodeller, hvorefter differencen "x" kan anses for enten:

1. Skat pålagt af staten

2. Skat pålagt af rederierne i henhold til delegation
3. Løn der tilkommer DIS-ansatte eller
4. Tilegnet i bruttolønnen hos DIS-ansatte (ulovlig statsstøtte)

Forklaringsmodel 1 og 2 er ikke direkte relevante for hovedsagen, men for ad citationssagen, hvis landsretten ikke giver sagsøgerne medhold i hovedsagen.

Forklaringsmodel 3 svarer til sagsøgernes standpunkt, hvorefter en reduktion i skatteværdien nødvendigvis skal afstedkomme en tilpasning på nettolønnen med 10, så index 100 opretholdes.

Forklaringsmodel 4 svarer til Danmarks Rederiforenings standpunkt og demonstrerer, at arbejdsgiverens tilegnelse af "x" som følge af en omlægning af skattebyrden vil medføre, at nettolønnen forbliver uændret ud af det samme korresponderende bruttoomkostning (index 100). Reduktionen i den lovlige statsstøtte med 10 gennemføres dermed heller ikke.

Det har aldrig været hensigten med DIS-ordningen eller nettolønsmodellen at skabe en adgang for rederierne selv at fastsætte statsstøttens størrelse.

Konsekvenserne af at indgå en ansættelsesaftale i henhold til en kollektiv overenskomst er blandt andet, (i) at ansættelsesaftalerne må fortolkes sammen med overenskomsten og de fortolkningsbidrag, der vedrører denne, og (ii) at ændringer i overenskomsten som udgangspunkt altid medfører tilsvarende ændringer i den ansættelsesaftale, der henviser til den pågældende overenskomst.

En overenskomstændring kan dog aldrig påvirke, modificere eller frafalde allerede erhvervede rettigheder og krav hos en af overenskomsten omfattet medarbejder.

De relevante fortolkningsbidrag omfatter blandt andet forståelsen af SBL § 5, stk. 3, jf. SBL § 11, og den praksis, som overenskomstparterne har fulgt i forbindelse med genforhandling og forlængelse af den kollektive overenskomst.

I forhold til forståelsen af SBL § 5, stk. 3, er spørgsmålet, hvad der nærmere må forstås ved, at lønnen skal være fastsat "*under hensyn til*" skattefritagelsen som en betingelse for opretholdelsen af DIS-ordningen som lovlig statsstøtte.

Parternes – og ikke mindst sagsøgtes – forudsætning om, at betingelsen til stadighed er, har været og bliver ved med at være overholdt, medfører et aftaleretligt vilkår mellem parterne om automatisk regulering ved senere ændringer i beskatning af personlig indkomst. Vilkåret er en integreret bestanddel af aftalegrundlaget, allerede fordi det er en forudsætning for, at aftalen overhovedet kan udformes og forvaltes.

Hvis betingelsen ikke er opfyldt, skal DFDS A/S ... tilbagebetale A-skat og arbejdsmarkedsbidrag for hele den periode, betingelsen ikke har været opfyldt, jf. SBL § 11.

Opfyldelse af betingelsen er derfor en central og altafgørende forudsætning for parternes aftaleforhold. Det er også dét, Skatteministeriets embedsmænd og en række Skatteministre har udtalt.

Det gøres gældende, at forudsætningen, selv hvis den alene var den individuelle medarbejders, var væsentlig, kendelig og relevant, hvorfor den kan håndhæves over for aftaleparten. Uagtet dette forholder det sig dog faktisk således, at forudsætningen i tilfælde af en brist vil udløse mere byrdefulde og direkte sanktioner over for arbejdsgiveren og dennes erhverv end over for den enkelte medarbejder.

I forhold til den praksis parterne har fulgt, har denne praksis ligeledes betydning for parternes forudsætninger, som overenskomsten, og dermed de underliggende ansættelsesaftaler, siden må fortolkes i overensstemmelse med.

#### **4.3. *Praksis mellem parterne og parternes forudsætninger***

Det gøres til støtte for den nedlagte påstand gældende, at der i relationen mellem Danmarks Rederiforening og Søfartens Ledere fast og ud fra en forudsætning om at være forpligtet hertil i en lang periode efter indførelse af DIS foretog en kalkuleret regulering (tilpasning) af aftalte nettolønssatser løbende i takt med ændringer i niveauet for personbeskatningen.

Det gøres i første række gældende, at denne praksis for tilpasning udspringer af og dokumenterer den fælles forståelse af DIS-ordningens tilblivelse og forudsætninger.

Den måde, hvorpå tilpasninger blev foretaget efter DIS-ordningens indførelse og indtil Danmarks Rederiforenings endelige afvisning af regulering som følge af Forårspakke 2.0 repræsenterer desuden – både i tid og form – en praksis, der har været bestemmende for fastsættelsen af nettoløn gennem overenskomstforhandlinger. Søfartens Ledere har haft føje til at forvente, at der i et givet overenskomstresultat ikke skulle indregnes et risikoelement for ændringer i nettolønnens værdi som følge af skatteændringer.

Det gøres derfor gældende, at den beskrevne praksis indgik som en for begge overenskomstparter bindende forudsætning i og for de aftaler, der blev indgået, herunder overenskomster om lønfastsættelse, som til enhver tid ville afspejle den til enhver tid gældende sats for personbeskatning.

Skattereformen 1994-1998 medførte således ubestridt, at parterne kontinuerligt gennem fem år aftalte og udbetalte henholdsvis modtog et såkaldt skattereftillæg, som ikke repræsenterede en tilforhandlet fordel, men alene et instrument med det formål at tilpasse skattereformens virkning – en reduktion af personbeskatningen uden for DIS – for de medarbejderne, der sejlede i DIS og der ikke "afregnede" skat.

Pinsepakken (1999-2002) ... gav på samme vis anledning til overvejelser, men førte hverken til forhandlinger eller reformtillæg, idet der i enighed blev konstateret, at værdierne af fradragsværdiforringelser og skattelettelse var lige store, hvorfor der ikke skete nogen forandring af nettoløn. Men principielt blev der foretaget en konkret og kalkuleret vurdering af effekten af ændringen i skattesystemet med henblik på at sikre et overensstemmelse mellem nettoløn og skatteværdi.

Forårspakke 1.0 (2004) ... iværksatte sammen med reformen "*Lavere skat på arbejdsindkomst*" (2004-2007) ændringer i sådan et omfang, at parterne besluttede at oprette en opsparingsmekanisme, hvorved værdien af ændret beskatning i medfør af Forårspakke 1.0 blev indbetalt til en konto af rederierne, herunder sagsøgte. Den akkumulerede værdi skulle efterfølgende komme til udbetaling og/eller modregning til de DIS-ansatte, herunder Kurt Lützhøft og Sif Emdal, efterhånden som værdien kunne opgøres for de enkelte søfolk og oversteg et vist beløb. Dette følger blandt andet af protokollat af 25. maj 2005 ... over parternes forhandlinger.



Tilsvarende medførte Skattereform 2008-2009 ... ændringer af betydning for almindelige lønmodtagere og førte ligesom de andre reformer til en ændring af nettolønnen, konkret i form af et reformtillæg på 400 kr. pr. måned ...

Endelig betød Forårspakke 2.0 (2009) ... en række ændringer i beskatningen af betydning for den enkelte lønmodtager. Modsat tidligere praksis siden 1994 har sagsøgte denne gang bare afvist at regulere nettolønnen, ligesom sagsøgte har afvist, at der skulle eksistere en ret til sådan regulering. Sagsøgte har dog – deres afvisning til trods – implementeret den med Forårspakke 2.0 vedtagne reduktion af skatteværdien af ligningsmæssige fradrag, idet Udligningskontoret automatisk har reguleret nettolønnen ned på baggrund heraf.

...

Det gøres gældende, at den foreliggende praksis skaber en forpligtende formodning for, at den afspejler parternes intention bag og forudsætning for aftaler om regulering af nettolønnen efter SBL § 5, stk. 3, jf. § 11.

Både de situationer, hvor der som følge af mellemkommende ændringer i satsen for personbeskatningen har været forhandlinger mellem parterne om niveauet for nettolønnen, men også generelt, har Danmarks Rederiforening undladt at gøre det synspunkt gældende, at nettolønnen er "*de-koblet*" fra skattesystemet.

Under forhandlingerne i kølvandet på Forårspakke 1.0 var det sagsøgtes begrundelse for ikke at ville regulere nettolønnen, at der ikke var tale om tilstrækkeligt væsentlige ændringer i personbeskatningsniveauet og, at stigningen af værdien af de generelle fradrag og et skattereformtillæg er blevet indregnet i sømændenes hyre, hvilket skulle kompensere for skattelettelsen, jf. mæglingmand Niels Waages rapport om forhandlingerne mellem sagsøger og Danmarks Rederiforening om fornyelse af DIS-overenskomst ...

Sagsøgtes netop refererede synspunkter indikerer, at sagsøgte var af den forståelse, at væsentlige ændringer i niveauet for personbeskatning automatisk skulle afspejles i nettolønnen.

Det forhold, at sagsøgte ved de tidligere mellemkommende ændringer i personbeskatningen ikke afviste at regulere nettolønnen med den begrundelse, at der slet ikke eksisterede en sådan ret, er af væsentlig betydning for fortolkningen af aftalereationen mellem par-

terne. Danmarks Rederiforening fabrikerede først senere det standpunkt, at nettolønnen er "de-koblet" fra skattesystemet.

Det gøres på den baggrund gældende, at sagsøgtes afvisning er i strid med såvel forudsætningerne for aftalegrundlaget som parternes hidtidige faste praksis om at regulere lønnen ved mellemkommende ændringer i personbeskatningen.

Det bemærkes, at sagsøger ved flere lejligheder har påberåbt sit synspunkt i denne sag.

Der henvises blandt andet til mæglingsmand Niels Waages rapport om forhandlingerne mellem sagsøger og Danmarks Rederiforening om fornyelse af DIS-overenskomst og til Danmarks Rederiforenings [rettelig Søfartens Lederes] bemærkninger til Forslag til lov om beskatning af søfolk ... hvoraf det fremgår:

*Angående fastsættelse af DIS-hyren er Søfartens Ledere enige i, at det nuværende system med aftalt nettohyre mellem erhvervets parter er det mest enkle system.*

*Fra arbejdstagerside er der en naturlig interesse i, at den aftalte nettoløn følger udviklingen i beskatningen af arbejdsindkomst, således at nettoindkomsten bevarer sin værdi.*

*(...)*

*Søfartens Ledere finder det ikke acceptabelt, at de for at sikre deres stilling i forhold til almindeligt beskattede personer skal føre forhandlinger med deres arbejdsgivere. Der tales om i fremtiden at nedsætte skatten på arbejde, men indtil videre har DIS-søfolk ikke haft nogen gavn af forårspakken.*

*(Min fremhævelse)*

På den baggrund må det lægges til grund, at sagsøger stedse har været bekendt med sagsøgtes synspunkt om, at nettolønnen skal reguleres i takt med ændringer i niveauet for personbeskatning.

Dette bekræftes i nyere tid af Danmarks Rederiforenings orientering (Spørgsmål og svar) af 3. maj 2011 til sine medlemmer om forhandlingerne i kølvandet på Forårspakke 2.0 ... og sagsøgers svar på Danmarks Rederiforenings overenskomsttilbud af 7. juni 2011 ... hvor synspunkterne fremhæves.

Det gøres således gældende, at det er sagsøgte, som har ændret holdning til spørgsmålet om regulering af sømændenes nettoløn, og ikke sagsøger.

Dette synspunkt bekræftes af Danmarks Rederiforenings brev til Søfartens Ledere af 16. juni 2011...

#### 4.4. *Statsstøtteretlig konsekvens af standpunkter*

Som nævnt ... fremgår det af Meddelelse C 2004/43 om EU-retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren, under kapitel 3.2 om arbejdsrelaterede omkostninger:

*Denne fremgangsmåde [nettolønsordningen] kan generelt anses for at svare til ovennævnte system med nedsatte satser, forudsat at der er tydelig forbindelse til afgifterne, at der ikke er nogen overkompensation, og at systemet er gennemskueligt og umuligt at misbruge. (Min fremhævelse).*

Af retningslinjerne fremgår det endvidere, at "det samlede støttebeløb, som ydes efter kapitel 3-6, ikke må overstige det samlede beløb for skatter og socialsikringsbidrag, der opkræves fra skibsfartsaktiviteter og fra søfolk", jf. retningslinjernes kapitel 11.

Kommissionen fremhævede i statsstøttesag NN 116/98, pkt. 39, som begrundelse for DIS-ordningens forenelighed med fællesmarkedet, at DIS-ordningens "støtteintensitet overstiger ikke det samlede beløb for skatter og socialsikringsbidrag", og i forlængelse heraf mindede Kommissionen Danmark om, "at det er nødvendigt at kontrollere, at det i retningslinjerne fastsatte loft overholdes, hvis der ydes yderligere støtte til søfolk eller til individuelle redere med henblik på at reducere bemandingsomkostningerne."

Det forhold, at sagsøgte har afvist at regulere sagsøgtes nettolønninger i overensstemmelse med den ændring i niveauet for personbeskatning, som Forårspakke 2.0 indeholder, medfører, at støtteintensiteten til sagsøgte overstiger det samlede beløb for skatter og socialsikringsbidrag.

Det gøres på den baggrund gældende, at sagsøgers afvisning af at regulere Kurt Lützhøft og Sif Emdals nettoløn i takt med niveauet for personbeskatning efter Forårspakke 2.0 er

uforenelig med EU-statsstøtteregler, idet den tildelte statsstøtte til danske rederier siden den 1. januar 2010 har oversteget de samlede beløb for skatter og socialsikringsbidrag.

Det bemærkes i den forbindelse, at den til danske rederier tildelte statsstøtte herefter heller ikke opfylder det EU-retlige processuelle kriterium for en statsstøttes forenelighed med EUF-traktatens art. 107 om, at statsstøtte skal være gennemsigtig ...

Endvidere er det generelt en betingelse for foreneligheden af statsstøtte, at medlemsstaten kan påvise, at statsstøtten ikke bruges til at dække omkostninger, som virksomheden selv kunne forventes at ville bære på almindelige markedsvilkår – der må ikke være tale om en 'free lunch' for den begunstigede virksomhed ...

Da sagsøgte reelt siden den 1. januar 2010 har tilegnet sig en skattelettelse, der burde være tilkommet Kurt Lützhøft og Sif Emdal, jf. Figur 2, må støtten herefter antages at dække omkostninger, som hverken er forenelige med EU's retningslinjer for foreneligheden af statsstøtte eller de af Kommissionen fastlagte betingelser for foreneligheden af DIS-ordningen, nemlig omkostninger, som danske rederier selv bør oppebære på almindelige markedsvilkår.

Sagsøgtes økonomiske begrundelse for sit "*de-koblings-synspunkt*" skærper konflikten med de gældende statsstøtteregler.

Samlet om disse konsekvenser af Danmarks Rederiforenings argumentation gælder det, at der i intet omfang og på ingen måde er tale om, at den danske maritime industri vil opgive og afgive den statsstøtte, der hvert år tilflyder virksomhederne. Det er derfor ubestrideligt, at det kan udelukkes, at det kan have været sagsøgtes hensigt at fortolke SBL § 5, stk. 3, jf. § 11, og parternes aftale om regulering af nettolønnen sådan, at statsstøttebetingelserne kan anses for er være misligholdt, endsige i risiko herfor.

Danske domstole er formelt efter EU-traktatens art. 4(2) forpligtet til at sikre en effektiv opfyldelse af de forpligtelser, der følger af traktaterne eller af retsakter vedtaget af EU-institutionerne ... Det gøres følgelig gældende, at parterne i en kollektiv overenskomst er forpligtede til løbende at foretage en EU-konform fortolkning af overenskomster. Dette synspunkt finder støtte i litteraturen...

Konstateringen af en statsstøtte, der ikke er udbetalt inden for de – i sagens natur restriktive – rammer, den er underlagt, vil medføre en tilbagebetalingspligt for i dette tilfælde de arbejdsgivere, der har haft fordel af den, jf. SBL § 11.

#### 4.5. *Forhandlingspligten*

En kendelse fra en faglig voldgiftsret antages generelt kun at afgøre den konkrete tvist på linje med domme i andre sager. Denne regel medfører, at sådanne kendelser ikke kan tages til indtægt for en principiel fortolkning af overenskomstgrundlaget, medmindre dette har konkrete støtte i dens indhold eller omstændighederne i øvrigt ...

Til støtte for et anbringende om, at der ikke består en pligt til at regulere DIS-lønnen ved mellemkommende ændringer i personbeskatningen, har sagsøgte henvist til ... protokollat af 10. august 1994 fra den faglige voldgiftsret (Søømændenes Forbund mod Danmarks Re-deriforening) ...

Sagens omdrejningspunkt dengang var ... pligten til at forhandle den aftalte nettoløn. Sagen drejede sig – som den var forelagt og forhandlet – ikke om det, der er kernen for nærværende sag: parternes ret til automatisk regulering af nettolønnen, så denne altid er fastsat under hensyn til skattefritagelsen for at opfylde gældende lovgivning, herunder EU-retlige betingelser for statsstøtte.

Som nævnt ovenfor, står det parterne frit for at fastsætte nettolønnen fra gang til gang. Sådan en aftale indebærer en *efterfølgende* ændring af den automatisk regulerede nettoløn. Sagen for den faglige voldgiftsret angik altså parternes *pligt* til at forhandle nettolønnen, når den *automatiske regulering* gav anledning til det.

Det gøres derfor gældende, at sagen for den faglige voldgiftsret ikke kan sammenlignes med eller i øvrigt har betydning for nærværende sag.

I tillæg til det anførte fastholdes det, at voldgiftsrettens tilkendegivelse ikke angår andre end parterne i den konkrete sag, ligesom tilkendegivelsen også i øvrigt er uden retskraft i forhold til hovedsagen, herunder på grund af den langvarige praksis for beregnet regulering i forhold til skattesatser på Søfartens Lederes område.

Retten skal være opmærksom på, at sagsøgerne ikke tilsidesætter, at der foreligger en forhandlingspligt, men at genstanden for forhandling ikke er, **om** nettolønnen skal reguleres (det er ikke til diskussion), men **hvordan og hvorvidt** den skal implementeres.”

**Sagsøgte** har i det væsentlige procederet i overensstemmelse med sit påstandsdokument af 18. september 2015, hvoraf fremgår blandt andet:

### ”3. Parternes hovedsynspunkter

Sagsøgerne gør gældende, at DFDS har en "aftaleretlig forpligtelse" til at regulere sagsøgernes lønninger i konsekvens af forandringer i reglerne om personbeskatning. Sagsøgte bestrider, at der består en aftale om pligt til obligatorisk og automatisk lønregulering, og sagsøgte bemærker i tilknytning hertil, at de efterbetalingskrav, der er rejst under sagen, er beregnet på baggrund af et krav fra sagsøgerne om højere løn, og at tvisten derfor ikke er en retstvist, men en, i arbejdsretlig forstand, klassisk interessetvist.

Sagsøgernes krav er baseret på en antagelse af, at DIS lønnen er en delmængde af en bruttoløn, hvor skatten, som sagsøgerne ikke skal betale, udgør den resterende del. Sagsøgerne konkluderer derfor, at en lempelse af skatten skal tilfalde sagsøgerne, fordi bruttolønnen ellers ville blive mindre. Sagsøgte bestrider, at DIS lønnen er en sådan "delmængde". Sagsøger har til støtte for sin påstand henvist til "aftaler", "praksis", "forudsætninger" og "adfærd". Sagsøgte bestrider, at der består nogen aftaleretlige forpligtelser til at regulere sagsøgernes lønninger som ovenfor anført, og gør gældende, at der hverken i "aftaler", "praksis", "forudsætninger" eller "adfærd" kan indfortolkes eller indlægges sådanne forpligtelser.

Sagsøgte gør endvidere gældende, at det savner mening at opfinde en formel for omregning af de aftalte DIS lønninger til "brutto-indtægt". Der er derfor ikke grundlag for at fastslå, at der skal foretages automatisk regulering af sagsøgernes lønninger i takt med ændringer i skattesystemet.

### 4. DIS loven og lov om beskatning af søfolk

...

**Sagsøgte gør gældende**, at forarbejderne til DIS loven og ligningsloven § 33 C

dokumenterer,

**at** lovgiver, ved vedtagelse af DIS loven (med tilhørende skattelovgivning), ikke havde nogen forudsætning om, at DIS lønningerne fremad skulle følge udviklingen i - eller på anden måde være knyttet op på det almindelige skattesystem,

**at** det fremgår, at det for lovgiver var afgørende, at lønningerne til danske søfarende var konkurrencedygtige,

**at** man derfor helt fritog de søfarende for betaling af skat,

**at** det havde stået lovgiver frit for at lave et system, hvor "koblingen" til skattesystemet blev opretholdt, men hvor skatten ikke blev afregnet af rederierne (rederierne kunne beholde skatten),

**at** en sådan model blev foreslået af det daværende Fremskridtsparti...

**at** lovgiver forkastede denne løsning, og i stedet valgte at fritage de søfarende for skattebetaling,

**at** forudsætningen hos lovgiver alene var knyttet til, at lønningerne til danske søfarende skulle være konkurrencedygtige, og

**at** der derfor heller ikke i loven eller dennes forarbejder findes støtte for, at de aftalte DIS lønninger automatisk skal reguleres i takt med ændringer i skattelovgivningen.

## **5. De første DIS overenskomster og Udligningskontoret for Dansk Søfart**

...

**Sagsøgte gør gældende**,

**at** der med overenskomst protokollaterne fra 1988 respektive 1989, er givet tilsagn om, at indgå i reelle forhandlinger, når der sker "væsentlige", respektive "generelle" ændringer i det generelle personbeskatningsniveau,

**at** der ikke i aftalen ligger en "pligt" til at opnå enighed, men alene en pligt til at indgå i reelle forhandlinger, **at** denne forståelse af aftalerne allerede blev fastlagt ved en faglig voldgift i 1994 med højesteretsdommer Mogens Hornslet som opmand ... **at** den tvist der forelå i 1994-sagen er identisk med nærværende sag, hvor der var ført forhandlinger, men hvor enighed ikke kunne opnås, og hvor Sømændenes Forbund efterfølgende søgte at få en voldgiftsret til at fastlægge lønreguleringer, **at** det med denne kendelse ligger fast, at det, i tilfælde af, at enighed ikke kan opnås, ikke kan kræves, at lønregulering foretages af en retlig instans, **at** der derfor heller ikke med støtte i de første DIS overenskomster er

grundlag for at fastlægge et princip om obligatorisk og automatisk regulering af de aftalte lønninger, **at** sagsøgte gennem sin organisation, Danmarks Rederiforening har indgået i reelle forhandlinger med sagsøgernes organisation, Søfartens Lederes, ved flere lejligheder, og senest om "forårspakke 2.0", og **at** de forhandlinger der blev ført mellem Danmarks Rederiforening og Søfartens Ledere, om "forårspakke 2.0" og som afsluttedes i foråret 2012, har udtømt protokollatets indhold.

## 6. Praksis ved efterfølgende forhandlinger af DIS overenskomster

...

**Sagsøgte gør gældende, at** det forhold, at der igennem alle årene har været forhandlet på baggrund af den gældende DIS løn, og at man ikke har foretaget omregning af DIS lønningerne før lønstigning blev aftalt, bekræfter, **at** der ikke har været nogen "forventning", "antagelse" eller "forudsætning" hos parterne om, at DIS lønningerne skulle afspejle det til enhver tid gældende skattesystem og **at** det forhold at procentuelle stigninger er aftalt på basis af nettolønninger har betydet, at der gennem årene er ydet større lønstigninger på DIS lønningerne, end på det generelle danske arbejdsmarked...

## 7. Skattereformer og forhandlinger siden 1988

...

**Det gøres gældende, at** overenskomstparternes håndtering af de forskellige skattereformer siden 1988 dokumenterer, **at** der i alle tilfælde, hvor der er anmodet om forhandlinger, er gennemført sådanne, **at** der i alle tilfælde, hvor forhandlingerne har resulteret i betalinger til de søfarende, har været tale om *forhandlede løsninger*, hvor der på frivillig basis er opnået enighed mellem overenskomstparterne om lønreguleringer, **at** der ikke er gennemført reguleringer af løn baseret på nogen form for automatik, **at** det ikke, forud for nærværende sags anlæg, hos Søfartens Ledere var en opfattelse af, at der eksisterede en juridisk pligt til regulering af DIS lønningerne, **at** det klart fremgår af de forskellige henvendelser til skatteministre, at Søfartens Ledere var klar over, at systemet var baseret på frivilligt aftalte nettohyrer og aftalte reguleringer af disse, hvilket forklarer de gentagne anmodninger om at indføre lovregulering, **at** de forskellige skatteministre har været konsistente og tydelige i de svar de har givet til søfartens ledere og **at** der ikke, hvad enten der har været tale om borgerligt - eller socialdemokratisk ledede regeringer, har været vilje til



at fastsætte lovbaserede regler for regulering af lønnen, idet man politisk stedse har fastholdt, at det er et anliggende for arbejdsmarkedets parter at forhandle sig til rette om løn, hvilket også er kernen i den "danske model".

## 8. "Færge DIS"

...

**Det gøres gældende, at** aftalerne om DIS lønninger i færger, der indeholder en aftalt, tillempt kobling til det skattesystem der i øvrigt er gældende i Danmark, illustrerer, **at** der ikke består en på forhånd givet, lovbaseret formel for sammenhæng mellem DIS lønninger og skattepligtige (brutto) lønninger, **at** der skal laves detaljerede og konkrete aftaler, hvis DIS lønningerne skal følge den udvikling der er i det almindelige skattesystem, og **at** man i fravær af sådanne aftaler ikke "automatisk" er knyttet op på det skattesystem der i øvrigt er gældende i Danmark.

## 9. Lov om beskatning af søfolk L 386 af 27/5 2005

Forud for fremsættelse af forslaget til lov om beskatning af søfolk ... havde lovforslaget været sendt i høring, og der var af en række maritime fagforeninger, herunder Søfartens Ledere, afgivet høringssvar. Søfartens Ledere gentog ved denne lejlighed ... sit ønske om en lovregulering der skulle sikre at skatteændringer automatisk afspejlede sig i DIS lønningerne. Skatteministeren afviste dette.

**Sagsøgte gør gældende, at** også denne politiske henvendelse i anledning af ny lovgivning om sømandsbeskatning, og svaret herpå fra ministeren, dokumenterer, at det er et aftaleanliggende mellem arbejdsmarkedets parter at forhandle løn, og **at** der ikke består nogen lovreguleret sammenhæng mellem DIS lønninger og ændringer i det skattesystem der i øvrigt er gældende i Danmark og **at** Søfartens Ledere også i sit høringssvar tilkendegiver, at man er klar over, at hele DIS systemet baseres på *aftalte* DIS lønninger.

## 10. Overenskomstforhandlingerne i 2010

...

**Det gøres gældende, at** de påstævnte beløb, er krav om højere løn til sagsøgerne, **at** Søfartens Ledere, gennem hele forhandlingsforløbet, har håndteret kravet om kompensation

for skatteændringer, som et overenskomstkraft, **at** Søfartens Ledere selv har været bevidst om, og klart til sine medlemmer og bestyrelse kommunikeret, at der var tale om et forhandlingsanliggende, **at** konsekvensen af et forhandlingssammenbrud kunne blive, at overenskomsten bortfaldt, **at** man i så fald måtte være forberedt på, at en forfølgelse af kravet om kollektiv "kompensation for skattelettelse", skete ved iværksættelse af kampskridt/varsling af konflikt, **at** Søfartens Lederes ageren under de overenskomstforhandlinger, der førte til anlæg af nærværende sag, dokumenterer, at der ikke er tale om en retlig tvist, der kan finde sin afgørelse ved domstolene, men en interessekonflikt og **at** dette resultat også følger af den af tidligere Højesteretsdommer Mogens Hornslet truffe afgørelse af 10. august 1994 ... i en tilsvarende sag.

### **11. Det aftaleretlige grundlag for sagsøgernes løn**

...

**Det gøres gældende, at** der hverken i den bortfaldne overenskomst ..., de "Generelle DIS ansættelsesvilkår" ..., eller de individuelle kontrakter ... er bestemmelser, der fastlægger, eller giver grundlag for gennem fortolkning at fastslå, at de aftalte DIS lønninger skal ændres, når der sker ændringer i de almindelige skatteregler, **at** der ikke længere med Søfartens Ledere eksisterer noget andet, kollektivt aftalegrundlag der regulerer DIS ansættelsesforhold for navigatører i det sagsøgte rederi, og **at** der dermed ikke består noget skriftligt aftalegrundlag, der kunne rumme den påståede pligt til at foretage automatisk regulering af de aftalte lønninger. For det tilfælde, at retten måtte finde, at der har bestået en forpligtelse i den bortfaldne kollektiv overenskomst, til at gennemføre en automatisk regulering af lønningerne, gøres det subsidiært gældende, at sagsøgerne i hvert fald ved indgåelse af de individuelle kontrakter i marts 2012, hvor der ikke - hverken af sagsøgerne eller af Søfartens Ledere blev rejst nogen krav om "kompensation" for skatteændringer, definitivt har fortabt sin ret til sådan regulering...

### **12. Særligt om sagsøgers "omregning" af DIS lønninger**

De påstævnte beløb er opgjort på baggrund af de beregninger der er udarbejdet af RSM Plus ... Opgørelserne er overordnet baseret på et princip om, at DIS løn omregnes til bruttoløn og, at denne, beregnede bruttoløn er konstant. Herved søger sagsøger at dokumentere, at DIS lønningerne burde være forøget i perioden.

**Sagsøgte gør gældende, at** sagsøgernes argumentation hviler på en fiktion, derved at opgørelserne fejlagtigt baseres på en antagelse om, at en given DIS løn modsvares af en given "brutto-løn". En sådan eksisterer ikke. Sagsøgte bestrider derfor, at de fremlagte beregninger siger noget om, hvad sagsøgerne ville have fået i løn, hvis sagsøgerne ikke var ansat til tjeneste i sagsøgtes DIS skibe.

**Det bestrides,** at man ved brug af et skatteprogram, og gennem en matematisk omregning, af de aftalte DIS lønninger, kan beregne, hvad lønnen ville have været, hvis lønnen ikke var aftalt som DIS løn.

**Det gøres endvidere gældende, at** sagsøgernes løn er et forhandlingsanliggende, **at** sagsøgernes løn er forhandlet som en DIS løn, og dermed som en løn, hvor skatten fuldt ud er lempet, **at** der ikke ved lønforhandlingen er foretaget nogen omregning til skattepligtige lønninger, men at alle forhandlinger har beroet på det faktum, at der var tale om DIS lønninger, hvor skatten var lempet fuldt ud, og **at** det derfor savner mening, at sagsøgerne, til brug for nærværende sag, pludselig begynder at beregne "lønstigninger" på baggrund af fiktive bruttolønninger.

Sagsøger har som begrundelse for at der er en "beregnelig" eller matematisk sammenhæng mellem de aftalte DIS lønninger og en fiktiv bruttoløn, henvist til at det i bemærkningerne til Sømandsskatteloven § 5, stk. 3 ... er anført: *"Arbejdsgiveren skal om nødvendigt overfor skattemyndighederne kunne godtgøre, hvordan den skattefrie nettohyre er beregnet."*

**Sagsøgte bestrider,** at der med denne lovbemærkning er henvist til en matematisk sammenhæng mellem DIS løn og en skattepligtig løn, som ej heller fremgår af loven, og gør gældende, **at** de gennem tiden adskillige, politiske henvendelser fra Søfartens Ledere til skiftende Skatteministre, med anmodninger om at gennemføre en "lovmæssig regulering" af "nettohyrens beregning", og den konkrete henvendelse i forbindelse med behandling af forslaget om sømandsskatteloven ..., i sig selv dokumenterer, at en sådan sammenhæng eller automatik aldrig har bestået, **at** der ikke var politisk vilje til at imødekomme kravet om lovmæssig regulering, jf. bemærkningerne til hørings svarene ..., samt Skatteministrens svar på spørgsmål fra Folketingets Skatteudvalg ..., **at** der derfor ikke blev indført en lovmæssig regulering, **at** der således ikke består nogen formel for — eller mekanisme til -

at omregne de aftalte DIS lønninger til skattepligtige lønninger, og **at** der derfor ikke består noget "efterbetalingskrav", som opgjort i de påstævnte beløb.

### 13. Statsstøtteretningslinjerne

Sagsøgte forstår, sagsøgers afsluttende processkrift, således, at sagsøger ikke støtter sit krav mod DFDS på EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren ... Imidlertid inddrager sagsøger statsstøtteretningslinjerne i sin argumentation for de nedlagte påstande. Således anføres fx. i det afsluttende processkrift ..., at

*".. DFDS A/S blot tilegnede sig værdien af den stigning i nettolønnen, der var tilsigtet at tilkomme og fortsat tilkommer (sagsøgerne) som en forøget statsstøtte."*

Sagsøgte finder det derfor nødvendigt, at fastholde sine anbringende vedrørende statsstøtteretningslinjerne...

Statsstøtteretningslinjerne vedrører al støtte til søtransport, og der skelnes ikke i anvendelsesområdet mellem modtagerne af støtte. Modtager kan således både være rederier og de søfarende. I afsnit 3.1 ... er de forskellige støtteforanstaltninger der kan gives til rederierne beskrevet, og i afsnit 3.2 ... er støtteforanstaltninger til de søfarende beskrevet.

**Sagsøgte gør gældende, at** den ordning der blev indført med vedtagelse af DIS loven med tilhørende skattefritagelse af de søfarende, er en støtteordning der omfattes af afsnit 3.2, og, at statsstøtten dermed gives til de søfarende. Det gøres gældende, at skattelem-pelsen er et anliggende mellem den danske stat og de søfarende og, at dette også fremgår af det svar, der er afgivet af staten i forbindelse med Kommissionens stikprøvekontrol i 2012 ... Det fremgår således af Skatteministeriets svar til Kommissionen af 18. februar 2013 ..., at en ophævelse af DIS ordningen ville betyde, at "skatten ville blive overvæltet på den ansatte og virksomhedens omkostninger dermed være uforandrede".

DFDS er således ikke modtager af den statsstøtte der ligger i skattefritagelsen til søfarende under DIS ordningen, og **det bestrides, at** DFDS har "tilegnet" sig ulovlig statsstøtte. DFDS er som arbejdsgiver for sagsøgerne det "instrument" der kræves, for at der til sagsøgerne kan laves en støtteordning (statsstøtte) der muliggør beskæftigelse på konkurrencedygtige vilkår.

Slutteligt gøres det gældende, at sagsøgte i enhver henseende har overholdt gældende dansk lovgivning.”

### **Landsrettens begrundelse og resultat**

Det lægges til grund, at der ikke længere er nogen kollektiv overenskomst mellem Søfartens Ledere og Danmarks Rederiforening. Landsretten anser sig derfor for kompetent til at behandle sagen, jf. retsplejelovens § 232.

Umiddelbart efter bortfald af den kollektive overenskomst mellem Søfartens Ledere og Danmarks Rederiforening i marts 2012 underskrev Kurt Lützhøft og Sif Emdal nye ansættelseskontrakter med DFDS A/S. Af ansættelseskontrakterne fremgår, at den månedlige løn er aftalt til 25.772 kr. for så vidt angår Kurt Lützhøft og 24.270 kr. for så vidt angår Sif Emdal. For begges vedkommende fremgår endvidere, at der i tillæg til lønnen betales et ”månedligt 2009 skattereftillæg på kr. 400.” Ud over de i kontrakten anførte vilkår og sømandsloven gælder for deres ansættelsesforhold ”Generelle DIS Ansættelsesvilkår” dateret 7. marts 2012, hvoraf fremgår blandt andet, at lønnen aftales individuelt mellem rederiet og den enkelte officer, og at rederiet mindst en gang årligt skal tage officerens løn op til vurdering med henblik på eventuel lønregulering.

Efter indholdet af de nævnte ansættelsesvilkår og på baggrund af de forklaringer, der er afgivet under sagen, må det lægges til grund, at der mellem de to ansatte, Kurt Lützhøft og Sif Emdal, og DFDS A/S ikke er aftalt regulering af lønnen på grund af ændringerne i 2010 i personbeskatningsreglerne, ligesom der ikke i forbindelse med indgåelsen af de nævnte kontrakter er taget forbehold for en senere forhandling herom.

Under den første del af deres ansættelsesforhold i DFDS A/S var Kurt Lützhøft og Sif Emdal omfattet af et kollektivt aftalegrundlag mellem Søfartens Ledere og Danmarks Rederiforening/DFDS A/S.

Den fra 1. april 2007 gældende DIS-overenskomst mellem Søfartens Ledere og Danmarks Rederiforening, der bortfaldt i marts 2012, ses ikke at indeholde bestemmelser om regulering af lønnen som følge af ændringer i personbeskatningsreglerne.

Efter bevisførelsen finder landsretten det endvidere ikke godtgjort, at der på andet grundlag kan udledes en aftaleretlig forpligtelse for DFDS A/S til automatisk at regulere Kurt Lützhøfts og Sif Emdals løn som følge af ændringerne i personbeskatningsreglerne i 2010.

Landsretten har herved lagt vægt på, at de reguleringer af lønnen for ansatte på den almindelige DIS-ordning, som er sket i forbindelse med ændringer i beskatningsreglerne i 1994, 2004 og 2008-2009, har beroet på konkrete forhandlinger som forudsat i protokollatet af 1. december 1989, hvilket er dokumenteret ved de fremlagte protokollater af 25. maj 2005 og 26. maj 2008.

Hertil kommer, at der efter landsrettens opfattelse ikke er grundlag for at antage, at der som følge af reglerne i lov om beskatning af søfolk består en forpligtelse til automatisk lønregulering ved ændringer i beskatningsniveauet. Efter forarbejderne til DIS-lovgivningen, herunder lov om beskatning af søfolk, og på baggrund af fremlagte svar fra skiftende skatteministre må det således lægges til grund, at lovgivningen ikke regulerer fastsættelsen af lønnen til DIS-ansatte søfolk. Sådan lønfastsættelse skal ske ved sædvanlig forhandling mellem arbejdsmarkedets parter. Særligt vedrørende § 5, stk. 3, i lov om beskatning af søfolk, bemærkes, at bestemmelsen efter forarbejderne må ses på baggrund af, at skattefritagelsen for DIS-ansatte søfolk forudsætter, at ansættelsen sker på internationalt konkurrencedygtige vilkår. Det vil sige til en lavere løn, end hvis der var tale om en skattepligtig løn.

Landsretten kan endelig ikke tiltræde Søfartens Lederes opfattelse af, at der i EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren findes støtte for en aftaleretlig forpligtelse for DFDS A/S til automatisk regulering af lønnen til Kurt Lützhøft og Sif Emdal. Det bemærkes, at den danske ordning senest i 2014 ikke har givet EU-Kommissionen anledning til indvendinger.

Som følge af det anførte tager landsretten DFDS A/S' påstand om frifindelse til følge.

Søfartens Ledere skal som mandatar for Kurt Lützhøft og Sif Emdal betale sagsomkostninger for landsretten til Danmarks Rederiforening som mandatar for DFDS A/S med i alt 750.000 kr. ekskl. moms. Ved fastsættelsen af beløbet, der er til dækning af udgifterne til advokatbistand, er der ud over sagens værdi lagt vægt på sagens omfang og karakter. Der er således på den ene side taget hensyn til, at de endelige påstande beløbsmæssigt er væsentligt mindre end den oprindeligt angivne sagsværdi. På den anden side er det tillagt

vægt, at der har været en omfattende skriftveksling i sagen, at hovedforhandlingen har været berammet over 7 retsdage, og at det har været tilsligtet, at sagen fik betydning for en bredere kreds.

**T h i k e n d e s f o r r e t :**

DFDS A/S frifindes.

I sagsomkostninger for landsretten skal Søfartens Ledere som mandatar for Kurt Lützhøft og Sif Emdal betale 750.000 kr. til Danmarks Rederiforening som mandatar for DFDS A/S.

Det idømte skal betales inden 14 dage efter denne doms afsigelse.

Sagsomkostningerne forrentes efter rentelovens § 8 a.

(Sign.)

— — —

**Udskriftens rigtighed bekræftes. Østre Landsret, den 19-11-2015**

**N. Jensen**  
**retsassistent**