

Skatteministeriet

Den 25 OKT. 2004

Skatteudvalget
SAU alm. del - Bilag 19
Offentlig

MODTAGE

25 OKT. 2004

Den Centrale Indlevering

Til

Folketingets Skatteudvalg

Til udvalgets orientering fremsendes følgende forslag samt sammenfatningen:

Forslag til Lov om ændring af tonnageskatteloven (Gennemførelse af ændrede EU-retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren).

Lovforslaget er d.d. sendt i høring med frist til d. 22. november 2004.

Med venlig hilsen



Joan Simkus

Sammenfatning
af
Forslag til lov om ændring af tonnageskatteloven
(Gennemførelse af ændrede EU-retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren)

EU-Kommissionen udsendte i januar 2004 en meddelelse med retningslinier for statsstøtte til søtransporten, som medlemsstaterne skal gennemføre inden udgangen af juni 2005. De nye retningslinier afløser et sæt retningslinier fra 1997.

Gennemførelsen af retningslinierne indebærer bl.a. ændringer af tonnageskatteloven.

Statsstøtteretningslinierne indfører nye krav for, at et rederi kan være omfattet af statsstøttereglerne (f.eks. tonnageskatteordningen). *Retningslinierne* indfører

- krav om, at en del af skibene skal være registreret i en EU-medlemsstat (for nye rederier skal mindst 60 pct. af de ejede skibe være registreret inden for EU, for eksisterende rederier, der ikke opfylder 60 pct.-kravet, skal den nuværende andel af ejede skibe registreret i en EU-medlemsstat være uændret eller stigende),
- nye regler om bugserbåde (skibet skal udføre bugser- og bjergningsopgaver til søs mindst 50 pct. af den tid det i løbet af et indkomstår er i drift),
- nye regler om opmudrings- og sandsugningsfartøjer (opgravning eller opmudring kan ikke omfattes, kun transport på havet af opgravede materialer kan omfattes, og kun hvis denne transport udgør over 50 pct. af den årlige driftstid)

Retningslinierne indfører endvidere regler om, at skibsadministrationsselskaber (operatørselskaber) kan være omfattet af statsstøttereglerne (f.eks. tonnageskatteordningen).

Lovforslaget indfører

- krav om at en del af skibene skal være registreret i en EU-medlemsstat,
- nye regler om bugserbåde og
- regler om, at operatørselskaber kan være omfattet af tonnageskatteordningen.

Sandsugere kan efter de gældende regler ikke være omfattet af tonnageskatteordningen. Efter forslaget skal dette fortsat gælde. De muligheder, som de nye retningslinier giver sandsugerredierne for at være nyde godt af statsstøtteordninger (f.eks. tonnageskatteordningen) er så begrænsede, at det ikke kan betale sig for dem at blive beskattet efter tonnageskatteordningen.

Lovforslaget skal notificeres til Kommissionen efter reglerne om statsstøtte.

Samlet set skønnes de provenumæssige konsekvenser af lovforslaget at være begrænsede. Kravet om uændret eller stigende tonnageandel under EU- eller EØS-flag trækker i retning af et merprovenu, navnlig på længere sigt, og ligeledes trækker den foreslåede begrænsning af bugser- og bjærgningsfartøjer anvendelse af ordningen i retning af et merprovenu. Forslaget om, at operatørselskaber kan anvende ordningen har ikke provenumæssige konsekvenser, da muligheden for at anvende af ordning må anses for en betingelse for at sådanne selskaber etableres i Danmark. Der er ikke holdepunkter for at kvantificere merprovenuet.

Lovforslaget skønnes ikke at have administrative konsekvenser for stat, amter og kommuner.

Med en gennemførelse af forslaget skabes der primært større sikkerhed for rederierne for, at tonnageskatteordningen fortsat er i overensstemmelse med EU's statsstøtteregler, hvilket giver rederierne bedre muligheder for at disponere på langt sigt.

Begrænsningen af bugser- og bjærgningsfartøjers anvendelse af ordningen, vil eventuelt kunne være til ulempe for rederier med sådanne fartøjer.

Det må antages, at de foreslåede ændringer vil indebære et vist merarbejde for rederier, der ikke opfylder 60 pct.-kravet. Dette gælder bl.a. i forbindelse med afrapporteringen over for Kommissionen.

Skatteministeriet
Udkast (ekstern høring)
25. oktober 2004

**Forslag
til
Lov om ændring af tonnageskatteloven
(Gennemførelse af ændrede EU-retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren)**

§ 1

I lov om beskatning af rederivirksomhed (tonnageskatteloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 831 af 2. august 2004, foretages følgende ændringer:

1. Før overskriften "*Lovens anvendelsesområde*" indsættes som ny overskrift:
"*Afsnit I - Rederier*".
2. Overskriften "*Lovens anvendelsesområde*" ændres til: "*Anvendelsesområde*".

3. I § 6, stk. 1, indsættes som 3-5. pkt.:

"Det er endvidere en betingelse, at mindst 60 pct. af den af rederiet ejede bruttotonnage, der kan anvendes til formål, som vil kunne omfattes af denne lov, er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS.. Hvis den i 3. pkt. opgjorte procentdel den (dag, måned, år) er mindre end 60 pct., vil rederiet uanset bestemmelsen i 3. pkt. kunne opgøre sin indkomst efter reglerne i §§ 9-15, såfremt rederiet tonnagebeskattes den (dag, måned, år) og den på denne dato opgjorte procentdel som minimum fastholdes eller forøges. Hvis et rederi har bestemmende indflydelse over et rederi i den betydning, der anvendes i direktiv 83/349/EØF om konsoliderede regnskaber, artikel 1, gælder de i 3. og 4. pkt. nævnte betingelser for moderrederi og datterrederi under ét på et konsolideret grundlag."

4. Efter § 6 indsættes som § 6 a:

"§ 6 a. Hvis et rederi i gennemsnit over et indkomstår ikke opfylder betingelsen i § 6, stk. 1, 3. pkt., beskattes indtægt fra den - set i forhold til de højst tilladte 40 pct. - yderligere andel af den af rederiet ejede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af denne lov, og

som er registreret uden for EU eller EØS, efter skattelovgivningens almindelige regler. Hvis et rederi i gennemsnit over et indkomstår ikke opfylder betingelsen i § 6, stk. 1, 4. pkt., beskattes indtægt fra den - set i forhold til procentdelen den (dag, måned, år) - yderligere andel af den af rederiet ejede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af denne lov, og som er registreret uden for EU eller EØS, efter skattelovgivningens almindelige regler. Indtægten fra den yderligere andel af bruttotonnagen, jf. 1. og 2. pkt., beregnes som den andel af den samlede bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster opgjort efter skattelovgivningens almindelige regler, som svarer til forholdet mellem på den ene side den yderligere andel af bruttotonnagen, jf. 1. og 2. pkt., og på den anden side hele den af rederiet ejede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af denne lov.”

5. I § 8, stk. 1, nr. 5, affattes således:

”5) Bugsering, lodsning m.v. Dette gælder dog ikke i tilfælde, hvor skibet udfører bugser- og bjærgningsaktiviteter til søs i mindst 50 pct. af den tid, skibet i løbet af et indkomstår er i drift. Det er en betingelse, at skibet er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS. Ved anvendelsen af 2. pkt. fordeles ventetid forholdsmæssig mellem den tid, der er medgået til bugser- og bjærgningsaktiviteter til søs, og den tid, der er anvendt til andre aktiviteter. Bugseringsaktiviteter m.v., der udføres i eller omkring havne eller som består i at bistå fartøjer med egen fremdrift med at lægge til i havn, anses ikke for at være foregået til søs.”

6. Efter § 21, men før overskriften ”Kontrolbestemmelser” indsættes:

”Afsnit II – Operatørselskaber

§ 21 a. Selskaber m.v., som er skattepligtige efter selskabsskattelovens § 1, stk. 1, nr. 1 og 2, eller stk. 6, som udøver virksomhed som operatørselskab som nævnt i stk. 2, kan vælge at opgøre deres skattepligtige indkomst af operatørvirksomheden efter denne lov. Det samme gælder selskaber, som er skattepligtige efter selskabsskattelovens § 2, stk. 1, litra a, og som driver virksomhed som operatørselskab, når disse er hjemmehørende i en EU-medlemsstat. Det er en betingelse, for anvendelsen af reglerne i 1. og 2. pkt., at operatørselskabet fra ejeren af skibet har overtaget det fulde ansvar for skibets drift samt alle forpligtelser og ansvar ifølge ISM-koden. § 2 finder tilsvarende anvendelse. §§ 3-4 finder tilsvarende anvendelse, når et operatørselskab er koncernforbundet med et andet operatørselskab eller med et rederi.

Stk. 2. Indkomst omfattes af tonnageskatteordningen, når den kan henføres til erhvervmæssig virksomhed med administration af besætningen og teknisk ledelse af skibe, der udfører transport af passagerer eller gods mellem forskellige destinationer. eller bugsering, lodsning m.v. som nævnt i § 8, stk. 1, nr. 5, 2. pkt. Det er en betingelse, at skibene har en bruttotonnage på 20 t eller derover, og at skibene strategisk og forretningsmæssigt drives fra en EU-

medlemsstat. Det er endvidere en betingelse, at mindst 60 pct. af skibene er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS.

Stk. 3. Selskabets øvrige indkomst, herunder også med relation til drift af skibe, opgøres efter skattelovgivningens almindelige regler og udgør sammen med indkomsten efter stk. 2 selskabets samlede skattepligtige indkomst.

Stk. 4. §§ 9, 12-17 og 19-20 finder tilsvarende anvendelse.

Afsnit III – Andre bestemmelser

7. I § 22, *stk. 1*, indsættes efter ”§ 3, stk. 1 og 2,” : ”§ 6, stk. 1, 3.-5. pkt.”.

8. § 22, *stk. 2*, affattes således:

”*Stk. 2.* Ved udlejning af skibe, jf. § 6, stk. 2, er det en betingelse for anvendelse af tonnageskatteordningen, at lejerer ifølge lejekontrakten alene må anvende skibet til formål, som vil kunne omfattes af denne lov, og at selskabets generalforsamlingsvalgte revisor årligt afgiver erklæring om, at betingelserne i § 6, stk. 2, 1. pkt., er opfyldt.”

9. I § 22 indsættes som *stk. 3*:

”*Stk. 3.* Det er en betingelse for, at et operatørselskab kan anvende tonnageskatteordningen, jf. § 21 a, at ejeren af skibet eller lejerer, jf. § 6, stk. 2, til brug for skattemyndighederne årligt afgiver erklæring om, at skibet opfylder de i § 21 a, stk. 2, nævnte betingelser.”

§ 2

Stk. 1. Skatteministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden.

Stk. 2. Loven har virkning fra og med 1.juli 2005.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Lovforslagets formål

Formålet med lovforslaget er at tilpasse reglerne i tonnageskatteloven til de nye retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren, som EU-Kommissionen udsendte i januar 2004, og som medlemsstaterne skal gennemføre inden udgangen af juni 2005. Lovforslaget skal i denne forbindelse ses i sammenhæng med det forslag om beskatning af søfolk, som regeringen har fremsat samtidig hermed.

2. EU's retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren

2.1. Meddelelse C(2004)43 fra Kommissionen – EU-retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren (EFT C 13 af 17. januar 2004, s.3) er optrykt som bilag 1 til dette lovforslag. De nye retningslinier afløser et sæt retningslinier fra 1997.

Retningslinierne er ikke juridisk bindende for medlemsstaterne på samme måde som forordninger og direktiver. Med meddelelsens egne ord, så tager den sigte på at fastlægge de parametre, inden for hvilke statsstøtte til transportsektoren vil blive godkendt af Kommissionen efter de fællesskabsretlige regler og procedurer for statsstøtte i henhold til traktatens artikel 87, stk. 3, litra c, og/eller artikel 86, stk. 2. Retningslinierne har således formelt set mest karakter af en tilkendegivelse fra Kommissionen til medlemsstaterne om, hvordan man vil håndtere ansøgninger om godkendelse af statsstøtteforanstaltninger på søtransportområdet.

Realiteten er imidlertid, at Kommissionen til enhver tid af egen drift kan tage eksisterende statsstøtteordninger op til genovervejelse – også selv om de allerede er godkendt. Hvis en medlemsstat ikke foretager de tilpasninger, som de nye retningslinier måtte give anledning til, har Kommissionen mulighed for i sidste ende at gennemtvinge sådanne ændringer via Domstolen. Da ulovlig statsstøtte skal tilbagebetales af modtageren, kan noget sådant få meget alvorlige konsekvenser for de virksomheder, der måtte blive mødt med et sådant krav. Den pågældende medlemsstat vil ikke i en sådan situation kunne gå ind og kompensere modtagerne af ulovlig statsstøtte, idet en sådan kompensation i sig selv vil være ulovlig statsstøtte.

Regeringen er ganske enig med Kommissionen i ønsket om, at der tilvejebringes størst mulig gennemsigtighed og "fair play" medlemsstaterne imellem på dette vigtige område. I de nye statsstøtteretningslinier opfordrer Kommissionen medlemsstaterne til at tilkendegive, at man vil søge de nødvendige tilpasninger gennemført senest ved udgangen af juni 2005. Danmark har sammen med andre medlemsstater efterkommet denne opfordring.

Det forhold, at en statsstøtteordning skønnes at holde sig inden for rammerne af Kommissionens retningslinier, fritager ikke den pågældende medlemsstat for at notificere ordningen og indhente Kommissionens godkendelse efter de almindelige regler for godkendelse af statsstøtteordninger. De ændringer, som er omhandlet i dette lovforslag skal således godkendes af Kommissionen, før de kan træde i kraft.

2.2. Retningslinierne gælder for tjenesteydelse inden for søtransport, som disse er defineret i forordning (EØF) nr. 4055/86 af 22. december 1986 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport mellem medlemsstaterne og tredjelande og forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (carbotagesejlads), d.v.s. "søtransport af gods og passagerer". De gælder også i bestemte tilfælde for bugsering og opmudrings-/sandsugningsaktiviteter.

Med de nye retningslinier indføres

- krav om at en del af skibene skal være registreret i en EU-medlemsstat, jf. afsnit 2.2.1.,
- regler om skibsadministrationsselskaber, jf. afsnit 2.2.2.
- nye regler om bugserbåde, jf. afsnit 2.2.3. og
- nye regler om opmudrings- og sandsugningsfartøjer, jf. afsnit 2.2.4.

2.2.1. Kravet om registrering i en EU-medlemsstat

Det fremgår af retningslinierne vedrørende den skattemæssige behandling af rederier, at formålet med statsstøtte som led i den fælles søtransportpolitik er at øge Fællesskabets flådes konkurrenceevne på verdensskibsfartsmarkedet. Skattelempelser bør derfor som regel være knyttet til registrering i en EU-medlemsstat. De kan imidlertid også rent undtagelsesvist godkendes, når de vedrører hele flåden, der drives af et rederi, som er hjemmehørende og selskabsskattepligtigt i en medlemsstats område, forudsat at det påvises, at den strategiske og kommercielle administration af alle de berørte fartøjer faktisk udføres fra den pågældende stats område, og at aktiviteterne bidrager væsentligt til den økonomiske aktivitet og beskæftigelsen i Fællesskabet.

Før der undtagelsesvis ydes støtte (eller før den godkendes) til flåder, hvis fartøjer føres under andre flag, bør medlemsstaten sikre sig, at modtagerrederierne forpligter sig til at forøge, eller i det mindste bevare den tonnageandel, der føres (førtes) under en af medlemsstaternes flag på det tidspunkt, hvor meddelelsen om retningslinierne får virkning. Hvis en virksomhed har bestemmende indflydelse over rederivirksomheder i den betydning, der anvendes i Rådets syvende direktiv 83/349/EØF om konsoliderede regnskaber, artikel 1, gælder de ovennævnte tonnagebestemmelser for moderselskabet og datterselskaber taget under ét på et konsolideret grundlag. Opfylder en virksomhed (eller en gruppe) ikke dette krav, bør den pågældende

medlemsstat ikke indrømme yderligere skattelettelser for andre fartøjer, registreret uden for Fællesskabet, der drives af denne virksomhed, medmindre den andel af den samlede tonnage, der er for skibe, der fører fællesskabsflag, og for hvilken der indrømmes skattelettelser i denne medlemsstat, ikke er faldet i gennemsnit i løbet af det foregående skatteår.

Kravet til EU-tonnageandel, jf. ovenfor, gælder ikke for virksomheder, der driver mindst 60 pct. af deres tonnage under fællesskabsflag.

2.2.2. Skibsadministrationsselskaber

Ifølge retningslinierne er rederier med hjemsted i Fællesskabet den naturlige målgruppe for denne beskatningsordning, men skibsadministrationsselskaber (der i dansk ret omtales som "operatørselskaber") med hjemsted i EU kan også være berettigede i medfør af de samme bestemmelser. Skibsadministrationsselskaber er retlige enheder, der yder forskellige former for tjenester til rederier såsom teknisk tilsyn, ansættelse og uddannelse af besætningsmedlemmer, besætningsadministration og drift af fartøjer. I nogle tilfælde står skibsadministratorerne for både skibenes tekniske ledelse og administrationen af deres besætninger. I så fald optræder de som klassiske "rederier" for så vidt angår de berørte transaktioner. I lighed med hvad der gælder for skibsfartserhvervene, er der også inden for denne sektor en stærk og stigende konkurrence på internationalt plan. Derfor forekommer det formålstjenligt, at udvide muligheden for at indrømme skattelempelser til denne kategori af skibsadministrationsselskaber.

Skibsadministrationsselskaber er kun berettiget til støtte for de skibe, for hvilke de har fået overladt både administrationen af besætningen og den tekniske ledelse. For at være berettiget til skattelettelser skal skibsadministratorerne fra ejeren have overladt det fulde ansvar for skibets drift samt alle forpligtelser og ansvar ifølge ISM-koden (ISM-koden er den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) ved resolution A741 (18)). Hvis de leverer andre specialiserede tjenesteydelser, herunder også med relation til drift af fartøjer, skal det sikres, at der føres adskilte regnskaber for disse aktiviteter, da de ikke berettiger til skattelettelser. De ovenfor i afsnit 2.2.1. beskrevne krav vedrørende andel af skibe, der sejler under medlemsstaters flag, gælder også for skibsadministrationsselskaber.

2.2.3. Bugserbåde

Retningslinierne gælder kun for søtransport. Kommissionen kan dog acceptere, at bugsering på havet af skibe, olieplatforme o.s.v. falder ind under denne definition.

"Bugsering" omfattes kun af retningslinierne, hvis over 50 pct. af de bugseringsaktiviteter, der faktisk udføres af en slæbebåd i et givet år, udgøres af "søtransport". Ventetid kan forholdsmæssigt lægges til den del af slæbebådens samlede aktivitet, der består af "søtransport". Det understreges i retningslinierne, at bugseringsaktiviteter, der udføres bl.a. i havne, eller

som består i at bistå fartøjer med egen fremdrift med at lægge til i en havn, ikke anses for "søtransport" i henhold til retningslinierne. Undtagelse fra kravet om flagtilknytning er ikke mulig i forbindelse med bugsering. Det vil sige, at kun bugseringsfartøjer, der er registreret i en medlemsstat, kan være omfattet af beskatningsordningerne for virksomheder (f.eks. tonnageskat).

2.2.4. Opmudrings-/sandsugningsfartøjer

Ifølge retningslinierne er "opmudring/sandsugning" principielt ikke berettiget til søtransportstøtte. Beskatningsordningerne for virksomheder (f.eks. tonnageskat) kan kun anvendes for opmudrings-/sandsugningsfartøjer, hvis aktiviteter udgør "søtransport" – d.v.s. transport på havet af opgravede materialer – for over 50 pct. af deres årlige driftstids vedkommende og kun for sådanne transportaktiviteter. (De fartøjer, der benyttes af disse virksomheder, opgraver også materialer, som de bagefter transporterer. Opgravning eller opmudring som sådan berettiger ikke til statsstøtte til søtransport.) Kun opmudrings-/sandsugningsfartøjer, der er registreret i en medlemsstat, kan komme i betragtning. I sådanne tilfælde kræves der adskilte regnskaber for søtransportaktiviteterne.

3. Lovforslagets indhold

3.1. Kravet om registrering i en EU-medlemsstat

Ifølge tonnageskatteovens § 6 opgøres skattepligtig indkomst i forbindelse med erhvervmæssig virksomhed med transport af passagerer eller gods (rederivirksomhed) mellem forskellige destinationer med

- 1) skibe ejet af rederiet (på visse betingelser, hvis skibet er udlejet),
- 2) skibe, som lejes uden besætning (bareboat-charter), og
- 3) skibe, som lejes med besætning (time-charter),

efter reglerne i §§ 9-15 (der omhandler opgørelse af den skattepligtige indkomst under tonnageskatteordningen). Det er en betingelse, at skibene har en bruttotonnage på 20 t eller derover, og at skibene strategisk og forretningsmæssigt drives fra Danmark.

Tonnageordningen indeholder i sin nuværende udformning ikke noget krav om, at skibene skal være registreret i en EU-medlemsstat.

Det foreslås, at der, jf. de nye retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren, der er omtalt i afsnit 2.2.1., stilles krav om, at en del af skibene skal være registreret i en EU-medlemsstat. Efter forslaget sidestilles registrering i en EØS-medlemsstat med registrering i en EU-medlemsstat.

Efter forslaget er det en betingelse, at mindst 60 pct. af den bruttotonnage, som rederiet ejer, og som kan anvendes til formål, der vil kunne omfattes af tonnageskatteoven, er registreret inden for EU eller EØS. Der vil sige, at højst 40 pct. af den bruttotonnage, som rederiet ejer,

og som kan anvendes til formål, der vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, kan være registreret uden for EU eller EØS.

Hvis den procentdel af den af rederiet ejede bruttotonnage, der kan anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, og som er registreret inden for EU eller EØS, den (dag, måned, år) er mindre end 60 pct., kan rederiet dog alligevel opgøre sin indkomst efter tonnageskattelovens §§ 9-15. Det er en betingelse, at rederiet den (dag, måned, år) tonnagebeskattes, og at den på denne dato opgjorte procentdel som minimum fastholdes eller forøges.

Hvis et rederi har bestemmende indflydelse over et rederi i den betydning, der anvendes i Rådets 7. direktiv af 13. juni 1983 om konsoliderede regnskaber (83/349/EØF), artikel 1, gælder de ovenfor nævnte betingelser for moderrederiet og datterrederiet under ét på konsolideret grundlag.

Det vil efter regeringens opfattelse ikke være rimeligt, hvis et rederi, der allerede er omfattet af tonnageskatteordningen, helt skal udelukkes fra ordningen, såfremt betingelserne med hensyn til EU- eller EØS-flagning ikke opfyldes. Det vil sige, at den bruttotonnage, der er registreret uden for EU eller EØS, overstiger det tilladte, jf. ovenfor. Dog bør indtægten af den del af bruttotonnagen, der overskrider det tilladte, ikke beskattes efter tonnageskatteordningen, men efter skattelovgivningens almindelige regler.

Hvis et rederi, der den (dag, måned, år) opfylder 60 pct.-kravet, eller et rederi, der på et senere tidspunkt bliver omfattet af tonnageskatteordningen, i gennemsnit over et indkomstår ikke opfylder 60 pct.-kravet, d.v.s. at mere end 40 pct. af den bruttotonnage, som rederiet ejer, og som kan anvendes til formål, der vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, er registreret uden for EU eller EØS, beskattes indtægt fra den - i forhold til de højst tilladte 40 pct. - yderligere andel af bruttotonnagen, der er registreret uden for EU eller EØS, efter skattelovgivningens almindelige regler.

Hvis et rederi, der den (dag, måned, år) ikke opfylder 60 pct.-kravet, i gennemsnit over et indkomstår ikke opfylder betingelsen om, at det skal fastholde den procentdel af den af rederiet ejede bruttotonnage, der kan anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, og som er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS, som rederiet havde den (dag, måned, år), beskattes indtægt fra den - i forhold til andelen den (dag, måned, år) - yderligere andel af bruttotonnagen, der er registreret uden for EU eller EØS, efter skattelovgivningens almindelige regler i stedet for efter tonnageskatteordningen.

Indtægten fra den yderligere andel beregnes i begge tilfælde efter det princip, der er anvendt i tonnageskattelovens § 7, stk. 1. Det vil sige som den andel af den samlede bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster opgjort efter skattelovgivningens almindelige regler (af den

af rederiet ejede bruttotonnage, der efter sin anvendelse vil kunne omfattes af tonnageskatte-
loven), som svarer til forholdet mellem på den ene side den yderligere andel af bruttotonna-
gen og på den anden side hele den af rederiet ejede bruttotonnage, der efter sin anvendelse vil
kunne omfattes af tonnageskatteoven.

3.2. Bugserbåde

Tonnageskatteoven indeholder i § 8 regler om, at indkomst fra visse former for virksomhed
ikke kan være omfattet af tonnageskatteordningen. Dette gælder bl.a. bugsering, lodsning
m.v., når skibene anvendes i og omkring havne. Det vil sige, at bugsering, lodsning m.v., når
skibene anvendes til søs kan være omfattet af tonnageskatteordningen.

Det foreslås, at disse regler ændres i overensstemmelse med de nye retningslinier for statsstøt-
te til søtransportsektoren, der er omtalt i afsnit 2.2.3.

Efter *forslaget* skal indkomst fra bugsering, lodsning m.v. som hovedregel ikke være omfattet
af tonnageskatteordningen.

Indkomst fra bugsering, lodsning m.v. kan dog være omfattet af tonnageskatteordningen i til-
fælde, hvor skibet udfører bugser- og bjærgningsaktiviteter til søs i mindst 50 pct. af den tid,
som skibet i løbet af et indkomstår er i drift. Ventetid fordeles forholdsmæssigt mellem den
tid, der er medgået til bugser- og bjærgningsaktiviteter til søs, og den tid, der er anvendt til
andre aktiviteter. Bugseringsaktiviteter m.v., der udføres i eller omkring havne eller som be-
står i at bistå fartøjer med egen fremdrift med at lægge til i havn, anses ikke for at være fore-
gået til søs. Det vil sige, at tid, der medgår til bugseringsaktiviteter m.v., der udføres i eller
omkring havne eller som består i at bistå fartøjer med egen fremdrift med at lægge til i havn,
ved afgørelsen af, hvorvidt skibet udfører bugser- og bjærgningsopgaver til søs i mindst 50
pct. af den tid skibet i løbet af et indkomstår er i drift, anses for anvendt til andre aktiviteter.

Efter forslaget er det en ufravigelig betingelse, at skibet er registreret i en stat, der er medlem
af EU eller EØS.

3.3. Sandsugere

Efter de gældende regler i tonnageskatteovens § 8 kan indkomst fra sandsugere ikke være
omfattet af tonnageskatteordningen.

Sandsugere har ikke hidtil kunnet omfattes af statsstøtteforanstaltninger. Med de nye retnings-
linier for statsstøtte til søtransportsektoren, jf. afsnit 2.2.4., kan sandsugere være omfattet af
statsstøtteforanstaltninger, men kun inden for snævre begrænsninger.

Det kunne overvejes at lade sandsugerne blive omfattet af tonnageskatteloven i det omfang, de nye retningslinier tillader dette, men dette ville ikke være til nogen fordel for sandsugerrederierne. Det skyldes, at en sådan sandsuger ville blive anvendt til såvel tonnageskattet virksomhed som til andre formål. Hermed ville det ikke længere være muligt at foretage afskrivninger på sandsugeren – heller ikke på den del der anvendes til formål, der falder uden for tonnageskatteordningen.

Lovforslaget indeholder derfor ikke forslag om ændring af de gældende regler for så vidt angår sandsugere.

3.4. Operatørselskaber

Operatørselskaber (i retningslinierne omtalt som skibsadministrationsselskaber) kan med de gældende regler ikke være omfattet af tonnageskatteordningen.

Med de nye retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren, jf. afsnit 2.2.2., kan operatørselskaber omfattes af statsstøtteforanstaltninger på linie med rederier.

Operatørselskaber varetager alene den tekniske drift af et skib – herunder evt. bemanningen – men ikke den kommercielle drift – indgåelse af fragtaftaler m.v. Der kan f.eks. være tale om, at et rederi indgår aftale med et operatørselskab om varetagelse af opgaver i forbindelse med den tekniske drift og vedligeholdelse af et skib. Operatørselskabets virksomhed kan således ikke sidestilles med rederivirksomhed med bareboat-chartrede skibe.

Operatørselskaber er velkendte i de nye EU-medlemsstater i Middelhavsregionen – Cypern og Malta. Derimod findes der efter det foreliggende endnu ikke egentlige operatørselskaber i Danmark, d.v.s. selskaber, der driver denne form for virksomhed som selvstændigt forretningsområde.

Det er efter regeringens opfattelse vanskeligt at begrunde, at et eventuelt kommende operatørselskab i Danmark ikke skulle kunne drive virksomhed på samme vilkår som konkurrenter i Middelhavslandene, når det efter EU-reglerne er muligt.

Det *foreslås* derfor, at der indføres regler i tonnageskatteloven om operatørselskaber.

Efter forslaget kan danske selskaber, der udøver virksomhed som operatørselskab, vælge at opgøre deres skattepligtige indkomst af operatørvirksomheden efter tonnageskatteloven. Det samme gælder operatørselskaber hjemmehørende i andre EU-medlemsstater, der er skattepligtige til Danmark af indtægt i et fast driftssted her i landet. Ordningen vil også kunne anvendes af udenlandske operatørselskaber, der bliver hjemmehørende i Danmark ved flytning af ledelsens sæde hertil.

Det er en betingelse, at operatørselskabet fra ejeren af skibet har overtaget det fulde ansvar for skibets drift samt alle forpligtelser og ansvar ifølge ISM-koden (ISM-koden er den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) ved resolution A741 (18)).

Det foreslås, at reglerne i § 2 om valg eller fravalg af tonnageskatteordningen skal finde tilsvarende anvendelse. Det foreslås endvidere, at reglerne i §§ 3 og 4 om koncernforbundne rederier skal finde tilsvarende anvendelse, når et operatørselskab er koncernforbundet med et andet operatørselskab eller et rederi.

Efter forslaget omfattes selskabets indkomst af tonnageskatteordningen, når den kan henføres til erhvervs-mæssig virksomhed med administration af besætningen og teknisk ledelse af skibe, der udfører transport af passagerer eller gods mellem forskellige destinationer, eller bugsering, lodsning m.v. som nævnt i de foreslåede nye regler om bugsering. Det er en betingelse, at skibene har en bruttotonnage på 20 t eller derover, og at skibene strategisk og forretningsmæssigt drives fra en EU-medlemsstat. Det er endvidere en betingelse, at mindst 60 pct. af skibene er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS.

Selskabets øvrige indkomst, herunder også i relation til drift af skibe, opgøres efter skattelovgivningens almindelige regler og udgør sammen med indkomsten omfattet af tonnageskatte-reglerne selskabets skattepligtige indkomst.

Det foreslås, at reglerne i tonnageskatte-lovens §§ 9, 12-17 og 19-20 om opgørelse af indkomst under tonnageskatteordningen og om beskatning af avancer og genvundne afskrivninger, der gælder for rederier, skal finde tilsvarende anvendelse for operatørselskaber.

Det vil bl.a. sige, at den tonnagebeskattede indkomst, jf. ovenfor, ligesom for rederiernes vedkommende opgøres på grundlag af skibenes nettotonnage, jf. tonnageskatte-lovens § 15.

Den skattepligtige indkomst udgør for hvert skib følgende grundbeløb pr. 100 nettoton (NT) pr. påbegyndt døgn, uanset om skibet er i drift eller ej:

- 1) Til og med 1.000 NT – 7 kr. pr. 100 NT
- 2) Fra og med 1.001 NT til og med 10.000 NT – 5 kr. pr. 100 NT
- 3) Fra og med 10.001 NT til og med 25.000 NT – 3 kr. pr. 100 NT

Der kan ved opgørelsen af den tonnagebeskattede indkomst ikke foretages fradrag for skattemæssige afskrivninger på driftsmidler, som helt eller delvis er omfattet af tonnageskatteord-

ningen. Der kan heller ikke foretages fradrag efter skattelovgivningens almindelige regler for udgifter, der vedrører den tonnageskattede indkomst.

3.5. Kontrolbestemmelser

I forbindelse med tilpasningen af tonnageskatteloven til de nye retningslinier for statsstøtte på søtransportområdet foreslås ændringer af de gældende kontrolbestemmelser vedrørende rederierne. Endvidere foreslås nye kontrolbestemmelser vedrørende operatørselskaber.

Efter den gældende bestemmelse i tonnageskattelovens § 22, stk. 2, er det ved udlejning af skibe er en betingelse for anvendelse af tonnageskatteordningen, at udlejer i lejeaftalen til brug for skattemyndighederne betinger sig en årlig erklæring fra lejer om at betingelserne i § 6, stk. 2, 1. pkt. er opfyldt.

Skatteministeriet har, jf. SKM2003.251.DEP, på baggrund af en henvendelse fra Rederiforeningen om vanskeligheder med at få lejer til at afgive den nævnte erklæring accepteret en alternativ procedure, der indebærer en erklæring fra lejer om, at han har overholdt betingelserne i den indgåede lejeaftale/certeparti, og en erklæring fra rederens revisor om, at skibet har overholdt tonnageskatteloven.

Det har imidlertid vist sig, at det også kan være vanskeligt at få lejer til at afgive erklæring om, at han har overholdt betingelserne i lejeaftalen, Rederiforeningen har derfor anmodet Skatteministeriet om at overveje en løsning, der ikke involverer lejeren.

Det foreslås på baggrund heraf at ændre bestemmelsen i tonnageskattelovens § 22, stk. 2, således at det ved udlejning af skibe er en betingelse for anvendelse af tonnageskatteordningen, at lejer ifølge lejekontrakten alene må anvende skibet til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, og at selskabets generalforsamlingsvalgte revisor årligt afgiver erklæring om, at betingelserne i § 6, stk. 2, 1. pkt., er opfyldt.

4. Økonomiske konsekvenser for stat, amter og kommuner

Samlet set skønnes de provenue-mæssige konsekvenser af lovforslaget at være begrænsede. Kravet om uændret eller stigende tonnageandel under EU- eller EØS-flag trækker i retning af et merprovenu, navnlig på længere sigt, og ligeledes trækker den foreslåede begrænsning af bugser- og bjærgningsfartøjer anvendelse af ordningen i retning af et merprovenu. Forslaget om, at operatørselskaber kan anvende ordningen har ikke provenue-mæssige konsekvenser, da muligheden for at anvende af ordning må anses for en betingelse for at sådanne selskaber etableres i Danmark. Der er ikke holdepunkter for at kvantificere merprovenuet.

5. Administrative konsekvenser for stat, amter og kommuner

Lovforslaget skønnes ikke at have administrative konsekvenser for stat, amter og kommuner.

6. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Med en gennemførelse af forslaget skabes der primært større sikkerhed for rederierne for, at tonnageskatteordningen fortsat er i overensstemmelse med EU's statsstøtteregler, hvilket giver rederierne bedre muligheder for at disponere på langt sigt.

Begrænsningen af bugser- og bjærgningsfartøjers anvendelse af ordningen, vil eventuelt kunne være til ulempe for rederier med sådanne fartøjer.

7. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Det må antages, at de foreslåede ændringer vil indebære et vist merarbejde for rederier, der ikke opfylder 60 pct.-kravet i den foreslåede bestemmelse i tonnageskatteovens § 6, stk. 1, 3. pkt. Dette gælder bl.a. i forbindelse med afrapporteringen over for Kommissionen, jf. nedenfor.

Det fremgår af retningslinierne, at når en støtte er blevet godkendt og tildelt modtageren efter undtagelsen fra kravet om flagtilknytning (d.v.s. efter den foreslåede bestemmelse i tonnageskatteovens § 6, stk. 1, 4. pkt.) skal den pågældende medlemsstat aflægge rapport til Kommissionen hvert tredje år fra det tidspunkt, hvor støtten blev indrømmet. I rapporten skal medlemsstaterne kvantificere virkningerne og sammenligne resultaterne med de forventede virkninger.

Det fremgår endvidere, at de begunstigede, for at den pågældende medlemsstat kan udarbejde den ovenfor nævnte rapport, skal godtgøre over for medlemsstaten, at alle betingelser for undtagelse fra flagtilknytningen er blevet opfyldt i det pågældende tidsrum. Det skal desuden godtgøres, at kravet til tonnageandel er blevet opfyldt for den omhandlede flådes vedkommende, og at hvert enkelt fartøj i denne flåde overholder de relevante internationale standarder, herunder standarderne for sikkerhed, miljøvenlighed og arbejdsforhold om bord. Hvis de begunstigede ikke kan godtgøre dette, kan de ikke fortsat være omfattet af beskatningsordningen.

8. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

9. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

10. Forholdet til EU-retten

Med lovforslaget tilpasses reglerne i tonnageskatteloven til de nye retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren, som EU-Kommissionen udsendte i januar 2004 (EFT C 13 af 17. januar 2004, s. 3), og som medlemsstaterne skal gennemføre inden udgangen af juni 2005.

Lovforslaget er den (dag, måned, år) notificeret for Europa-Kommissionen med henblik på afgørelse af, hvorvidt de foreslåede ændringer er i overensstemmelse med EF-traktatens regler om statsstøtte.

Loven vil først træde i kraft, når Europa-Kommissionens godkendelse foreligger.

11. Høring

Følgende organisationer m.v. er bedt om deres eventuelle bemærkninger:

Danmarks Rederiforening, Bilfærgernes Rederiforening, Rederiforeningen for Mindre Skibe, Rederiforeningen af 1895, Advokatrådet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Foreningen Danske Revisorer, Foreningen Registrerede Revisorer, Foreningen af Statsautoriserede Revisorer, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Amsrådsforeningen, Skattechefforeningen, Skatterevisorforeningen, Søfartsstyrelsen og Told- og Skattestyrelsen.

I bilag 2 refereres og kommenteres modtagne bemærkninger, som ikke er af lovteknisk art.

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser	Negative konsekvenser
Økonomiske konsekvenser for stat, amter og kommuner	Samlet set skønnes de provenumæssige konsekvenser af lovforslaget at være begrænsede. Kravet om uændret eller stigende tonnageandel under EU- eller EØS-flag trækker i retning af et merprovenu, navnlig på længere sigt, og ligeledes trækker den foreslåede begrænsning af bugser- og bjærgningsfartøjer anvendelse af ordningen i retning af et merprovenu. Forslaget om, at operatørselskaber kan anvende ordningen har ikke provenumæssige konsekvenser, da muligheden for at anvende af ordning må anses for en betingelse for at sådanne selskaber etableres i Danmark. Der er ikke holdepunkter for at kvantificere merprovenuet.	
Administrative konsekvenser for stat, amter og kommuner	Lovforslaget skønnes ikke at have administrative konsekvenser for stat amter og kommuner.	Lovforslaget skønnes ikke at have administrative konsekvenser for stat amter og kommuner.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet		Med en gennemførelse af forslaget skabes der primært større sikkerhed for rederierne for, at tonnageskatteordningen fortsat er i overensstemmelse med EU's statsstøtteregler, hvilket giver rederierne bedre muligheder for at disponere på langt sigt. Begrænsningen af bugser- og bjærgningsfartøjers anvendelse af ordningen, vil eventuelt kunne være til ulempe for rederier med sådanne fartøjer.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet		Det må antages, at de foreslåede ændringer vil indebære et vist merarbejde for rederier, der ikke opfylder 60 pct.-kravet i den foreslåede bestemmelse i tonnageskattelovens § 6, stk. 1, 3. pkt. Dette gælder bl.a. i forbindelse med afrapporteringen over for Kommissionen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.	Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

Miljømæssige konsekvenser	Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.	Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.
Forholdet til EU-retten	Med lovforslaget tilpasses reglerne i tonnageskatteloven til de nye retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren, som EU-Kommissionen udsendte i januar 2004 (EFT C 13 af 17. januar 2004, s. 3), og som medlemsstaterne skal gennemføre inden udgangen af juni 2005. Lovforslaget er den xx. december 2004 notificeret for Europa-Kommissionen med henblik på afgørelse af, hvorvidt de foreslåede ændringer er i overensstemmelse med EF-traktatens regler om statsstøtte. Loven vil først træde i kraft, når Europa-Kommissionens godkendelse foreligger.	

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1 (og 6)

I forbindelse med forslaget om, at operatørselskaber skal kunne være omfattet af tonnageskatteloven, *foreslås* loven rent redaktionelt delt op i "Afsnit I- Rederier" (§§ 1-21), "Afsnit II – Operatørselskaber" (§ 21 a) og "Afsnit III – Andre bestemmelser" (§§ 22-24).

Til nr. 2

Der er tale om en redaktionel rettelse som følge af ændringen under nr. 1.

Til nr. 3

Ifølge de gældende regler i tonnageskattelovens § 6, stk. 1, opgøres skattepligtig indkomst i forbindelse med erhvervmæssig virksomhed med transport af passagerer eller gods (rederivirksomhed) mellem forskellige destinationer med

- 4) skibe ejet af rederiet (på visse betingelser, hvis skibet er udlejet),
- 5) skibe, som lejes uden besætning (bareboat-charter), og
- 6) skibe, som lejes med besætning (time-charter),

efter reglerne i §§ 9-15 (der omhandler opgørelse af den skattepligtige indkomst under tonnageskatteordningen). Det er en betingelse, at skibene har en bruttotonnage på 20 t eller derover, og at skibene strategisk og forretningsmæssigt drives fra Danmark. For så vidt angår begrebet "strategisk og forretningsmæssig drift" henvises til bemærkningerne til tonnageskattelovens § 6 (L 92 – folketingsåret 2001-02 (2. samling), afsnit 2.2).

Efter *forslaget* indsættes 3 nye pkt. til implementeringen af kravet om registrering i en EU-medlemsstat, jf. de almindelige bemærkninger, afsnit 2.2.1. og 3.1.

Efter det nye 3. pkt. er det (ud over betingelserne i 2. pkt.) endvidere en betingelse, at mindst 60 pct. af den bruttotonnage, som rederiet ejer, og som kan anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, er registreret i en EU- eller EØS-medlemsstat.

Kravet gælder umiddelbart for rederier, der den (dag, måned, år) er omfattet af tonnageskatteloven, og som på dette tidspunkt opfylder 60 pct.-kravet, og for rederier, der på et senere tidspunkt end den (dag, måned, år) bliver omfattet af tonnageskatteloven.

I det nye 4. pkt. fastsættes en undtagelse fra 60 pct.-kravet i 3. pkt., der skal gælde for rederier, der den (dag, måned, år) er omfattet af tonnageskatteloven, men som på dette tidspunkt ikke opfylder 60 pct.kravet.

For disse rederier er det en betingelse, at rederiet i det mindste bevarer den andel af den af rederiet ejede bruttotonnage, der kan anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, og som er registreret i en EU- eller EØS-medlemsstat, som rederiet havde havde den (dag, måned, år).

I det nye 5. pkt. fastsættes, at hvis et rederi har bestemmende indflydelse over et rederi i den betydning, der anvendes i Rådets 7. direktiv af 13. juni 1983 om konsoliderede regnskaber (83/349), artikel 1, gælder de i 3. og 4. pkt. fastsatte betingelser for moderrederiet og datterrederiet under ét på konsolideret grundlag.

Rådets 7. selskabsdirektiv er implementeret i dansk ret i årsregnskabsloven. Ifølge lovens § 109 skal modervirksomheder aflægge koncernregnskab, medmindre andet er bestemt i §§ 110-112. Ifølge et bilag til loven skal nedenstående forstås som ---

Modervirksomhed:

En virksomhed, som

- 1) besidder flertallet af stemmerettighederne i en anden virksomhed,
- 2) er virksomhedsdeltager og har ret til at udnævne eller afsætte et flertal af medlemmerne i den anden virksomheds øverste ledelsesorgan,
- 3) er virksomhedsdeltager og har ret til at udøve en bestemmende indflydelse over en anden virksomheds driftsmæssige og finansielle ledelse på grundlag af vedtægter eller aftale med denne,
- 4) er virksomhedsdeltager og på grundlag af aftale med andre deltagere råder over flertallet af stemmerettighederne i en anden virksomhed eller
- 5) besidder kapitalandele i en anden virksomhed og udøver en bestemmende indflydelse over dennes driftsmæssige og finansielle ledelse.

Virksomhedsdeltager:

En aktionær, anpartshaver eller andre, der ejer kapitalandele i en virksomhed.

Ved beregning af stemmerettigheder skal

- 1) modervirksomhedens stemmerettigheder tillægges de stemmerettigheder i den pågældende virksomhed, der besiddes af modervirksomhedens dattervirksomheder,
- 2) fra det samlede antal stemmerettigheder i den pågældende virksomhed trækkes de stemmerettigheder, der besiddes af denne selv eller dennes dattervirksomheder, og
- 3) fra modervirksomhedens stemmerettigheder i den pågældende virksomhed trækkes de stemmerettigheder, der besiddes til sikkerhed, hvis virksomheden kun udøver stemmeretten i overensstemmelse med instrukser i sikkerhedsstillerens interesse, eller hvis besiddelsen er et led i virksomhedens erhvervsmæssige låneaktiviteter og stemmeretten kun udøves i sikkerhedsstillerens interesse.

Beregning af andre rettigheder end stemmerettigheder:

Ved beregning af rettigheder til at udnævne eller afsætte et flertal af medlemmerne i virksomhedens øverste ledelsesorgan medregnes de rettigheder, som besiddes af virksomheden selv og af dens dattervirksomheder tilsammen.

Til nr. 4

Der henvises til de almindelige bemærkninger, afsnit 2.2.1. og 3.1.

Det foreslås at indsætte en ny § 6 a indeholdende regler om beskatning i det tilfælde, hvor betingelserne i § 6, stk. 1, 3. eller 4. pkt., ikke opfyldes.

Det foreslås, at hvis et rederi, der den (dag, måned, år) opfylder 60 pct.-kravet i § 6, stk. 1. 3. pkt., eller et rederi, der på et senere tidspunkt bliver omfattet af tonnageskatteordningen, i gennemsnit over et indkomstår ikke opfylder 60 pct.-kravet, d.v.s. at mere end 40 pct. af den bruttotonnage, som rederiet ejer, og som kan anvendes til formål, der vil kunne omfattes af tonnageskatteoven, er registreret uden for EU eller EØS, skal indtægt fra den - i forhold til de maksimalt tilladte 40 pct.- yderligere andel af bruttotonnagen, der er registreret uden for EU eller EØS, beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler.

Hvis et rederi, der den (dag, måned, år) ikke opfylder 60 pct.-kravet, i gennemsnit over et indkomstår ikke opfylder betingelsen i § 6, stk. 1, 4. pkt., om, at det skal fastholde den procentdel af den af rederiet ejede bruttotonnage, der kan anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteoven, og som er registreret inden for EU eller EØS, som rederiet havde den (dag, måned, år), beskattes indtægt fra den - i forhold til andelen den (dag, måned, år) - yderligere andel af bruttotonnagen, der er registreret uden for EU eller EØS, efter skattelovgivningens almindelige regler i stedet for efter tonnageskatteordningen..

Indtægten fra den yderligere andel beregnes i begge tilfælde efter det princip, der anvendes i § 7, stk. 1. Det vil sige som den andel af den samlede bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster opgjort efter skattelovgivningens almindelige regler (af den af rederiet ejede bruttotonnage, der kan anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven), som svarer til forholdet mellem på den ene side den yderligere andel af bruttotonnagen og på den anden side hele den af rederiet ejede bruttotonnage, der kan anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven.

Eksempel 1:

Et rederi ejer den (dag, måned, år) en samlet bruttotonnage på 1.000 t, der er omfattet af tonnageskatteordningen. Af bruttotonnagen er 65 pct. eller 650 t registreret i en EU-medlemsstat og 35 pct. eller 350 t er registreret uden for EU.

I 2006 ejer rederiet i gennemsnit over året en samlet bruttotonnage på 1.200 t, der efter anvendelsen vil kunne være omfattet af tonnageskatteordningen.

Hvis i gennemsnit over året 60 pct. eller 720 t er registreret i en EU-medlemsstat og 40 pct. eller 480 t er registreret uden for EU, opfylder rederiet betingelsen om, at mindst 60 pct. af den af rederiet ejede bruttotonnage, der kan anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, er registreret i en EU-medlemsstat. Det vil sige, at tonnageskatteordningen vil kunne anvendes på den samlede bruttotonnage på 1.200 t.

Hvis i gennemsnit over året 55 pct. eller 660 t er registreret i en EU-medlemsstat og 45 pct. eller 540 t er registreret uden for EU, opfylder rederiet ikke betingelsen om, at mindst 60 pct. af den af rederiet ejede bruttotonnage, der kan anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, er registreret i en EU-medlemsstat.

Indtægten fra den yderligere andel af bruttotonnagen, der er registreret uden for EU set i forhold til de maksimalt tilladte 40 pct., d.v.s. 45 pct. – 40 pct. eller 5 pct. skal herefter beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler.

Indtægten heraf beregnes i eksemplet som 5 pct. af den samlede bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster vedrørende den af rederiet ejede bruttotonnage, der vil kunne omfattes af tonnageskatteordningen.

Eksempel 2:

Et rederi ejer den (dag, måned, år) en samlet bruttotonnage på 1.000 t, der er omfattet af tonnageskatteordningen. Af bruttotonnagen er 50 pct. eller 500 t registreret i en EU-medlemsstat og 50 pct. eller 500 t er registreret uden for EU.

I 2006 ejer rederiet i gennemsnit over året en samlet bruttotonnage på 1.200 t, der anvendes til formål, som vil kunne være omfattet af tonnageskatteordningen.

Hvis i gennemsnit over året 50 pct. eller 600 t er registreret i en EU-medlemsstat og 50 pct. eller 600 t er registreret uden for EU, opfylder rederiet betingelsen om, at det i det mindste skal fastholde den andel af den af rederiet ejede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, og som er registret i en EU-medlemsstat, som rederiet havde den (dag, måned, år). Det vil sige, at tonnageskatteordningen vil kunne anvendes på den samlede bruttotonnage på 1.200 t.

Hvis i gennemsnit over året 45 pct. eller 540 t er registreret i en EU-medlemsstat og 55 pct. eller 660 t er registreret uden for EU, opfylder rederiet ikke betingelsen om, at det i det mindste skal fastholde den andel af den af rederiet ejede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, og som er registret i en EU-medlemsstat, som rederiet havde den (dag, måned, år).

Indtægten fra den yderligere andel af bruttotonnagen, der er registret uden for EU set i forholdet til andelen den (dag, måned, år), d.v.s. 55 pct. – 50 pct. eller 5 pct. skal herefter beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler.

Indtægten heraf beregnes i eksemplet som 5 pct. af den samlede bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster vedrørende den af rederiet ejede bruttotonnage, der vil kunne omfattes af tonnageskatteordningen.

Til nr. 5

Der *foreslås* en ny affattelse af bestemmelsen i § 8, stk. 1, nr. 5, vedrørende bugsering og lodsning m.v. Der henvises til de almindelige bemærkninger, afsnit 3.2.

Til nr. 6

Det *foreslås* at indsætte et nyt afsnit indeholdende en ny § 21 a om operatørselskaber. Der henvises til de almindelige bemærkninger, afsnit 2.2.2. og 3.4.

Til stk. 1

Efter *forslaget* kan danske selskaber, der udøver virksomhed som operatørselskab vælge at opgøre deres skattepligtige indkomst af operatørvirksomheden efter tonnageskatteloven. Det samme gælder operatørselskaberselskaber hjemmehørende i andre EU-medlemsstater, der er skattepligtige til Danmark af indtægt i et fast driftssted her i landet. Ordningen vil også kunne anvendes af udenlandske operatørselskaber, der bliver hjemmehørende i Danmark ved flytning af ledelsens sæde hertil.

Det er en betingelse, at operatørselskabet fra ejeren af skibet har overtaget det fulde ansvar for skibets drift samt alle forpligtelser og ansvar ifølge ISM-koden (ISM-koden er den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) ved resolution A741 (18)).

Efter *forslaget* skal bestemmelserne i § 2 om valg eller fravalg af tonnageskatteordningen finde tilsvarende anvendelse for operatørselskaberne.

Det vil sige, at operatørselskaber, der opfylder betingelserne for at kunne være omfattet af tonnageskatteloven, jf. § 21 a, stk. 1 og 2, kan vælge tonnagebeskatning fra og med det første indkomstår, hvor betingelserne herfor er opfyldt. Valget skal træffes senest ved rettidig indgivelse af selvangivelse for det indkomstår, hvor tonnagebeskatning første gang vil kunne vælges.

Valg eller fravalg af tonnagebeskatning er bindende for operatørselskabet for en periode på 10 år fra begyndelsen af det indkomstår, hvori tonnagebeskatning første gang kan anvendes. Ved udløbet af denne periode kan tonnagebeskatning tilsvarende vælges for en ny 10-års-periode. Efter udtræden af tonnageskatteordningen kan ordningen tidligst igen vælges efter 10 indkomstår med beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler.

Når tonnageskatteordningen anvendes, skal samtlige aktiviteter, som opfylder betingelserne for tonnagebeskatning, indgå i tonnageskatteordningen. Dette indebærer bl.a., at hvis et selskab udøver såvel operatørvirksomhed som rederivirksomhed, og begge virksomheder opfylder betingelserne for tonnagebeskatning, skal tonnageskatteordningen vælges eller fravælges for begge virksomheder.

Efter *forslaget* skal bestemmelserne i §§ 3 og 4 om koncernforbundne rederier finde tilsvarende anvendelse, når et operatørselskab er koncernforbundet med et andet operatørselskab eller et rederi. Der henvises til bemærkningerne til tonnageskattelovens §§ 3-4 (L 92, folketingsåret 2001-02 (2. samling))

Til stk. 2, 3 og 4

Efter *forslaget* (jf. henvisningen i stk. 4 til tonnageskattelovens § 9) skal operatørselskaber, som har indkomst omfattet af tonnageskatteordningen, og som samtidig har anden indkomst, opgøre tonnagebeskattet indkomst og anden indkomst hver for sig.

Efter *forslaget* (jf. stk. 2) omfattes selskabets indkomst af tonnageskatteordningen, når den kan henføres til erhvervmæssig virksomhed med administration af besætningen og teknisk ledelse af skibe, der udfører transport af passagerer eller gods mellem forskellige destinationer eller bugsering, lodsning m.v. som nævnt i § 8, stk. 1, nr. 5, 2. pkt. (d.v.s. udfører bugser-

og bjergningsaktiviteter til søs i mindst 50 pct. af den tid, skibet i løbet af et indkomstår er i drift).

Det er en betingelse, at skibene har en bruttotonnage på 20 t eller derover, og at skibene strategisk og forretningsmæssigt drives fra en EU-medlemsstat.

Det er endvidere en betingelse, at mindst 60 pct. af skibene er registreret i en EU-eller EØS-medlemsstat.

Selskabets øvrige indkomst, herunder også indkomst i relation til drift af skibe, skal (jf. stk. 3) opgøres efter skattelovgivningens almindelige regler og udgør sammen med indkomsten omfattet af tonnageskattereglerne selskabets skattepligtige indkomst.

Efter *forslaget* (jf. stk. 4) finder reglerne i tonnageskatteovens §§ 9, 12-17 og 19-20 om opgørelse af indkomst under tonnageskatteordningen herunder fordeling af indkomst mellem tonnagebeskatning og beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler, og om beskatning af avancer og genvundne afskrivninger, der gælder for rederier, tilsvarende anvendelse for operatørselskaber.

Til nr. 7

Efter de gældende regler i § 22, stk. 1, skal et rederi, som anvender tonnageskatteordningen, hvert år i sit skattemæssige årsregnskab, jf. skattekontrollovens § 3, vedlægge en skriftlig erklæring fra selskabets generalforsamlingsvalgte revisor om, at betingelserne i § 3, stk. 1 og 2, (om koncernforbundne selskabers pligt til at træffe samme valg vedrørende anvendelsen af tonnagebeskatningen) samt § 6, stk. 2, 2. pkt., (om bareboat-chartrede skibes mulighed for at indgå i tonnageskatteordningen) er opfyldt.

Det foreslås, at der også skal vedlægges en revisorerklæring om, at betingelserne i de foreslåede bestemmelser i § 6, stk. 1, 3.-5. pkt., er opfyldte. Der henvises til bemærkningerne til disse bestemmelser under nr. 3.

Til nr. 8

Ifølge § 6, stk. 2, 1. pkt., kan skibe, som ejes af rederiet kun omfattes af tonnageskatteoven, når lejerer anvender skibet til formål, som ville kunne omfattes af loven, hvis skibet blev anvendt til samme formål af udlejerer selv.

Efter de gældende regler i § 22, stk. 2, er det ved udlejning af skibe, jf. § 6, stk. 2, en betingelse for anvendelse af tonnageskatteordningen, at udlejerer i lejeaftalen til brug for skattemyndighederne betinger sig en årlig erklæring fra lejerer om, at betingelserne i § 6, stk. 2, 1. pkt., er opfyldt.

Som nævnt i de almindelige bemærkninger, afsnit 3.5. har det vist sig vanskeligt at få en erklæring fra lejereren om denne snævendelse af skibet.

Det foreslås derfor at ændre bestemmelsen i § 22, stk. 2, således, at det ved udlejning af skibe er en betingelse for anvendelse af tonnageskatteordningen, at lejereren ifølge lejekontrakten alene må anvende skibet til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, og at selskabets generalforsamlingsvalgte revisor årligt afgiver en erklæring om, at betingelserne i § 6, stk. 2, 1. pkt., er opfyldt.

Det skal fremgå af lejekontrakten, at skibet kun må anvendes til transport af passagerer eller gods mellem forskellige destinationer eller bugser- og bjergningsopgaver som nævnt i den nye affattelse af tonnageskattelovens § 8, stk. 1, nr. 5.

Hvis lejereren ifølge lejekontrakten må anvende skibet til andet, jf. listen i tonnageskattelovens § 8 over de aktiviteter, der ikke kan omfattes af tonnageskatteordningen, kan skibet ikke være omfattet af tonnageskatteordningen.

Rederiets generalforsamlingsvalgte revisor skal årligt attestere, at skibet rent faktisk har været anvendt til formål, som ville kunne omfattes af tonnageskatteloven, hvis skibet blev anvendt til samme formål af rederiet selv, det vil sige til transport af passagerer eller gods mellem forskellige destinationer eller til bugser- og bjergningsopgaver som nævnt i den nye affattelse af tonnageskattelovens § 8, stk. 1, nr. 5. Hvis revisor ikke ser sig i stand til dette, kan skibet ikke være omfattet af tonnageskatteordningen.

Til nr. 9

I forbindelse med indførelsen af mulighed for, at operatørselskaber kan anvende tonnageskatteordninger, jf. bemærkningerne til den nye § 21 a under nr. 6, foreslås, at det skal være en betingelse for anvendelse af tonnageskatteordningen, at ejeren af skibet eller lejereren, jf. § 6, stk. 2, til brug for skattemyndighederne afgiver erklæring om, at skibet opfylder de betingelser, der er nævnt i § 21 a, stk. 2.

Det vil sige,

- at skibene udfører transport af passagerer eller gods mellem forskellige destinationer eller
- at skibene udfører bugser- og bjergningsopgaver til søs i mindst 50 pct. af den tid, skibet i løbet af et indkomstår er i drift,
- at skibene har en bruttotonnage på 20 t eller derover,
- at skibene strategisk og forretningsmæssigt drives fra en EU-medlemsstat, og
- at mindst 60 pct. af skibene er registreret i en EU- eller EØS-medlemsstat.

Til § 2

Det foreslås, at skatteministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden. Bestemmelsen skal ses på baggrund af, at lovforslaget er notificeret for Europa-Kommissionen til godkendelse i henhold til statsstøtteregele.

Loven vil først blive sat i kraft, når Europa-Kommissionens godkendelse foreligger.

Det foreslås, at loven skal have virkning fra og med 1. juli 2005.

(Meddelelse C (2004)43 fra Kommissionen – EU-retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren

Bilag 2

(bemærkninger til lovforslaget og kommentarer

hertil)

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende regler

Lovforslag

Lovens anvendelsesområde

§ 1.

§ 6. Skattepligtig indkomst i forbindelse med erhvervs-
mæssig virksomhed med transport af passagerer eller
gods (rederivirksomhed) mellem forskellige destinationer
med

- 1) skibe ejet af rederiet, jf. dog stk. 2,
- 2) skibe, som lejes uden besætning (bareboat-charter), og
- 3) skibe, som lejes med besætning (time-charter),

opgøres efter reglerne i §§ 9-15. Det er en betingelse, at
skibene har en bruttotonnage på 20 t eller derover, og at
skibene strategisk og forretningsmæssigt drives fra Dan-
mark.

Stk. 2

§ 1

I lov om beskatning af rederivirksomhed (tonnageskatte-
loven), jf. lovbekendtgørelse nr. 831 af 2. august 2004, fo-
retages følgende ændringer:

1. Før overskriften "*Lovens anvendelsesområde*"
indsættes som ny overskrift:

"Afsnit I - Rederier".

2. Overskriften "*Lovens anvendelsesområde*"
ændres til: "*Anvendelsesområde*".

3. I § 6, stk. 1, indsættes som 3-5. pkt.:

"Det er endvidere en betingelse, at mindst 60
pct. af den af rederiet ejede bruttotonnage, der
kan anvendes til formål, som vil kunne omfattes
af denne lov, er registreret i en stat, der er med-
lem af EU eller EØS. Hvis den i 3. pkt. opgjorte
procentdel den (dag, måned, år) er mindre end
60 pct., vil rederiet uanset bestemmelsen i 3.
pkt. kunne opgøre sin indkomst efter reglerne i
§§ 9-15, såfremt rederiet tonnageskattes den
(dag, måned, år) og den på denne dato opgjorte
procentdel som minimum fastholdes eller for-
øges. Hvis et rederi har bestemmende indflydel-
se over et rederi i den betydning, der anvendes i
direktiv 83/349/EØF om konsoliderede regn-
skaber, artikel 1, gælder de i 3. og 4. pkt. nævn-
te tonnagebestemmelser for moderrederiet og
datterrederiet under ét på et konsolideret grund-
lag."

4. Efter § 6 indsættes som § 6 a:

"§ 6 a. Hvis et rederi i gennemsnit over et ind-
komstår ikke opfylder betingelsen i § 6, stk. 1,
3. pkt., beskattes indtægt fra den – set i forhold
til de højst tilladte 40 pct. - yderligere andel af

§ 8. Indkomst af følgende former for virksomhed kan ikke omfattes af § 6:

1) - 4) ...

5) Bugsering, lodsning m.v., når skibene anvendes i og omkring havne.

6) - 10) ...

Stk. 2. ...

§ 21. ...

Kontrolbestemmelser

§ 22. ...

den af rederiet ejede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af denne lov, og som er registreret uden for EU, efter skattelovgivningens almindelige regler. Hvis et rederi i gennemsnit over et indkomstår ikke opfylder betingelsen i § 6, stk. 1, 4. pkt., beskattes indtægt fra den - set i forhold til procentdelen den (dag, måned, år) - yderligere andel af den af rederiet ejede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af denne lov, og som er registreret uden for EU, efter skattelovgivningens almindelige regler. Indtægten fra den yderligere andel af bruttotonnagen, jf. 1. og 2. pkt., beregnes som den andel af den samlede bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster opgjort efter skattelovgivningens almindelige regler, som svarer til forholdet mellem på den ene side den yderligere andel af bruttotonnagen, jf. 1. og 2. pkt., og på den anden side hele den af rederiet ejede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af denne lov.”

5. I § 8, stk. 1, nr. 5, affattes således:

”5) Bugsering, lodsning m.v. Dette gælder dog ikke i tilfælde, hvor skibet udfører bugser- og bjergningsaktiviteter til søs i mindst 50 pct. af den tid, skibet i løbet af et indkomstår er i drift. Det er en betingelse, at skibet er registreret i en EU-medlemsstat. Ved anvendelsen af 2. pkt. fordeles ventetid forholdsmæssig mellem den tid, der er medgået til bugser- og bjergningsaktiviteter til søs, og den tid, der er anvendt til andre aktiviteter. Bugseringsaktiviteter m.v., der udføres i eller omkring havne eller som består i at bistå fartøjer med egen fremdrift med at lægge til i havn, anses ikke for at være foregået til søs.”

6. Efter § 21, men før overskriften ”Kontrolbestemmelser” indsættes:

”Afsnit II – Operatørselskaber

§ 21 a. Selskaber m.v., som er skattepligtige efter selskabsskattelovens § 1, stk. 1, nr. 1 og 2, eller stk. 6, som udøver virksomhed som operatørselskab som nævnt i stk. 2, kan vælge at op-

§ 22. Et rederi, som anvender tonnageskatteordningen, skal hvert år i sit skattemæssige årsregnskab, jf. skattekontrollovens § 3, vedlægge en skriftlig erklæring fra selskabets generalforsamlingsvalgte revisor om, at betingelserne i § 3, stk. 1 og 2, samt i § 6, stk. 2, 2. pkt., er opfyldt.

Stk. 2. Ved udlejning af skibe, jf. § 6, stk. 2, er det en betingelse for anvendelse af tonnageskatteordningen, at lejeren i lejeaftalen til brug for skattemyndighederne betinger sig en årlig erklæring fra lejeren om, at betingelserne i § 6, stk. 2, 1. pkt., er opfyldt.

gøre deres skattepligtige indkomst af operatørvirksomheden efter denne lov. Det samme gælder selskaber, som er skattepligtige efter selskabsskatteovens § 2, stk. 1, litra a, og som driver virksomhed som operatørselskab, når disse er hjemmehørende i en EU-medlemsstat. Det er en betingelse, for anvendelsen af reglerne i 1. og 2. pkt., at operatørselskabet fra ejeren af skibet har overtaget det fulde ansvar for skibets drift samt alle forpligtelser og ansvar ifølge ISM-koden. § 2 finder tilsvarende anvendelse. §§ 3-4 finder tilsvarende anvendelse, når et operatørselskab er koncernforbundet med et andet operatørselskab eller med et rederi.

Stk. 2. Indkomst omfattes af tonnageskatteordningen, når den kan henføres til erhvervsmæssig virksomhed med administration af besætningen og teknisk ledelse af skibe, der udfører transport af passagerer eller gods mellem forskellige destinationer eller bugsering, lodsnung m.v. som nævnt i § 8, stk. 1, nr. 5, 2. pkt. Det er en betingelse, at skibene har en bruttotonnage på 20 t eller derover, og at skibene strategisk og forretningsmæssigt drives fra en EU-medlemsstat. Det er endvidere en betingelse, at mindst 60 pct. af skibene er registreret i en EU-medlemsstat.

Stk. 3. Selskabets øvrige indkomst, herunder også med relation til drift af skibe, opgøres efter skattelovgivningens almindelige regler og udgør sammen med indkomsten efter stk. 2 selskabets samlede skattepligtige indkomst.

Stk. 4. § 6 a, 1. og 3. pkt., og §§ 9, 12-17 og 19-20 finder tilsvarende anvendelse.

Afsnit III – Andre bestemmelser

7. I § 22, *stk. 1*, indsættes efter ”§ 3, stk. 1 og 2,” : ”§ 6, stk. 1, 3.-5. pkt.”.

8. § 22, *stk. 2*, affattes således:

”*Stk. 2.* Ved udlejning af skibe, jf. § 6, stk. 2, er det en betingelse for anvendelse af tonnageskatteordningen, at lejeren ifølge lejekontrakten alene må anvende skibet til formål, som vil kunne omfattes af denne lov, og at selskabets general-

forsamlingsvalgte revisor årligt afgiver erklæring om, at betingelserne i § 6, stk. 2, 1. pkt., er opfyldt.”

9. I § 22 indsættes som stk. 3:

”Stk. 3. Det er en betingelse for, at et operatørselskab kan anvende tonnageskatteordningen, jf. § 21 a, at ejeren af skibet eller lejerer, jf. § 6, stk. 2, til brug for skattemyndighederne årligt afgiver erklæring om, at skibet opfylder de i § 21 a, stk. 2, nævnte betingelser.”

