

DANMARKS SVAR

PÅ

KOMMISSIONEN SPØRGESKEMA VEDRØRENDE EVENTUEL REVISION AF EU-RETNINGSLINJER FOR STATSSTØTTE TIL SØTRANSPORTSEKTOREN

A. HVEM ER DE?

Organisation: Søfartsstyrelsen

Sted (Land): Danmark

E-mail: hli@dma.dk

Af hensyn til gennemsigtigheden agter Kommissionen at gøre besvarelsenerne tilgængelige på sin hjemmeside. Hvis nedenstående spørgsmål ikke besvares, antager Kommissionen, at besvarelsen af spørgeskemaet ikke indeholder fortrolige oplysninger og derfor kan offentliggøres i sin helhed.

Reglerne om beskyttelse af personoplysninger på EUROPA-webstedet findes på: http://ec.europa.eu/geninfo/legal_notices_en.htm#personaldata

A.1. Ønsker De ikke Deres identitet oplyst? – Svar: Kan oplyses

A.2. Gælder nogen af undtagelserne i artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1049/2001 af 30. maj 2001 om aktindsigt i Europa-Parlamentets, Rådets og Kommissionens dokumenter¹ for Deres besvarelse? I bekræftende fald anføres tydeligt, hvilke dele der ikke må offentliggøres. Det begrundes, hvorfor en sådan fortrolig behandling er nødvendig, og der indsendes en ikke-fortrolig version af besvarelsen, som kan offentliggøres på vores hjemmeside. – Svar: Nej

- 0 -

Generelle bemærkninger til Kommissionens høring:

I sin meddelelse fra 2009 om strategiske mål og anbefalinger for EU's søtransportpolitik frem til 2018 anførte Kommissionen, at det er af afgørende interesse for EU at opnå og opretholde stabile og forudsigelige konkurrencevilkår for skibsfarten og de øvrige maritime erhverv. Kommissionen tilkendegav samtidig, at et klart og konkurrencedygtigt EU-regelsæt for tonnageskatning, beskatning af indtægter og statsstøtte derfor bør bevares og i givet fald forbedres i lyset af erfaringerne med retningslinjerne for statsstøtte til søtransport. Kommissionen understregede endvidere, at skibs-

¹ EFT L 145 af 31.5.2001, s. 43.

farten har været en af de vigtigste trædesten til den økonomiske vækst gennem Europas historie, og at søtransport er af afgørende betydning for, at europæiske økonomi og europæiske virksomheder kan konkurrere globalt.

Danmark deler generelt denne opfattelse og har bemærket, at EU's medlemsstater har udvist betydelig støtte til Kommissionens meddelelse fra 2009, herunder opretholdelse af de eksisterende maritime statsstøtteretningslinjer.

I lyset af at 80-90 % af EU's udenrigshandel transporteres ad søvejen, finder Danmark det som udgangspunkt åbenbart, at EU og dets medlemsstaterne har en indlysende egeninteresse i at opretholde veldrevne og globalt konkurrencedygtige handelsflåder, som kan levere kosteffektive maritime tjenesteydelser.

De gældende retningslinjer har efter Danmarks opfattelse overordnet set været yderst vellykkede og har generelt produceret stærke strategiske, økonomiske og beskæftigelsesmæssige fordele for EU som helhed og i særdeleshed for de EU medlemsstater, som direkte har gjort brug af de muligheder, som retningslinjerne giver.

Set med danske øjne har retningslinjerne sat de europæiske maritime klynger i stand til at modstå den stigende globale konkurrence på søfartsområdet. EU baserede redervirksomheder er i de senere år blevet mødt med aggressive vækststrategier fra andre maritime centre såsom Singapore, Hong Kong og Kina samt hård konkurrence fra åbne skibsregistre. Det har ført til, at størstedelen af EU's medlemsstater med maritime interesser i dag har truffet foranstaltninger i overensstemmelse med de gældende retningslinjer.

Derudover finder Danmark anledning til at fremhæve, at de maritime statsstøtteretningslinjers positive effekt bør sættes i forhold til den samlede udvikling af de europæiske maritime klynger. Disse yder efter dansk opfattelse generelt betydelige bidrag til samfundsmæssig værdiskabelse, beskæftigelse og betalingsbalance i de medlemsstater, som aktivt har anvendt de gældende retningslinjer med sigte på at generere kontinuerlig vækst. I Danmark, Grækenland, Nederlandene, Storbritannien, Malta og Cypern er skibsfart således blandt de største bidragydere til den nationale betalingsbalance. Retningslinjerne har sat gang i investeringer med økonomiske og samfundsmæssige afkast i form af uddannelse og maritime kompetencer, øget sikkerhed og bedre miljøbeskyttelse.

Det fremhæves i øvrigt, at de maritime statsstøtteretningslinjer ikke umiddelbart kan sammenlignes med andre sektorpolitikker eller med de horisontale retningslinjer. Hvor sidstnævntes fokus primært er på at undgå forvridninger i det indre marked, er de maritime retningslinjer designet til at imødegå globale skævheder og give medlemsstaterne mulighed for at vedtage foranstaltninger, der giver den europæiske skibsfart og beskæftigelse lige vilkår i forhold til internationale konkurrenter i et globalt marked.

Vedtagelsen af retningslinjerne har set i dansk optik været en afgørende faktor for bremse og vende den tidligere tonnagetilbagegang i EU. De EU medlemsstater, som har gjort brug af retningslinjernes positive foranstaltninger, har formået at stoppe skibsfartens tilbagegang. Herudover bemærkes, at selvom de maritime statsstøtteretningslinjer primære fokus er på at undgå forvridninger i det indre marked, så har de dog efter dansk opfattelse også betydet et øget værn mod ulige konkurrence inden for EU.

En fortsættelse af de eksisterende retningslinjer udgør en nødvendig forudsætning for

at opretholde europæisk skibsfart som en af de vigtigste søfartssektorer på verdensplan. Væsentlige foranstaltninger såsom eksempelvis tonnageskatteordninger, som i øjeblikket anvendes af mange EU medlemsstater, er efter Danmarks opfattelse nødvendige svar på de globale markedsforhold og skaber lige vilkår for rederier baseret i EU. En fortsættelse af retningslinjerne vil være et afgørende element i medlemsstaternes bestræbelser på fortsat at kunne tilbyde søfartssektoren stabile, attraktive og fremtidsorienterede rammebetingelser med vækstpotentiale for kvalitetsskibsfart og maritime kompetencer.

Det er på den anførte baggrund samlet set Danmarks opfattelse, at de eksisterende retningslinjer i alt væsentligt bør fortsætte, som de er, og at fundamentale ændringer alene ville være til gavn for europæisk skibsfarts internationale konkurrenter i det globale maritime marked.

I de specifikke svar neden for anføres dog i forhold til retningslinjernes anvendelsesområde, at kommende overvejelser om en justeret definition af begrebet søtransport må tage udgangspunkt i maritime forhold, og det må sikres, at støtteforanstaltningerne ikke vil kunne anvendes til ikke-maritime formål. Endvidere foreslås en justering af det såkaldte indchartingsforhold fra 1:4 til 1:10 uden yderligere krav.

Specifikke bemærkninger til spørgeskemaets enkelte afsnit:

B. GENERELLE SPØRGSMÅL

B.1. Vurdering af den markeds- og forskriftsmæssige udvikling

B.1.1 *På baggrund af Deres kendskab og de oplysninger, De er i besiddelse af, bedes De redegøre for den vigtigste udvikling inden for søfartssektoren siden 2004 med hensyn til*

a) søhandelen på verdensplan², antallet af transporterede containere³, verdens samlede skibstonnage⁴. Hvilke virkninger havde den globale krise, og er der allerede tegn på opsving? Hvis det er muligt, bedes De give de samme oplysninger pr. land, pr. selskab og for årene siden 1989

b) EU-søtransportsektorens markedsstilling (EU-kontrollerede skibe og skibe, der fører EU-flag). Hvordan ville De beskrive den nuværende konkurrencemæssige situation for de forskellige EU-virksomheder inden for søtransportsektoren sammenholdt med virksomheder fra tredjelande⁵? Giv relevante oplysninger om f.eks. ledende aktører, markedsandele, udviklingen i markedsandele på de relevante markeder osv. i det omfang, hvor der foreligger sådanne oplysninger

c) antal befordrede passagerer og udførte passagerkilometer, passager-skibenes samlede kapacitet fordelt på de forskellige skibstyper

² Målt i ton og tonkilometer.

³ Målt i tyvefodsækvivalentenheder (TEU).

⁴ Målt i dødvægttonnage eller bruttotonnage.

⁵ Målt med forskellige indikatorer, såsom: antal EU-kontrollerede og EU-registrerede skibe, tonnage (eksisterende og nybyggede skibe), containerskibsfart og andre former for søtransport, nationalt tilhørsforhold for de virksomheder, der klarer sig bedst osv.

d) forskriftsmæssige ændringer (på nationalt plan, på EU-plan og på internationalt plan) f.eks. med hensyn til sikkerhed og sikkerhedsstandarder, arbejdsforholdene om bord på skibene og i land, uddannelseskrav, krav med hensyn til flagandel, internationale aftaler, transport og konkurrence med andre transportformer, turisme, skattepolitik, de successive EU-udvidelser i 2004 og 2007

e) den vigtigste teknologiske, forskriftsmæssige osv., udvikling, som siden indførelsen af retningslinjerne har påvirket arbejdsforholdene og især arbejdskraftsomkostningerne. Hvad er den sandsynlige udvikling i fremtiden?

f) skibenes flag: den andel (og ændringerne i tidens løb) af en medlemsstats kontrollerede/ejede skibsflåde, som er registreret under dens eget flag, under andre medlemsstaters flag og under tredjelandes flag. I hvilken udstrækning er der i tidens løb foretaget et skifte mellem medlemsstaternes flag og mellem EU-flag og tredjelandes flag (mulige årsager til et sådant skifte)? Især bedes De oplyse, om De har kendskab til statistiske kilder vedrørende EU-skibenes flaghistorie (f.eks. flytning af skibe mellem EU-registre eller mellem EU's og tredjelandes registre). Hvad mener De er drivkræfterne bag udviklingen med hensyn til skibe, der fører EU-flag (antal skibe og/eller tonnager)? Foretag en sondering mellem faktorer, der er knyttet til foranstaltninger, som falder ind under de nuværende retningslinjers anvendelsesområde, eller andre statsstøtteforanstaltninger, og udefra kommende faktorer (f.eks. faktorer, som er knyttet til teknologisk udvikling, efterspørgsel efter søtransportydelse, tredjelandes politik osv.)

g) EU- og tredjelandesregistrerede rederiers beskæftigelse af både EU- og tredjelandsborgere om bord på skibene

h) EU- og tredjelandesregistrerede rederiers beskæftigelse af både EU- og tredjelandsborgere i land og

i) beskæftigelse af EU- og tredjelandsborgere i maritime klynger

Med hensyn til ovennævnte spørgsmål bedes De give de relevante oplysninger, som De er i besiddelse af, eller henviser til kilder, hvor sådanne oplysninger kan findes.

B.1.2 I hvilken udstrækning kan denne udvikling tilskrives statsstøtteforanstaltninger og ikke andre udefra kommende faktorer? Forklar nærmere og giv eventuelle yderligere relevante oplysninger.

Besvarelse:

B.1.1

- a) Den globale krise betød en væsentlig nedgang i handlen med varer, der blev transporteret med skibe. Aktiviteten er steget igen og vurderes nu at være på et niveau, der ligger over årene lige før krisen. Den samlede tonnager på verdensplan såvel som under dansk flag har været stigende. Dette skal tolkes meget forsigtigt, da der formentlig er kommet meget tonnager, som rederierne ikke har kunnet aflyse, og som derfor ikke har arbejde. Generelt vurderes udsigterne for skibsfarten dog fortsat at være vanskelige og usikre på grund af den fortsatte usikkerhed om den globale økonomi, men også på grund af udviklingen i skibsfar-

ten selv, herunder navnlig den nuværende manglende sammenhæng mellem kapacitet og efterspørgsel på det globale transportmarked.

Verdenshandlen af søvejen (Jf. ISL Bremen)

| År | I alt mio. tons | 1.000 TEU |
|------|-----------------|-----------|
| 1997 | 5.377 | 54.600 |
| 1998 | 5.413 | 56.900 |
| 1999 | 5.564 | 62.200 |
| 2000 | 5.913 | 69.600 |
| 2001 | 6.027 | 72.300 |
| 2002 | 6.216 | 81.100 |
| 2003 | 6.549 | 91.900 |
| 2004 | 6975 | 105.700 |
| 2005 | 7272 | 116.000 |
| 2006 | 7639 | 127.500 |
| 2007 | 7947 | 141.700 |
| 2008 | 8128 | 148.900 |
| 2009 | 7849 | 134.600 |
| 2010 | 8366 | 153.000 |

Verdens samlede skibstonnage (jf. Lloyds register Fairplay)

| År | Samlet tonnage (mio. GT) |
|------|--------------------------|
| 1997 | 522,2 |
| 1998 | 531,9 |
| 1999 | 543,6 |
| 2000 | 558,1 |
| 2001 | 574,6 |
| 2002 | 585,6 |
| 2003 | 605,2 |
| 2004 | 633,3 |
| 2005 | 675,1 |
| 2006 | 721,9 |
| 2007 | 774,9 |
| 2008 | 830,7 |
| 2009 | 882,6 |
| 2010 | 958,0 |

Tonnagen under dansk flag (Kilde: Søfartsstyrelsen)

| År | Samlet tonnage (mio. GT) |
|------|--------------------------|
| 1988 | 4,81 |
| 1989 | 4,56 |
| 1990 | 5,00 |
| 1991 | 5,49 |
| 1992 | 5,92 |
| 1993 | 5,59 |
| 1994 | 5,53 |
| 1995 | 5,89 |
| 1996 | 6,01 |
| 1997 | 6,11 |
| 1998 | 5,96 |

| | |
|------|-------|
| 1999 | 5,98 |
| 2000 | 6,80 |
| 2001 | 7,18 |
| 2002 | 7,64 |
| 2003 | 7,92 |
| 2004 | 8,03 |
| 2005 | 8,57 |
| 2006 | 9,23 |
| 2007 | 9,70 |
| 2008 | 10,66 |
| 2009 | 11,37 |
| 2010 | 11,49 |
| 2011 | 11,94 |

Danske rederiers indtjening fordelt på regioner (Kilde: Danmarks Rederiforening)

| Procent | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|--------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Danmark | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Europa | 19 | 19 | 19 | 18 | 18 | 27 | 27 | 27 |
| Rusland | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 1 | 1 |
| Afrika | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 |
| Mellemøsten, Indien | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 10 | 10 | 10 |
| Japan, Østasien i øvrigt | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 15 | 15 | 15 |
| Kina inkl. Hong Kong | 13 | 13 | 13 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 |
| Australien, New Zealand | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| USA, Canada | 19 | 19 | 19 | 18 | 18 | 12 | 12 | 12 |
| Sydamerika | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 8 | 8 | 8 |

b) Europæisk skibsfart opererer i frie, globale markeder med begrænsede adgangshindringer og intens global konkurrence. I dette marked drager internationale konkurrenter ofte fordel af lavere omkostningsstrukturer og i nogle tilfælde også af aktiv/direkte økonomisk støtte fra deres nationale regeringer. I dette lys har statsstøtte, som er vedtaget af de enkelte EU-medlemsstater under de eksisterende retningslinjer, gjort det muligt for EU-medlemsstaternes handelsflåder at konkurrere i det globale marked gavn for både EU-økonomien og beskæftigelsen. Allerede af denne grund bør de eksisterende maritime statsstøtteretningslinjer videreføres i deres nuværende form uden større ændringer. Uden en sådan forlængelse er der risiko for, at skibsfart og shipping-relaterede aktiviteter samt maritime kompetencer vil flytte væk fra Europa.

c)

Indenrigs færgetransport (Kilde: Danmarks Statistik)

| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|-------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Antal passagerer i 1000 | 10.314 | 10.348 | 10.574 | 10.312 | 9.952 | 9.574 | 9.374 |
| Personkilometre i 1000 | 246.601 | 226.048 | 222.245 | 215.287 | 201.561 | 187.354 | 184.456 |

Udenrigs færgetransport (Kilde: Danmarks Statistik)

| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|-------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Antal passagerer i 1000 | 27.722 | 27.000 | 27.003 | 27.517 | 26.463 | 24.005 | 22.907 |

| | | | | | | | |
|------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Personkilometre i 1000 | 1.773.375 | 1.778.647 | 1.839.728 | 1.830.436 | 1.624.423 | 1.501.399 | 1.481.400 |
|------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|

d) Gennemførelse af ændrede EU-retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren ved lov nr. 409 af 1. juni 2005. Indførelsen af flagregler, udvidelse af tonnageskatteloven til at anvendelse på operatørselskaber. Ændret reglerne for sandsugere og bugsering.

For så vidt angår den danske DIS-ordning (nettoaflønning af søfolk ombord på skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister) er ordningen siden 2004 blevet udvidet til på visse betingelser at kunne anvendes af personer ombord på kabellægningsfartøjer. Endvidere er det danske sømandsfradrag blevet differentieret, således at fradraget er forhøjet for søfolk ombord på skibe over 500 tons bortset fra passagerskibe og sandsugere.

e) Pr. 1. juli 2011 vedtog Folketinget en række lovændringer med sigte på at styrke rederiernes og de søfarendes internationale konkurrenceevne. Lovændringer gav rederierne mulighed for i højere grad at benytte skibsførere (kaptajner) fra lande uden for EU, ligesom de søfarendes globale konkurrenceevne styrkes, fordi de nu får et højere skattefradrag for arbejde på skibe over 500 BT, dvs. typisk større skibe, der sejler i international fart. Fradraget er godkendt af Kommissionen efter de eksisterende maritime statsstøttereftningslinjer.

Hertil kan generelt oplyses, at dansk skibsfarts indtjening i fremmed valuta er steget med næsten 700 % i perioden 1989 til 2011. I 1989 udgjorde dansk skibsfarts indtjening i fremmed valuta € 3.200.000.000 svarende til ca. 8 % af Danmarks samlede eksportindtægter. Ved udgangen af 2011 var det tale steget til € 24.600.000.000 kr. svarende til ca. 17 % af Danmarks samlede eksportindtægter. Ved udgangen af 2011 anslås beskæftigelsen i den samlede maritime klynge til at udgøre 115.000 personer svarende til 7,5 % af den direkte og indirekte private beskæftigelse.

f) De væsentligste årsager til at danske rederier ønsker at have skibe registreret i Danmark / EU vurderes at være generelt gode rammebetingelser, hvoraf de væsentligste udgør:

Under de eksisterende maritime statsstøttereftningslinjer:

- Tonnagebeskatning
- Et velfungerende internationalt skibsregister

I øvrigt:

- Godt uddannet og fleksibel arbejdskraft
- Gode forhold i øvrigt at drive virksomhed under
- Hurtig og reel sagsbehandling hos myndighederne

Herudover vurderes det at have betydning, at det danske flag er et kvalitetsflag sikret via gennemførelse af såvel international samt EU regulering.

Se i øvrigt bilag nr. 1 om flagfordeling for henholdsvis rederier og operatørselskaber.

g) Danske handelsskibe med en bruttotonnage på 20 eller derover, skal registreres i enten Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) eller i den danske Skibsregister (DAS). Rederierne er forpligtet til at underrette den Søfartsstyrelsen, når en søfarende får hyre på et handelsskib, samt når tjeneste ombord afsluttes. Passagerskibe samt andre typer af skibe, der normalt ikke er beskæftiget i fart til udenlandske havne, er dog ikke omfattet af

denne indberetningspligt. Langt de fleste DIS-skibe sejler i oversøisk fart, og pr. 30. september 2010 var godt 8.500 søfolk ansat på de omkring 600 DIS-skibe. Udviklingen for søfarende på DIS-skibe i perioden 2000-2010 er vist nedenfor.

Table on duty staff on ships in the DIS as of 30 September, 2000 – 2010

| Year | Number of ships on 30 September | Total | Crew categories | | Nationality of the crew | | | Unknown category and nationality: Persons aboard ships which do not report |
|------|---------------------------------|-------|-----------------|--------------------|-------------------------|------------|-----------------------|--|
| | | | Officers | Other crew members | Danes | Foreigners | | |
| | | | | | | EU/EEA | Third party countries | |
| 2000 | 578 | 6,707 | 2,532 | 3,948 | 3,606 | 394 | 2,480 | 227 |
| 2001 | 558 | 6,555 | 2,337 | 3,904 | 3,484 | 390 | 2,367 | 314 |
| 2002 | 513 | 6,596 | 2,329 | 4,038 | 3,645 | 456 | 2,266 | 229 |
| 2003 | 500 | 6,641 | 2,295 | 4,096 | 3,486 | 451 | 2,454 | 250 |
| 2004 | 491 | 6,677 | 2,319 | 4,125 | 3,481 | 920 | 2,043 | 233 |
| 2005 | 488 | 6,738 | 2,350 | 4,145 | 3,321 | 931 | 2,243 | 243 |
| 2006 | 497 | 7,297 | 2,494 | 4,544 | 3,286 | 1,022 | 2,730 | 259 |
| 2007 | 493 | 7,219 | 2,442 | 4,402 | 2,883 | 967 | 2,994 | 375 |
| 2008 | 535 | 8,192 | 2,833 | 4,892 | 2,952 | 1,027 | 3,746 | 467 |
| 2009 | 560 | 8,133 | 2,884 | 4,792 | 2,822 | 913 | 3,941 | 457 |
| 2010 | 599 | 8,613 | 3,143 | 5,119 | 2,868 | 1,083 | 4,311 | 351 |

Source: Crew information from shipping companies with ships registered in the DIS, supplemented by information from the Danish Maritime Authority regarding the size of the crew onboard passenger ships and ships which do not report crew information.

Der findes ingen tilsvarende registrering af udviklingen i perioden 2000-2010 for søfarende på handelsskibe registreret i DAS. Der anslås dog at være 600-700 søfarende beskæftiget på DAS skibe. Næsten alle disse søfarende er danske, og typisk sejler de pågældende skibe i indenlandsk fart.

h og i) Der foreligger ikke oplysninger til belysning af disse spørgsmål.

B.1.2) Der henvises til de generelle bemærkninger samt til delbesvarelser under B.1.1.

B.1.3 Hvorledes har rederiernes forretningsmodeller udviklet sig siden vedtagelsen af retningslinjerne? Beskriv de vigtigste forskelle, der måtte være mellem EU-baserede og tredjelandsbaserede rederiers forretningsmodeller.

B.1.4 Hvilke faktorer mener De er afgørende for EU-rederiernes valg af flagland og det land, hvor de betaler skat? Forventer De, at disse faktorer vil ændre sig i fremtiden?

a) i hvilken udstrækning er statsstøtteaspekter afgørende for valget?

b) i hvilken udstrækning er andre faktorer afgørende for valget (f.eks. bedre, hurtigere og/eller billigere administrative tjenester, gunstige arbejdsretlige

regler eller den måde, hvorpå de anvendes osv.? De bedes underbygge Deres synspunkter med konkrete oplysninger og eksempler

c) hvilke lande anses for at være de bedste i EU/i verden, når det gælder registrering og beskatning, og hvorfor?

B.1.5 Hvilke retlige, tekniske eller administrative hindringer ligger i vejen for registrering af et skib eller flytning af et selskabs hovedsæde fra et land til et andet?

B.1.6 I hvilken udstrækning bidrog retningslinjerne til denne udvikling?

B.1.7 Hvilke karakteristika gør søtransportsektoren til noget særligt, når det gælder statsstøttekontrol? Opstil en liste over, hvilke materielle sektorspecifikke statsstøtteregler De finder nødvendige på baggrund af disse karakteristika. De bedes forklare, hvilke aspekter ved søtransportsektoren der med fordel kunne være omfattet af de horisontale statsstøtteregler. De bedes præcisere Deres svar mest muligt og ligeledes anføre, hvilke økonomiske, sociale og miljømæssige virkninger de sektorspecifikke regler forventes at få.

Besvarelse:

B.1.3) Der henvises til de svar, som Kommissionen utvivlsomt modtager fra industrien.

B.1.4) Der henvises til besvarelsen af punkt B.1.1, litra f, oven for. Hertil bemærkes, at en rederivirksomheds beslutning om, hvorfra driften skal foregå formentlig i første række er baseret på generelle forretningsmæssige vurderinger af det samlede finanspolitiske klima i et bestemt land. Hertil kommer en analyse af det pågældende lands praktiske forståelse for de særlige forhold, som gør sig gældende i søfartsindustrien. Vurdering af flagets kvalitet og dets placeringer på diverse lister for havnestatskontrol har endvidere betydning for NIR. Derudover vurderes flaget også at kunne have kommerciel betydning i forhold til at få laster. Endelig er det opfattelsen, at registreringsprocessen skal være hurtig og smidig, hvilket også har stor betydning for panthavere (og dermed rederens adgang til finansiering under et givent flag). Panthaverne vil have sikret deres pant hurtigt og have sikkerhed i registreringen.

B.1.5 og B.1.6) Der er ingen eller meget få barrierer forbundet med at flytte et hovedkontor eller et skibs registrering mellem forskellige landet. Skibsfart er en meget mobil industri, både i virksomhed og aktiver, hvilket yderligere understreger de maritime statsstøtteretningslinjers relevans.

B.1.7) Der henvises til de generelle bemærkninger samt besvarelsen af punkt B.1.1, litra b, oven for.

B.2. Retningslinjernes målsætninger og søtransportsektorens nuværende udfordringer

De overordnede målsætninger er fastsat i retningslinjernes afsnit 2.2.

B.2.1 Hvordan vil De beskrive den sandsynlige udvikling, og hvor ser De de største udfordringer for søtransportsektoren på kort (det kommende år) og

mellemlang sigt (de næste tre år)? Får det indvirkning på retningslinjerne?

B.2.2 *Mener De, at retningslinjerne danner grundlag for en tilfredsstillende statsstøttepolitik inden for søtransportsektoren i dag?*

B.2.3 *Mener De, at retningslinjernes målsætninger stadig gælder? Bør de ændres og i så fald hvordan? Bør de rangordnes og vægtes og i så fald på hvilken måde? De bedes begrunde Deres synspunkt og præcisere Deres svar mest muligt ved hjælp af nærmere oplysninger og en udførlig beskrivelse.*

B.2.4 *Hvilke markedssvigt inden for (eller, mere generelt, mål af fælles interesse i forbindelse med) søtransportsektoren mener De, at de nuværende statsstøtteforanstaltninger har rettet op på eller ikke har rettet op på? Mener De i sidstnævnte tilfælde, at retningslinjernes generelle bestemmelser er utilstrækkelige, eller at medlemsstaterne ikke har anvendt dem tilfredsstillende? Hvad er efter Deres opfattelse den mest effektive måde, hvorpå der kan rettes op på markedssvigt inden for søtransportsektoren?*

B.2.5 *Mener De, at der er positive eller negative eksterne virkninger forbundet med registrering af skibe under EU-flag? De bedes uddybe Deres svar. Hvor betydelige er disse virkninger? Fremlæg dokumentation, hvis det er muligt.*

B.2.6 *Mener De, at statsstøtteforanstaltninger er nødvendige, for at medlemsstaterne kan pålægge sektoren strengere krav med hensyn til arbejdsforhold og miljømæssige aspekter, uden at det medfører udflytning?*

Besvarelse:

B.2.1) Som anført under de generelle bemærkninger har de gældende retningslinjer efter Danmarks opfattelse overordnet set været yderst vellykkede og har generelt produceret stærke strategiske, økonomiske og beskæftigelsesmæssige fordele for EU og dets medlemsstater. Set med danske øjne har retningslinjerne sat de europæiske maritime klynger i stand til at modstå den stigende globale konkurrence på søfartsområdet. EU baserede rederivirkningsomheder er i de senere år blevet mødt med aggressive vækststrategier fra andre maritime centre såsom Singapore, Hong Kong og Kina samt hård konkurrence fra åbne skibsregistre. Denne udvikling forventes at fortsætte.

Hertil kommer, at markedet for søtransporttydelser i øjeblikket er præget af overkapacitet, hvilket bl.a. kommer til udtryk ved, at skibe i de senere år er lagt op, og at nybygningsordrer annulleres eller udskydes. Der har i forbindelse med den økonomiske tilbagegang været store fald i de globale fragtrater samtidig med at godsmængderne er faldet. Det har resulteret i et betydeligt indtjeningsfald for branchen og et fald i skibsværdierne. Omfattende direkte statsstøtte til rederidrift kan forringe konkurrencesituationen, idet der dermed sker en manglende naturlig tilpasning og dermed en forøgelse af den eksisterende overkapacitet.

B.2.2) Ja. Som nævnt i de generelle bemærkninger har de maritime statsstøtteretningslinjer været en afgørende faktor for at standse og vende nedgangen i EU skibsfart. I de fleste tilfælde har de medlemsstater, som har gjort brug af retningslinjernes muligheder for at gennemføre positive foranstaltninger, formået at stoppe den strukturelle tilbagegang af deres handelsflåder. Hertil har retningslinjerne efter dansk opfattelse haft positive af-

smittende virkninger i form af investeringer i uddannelse af søfarende, hvilket har bidraget til at sikre en kritisk masse af maritime kompetencer i den europæiske maritime klynge. Endelig har retningslinjerne haft positive afsmittende virkninger i forhold til generel værdiskabelse, beskæftigelse og betalingsbalance i medlemsstaterne.

B.2.3) De eksisterende retningslinjers målsætninger er stadig valide i forhold til den fremtidige vækst i medlemsstaternes handelsflåder og søfarende. Det vil være afgørende for EU's medlemsstater med maritime interesser, at de fremover kan videreføre de foranstaltninger, som er truffet i overensstemmelse med de gældende retningslinjer. Det bemærkes hertil, at formålet med retningslinjerne er af fælles europæisk interesse, idet retningslinjerne primært er rettet mod at:

- Fremme af beskæftigelsen for europæiske søfolk.
- Sikre og forbedre de maritime kompetencer.
- Fremme indflagning til medlemsstaternes registre.
- Bidrage til sikker, effektiv og miljøvenlig skibsfart.
- Bidrage til at konsolidere den maritime klynge og opretholde en samlet konkurrencedygtig flåde på verdensmarkederne.

B.2.4) Der henvises til besvarelsen af punkt B.2.1.

B.2.5). Set i rederiperspektiv må det antages, at et skibs flag er vigtigt, da det etablerer og fastlægger ansvarsfordelingen mellem et skib og en stat. Brug af et bestemt flag eller register skønnes imidlertid ikke at være af afgørende betydning for en virksomheds generelle succes. Omvendt må det set fra et flagstatsperspektiv erkendes, at antallet af registrerede skibe har positiv betydning for den maritime klynge og den maritime administration samt ikke mindst i forhold til mulighederne for at påvirke den internationale regel-dannelse på mere effektiv måde end lande uden skibe og uden maritime arbejdstager- og arbejdsgiverorganisationen.

B.2.6) Nej. Regler, herunder ikke mindst med hensyn til arbejdsforhold og skærpede miljøkrav, indgås oftest på internationalt plan med sigte på bl.a. at sikre et "level playing field" for sektoren. Dette element bør ikke på EU plan kunne gennemhulles ved, at der gennem statsstøtteordninger skabes et "unlevel playing field". De maritime statsstøtte-retningslinjer bør således ikke kunne give anledning til, at der indledes et statsstøtte-kapløb mellem EU-landene. Det afgørende bør være, hvorvidt der er tale om rederidrift, der kan overleve med basis i bæredygtige koncepter.

B.3. Anvendelse af retningslinjerne

Besvares af de offentlige myndigheder

Har De ydet statsstøtte i henhold til retningslinjerne efter 2004? I bekræftende fald bedes De oplyse følgende:

B.3.1 Angiv det samlede støttebeløb (i mio. EUR), som de danske myndigheder (region/medlemsstat) har ydet på årsbasis mellem 2004 og december 2011 i henhold til retningslinjerne. Angiv støttebeløbene i henhold til de enkelte specifikke bestemmelser i retningslinjerne, idet der eventuelt skelnes mellem støtte, som er ydet i henhold til en godkendt støtteordning, og individuel støtte:

- Skattebegunstigelse i form af tonnageskat og andre skattemæssige foranstaltninger

- Dækning af arbejdsrelaterede omkostninger for søfolk – nedsættelse af/fritagelse for socialsikringsbidrag og nedsættelse af/fritagelse for indkomstskat

- Støtte til udskiftning af besætningen

- Investeringsstøtte

- Regionalstøtte

- Uddannelsesstøtte

- Omstrukturingsstøtte

- Støtte til nærskibstrafik

- Kompensation for forsyningspligt og undertegnede forsyningspligtkontrakter

B.3.2 Angiv det samlede antal modtagere af støtte i henhold til retningslinjerne i ovennævnte periode. De bedes præcisere, om modtagerne var a) rederier eller b) andre virksomheder.

Besvares af de offentlige myndigheder og virksomhederne

B.3.3 Hvad er generelt Deres erfaringer med anvendelsen af retningslinjerne? Mener De, at retningslinjerne har haft indvirkning på registreringen af skibe i EU (ved at forhindre udflagning til tredjelande) og på EU-beskæftigelsen af søfolk eller forskellige typer investeringer (uddannelse, kommunikation om bord på skibe osv.)? Giv eventuelle yderligere relevante oplysninger.

B.3.4 Angiv støttens positive og negative virkninger. De bedes præcisere Deres svar på spørgsmål a) til h) nedenfor mest muligt ved hjælp af konkrete oplysninger og en udførlig beskrivelse. Prøv at kvantificere de enkelte virkninger.

a) Hvordan påvirker støtten den økonomiske stilling, som EU's søtransportsektor indtager globalt set (med hensyn til markedsandel, omsætning, de kontrollerede og/eller registrerede skibes størrelse og kapacitet osv.)?

b) Har den indvirkning på beskæftigelsesniveauet i søtransportsektoren, f.eks. i form af oprettelse eller nedlæggelse af arbejdspladser (antal og art)?

c) Hvilken indvirkning har den på jobskabelsen for søfolk i almindelighed og søfolk med EU/EØS-nationalitet i særdeleshed?

d) Hvordan påvirker den jobskabelsen inden for rederiernes søfartsaktiviteter i land?

e) Hvordan påvirker den jobskabelsen i maritime klynger som helhed?

f) Medfører den bedre kvalificerede arbejdstagere, bedre miljøforhold/produkter?

g) Har den positive eller negative direkte eller indirekte virkninger for andre aspekter af medlemsstaternes økonomiske aktivitet (regionale og bredere maritime klynger osv.)?

B.3.5 Mener De, at retningslinjerne bør revideres på baggrund af sektorens udvikling? Eller mener De, at retningslinjerne (i) ikke bør ændres eller (ii) bør afskaffes, så det er de generelle statsstøtteregler, der gælder? Hvilke andre tiltag ville De finde hensigtsmæssige?

B.3.6 Hvis De mener, at retningslinjerne bør revideres, hvilke ændringer dels med hensyn til struktur og materielle forhold, dels på andre mindre punkter ville De anbefale og hvorfor?

Besvarelse:

B.3.1)

| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Tonnageskat | 5,6 | 6,1 | 6,7 | 6,7 | 6,7 | 6,7 | 6,1 | 6,1 |
| DIS-ordning | 80-90 | 80-90 | 80-90 | 80-90 | 80-90 | 90-95 | 90-95 | 90-95 |

Note: Det bemærkes, at der er tale om teoretiske beregninger, som ikke tager højde for den ændrede adfærd, som en begrænsning eller afskaffelse af tonnageskatten eller DIS ville medføre.

| | Praktikpladstilskud: | Hjemsendelse: |
|------|----------------------|---------------|
| 2011 | 1.869.941 | 0 |

| | | |
|------|-----------|--------|
| 2010 | 1.619.240 | 0 |
| 2009 | 915.936 | 4.723 |
| 2008 | 1.386.561 | 17.283 |
| 2007 | 1.551.524 | 17.423 |
| 2006 | 1.844.370 | 22.037 |
| 2005 | 1.580.599 | 22.965 |
| 2004 | 1.588.262 | 29.638 |
| 2003 | 1.721.043 | 20.312 |
| 2002 | 1.594.867 | 21.052 |
| 2001 | 1.588.412 | 28.400 |
| 2000 | 1.366.326 | 35.495 |
| 1999 | 625.866 | 22.172 |
| 1998 | 342.105 | - |

Note: Det bemærkes, at danske rederiers lovpligtige indbetaling til Arbejdsgivernes elev-refusion i praksis betyder, at rederierne selv finansierer en stor del af praktikpladstilskuddet.

B.3.2)

Oversigt over de tonnageskattede/DIS selskaber, som Store Selskaber har registreret.

| | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|--|------|------|------|------|------|------|
| <i>Støtte modtagere i alt</i> | 35 | 37 | 65 | 412 | 624 | 531 |
| <i>- Antal operatørselskaber</i> | | | | 10 | 11 | 12 |
| <i>= Antal rederier</i> | | | | 402 | 613 | 519 |
| <i>+ Antal selskaber, der både er rederi og operatør</i> | | | | 6 | 5 | 7 |
| <i>= Antal rederier i alt</i> | | | | 408 | 618 | 526 |

Det bemærkes, at indsatsen overfor samtlige tonnageskattede selskaber blev samlet i SKAT Store Selskaber i 2009, hvorfor der er samlet oversigt over de tonnageskattede selskaber fra og med selvangivelsen for 2008. For selvangivelsen for 2008 havde Store Selskaber kun ansvaret for de allerstørste rederikoncerner. Ovenstående mandtal for perioden 2005-2007 er således udtryk for Store Selskabers daværende mandtal for tonnageskattede selskaber.

B.3.3 – B.3.6) Der henvises til de generelle bemærkninger samt navnlig til besvarelsen af punkterne B.1.1, litra b, B.2.1 og B.2.3 oven for. Det kan hertil på ny fremhæves, de maritime retningslinjer har sikret en vellykket ramme, som gør det muligt for

den europæiske skibsfart til at konkurrere med sine globale konkurrenter. Omvendt må det trods alt erkendes, at væksten i jobskabelsen primært ligger i gruppen af søfarende fra lande andre end EU/EØS, hvor andelen af nationale søfarende er stigende. Retningslinjerne bør som tidligere nævnt i alt væsentligt fortsætte i sin nuværende form. Der kan dog efter dansk opfattelse med fordel på EU plan sættes øget fokus på maritime kompetencer, herunder udviklingen i beskæftigelse af EU søfarende.

B.4. Støtte til rederier i henhold til andre statsstøtteinstrumenter – besvares af de offentlige myndigheder

Virksomheder, der udfører søtransport, er støtteberettigede i henhold til de horisontale statsstøtteinstrumenter.

B.4.1 Hvis de offentlige myndigheder i Danmark har ydet statsstøtte til rederier i henhold til andre statsstøtteinstrumenter end retningslinjerne, bedes De oplyse følgende:

a) Angiv – **med en præcisering af retsgrundlaget og formålet** - det samlede støt-tebeløb (i mio. EUR), som mellem 2004 og december 2011 blev ydet til rederier på årsbasis i henhold til horisontale statsstøtteinstrumenter .

b) Angiv – med en præcisering af retsgrundlaget – den støtte (i procent), som mellem 2004 og december 2011 er ydet til rederier på årsbasis i henhold til henholdsvist retningslinjerne og horisontale statsstøtteinstrumenter.

Besvarelse:

B.4.1) Ikke relevant.

B.5. Urimelig fordrejning af konkurrencen inden for EU

B.5.1 Mener De, at der inden for søtransportsektoren i EU forekommer konkurrencefordrejninger, som skyldes fejlfortolkning/forkert anvendelse af retningslinjerne eller Kommissionens afgørelser? Deres synspunkt bedes underbygget med konkrete eksempler og oplysninger.

B.5.2 Hvordan vurderer De det mulige omfang af støttekapløb mellem medlemsstaterne?

B.5.3 Findes der inden for retningslinjernes anvendelsesområde nationale bestemmelser (såsom tonnageskat og nedsættelse af eller fritagelse for socialsikringsbidrag og indkomstskat), som gør en bestemt national statsstøtteordning mere fordelagtig end de øvrige eksisterende ordninger i EU? Hvilke bestemmelser/betingelser gør denne ordning mere fordelagtig?

Besvarelse:

B.5.1) Danmark har ikke kendskab til konkurrenceforvridning i forhold til enkelte EU-rederier. Det bemærkes hertil, at de maritime statsstøtteretningslinjer er designet med sigte på ikke at tillade direkte driftsstøtte. Netop derfor er fordrejning af samhandelen og konkurrencen inden for EU blevet holdt på et minimum. Tværtimod har retningslinjerne i dansk optik sikret incitament til at investere i europæisk skibsfart uden at fordreje konkurrencen og på-

virke samhandelsvilkårene. Det bemærkes i øvrigt, at de maritime statsstøttereigningslinjer ikke umiddelbart kan sammenlignes med andre sektorpolitikker eller med de horisontale retningslinjer. Hvor sidstnævntes fokus primært er på at undgå forvriddinger i det indre marked, er de maritime retningslinjer designet til at imødegå globale skævheder og give medlemsstaterne mulighed at vedtage foranstaltninger, der giver den europæiske skibsfart og beskæftigelse lige vilkår i forhold til internationale konkurrenter i et globalt marked.

B.5.2) Der henvises til besvarelsen af B.2.6 og B.5.1. oven for. Hertil bemærkes, at de foranstaltninger, der fremmes via de maritime statsstøttereigningslinjer, er udformet på en sådan måde, at de kun giver incitamentet til økonomisk levedygtige virksomheder.

B.5.3) De eksisterende danske statsstøtteordninger på skatteområdet – tonnageskatten og DIS-ordningen – er udformet på grundlag af de eksisterende retningslinjer og er godkendt af Kommissionen på grundlag af disse. Statsstøtteordningerne er noget, som medlemsstaterne kan anvende. Det er ikke noget, som medlemsstaterne skal anvende. Det er med andre ord en ramme, som medlemsstaterne kan vælge at udfylde, hvis man finder behov for noget sådant. Det danske skatteministerium har ikke et fuldt overblik over, hvordan samtlige øvrige EU-lande har valgt at udfylde den givne ramme. Danmark er derfor ikke i stand til at udtale sig om, hvorvidt de danske ordninger måtte være mere eller mindre fordelagtige end de ordninger, man måtte have gennemført i andre medlemsstater. Danmark finder i øvrigt spørgsmålet irrelevant. En given statsstøtteordning skal vurderes i forhold til de fælles regler og retningslinjer, der gælder for etablering af sådanne ordninger. Den skal ikke vurderes i forhold til, hvordan man har valgt at indrette sig i andre medlemsstater.

B.6. Retningslinjernes anvendelsesområde og støtteberettigede aktiviteter

B.6.1 Mener De, at det er hensigtsmæssigt at lade slæbebåde og opmudringsfartøjer være omfattet af retningslinjerne? Finder De i bekræftende fald 50 %-reglen tilfredsstillende? Bør denne procentsats forhøjes eller nedsættes? Hvilke nationale regler/hvilken administrativ praksis anvendes for øjeblikket i forbindelse med sådanne typer fartøjer?

B.6.2 Mener De, at det er hensigtsmæssigt at lade kabelskibe, rørlægningsfartøjer og forskningsfartøjer være omfattet af retningslinjerne? Bør der i så fald indføres en 50 %-regel svarende til den, der gælder for slæbebåde og opmudringsfartøjer? Hvilke nationale regler/hvilken administrativ praksis anvendes for øjeblikket i forbindelse med sådanne typer fartøjer?

B.6.3 Mener De, at andre aktiviteter, der udføres på havet, også bør være statsstøtteberettigede efter retningslinjerne - f.eks., men ikke udelukkende, offshorekraner⁶, kabelreparationsskibe, dykkerfartøjer, fartøjer, der benyttes til stimulering af oliebrønde, lodsartøjer⁷, undersøgelsesskibe, hydrografiske undersøgelser og konstruktioner i havmiljøet, fartøjer, der leverer offshore-tjenester, mobile platforme osv.? Bør der i så fald indføres en 50 %-regel svarende til den, der gælder for slæbebåde og opmudringsfartøjer? Hvilke nationale regler/hvilken administrativ praksis anvendes for øjeblikket i forbindelse med sådanne typer fartøjer?

⁶ Dette fartøj, svarende til kranskibe, anvendes til konstruktion af offshoreboreplatforme og er velegnet til arbejde under ugunstige søforhold.

⁷ Lodsartøjer anvendes til at sikre, at lodser kan komme om bord på større skibe.

B.6.4 *Mener De, at krydstogtsejlads bør være statsstøtteberettiget efter retningslinjerne? I hvilken udstrækning tillader nationale love/ administrativ praksis allerede nu, at der ydes støtte til krydstogtsejlads? I hvilken udstrækning skal aktiviteter om bord på skibe (kasino, spa, underholdning, hotelvirksomhed, mens skibet er i havn osv.) betragtes som hjælpeaktiviteter i forbindelse med transport af passagerer, eller i hvilken udstrækning udgør de disse skibes hovedindtægtskilder? I hvilken udstrækning faktureres sådanne tjenester særskilt, og i hvilken udstrækning prissættes de som en samlet pakke? I hvilken udstrækning opfylder besætningen om bord på skibene og i land inden for denne sektor de samme eller tilsvarende kvalifikationskrav, som dem, der gælder for "typisk" søtransport? Er sektoren udsat for konkurrencepres fra tredjelande?*

B.6.5 *Bør hjælpeaktiviteter i forbindelse med transport af gods og passagerer efter Deres mening være berettigede til statsstøtte efter retningslinjerne? I bekræftende fald, hvilke typer aktiviteter? Finder De Kommissionens hidtidige differentiering mellem støtteberettigede og ikke-støtteberettigede aktiviteter tilfredsstillende⁸? Hvordan bør hjælpeaktiviteter defineres i forbindelse med anvendelsen af retningslinjerne?*

B.6.6 *Mener De, at det vil være hensigtsmæssigt at lade retningslinjerne omfatte statsstøtte til refusion af rederiernes omkostninger ved søfolkenes anvendelse af internetfaciliteter om bord på skibet til private formål med henblik på at forbedre søfolkenes forhold om bord?*

B.6.7 *Har De eventuelt andre bemærkninger til retningslinjernes anvendelsesområde?*

Besvarelse:

B.6.1. Danmark er principielt enig i, at anvendelsesområdet for statsstøtte til søtransportsektoren bør være søtransport og ikke enhver form for aktivitet, der foregår fra et skib. Den fleksibilitet, der hidtil er blevet anvendt, bør opretholdes. Kommende overvejelser om en justeret definition af begrebet søtransport må tage udgangspunkt i maritime forhold, og det må sikres, at støtteforanstaltningerne ikke vil kunne anvendes til ikke-maritime formål.

Slæbebåde og opmudringsfartøjer (sandsugere) er i øjeblikket omfattet af retningslinjerne, men inden for visse begrænsninger (50 pct. søtransport). I og med at de pågældende fartøjstyper i dag kan omfattes af statsstøtteforanstaltningerne, vil det formentlig være uhensigtsmæssigt nu at udelukke dem. Grænsen på 50 pct. bør ikke sættes ned. De danske regler på området kan sammenfattes som følger:

⁸ Støtteberettigede aktiviteter om bord på passagerskibe omfatter kun forbrug af varer og tjenester, som er uløseligt knyttet til en sørejse, samt lejeindtægter af reklameskilte om bord. Kommissionen vil derfor ikke anse overskud af spil, kasinoer, salg af luksusvarer og passagerudflugter for at være støtteberettigede. Tilsvarende kan overskud af følgende aktiviteter være omfattet af en tonnageskatteordning: containerudlejning, selvbetjening i forbindelse med godshåndtering eller omkostninger ved lastning og losning, oplagring og toldbehandling, billetteringsfaciliteter, drift af passagerterminaler og kontorfaciliteter i forbindelse med tonnageskattede skibsfartsaktiviteter. Endelig er det blevet accepteret, at rederiernes indtægter af bankkonti, forsikring og valutakurssikring i forbindelse med både gods- og passagertransport kan være omfattet af en tonnageskatteordning.

Slæbebåde kan omfattes af tonnageskatningen, når 50 pct.-kravet er opfyldt. Besætningen ombord på slæbebåde kan omfattes af DIS-ordningen, når slæbebåden opfylder betingelserne for tonnageskatning (uanset om rederiet anvender tonnageskatning eller ej).

Opdriftsfartøjer/sandsugere kan ikke omfattes af tonnageskatningen, og besætningen ombord kan ikke anvende DIS-ordningen. I stedet er der etableret en refusionsordning. Besætningsmedlemmerne beskattes almindeligt, men rederiet modtager en refusion på 40 pct. af lønsummen, når 50 pct.-kravet er opfyldt. Opgøres enten på månedsbasis eller på årsbasis.

B.6.2) Se besvarelsen af spørgsmål B.6.3. Efter de danske regler kan besætningen ombord på kabelskibe omfattes af DIS-ordningen, når søtransport af kabeltromler m.v. udgør mindst 50 pct. af virksomheden. Kabelskibe kan ikke omfattes af tonnageskatningen.

B.6.3) Som nævnt under besvarelsen af spørgsmål B.6.1. bør anvendelsesområdet for statsstøtte til søtransportsektoren være søtransport og ikke enhver aktivitet, der foregår på eller fra et skib. Der er flere hensyn at tage. For det første er der de rent fiskale hensyn. Dernæst er der det konkurrencemæssige hensyn til den landbaserede virksomhed. Entreprenørarbejde, der udføres fra skib – eksempelvis et molebyggeri – bør ikke i statsstøttedmæssig/skattemæssig henseende behandles anderledes end entreprenørarbejde, der udføres fra land. De danske statsstøtteordninger omfatter søtransport. Desuden omfatter de virksomhed med slæbebåde, sandsugere og kabelskibe inden for 50 pct.-begrænsningen. De danske ordninger omfatter ikke entreprenørvirksomhed og andre former for virksomhed udført fra skib.

B.6.4) Der ses ikke behov for at udvide reglerne for statsstøtte efter retningslinjerne til at omfatte krydstogtssejlad. Efter dansk administrativ praksis krydstogt i et vist omfang omfattes, såfremt det kan godtgøres, at aktiviteten begrundes med et egentligt trafikbehov. Der er formentligt ikke behov for at udvide statsstøttereglerne om krydstogtssejlad.

B.6.5) Afgrænsningen af anvendelsesområdet for støtteberettigede aktiviteter til at omfatte søtransport udgør en tilfredsstillende ramme. Der ses ikke behov for at ændre retningslinjerne for hjælpeaktiviteter i forbindelse med transport af gods eller passagerer. Kommissionens differentiering mellem støtteberettigede og ikke-støtteberettigede aktiviteter vurderes at være tilfredsstillende. Det forudsættes herved, at de nuværende bestemmelser om relaterede aktiviteter, som er omfattet af den danske tonnageskatteordning (containnerhåndtering, billetsalg mv.), fortsat vil kunne være omfattet.

B.6.6) Dette er ikke et spørgsmål af nogen betydning.

B.6.7) Ingen yderligere bemærkninger.

C. TONNAGESKAT OG ANDRE SKATTEMÆSSIGE FORANSTALTNINGER

Retningslinjernes punkt 3.1 omhandler beskatning af rederier og angiver følgende skattemæssige foranstaltninger som eksempler på støtte, der kan være forenelig på visse betingelser: i) tonnageskat⁹, ii) hurtig afskrivning af investeringer i skibe eller iii) ret til skattefrit at tilbageholde overskud af salg af fartøjer i en årrække, forudsat at disse overskud geninvesteres i fartøjer.

⁹ Dvs., at den normale selskabsskatteordning erstattes af en tonnageskatteordning, så rederiet betaler et skattebeløb, som er direkte forbundet med tonnagen uanset dets faktiske fortjeneste eller tab.

- C.1.1** *Mener De, at disse skattemæssige foranstaltninger stadig er nødvendige? Er de lige nødvendige for gods- og passagertransport? Begrund Deres svar for hver af de tre skattemæssige foranstaltninger.*
- C.1.2** *Har De som offentlig myndighed nogen sinde anvendt og anvender De fortsat sådanne foranstaltninger?*
- C.1.3** *Har De som virksomhed nogen sinde nydt godt af sådanne foranstaltninger? Hvad var i bekræftende fald foranstaltningens varighed, støttebeløbet, støttemodtagernes art, beskatningsniveauet og de støtteberettigede aktiviteter?*
- C.1.4** *Mener De, at de skattefordele, som rederierne opnår, fremmer udviklingen af visse erhvervsgrøner som omhandlet i traktatens artikel 107, stk. 3, litra c)? I bekræftende fald i hvilken udstrækning?*
- C.1.5** *Kan De dokumentere de ændringer, som indførelsen af foranstaltningerne i en bestemt medlemsstat (eller senere ændringer af disse foranstaltninger) har medført?*
- C.1.6** *Ville det efter Deres opfattelse være hensigtsmæssigt at etablere en form for konditionalitet mellem beskæftigelse af EU/EØS-søfolk og muligheden for at være omfattet af en tonnageskatteordning? Begrund Deres svar ved hjælp af konkrete oplysninger, eksempler og en udførlig beskrivelse.*

Besvarelse:

C.1.1) Den danske tonnageskatteordning er et vigtigt element i de rammevilkår, der findes i Danmark for rederibranchen. De skattemæssige foranstaltninger (tonnageskatteordningen) vurderes fortsat at være nødvendigt især for Danmark, hvor en meget stor del af handelsflåden er beskæftiget med transportopgaver i international fart, og dermed i stor konkurrence med andre lande, der har gunstige skattevilkår.

Der er formentlig i en vis udstrækning større behov for statsstøtte ordninger for gods-transport end for passagertransport i for den danske rederibranche.

C.1.2) Danmark anvender tonnageskatteordningen.

C.1.3) Ikke relevant at besvare.

C.1.4) Er ikke bekendt med om de skattefordele, som rederierne opnår, skulle fremme visse erhvervsgrøner som omhandlet i traktatens art. 107, stk. 3, litra c): om ”støtte til fremme af udviklingen af visse erhvervsgrøner eller økonomiske regioner, når den ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse”.

C.1.5) Kan ikke dokumentere sådanne forhold.

C.1.6) Et sammenhæng mellem beskæftigelsen af EU/EØS-søfarende ville efter dansk opfattelse kunne hæmme EU rederier i den globale konkurrence. Den nuværende ordning på dette punkt er hensigtsmæssig og bør bibeholdes.

Flagkravet

Samme punkt i retningslinjerne indeholder et flagkrav, som forpligter rederierne til at registrere deres andre skibe i EU, hvis de ønsker, at de skal være omfattet af tonnageskatteordningen, hvilket kun kan ske under ganske særlige omstændigheder.

C.1.7 *Mener De, at det nuværende flagkrav i retningslinjerne stadig er tilfredsstillende?*

C.1.8 *Mener De i benægtende fald, at flagkravet bør være strengere eller mere fleksibelt?*

C.1.9 *Hvordan kontrollerer De som offentlig myndighed, at dette krav overholdes på virksomheds-/koncernplan?*

C.1.10 *Mener De, at der ud over flagkravet bør være andre betingelser for at være omfattet af en tonnageskatteordning? Hvilke betingelser kunne der være tale om? Skulle muligheden for at nyde godt af tonnageskatten være betinget af, at der er plads til kadetter (køjepladser til kadetter) om bord? Begrund Deres svar ved hjælp af konkrete oplysninger, eksempler og en udførlig beskrivelse.*

Besvarelse:

C.1.7) Det er vanskeligt med sikkerhed at besvare dette spørgsmål, da der ikke foreligger undersøgelser om effekten af disse flagregler. Danmark ser ikke dog umiddelbart behov for en stramning af flagkravet.

C.1.8) Ikke relevant på grund af svaret i C.1.7.

C.1.9) Selskaber/koncerner der er omfattet af den danske tonnageskatteordning skal hvert år indsende oplysninger om flagkravet.

C.1.10) Det er vigtigt for Danmark, at de gode rammevilkår for rederibranchen bevares, og her udgør tonnageskatteordningen et væsentligt bidrag. Der bør ikke indføres andre betingelser ud over flagkravet for at kunne være omfattet af tonnageskatteordningen, hvis ordningen fortsat skal være attraktiv at anvende.

Spørgsmålet om, hvorvidt befragtningsaktiviteter er støtteberettigede

Med hensyn til **befragtning med besætning**, har Kommissionen fastslået i sine afgørelser, at den ikke accepterer tonnagebeskatning af virksomheder, hvis flåde som helhed består af skibe, som er befragtet med besætning fra andre virksomheder¹⁰. Det er dog blevet accepteret, at højst 80 % af virksomhedens tonnagebeskattede skibe kan bestå af skibe, der kan befragtes med besætning fra tredjeparter. Det er også muligt at gå op til 90 %, men på strenge betingelser¹¹.

¹⁰ Se f.eks. afsnit nr. 19 i Kommissionens beslutning i sag C 2/2008 – Ændringer i tonnageskatten – Irland.

¹¹ Efter artikel 2 i Kommissionens beslutning i sag C 2/08 – Ændring af tonnageskatten – Irland skal følgende betingelser være opfyldt: "Hvert af de indchartrede skibe, der drives af et rederi, der er

C.1.11 Mener De, at befragtning med besætning opfylder en eller flere af retningslinjernes målsætninger? I hvilken udstrækning er en høj grænse for befragtning med besætning (80 %) berettiget?

C.1.12 Hvordan kontrollerer De som offentlig myndighed, at ovennævnte betingelser overholdes? Er De stødt på administrative vanskeligheder ved anvendelsen af dem? Hvordan anvender De 80 %- og 90 %-reglerne i forbindelse med kravet om, at mindst 60 % af flåden skal være registreret i EU/EEA?

Besvarelse:

C.1.11) Det er vanskeligt at svare nogenlunde præcist på dette spørgsmål, da der ikke foreligger undersøgelser om effekten af disse regler. Formentlig vil rederiet forsøge at holde sig indenfor den tilladte grænse, da rederiet ellers vil skulle beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler for den overskydende andel af tonnagen. Generelt bemærkes, at befragtning udgør en kritisk del af skibsfart, som vurderes at bidrage væsentligt til EU rederiernes generelle succes. Endvidere afspejler befragtning de faktiske globale markedsforhold og sætter rederne i stand til at konkurrere globalt gennem en fleksibel forretningsmæssig ressourceanvendelse. Befragtning er en almindelig anvendt fremgangsmåde til at sikre tonnage, og indgår ofte i de almindelige kontraktvilkår, når der indgås en transportaftale på trampmarkedet.

Danmark ønsker imidlertid fortsat en ændring af indchartringsforholdet fra 1:4 til 1:10 uden krav om EU registrering eller EU teknisk management af de indchartrede skibe.

C.1.12) I forbindelse med rederiets indsendelse af sit skattemæssige regnskab til den danske skattemyndighed skal der vedlægges en specificeret opgørelse over rederiets tonnage, og det skal fremgår af denne hvordan tonnagen fordeler sig på egen tonnage og indlejet tonnage.

Endvidere indgår reglerne om befragtning af skibe med besætning som et element i forbindelse de danske skattemyndigheders skattemæssige risikovurdering af rederiet dvs. om der skal foretages en mere indgående kontrol af om rederiets skattemæssige regnskab er korrekt udført.

Ligeledes har det været et tema for de danske skattemyndigheders gennemgang af rederiernes indkomstopgørelse om hvorvidt, der er foretaget en korrekt fordeling af indkomster, der vedrører den tonnageskattede del og indkomster der vedrører den almindelige beskattede del af. Herunder indgår også kontrol af om reglerne for befragtning med besætning er overholdt.

Hvad angår bareboat-befragtning (dvs. **befragtning uden besætning**), er det Kommissionens faste praksis, at sådanne skibe sidestilles med ejede skibe, da rederiet

omfattet af tonnageskatteordningen, skal opfylde mindst én af følgende betingelser: a) det indchartrede skib er registreret i et skibsregister i Fællesskabet eller EØS, b) administrationen af skibets besætning og den tekniske forvaltning af det indchartrede skib udføres inden for Fællesskabet/EØS".

driver dem fuldt ud og påtager sig alle retlige forpligtelser (forsikring, gældsforpligtelser osv.).

C.1.13 *Er De enig i, at bareboat-befragtede skibe bør sidestilles med ejede skibe? Begrund Deres svar.*

Besvarelse:

C.1.13) Ja. Efter dansk opfattelse vil en sådan sidestilling imødekomme de generelle markedsforhold og give øget incitament til at placere rederiaktiviteter inden for EU.

Bortfragtning med besætning

C.1.14 *Mener De, at besætningsmedlemmerne i forbindelse med sådanne aktiviteter opretholder og udvikler væsentlige kvalifikationer, som de senere kan bruge i forbindelse med aktiviteter i land, og dermed bidrager til udvikling af maritim know-how og maritime klynger i EU/EEA?*

C.1.15 *Sikrer rederierne kommerciel administration af deres skibe?*

C.1.16 *Har De som offentlig myndighed anvendt en tonnageskatteordning på sådanne typer aktiviteter og i bekræftende fald på hvilke betingelser? Vedlæg venligst en kopi af den relevante nationale lovgivning.*

Besvarelse:

C.1.14) Ja. Danmark har ikke kendskab til, at dette ikke skulle være tilfældet. Det har også enhver formodning imod sig, at dette ikke skulle være tilfældet.

C.1.15) Er i tvivl om den rette forståelse af spørgsmålet.

Efter den danske tonnageskatteordning kan indkomst ved bortfragtning med besætning alene omfattes af ordningen, såfremt befragteren anvender skibet udelukkende til formål, der vil kunne omfattes af tonnageskatteordningen. Dette skal rederiet godtgøre med en erklæring fra sin revisor. Der ses derfor ikke behov for, at rederiet i videre omfang skal sikre sådan dokumentation.

C.1.16) Se svaret i C.1.15. Reglerne om bortfragtning i den danske tonnageskattelov § 6, stk. 2 og § 22, stk. 2. Se bilag nr. 2.

Bareboat-bortfragtning

C.1.17 *Hvilke betingelser bør indføres for at sikre, at sådanne aktiviteter kun er støtteberettigede i tilfælde af midlertidig overkapacitet? Hvilke tidsfrister bør der være (for ikke at dække en strukturel overkapacitet)? Bør der være et loft for den procentdel af tonnagen, som er omfattet af tonnageskat?*

C.1.18 *Har De som offentlig myndighed anvendt en tonnageskatteordning på sådanne typer aktiviteter og i bekræftende fald på hvilke betingelser? Vedlæg venligst en kopi af de relevante nationale bestemmelser om bareboat-bortfragtning?*

C.1.19 *Bør der i denne forbindelse være yderligere sikkerhedsforanstaltninger ud over den betingelse, at bareboat-bortfragtning kun bør være tilladt ved overkapacitet på kort sigt, eller bør der tværtimod være større fleksibilitet i denne forbindelse?*

Besvarelse:

C.1.17) Det er også Danmarks opfattelse, at bareboat-bortfragtning kun bør tillades under visse forudsætninger, idet en sådan aktivitet kunne medføre en risiko for, at såkaldte rene leasing-arrangementer kunne omfattes af tonnageskatteordningen. I den danske ordning tillades bareboat-bortfragtning kun, hvis et rederi forbigående har overskuds kapacitet i en periode på højst 3 år udlejer skibet. Samme skib vil kun kunne anvende denne mulighed én gang, når det er ejet af samme rederi eller et dermed koncernforbundet rederi. En ordning som den danske skaber formentligt en fornuftig og fleksibel balance for rederierne.

C.1.18) Se svaret i C.1.17, hvor den danske ordning nævnes. Se bilag nr. 2, § 6, stk. 2.

C.1.19) Se svaret et i C1.17.

Spørgsmålet om, hvorvidt indtægter af skibspuljer er støtteberettigede¹²

C.1.20 *Har De som offentlig myndighed anvendt en tonnageskatteordning på puljeadministratorer og i bekræftende fald på hvilke betingelser?*

C.1.21 *Hvis poolfartøjer sejler under EU/EØS-flag eller administrationen af deres besætning samt deres tekniske forvaltning gennemføres på EU's/EØS' område, er dette så efter Deres opfattelse tilstrækkeligt til, at puljeadministratorens indtægter kan være omfattet af en tonnageskatteordning?*

C.1.22 *Mener De, at der bør være et krav om, at puljeadministratorer også ejer og driver (varetager den kommercielle og tekniske forvaltning samt administrationen af skibets besætning) et bestemt antal skibe eller en procentdel af de skibe, denne administrerer, for at være omfattet af en tonnageskatteordning? Hvad bør i bekræftende fald være antallet/procentdelen af disse skibe? Begrund Deres svar ved hjælp af konkrete oplysninger, eksempler og en udførlig beskrivelse.*

Besvarelse:

¹² Skibspuljer defineres som "joint ventures mellem rederier, hvorved skibe af samme type samles i en pulje med en central administration og samlet markedsføring, samlet forhandling af befragtningsaftaler, herunder rejse- og tidsbefragtning, således at indtægterne sammenlægges og udloddes til rederierne", Murray, K(1994), Shipping Pools and EC Competition Law; A Guide for the Shipping Industry. London, 2.- 4. marts.

C.1.20) *Nej, men Danmark har forsøgt at gennemføre en ordning om skibspuljer, der dog ikke blev godkendt af kommissionen.*

Den danske ordning havde tre betingelser for, at det rederi, der administrerer skibspuljen, kunne henføre pool fee indkomsten til tonnageskatteordningen:

- 1) Skibene skulle beskattes efter tonnageskatteoven eller for så vidt angår skibe, der ikke beskattes i Danmark, anvendes til formål, som ville kunne omfattes af tonnageskatteoven.*
- 2) Det administrerende rederi har mindst ét skib i puljen, der ikke adskiller sig fra de andre skibe i puljen. Skibet måtte ikke adskille sig fra de andre skibe i puljen, dvs. det skulle deltage på lige fod med de øvrige rederiers skibe mht. skibstype, størrelse og fordeling af poolens overskud.*
- 3) Puljen tillige omfatter skibe, der ejes af ikke-koncernforbundne rederier. Denne bestemmelse indsættes for at undgå, at skibsmæglingsvirksomhed formelt omdannes til et pool samarbejde.*

Generelt finder Danmark, at det fremadrettet bør overvejes at give mulighed for, under visse betingelser, at medtage pool fees i tonnagebeskatning.

C.1.21) *Det ville formentligt ikke være tilstrækkeligt, idet det dog vedrørende pool-administration bemærkes, at flagkrav ikke forekommer relevant, idet en pool-manager ikke i praksis kan lade sig begrænse til at tage europæiske skibe med i poolen.*

C.1.22) *Ja, se evt. vores svar til C.1.20.*

Spørgsmålet om, hvorvidt kapitalgevinster af skibsfartsrelaterede tonnageskattede aktiver er støtteberettigede; behandling af kapitalgevinster i forbindelse med tidligere "overafskrevne" skibe og andre aktiver – besvares af de offentlige myndigheder

C.1.23 *I hvilken udstrækning og på hvilke betingelser bør kapitalgevinster af skibsfartsrelaterede aktiver tonnageskattes og hvorfor? Skelnes der i reglerne mellem aktiver, som købes før, og aktiver, som købes efter, at selskabet/skibet blev omfattet af tonnageskatteordningen?*

C.1.24 *Anvender de danske myndigheder nogen overgangsforanstaltninger, når virksomhederne skifter fra selskabsbeskatning til tonnagebeskatning, især når de har opbygget en såkaldt "skjult skattegæld", inden de skifter til tonnageskatteordningen (f.eks. fordi de har benyttet sig af hurtige afskrivninger eller andre skattefordele i forbindelse med selskabsbeskatning)? Giv i bekræftende fald en udførlig redegørelse for disse foranstaltninger.*

C.1.25 *Indeholder de gældende danske regler en skelnen mellem aktiver, der købes før, og aktiver, der købes efter, at der er skiftet til tonnagebeskatning?*

C.1.26 *Vedlæg kopier af den relevante lovgivning vedrørende ovenstående spørgsmål og giv en udførlig redegørelse for den gældende procedure.*

Besvarelse:

C.1.23) Som udgangspunkt bør det alene være indkomst ved søtransportaktivitet, der kan tonnageskattes. Dog kan der af ud fra konkurrencemæssige hensyn accepteres, at avancer ved salg af tonnageskattede skibe kan henføres til beskatning under tonnageskatteordningen. En sådan ordning har Danmark.

Den danske ordning gælder tillige skibe, der kan omfattes af tonnageskatteordningen, men som endnu ikke er færdiggjorte i et sådant omfang, at det kan indgå i rederiets drift. Endelig gælder det også for afhændelser af købskontrakter på skibe, der kunne omfattes af tonnageskatteordningen.

Avancen ved afhændelsen bør alene gælde for skibe, der er omfattet af tonnageskatteordningen på det tidspunkt, hvor en sådan ordning indføres.

C.1.24) I forbindelse med indførelsen af tonnageskatteordningen blev der indført regler, der sikrer beskatning af udskudte skatter. Samtidig blev der indført ændrede regler for afskrivning på skibe, således at afskrivningssatsen blev nedsat væsentligt.

Muligheden for at opbygge en såkaldt "skjult skattegæld" blev væsentligt reduceret ved indførelsen af tonnageskatteordningen som følge af ændringen af afskrivningsprocenten.

C.1.25) Det kan bekræftes, at de gældende danske regler sondre mellem skibe, der er erhvervet før og efter overgang til tonnageskatning.

C.1.26) Der er som bilag nr. 2 vedlagt den danske tonnageskatteordning.

Anvendelse af ring-fencing-foreanstaltninger – besvares af de offentlige myndigheder

Ring-fencing-foreanstaltninger, der anvendes i forbindelse med tonnageskatning, tager sigte på at forhindre "cherry picking" (f.eks. ved at de tonnageskattede virksomheder vælger at betale tonnageskat i en bestemt periode, hvor det er mest fordelagtigt) eller kunstig etablering af skattelettelser (f.eks. ved "overafskrivning") eller skatteunddragelse gennem udviklede koncerninterne transaktioner¹³.

C.1.27 *Beskriv de eventuelle ring-fencing-foreanstaltninger, som de danske myndigheder anvender, under henvisning til deres retsgrundlag og vedlæg en kopi af den (de) retsakt(er), hvor sådanne foreanstaltninger er fastsat.*

C.1.28 *Mener De, at disse ring-fencing-foreanstaltninger er tilstrækkelige til at forhindre statsstøtteafsmidning (spill-over) fra støtteberettigede til ikke-støtteberettigede aktiviteter? Begrund Deres svar.*

13 På grundlag af retningslinjernes punkt 3.1, afsnit 19, har Kommissionen i sin beslutningspraksis accepteret følgende karakteristika ved en række tonnageskatteordninger: i) kontrol af kommercielle transaktioner på tværs af afskærmningen (ring fence) på basis af armslængde-princippet, ii) regler om fair fordeling af kapitaludgifter mellem tonnageskattede aktiviteter og almindeligt beskattede aktiviteter, iii) regler om fair fordeling af indtægter mellem tonnageskattede aktiviteter og almindeligt beskattede aktiviteter, iv) en alt-eller-intet-løsning for rederikoncerner i en bindingsperiode på ti år.

C.1.29 *Er De stødt på administrative vanskeligheder ved anvendelsen af disse foranstaltninger?*

C.1.30 *Hvilke sanktioner pålægger De for at forhindre misbrug af tonnageskatteordningen?*

Besvarelse:

C.1.27) *Der er i den danske skattelovgivning og herunder tonnageskatteordning gennemført en række ring-fencing-foranstaltninger:*

- *Arms længde princippet, der også finder anvendelse internt i et rederi ved fordelingen af indkomst fra tonnageskattet virksomhed. (Tonnageskatteovens § 13)*
- *Særlige regler om finansielle indtægter og udgifter. (Selskabsskatteovens § 11 B)*
- *Koncernregler. (tonnageskatteovens § 3)*

Se bilag nr. 2 og 3.

C.1.28) *Det er vores vurdering, at de gældende regler i tilstrækkeligt omfang udgør et værn mod statsstøtteafsmitning (spill-over) fra støtteberettigede til ikke-støtteberettigede aktiviteter.*

C.1.29) *Vi er ikke bekendt med, at de givne ring-fencing-foranstaltninger er forbundet med administrative vanskeligheder.*

C.1.30) *Der er ikke egentlige sanktioner forbundet med misbrug af tonnageskatteordningen, og som skal forhindre misbrug af ordningen såsom eksempelvis bødeansvar eller lignende sanktioner. Opfylder et rederi ikke betingelserne for at være omfattet af ordningen er ”sanktionen”, at rederiet skal beskattes efter de almindelige regler, som i givet fald vil medføre en væsentlig øget beskatning af rederiet. Ved misbrug af ordningen vil rederiet tillige blive erstatningsansvarlig.*

D. ARBEJDSRELATEREDE OMKOSTNINGER

Retningslinjernes punkt 3.2 omhandler to foranstaltninger: i) nedsatte satser for socialsikringsbidrag for EU-søfolk, der beskæftiges om bord på skibe, som er registreret i en medlemsstat, og ii) nedsatte indkomstskattesatser for EU-søfolk om bord på skibe, som er registreret i en medlemsstat.

D.1.1 *Mener De, at ovennævnte to foranstaltninger stadig er nødvendige? Begrund Deres svar for hver af de to foranstaltninger.*

D.1.2 *Mener De, at dette punkts betingelser for, at søfolk og skibe (som skal registreres i EU) kan være støtteberettigede, er tilstrækkelige og sikrer, at retningslinjernes målsætninger opfyldes?*

D.1.3 *Har De (som offentlig myndighed) ydet eller (som virksomhed) modtaget beskæftigelsesstøtte i henhold til den generelle gruppefritagelsesforordning (GBER)¹⁴? I bekræftende fald angives, hvor stort et støttebeløb, hvilke typer støttemodtagere og hvilke støtteberettigede aktiviteter der var tale om.*

D.1.4 *I hvilket omfang mener De, at denne foranstaltning bidrager til beskæftigelse af søfolk og især af EU-søfolk og/eller til forbedring af de europæiske rederiers konkurrenceevne? Begrund Deres svar ved hjælp af konkrete oplysninger, eksempler og en udførlig beskrivelse.*

D.1.5 *Mener De, at statsstøtteforanstaltninger bør være rettet mod en bestemt arbejdskraftkategori (f.eks. højt kvalificerede officerer)?*

Besvarelse:

D.1.1) EU-medlemsstaternes handelsflåders evne til at konkurrere på lønomkostninger og fleksibilitet anses for at være afgørende for den europæiske skibsfarts fortsatte succes og for at bevare maritime kompetencer i den samlede maritime klynge. Danmark finder på denne baggrund, at foranstaltninger, som sigter på nedsatte indkomstskattesatser for søfarende, som er skattepligtige i en EU medlemsstat, er en fornuftigt konkurrence- og beskæftigelsesfremmede redskab, som bør opretholdes.

D.1.2) Ja.

D.1.3) Nej.

D.1.4) Der henvises til besvarelsen af punkt D.1.1 oven for, idet vigtigheden af at bevare den fulde fleksibilitet i de eksisterende maritime retningslinjer understreges.

D.1.5) Nej.

E. UDSKIFTNING AF BESÆTNINGEN

Retningslinjernes punkt 4 omhandler medlemsstatens betaling eller godtgørelse af omkostninger ved repatriering af EU-søfolk om bord på skibe, der er registreret i medlemsstaternes registre (besætningudskiftning).

E.1.1 *I betragtning af, at denne bestemmelse næsten ikke er blevet anvendt, mener De så, at den stadig er nødvendig? Ville De være indforstået med, at den blev udeladt? Begrund Deres svar.*

Besvarelse:

E.1.1) Det kan ikke udelukkes, at dette fremtidigt vil være nyttig foranstaltning, som vil kunne give medlemsstaterne øget fleksibilitet på nationalt plan. Foranstaltningen ses ikke at have potentiale til at skabe konkurrenceforvridning. Se i øvrigt tabellen i svaret på spørgsmål B.3.1 oven for.

¹⁴ Kommissionens forordning (EF) nr. 800/2008 af 6. august 2008 om visse former for støttes forenelighed med fællesmarkedet i henhold til traktatens artikel 87 og 88 (Generel gruppefritagelsesforordning), EUT L 214 af 9.8.2008, s. 3.

F. UDDANNELSESSTØTTE

Retningslinjernes punkt 7 tillader uddannelsesstøtte til søfolk ud over artikel 39 i GBER¹⁵.

F.1.1 *De bedes fremlægge en liste over tilfælde, hvor artikel 39, stk. 2, i GBER, artikel 4, stk. 6, i gruppefritagelsesforordningen for uddannelsesstøtte og/eller retningslinjernes kapitel 7 er blevet anvendt på uddannelsesstøtte inden for søtransportsektoren, og angive de anslåede støttebeløb.*

F.1.2 *Mener De, at denne bestemmelse i retningslinjerne stadig er nødvendig, eller er reglerne i GBER tilstrækkelige?*

F.1.3 *Hvis bestemmelsen bibeholdes, mener De da, at der er behov for ændringer?*

Besvarelse:

F.1.1) Efter bekendtgørelse nr. 131 af 23. februar 2009 om tilskud til praktikplads i skibe ydes løbende tilskud til rederier for ansættelse af søfarende, der som led i en godkendt uddannelse gennemfører foreskrevne praktikperioder i danske handelsskibe på grundlag af en godkendt uddannelsesaftale. Bekendtgørelsen er omfattet af gruppefritagelsesforordningen og er derfor anmeldt som sådan.

F.1.2) Efter dansk opfattelse fungerer gruppefritagelsesordningen tilfredsstillende. Det er administrativ lettelse blot at kunne anmelde en ordning frem for at få den formelt notificeret. Herudover er der stor nytte af at kunne udbetale praktikpladstilskud, da det medfører at flere unge kan få en praktikplads og dermed at flere kan gennemføre en maritim uddannelse.

F.1.3) Nej.

G. NÆRSKIBSTRAFIK

Retningslinjernes punkt 10 tillader startstøtte til ny eller bedre nærskibstrafik¹⁶ på visse betingelser.

G.1.1 *I betragtning af, at denne bestemmelse kun er blevet anvendt en enkelt gang, mener De da, at den stadig er nødvendig? Ville De være indforstået med, at den blev udeladt? Begrund Deres svar.*

G.1.2 *Mener De, at medlemsstaterne bør have mulighed for at yde startstøtte til nærskibstrafik eller sejlads på motorveje til søs, selv om der ikke er eller vil blive ansøgt om EU-midler dertil i henhold til Marco Polo II-*

¹⁵ Kommissionens forordning (EF) nr. 800/2008 af 6. august 2008 om visse former for støttes forenelighed med fællesmarkedet i henhold til traktatens artikel 87 og 88 (Generel gruppefritagelsesforordning), EUT L 214 af 9.8.2008, s. 3.

¹⁶ Herved forstås: "transport af gods og passagerer ad søvejen mellem havne i det geografiske område Europa eller mellem disse havne og havne beliggende i ikke-europæiske lande med kyststrækninger langs indelukkede have ved Europas grænser".

programmet eller TEN-T? Begrund Deres svar og fremlæg oplysninger om påviste markedssvigt.

G.1.3 *Motorveje til søs er det maritime svar på de transeuropæiske transportnet. Ifølge den nuværende ordning¹⁷ kan medlemsstaterne yde motorveje til søs supplerende statsstøtte med større intensitet og længere varighed, end fastsat i retningslinjerne. Mener De, at den mulighed bør opretholdes eller ændres i fremtiden?*

G.1.4 *Mener De, at nærskibsruiter til tredjelande bør være berettigede til startstøtte i visse tilfælde, som f.eks. på ruter til randområder?*

Besvarelse:

G.1.1 – 1.4) Danmark finder generelt, at de eksisterende maritime statsstøttereigningslinjer har en god balance i forhold til støtte til nærskibsfart. Det må dog samtidig erkendes, at, der synes at være tale om en anden kategori af statsstøtteforanstaltninger, end det, der er omfattet af retningslinjernes resterende del, da det ikke drejer sig om generelle rammer, men snarere vedrører politikker med sigte på at fremme brugen af skibsfart i forhold til andre transportformer.

H. ANVENDELSE AF STØTTELOFTET – BESVARES AF DE OFFENTLIGE MYNDIGHEDER

Retningslinjernes punkt 11 inderholder et generelt loft over den støtte, der kan ydes efter retningslinjernes punkt 3-6.

H.1.1 *Finder De støtteloftet passende?*

H.1.2 *Bør støtteloftet fastsættes på en anden måde? Hvad vil De foreslå i denne forbindelse?*

H.1.3 *Vedlæg en kopi af de gældende **nationale regler** for kontrol af støtteloftet.*

17 I overensstemmelse med Kommissionens meddelelse om retningslinjer for statsstøtte, der supplerer fællesskabsfinansiering til iværksættelse af motorveje til søs (EUT C 317 af 12.12.2008, s. 8).

- H.1.4** Giv en udførlig redegørelse for, **hvordan De beregner loftet**. De bedes bl.a. forklare, hvordan De anvender støtteloftet ved investeringsstøtteforanstaltninger: medregner De hele støttebeløbet i det år, hvor aktivet erhverves, eller spredes støttebeløbet over hele aktivets levetid? Hvordan behandler De (eventuelt) i relation til støtteloftet støtteforanstaltninger vedrørende tidligere "overafskrevne" skibe, der overføres til tonnageskatteordningen (især støtteforanstaltninger vedrørende skjult skattegæld, som stammer fra tidligere "overafskrivning")? Hvorfor? Hvilken behandling vil De foreslå for ovennævnte typer foranstaltninger (herunder beregningsaspektet) i forbindelse med en eventuel afklaring af reglerne som led i revisionen af retningslinjerne?
- H.1.5** Beregner De støtteloftet på virksomhedsplan (eller på koncernplan, hvis hele koncernen er berettiget til at være omfattet af tonnageskatteordningen) eller for sektoren som helhed?
- H.1.6** I hvilken udstrækning anvendes det støtteloft, der er fastsat i retningslinjerne, i praksis i Danmark (dvs. ydes den maksimale støtteintensitet eller mindre)?
- H.1.7** Hvilke typer administrative vanskeligheder støder De på ved anvendelsen af loftet?
- H.1.8** Hvilke andre typer afklaring er der eventuelt behov for med hensyn til anvendelsen af støtteloftet?

Besvarelse:

H.1.1 – 1.2) Danmark finder generelt de eksisterende bestemmelser fyldestgørende.

H.1.3) Ikke relevant.

H.1.4 – 1.5) der tages stille til beregningsgrundlag fra sag til sag.

H.1.6) Støtteloftet er så vidt bekendt aldrig udnyttet fuldt ud.

H.1.7 – 1.8) Der kan efter Danmarks opfattelse generelt være behov for fremadrettet at overveje indførelse af en de-minimis regel i forbindelse med anvendelse af de maritime statsstøtteretningslinjer.

I. ANMELDELSSES- OG INDBERETNINGSPLIGT – BESVARES AF DE OFFENTLIGE MYNDIGHEDER

I retningslinjernes punkt 12 fastsættes særlige anmeldelses- og indberetningsforpligtelser:

I.1.1 Hvad er Deres erfaringer med overholdelsen af disse bestemmelser?

I.1.2 Findes der efter Deres opfattelse andre måder, hvorpå det kan sikres, at retningslinjerne overholdes?

Besvarelse:

I.1.1 – 1.1) Danmark finder generelt de eksisterende bestemmelser fyldestgørende.

BILAG NR. 1**Oversigt over fordelingen af indberettede eget bruttotonnage****Rederier**

| | Indenfor EU/EØS | | Udenfor EU/EØS | | Ændring | Fald/stig | Samlet tonnage |
|--------------------|----------------------|-------|----------------------|-------|---------|-----------|----------------|
| | <i>Bruttotonnage</i> | % | <i>Bruttotonnage</i> | % | | | |
| Rederier | | | | | | | |
| Pr. 1. januar 2004 | 6.846.892,30 | 95,71 | 307.013,10 | 4,29 | | | 7.153.905,40 |
| Indkomståret 2004 | 7.182.128,00 | 95,89 | 307.705,00 | 4,11 | 0,18 | Stigende | 7.489.833,00 |
| Indkomståret 2005 | 7.366.309,00 | 94,65 | 416.591,00 | 5,35 | -1,24 | Faldende | 7.782.900,00 |
| Indkomståret 2006 | 8.097.943,60 | 94,26 | 493.289,60 | 5,74 | -0,39 | Faldende | 8.591.233,20 |
| Indkomståret 2007 | 8.769.987,60 | 88,14 | 1.180.005,20 | 10,67 | -6,12 | Faldende | 9.949.992,80 |
| Indkomståret 2008 | 9.727.777,30 | 87,65 | 1.370.609,50 | 12,35 | -0,49 | Faldende | 11.098.386,80 |
| Indkomståret 2009 | 10.657.532,50 | 86,71 | 1.633.333,90 | 13,29 | -0,94 | Faldende | 12.290.866,40 |

Oversigt over fordelingen af indberettede opereret bruttotonnage**Operatørselskaber**

| | Indenfor EU/EØS | | Udenfor EU/EØS | | Ændring | Fald/stig | Samlet tonnage |
|--------------------------------|----------------------|-------|----------------------|-------|---------|-----------|----------------|
| | <i>Bruttotonnage</i> | % | <i>Bruttotonnage</i> | % | | | |
| Operatørselskaber | | | | | | | |
| Pr. 1. juli 2005 | 75.533,00 | 96,41 | 2.815,00 | 3,59 | | | 78.348,00 |
| Resten af indkomståret 2005 | 45.954,00 | 97,00 | 1.419,10 | 3,00 | 0,59 | Stigende | 47.373,10 |
| Indkomståret 2006 | 110.155,10 | 46,66 | 125.909,80 | 53,34 | -50,34 | Faldende | 236.064,90 |
| Indkomståret 2007 | 199.145,40 | 46,98 | 224.721,70 | 53,02 | 0,32 | Stigende | 423.867,10 |
| Indkomståret 2008 | 180.488,80 | 56,05 | 141.501,10 | 43,95 | 9,07 | Stigende | 321.989,90 |
| Indkomståret 2009 | 520.668,40 | 77,04 | 155.129,70 | 22,96 | 20,99 | Stigende | 675.798,10 |

Lovbekendtgørelse nr. 965 af 19/09/2011**Oversigt (indholdsfortegnelse)**

- [Kapitel 1](#) Rederier
- [Kapitel 2](#) Operatørselskaber
- [Kapitel 3](#) Kontrolbestemmelser, ikrafttræden m.v.

Den fulde tekst**Bekendtgørelse af lov om beskatning af rederivirksomhed (tonnage-skatteloven)**

Herved bekendtgøres lov om beskatning af rederivirksomhed, jf. lovbekendtgørelse nr. 834 af 29. august 2005, med de ændringer der følger af § 11 i lov nr. 343 af 18. april 2007, § 1, nr. 2, 3, jf. tonnageskattelovens § 10, stk. 2, nr. 9, samt 4 og 5, i lov nr. 539 af 6. juni 2007, § 11 i lov nr. 540 af 6. juni 2007, § 6 i lov nr. 530 af 17. juni 2008, § 3 i lov nr. 1341 af 19. december 2008, § 17 i lov nr. 525 af 12. juni 2009 og § 10 i lov nr. 254 af 30. marts 2011.

De ændringer der følger af § 1, nr. 1 og 3, jf. tonnageskattelovens § 10, stk. 2, nr. 8, i lov nr. 539 af 6. juni 2007 træder i kraft efter skatteministerens nærmere bestemmelse. Disse ændringer er derfor ikke indarbejdet i lovteksten nedenfor, men det fremgår af noterne, hvilke paragraffer, der ændres ved denne lov.

Kapitel 1***Rederier******Anvendelsesområde***

§ 1. Selskaber m.v., som er skattepligtige efter selskabsskattelovens § 1, stk. 1, nr. 1 og 2, eller stk. 6, og som udøver rederivirksomhed som omhandlet i § 6, kan vælge at opgøre deres skattepligtige indkomst af rederivirksomheden efter bestemmelserne i denne lov (tonnagebeskatning). Det samme gælder for selskaber, som er skattepligtige efter selskabsskattelovens § 2, stk. 1, litra a, og som driver rederivirksomhed, når disse er hjemmehørende i en EU-medlemsstat. 1. pkt. gælder ikke selskaber omfattet af selskabsskattelovens § 2 C, medmindre dette selskab er koncernforbundet, jf. § 3, stk. 1, med et selskab omfattet af tonnageskatteordningen.

§ 2. Rederier, som opfylder betingelserne i § 1, og som anvender skibe, som efter §§ 6-8 kan omfattes af loven, 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.

Stk. 2. Valg eller fravalg af tonnagebeskatning efter stk. 1 er bindende for rederiet i en periode på 10 år regnet fra påbegyndelsen af det indkomstår, hvor tonnagebeskatning første gang kan vælges. 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.

Stk. 3. Når tonnageskatteordningen anvendes, skal samtlige skibe og andre aktiver, som opfylder betingelserne for tonnagebeskatning, indgå i tonnageskatteordningen.

§ 3. Når et rederi udøver bestemmende indflydelse over eller hvorover der udøves en bestemmende indflydelse af et andet rederi, eller når samme fysiske eller juridiske personer udøver bestemmende indflydelse over flere rederier, skal samtlige således koncernforbundne rederier, herunder udenlandske sambeskattede rederier, jf. selskabsskattelovens §§ 31, 31 A og 32, træffe samme valg, for så vidt angår anvendelse af tonnageskatteordningen. Dog kan rederier undlade at træffe samme valg, når de ikke har fælles ledelse eller driftsorganisation, og de ikke driver virksomhed inden for beslægtede forretningsområder. Ved bestemmende indflydelse forstås ejerskab eller rådighed over stemmerettigheder som omhandlet i ligningslovens § 2, stk. 2.

Stk. 2. Hvis rederier, som er omfattet af stk. 1, 2. pkt., ikke længere opfylder betingelserne for ikke at træffe samme valg vedrørende anvendelse af tonnageskatteordningen, skal samtlige rederier uanset bestemmelserne i § 2, stk. 2, vælge beskatning efter tonnageskatteordningen fra og med det indkomstår, hvor betingelserne ikke længere er opfyldt.

Stk. 3. Når skibe m.v., som kan omfattes af denne lov, ejes eller lejes af flere rederier, kan de enkelte rederiers andele af sådanne skibe m.v. indgå i tonnageskatteordningen for de pågældende rederier.

§ 4. Hvis rederier bliver koncernforbundne, anses bindingsperioden efter § 2 for den samme som bindingsperioden for det rederi, der senest blev omfattet af tonnageskatteordningen. Hvis ikke alle rederier er omfattet af tonnageskatteordningen, er bindingsperioden 10 år fra og med det indkomstår, hvor rederierne bliver koncernforbundne. 1. og 2. pkt. finder tilsvarende anvendelse ved fusion og tilførsel af aktiver. Ved spaltning af selskaber anses bindingsperioden for den samme som for det selskab, der spaltes.

Stk. 2. Bliver et rederi omfattet af tonnageskatteordningen i medfør af § 3, stk. 2, eller begynder et koncernforbundet selskab, der ikke hidtil har drevet rederivirksomhed, at drive sådan virksomhed, uden at bestemmelserne i § 3, stk. 1, 2. pkt., finder anvendelse, anses bindingsperioden efter § 2 for at være den samme som for det eller de koncernforbundne selskaber.

§ 5. Et rederi, som omdannes efter reglerne i lov om skattefri virksomhedsomdannelse, kan omfattes af tonnageskatteordningen, når de skibe, som bliver omfattet af tonnagebeskatningen, fra og med indkomståret 2003 af den personlige ejer højst har været afskrevet med et beløb samlet svarende til den afskrivning, der kunne have været foretaget ved anvendelse af den afskrivningssats, der gælder for selskaber på tidspunktet for virksomhedsomdannelsen. Hvis omdannelsen omfatter flere ejere, foretages beregningen efter 1. pkt. for hver enkelt ejer.

Stk. 2. Er der forud for virksomhedsomdannelsen foretaget afskrivninger i videre omfang end nævnt i stk. 1, kan tonnagebeskatning vælges, hvis de overskydende afskrivninger medregnes i den skattepligtige indkomst for den pågældende person som indkomst ved selvstændig erhvervsvirksomhed for indkomståret forud for det indkomstår, hvor virksomhedsomdannelsen får virkning.

Stk. 3. En ideel ejerandel i en personligt ejet virksomhed, som udøver rederivirksomhed som omhandlet i § 6, kan anses som en selvstændig virksomhed, der kan omdannes efter reglerne i lov om skattefri virksomhedsomdannelse, når den omdannede virksomhed omfattes af tonnageskatteordningen.

Indkomst omfattet af tonnagebeskatning

§ 6. Skattepligtig indkomst i forbindelse med erhvervsmæssig 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 Danmark. Det er endvidere en betingelse, at registreringsbetingelsen i § 6 a, stk. 1, jf. dog § 6 a, stk. 2 og 3, er opfyldt.

Stk. 2. Skibe, som ejes eller lejes af rederiet, og som udlejes eller videreudlejes, kan kun omfattes af denne lov, når lejeren anvender skibet til formål, som ville kunne omfattes af denne lov, hvis skibet blev anvendt til samme formål af udlejeren selv. Endvidere kan skibe, som ejes eller lejes af rederiet, og som udlejes eller videreudlejes uden besætning (bareboat-charter), kun omfattes af denne lov, når rederiet i tilfælde af forbigående overskudskapacitet udlejer skibet i en periode på højst tre år. Samme skib kan kun omfattes af denne bestemmelse én gang, når skibet ejes af samme rederi eller dermed koncernforbundet rederi.

§ 6 a. Det er en betingelse, jf. § 6, stk. 1, 3. pkt., at rederiet i gennemsnit over et indkomstår fastholder eller forøger den procentdel af den af rederiet ejede bruttotonnage, der er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS. Ved opgørelsen af, om betingelsen i 1. pkt. er opfyldt, tages udgangspunkt i den procentdel af den af rederiet ejede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af denne lov, og som den 12. januar 2005 er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS. Rederier, der var omfattet af tonnageskatteordningen den 17. januar 2004, kan vælge ved opgørelsen efter 1. pkt. at tage udgangspunkt i den tilsvarende procentdel af bruttotonnagen den 17. januar 2004. For rederier, der på et senere tidspunkt end den 12. januar 2005 bliver omfattet af tonnageskatteordningen, tages ved opgørelsen efter 1. pkt. udgangspunkt i den tilsvarende procentdel af bruttotonnagen på det tidspunkt, hvor rederiet bliver omfattet af tonnageskatteordningen.

Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse, såfremt - set under et for alle rederier omfattet af denne lov - den procentdel af den ejede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af denne lov, og som er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS, ikke er faldet i gennemsnit i løbet af det forudgående indkomstår.

Stk. 3. Stk. 1 finder heller ikke anvendelse, såfremt i gennemsnit over indkomståret mindst 60 pct. af den af rederiet ejede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af denne lov, er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS.

Stk. 4. For rederier, der skal træffe samme valg for så vidt angår anvendelsen af tonnageskatteordningen, jf. § 3, stk. 1, gælder de i stk. 1-3 nævnte tonnagebestemmelser for de koncernforbundne rederier under et på et konsolideret grundlag.

§ 6 b. Hvis et rederi ikke opfylder betingelsen i § 6 a, stk. 1, jf. dog § 6 a, stk. 2 og 3, beskattes indtægt fra den - set i forhold til udgangspunktet for opgørelsen, jf. § 6 a, stk. 1, 2.-4. pkt. - 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 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. pkt., og på den anden side hele den af rederiet ejede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af denne lov.

§ 7. ¹⁾ Hvis den bruttotonnage, som et rederi i gennemsnit over et indkomstår har til rådighed fra lejede skibe, er større end fire gange den bruttotonnage, som ejes af rederiet selv, beskattes indtægt fra den overskydende del af den lejede tonnage efter skattelovgivningens almindelige regler. Den overskydende indtægt 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 del af den lejede tonnage, der overstiger fire gange egentonnagen, og på den anden side den samlede tonnage til rådighed.

Stk. 2. For concernforbundne rederier, som ikke er omfattet af § 3, stk. 1, 2. pkt., kan forholdet mellem egen og lejet tonnage opgøres for rederierne under et.

Stk. 3. Skibe, som lejes uden besætning, sidestilles ved anvendelsen af stk. 1 med skibe ejet af rederiet. Det samme gælder skibe, som lejes med besætning, når skibene lejes for en periode på mindst et år og højst syv år, og når der samtidig med indgåelse af lejemålet aftales en køberet, hvorefter lejer senest ved lejemålets udløb kan erhverve skibet til højst markedsprisen ved køberettens erhvervelse.

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

- 1) Forundersøgelser, efterforskning eller udvinding af kulbrinter eller andre naturforekomster.
- 2) Fiskeri og forarbejdningsvirksomhed.
- 3) Bygning og reparation af havne, moler, broer, olieinstallationer, vindmølleparker eller andre havanlæg, nedlægning af rørledninger på havbunden, opmudring, stenfiskeri, sandsugning eller lignende virksomhed.
- 4) Dykkervirksomhed.
- 5) Lodsning, når skibene anvendes i og omkring havne.
- 6) Bugsering 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 forholdsæssigt 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.
- 7) Passagersejlad i eller over havneløb m.v.
- 8) Uddannelsesaktiviteter, sociale og pædagogiske aktiviteter m.v.
- 9) Museumsaktiviteter og skibsbevaring.
- 10) Sports-, udflugts- og fritidsformål.
- 11) Anvendelse af permanent opankrede skibe, uanset formål.

Stk. 2. Uddybningsmaskiner, flydekraner, flydedokke, kabeltromler, boreplatforme, flydende beholdere og lignende materiel anses ikke for skibe efter denne lov. Det samme gælder pramme og lægtre, medmindre de er lastbærende og har en bruttotonnage på 2.000 t eller derover.

Opgørelse af indkomst under tonnageskatteordningen

§ 9. Rederier, som oppebærer indkomst omfattet af tonnageskatteordningen, og som samtidig oppebærer anden indkomst, skal opgøre tonnageskattet indkomst og anden indkomst hver for sig.

§ 10. Indkomst omfattes af tonnageskatteordningen, når den kan henføres til transportydelser leveret ved anvendelse af skibe som nævnt i § 6, eller ydelser i nær tilknytning hertil, jf. stk. 2.

Stk. 2. Ud over levering af transportydelser som nævnt i stk. 1 henføres indkomst vedrørende følgende former for virksomhed til beskatning under tonnageskatteordningen, når sådan virksomhed foregår i nær tilknytning til levering af transportydelser omfattet af tonnageskatteordningen:

- 1) Anvendelse af containere.
- 2) Drift af lastnings-, losnings- og vedligeholdelsesfaciliteter.
- 3) Drift af billetkontorer og passagerterminaler.
- 4) Drift af kontorfaciliteter m.v.
- 5) Salg af varer til forbrug om bord.
- 6) En beregnet markedsleje ved rederiets egen anvendelse af lokaler om bord.
- 7) Lejeindtægt ved udleje af lokaler om bord.
- 8) (Udeladt.)¹⁾
- 9) Afhændelse af skibe, der helt eller delvis omfattes af tonnageskatteordningen, jf. dog § 16, stk. 3, eller som helt eller delvis kan omfattes af tonnageskatteordningen, men endnu ikke er færdiggjort i et sådant omfang, at de kan indgå i rederiets drift, samt afhændelse eller opgivelse af retten i henhold til en kontrakt om levering af et skib, som helt eller delvis vil kunne omfattes af tonnageskatteordningen, jf. dog § 16, stk. 5, 3. pkt.

Stk. 3. Selskabets øvrige indkomst opgøres efter skattelovgivningens almindelige regler og udgør sammen med indkomsten efter stk. 1 og 2 selskabets samlede skattepligtige indkomst.

§ 11. Omfatter vederlag for en samlet transportydelse såvel transport som omhandlet i § 10, stk. 1 og 2, som andre transportydelser, beskattes det samlede vederlag efter denne lov, når det tonnageskattede selskab har indgået aftale om udførelse af disse andre transportydelser med en anden transportvirksomhed. Udfører det tonnageskattede rederi selv disse andre transportydelser, beskattes den del af vederlaget, som vedrører disse andre ydelser, efter skattelovgivningens almindelige regler.

§ 12. Nettofinansudgifter efter eventuel fradragsbeskæring i selskabsskattelovens § 11 B og nettofinansindtægter beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler.

Stk. 2. Gevinst og tab på kontrakter (terminskontrakter m.v.), som tjener til sikring af driftsindtægter og driftsudgifter omfattet af § 10, henføres til den indkomst, som er sikret.

§ 13. Uanset bestemmelserne om opgørelse af skattepligtig indkomst efter denne lov skal den skattepligtige anvende priser og vilkår for handelsmæssige eller økonomiske transaktioner som omhandlet i ligningslovens § 2, stk. 1, med fysiske eller juridiske personer og faste driftssteder (kontrollerede transaktioner) i overensstemmelse med, hvad der kunne være opnået, hvis transaktionerne var afsluttet mellem uafhængige parter. Ligningslovens § 2, stk. 2-6, finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 2. Ved opgørelsen af indkomst, som efter §§ 11 og 12 eller på anden måde skal henføres til tonnageskatning eller til beskatning efter de almindelige regler, anvendes de priser og de vilkår, der kunne være opnået, hvis aftale om transportydelser eller andre ydelser eller om anvendelse af faciliteter m.v. var indgået mellem uafhængige parter, jf. ligningslovens § 2, stk. 1. Skattekontrollovens § 3 B finder tilsvarende anvendelse. Med hensyn til fristen for skatteansættelse finder skatteforvaltningslovens § 26, stk. 5, tilsvarende anvendelse.

Stk. 3. Ved manglende overholdelse af bestemmelserne i stk. 1 og 2 reguleres den skattepligtige indkomst i overensstemmelse med bestemmelserne i ligningslovens § 2, uanset bestemmelserne i denne lov.

§ 14. (Ophævet).

§ 15. For skibe m.v. omfattet af denne lov opgøres den skattepligtige indkomst på grundlag af nettotonnagen. 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 - 8,97 kr. pr. 100 NT
- 2) Fra 1.001 NT til og med 10.000 NT - 6,44 kr. pr. 100 NT
- 3) Fra 10.001 NT til og med 25.000 NT - 3,85 kr. pr. 100 NT
- 4) Mere end 25.000 NT - 2,53 kr. pr. 100 NT

Stk. 2. Der kan ikke ved indkomstopgørelsen efter stk. 1 foretages fradrag for skattemæssige afskrivninger på skibe eller driftsmidler, som helt eller delvis er omfattet af tonnageskatteordningen.

Stk. 3. Der kan ikke ved indkomstopgørelsen efter stk. 1 foretages fradrag efter skattelovgivningens almindelige regler for udgifter, der vedrører den tonnageskattede indkomst. Vedrører en udgift såvel indkomst, der kan beskattes efter denne lov, som anden indkomst, fordeles udgiften forholdsmæssigt efter den samlede bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster opgjort efter skattelovgivningens almindelige regler.

Beskatning af avancer og genvundne afskrivninger

§ 16. Ved overgang fra beskatning efter de almindelige regler til tonnageskatning foretages en forholdsmæssig fordeling af de eksisterende saldi efter afskrivningsloven efter den regnskabsmæssige værdi af de aktiver, der helt eller delvis omfattes af tonnageskatteordningen, og den regnskabsmæssige værdi af øvrige aktiver. Den del, der vedrører aktiver helt eller delvis omfattet af tonnageskatningen, indgår på særlige overgangssaldi. Endvidere indgår beløb, som er beskattet efter § 5, stk. 2. Senere udgifter til forbedringer på de pågældende aktiver tilgår disse saldi.

Stk. 2. Anskaffelsessummen for henholdsvis skibe og driftsmidler, som erhverves efter overgang til tonnageskatning, og som helt eller delvis anvendes under tonnageskatteordningen, indgår på særlige udligningssaldi. Senere udgifter til forbedringer på de pågældende aktiver tilgår disse saldi. Rederier, som fra etableringstidspunktet anvender tonnageskatteordningen, skal ikke føre udligningssaldi, medmindre rederiet er omfattet af § 5 eller § 17, stk. 1, finder anvendelse.

Stk. 3. Hvis et skib eller et driftsmiddel afhændes, fragår salgssummen den saldo, som det pågældende aktiv er omfattet af. For skibes vedkommende finder 1. pkt. ikke anvendelse på beløb, der overstiger skibets faktiske anskaffelsessum tillagt udgifter til forbedringer. Overgangssaldi og udligningssaldi nedskrives årligt med det maksimale beløb efter afskrivningslovens regler. Modsvares negative overgangssaldi af positive udligningssaldi, nedskrives udligningssaldi på grundlag af nettobeløbet. Nedskrivningerne kan ikke føres til fradrag.

Stk. 4. Bliver rederiets overgangssaldi negative, finder afskrivningslovens § 8 anvendelse, medmindre de negative saldi helt eller delvis modsvares af tilsvarende positive udligningssaldi. Modsvares kun en del af negative overgangssaldi af positive udligningssaldi, finder afskrivningslovens § 8 anvendelse på forskelsbeløbet.

Stk. 5. Ved anvendelsen af stk. 2 og 4 sidestilles indgåelse af bindende kontrakt om levering af nybygget tonnage inden for højst tre år med erhvervelse af skib. Det er en betingelse, at kontrakt indgås senest ved udgangen af det følgende indkomstår, og at den pågældende tonnage anvendes i tonnageskatteordningen. Ved anvendelsen af stk. 3 sidestilles afhændelse eller opgivelse af retten i henhold til en kontrakt om levering af nybygget tonnage, jf. 1. og 2. pkt., med afhændelse af skib.

§ 17. Hvis et skib eller driftsmiddel overgår fra anden anvendelse til hel eller delvis anvendelse under tonnageskatteordningen, efter at rederiet er indtrådt i ordningen, finder § 16, stk. 1, tilsvarende anvendelse. Anvender rederiet tonnageskatteordningen fra etableringstidspunktet, opgøres der udligningssaldi for skibe og driftsmidler, som erhverves efter at de i 1. pkt. nævnte skibe og driftsmidler er overgået til anvendelse under tonnageskatteordningen, og som helt eller delvis anvendes under ordningen.

Stk. 2. Overgår skibe eller driftsmidler fra hel eller delvis anvendelse under tonnageskatteordningen til anden an-

vendelse, anses aktiverne for maksimalt afskrevet efter afskrivningslovens bestemmelser. Beløbet fragår overgangssaldi eller udligningssaldi, hvis aktiverne er omfattet af sådanne. Beløbet tilgår rederiets saldi efter afskrivningsloven. § 20, stk. 2, finder tilsvarende anvendelse.

§ 18. Afhændes eller opgives retten i henhold til en kontrakt om levering af et driftsmiddel, der helt eller delvis skal omfattes af tonnageskatteordningen, medregnes fortjeneste eller tab herved ved opgørelsen af rederiets skattepligtige indkomst for det indkomstår, hvori salget sker. Fortjeneste eller tab opgøres som forskellen mellem afståelsessummen for retten i henhold til kontrakten og anskaffelsessummen for denne.

Stk. 2. Afhændes et driftsmiddel, der helt eller delvis skal omfattes af tonnageskatteordningen, men som endnu ikke er færdiggjort i et sådant omfang, at det kan indgå i rederiets drift, medregnes fortjeneste eller tab ved opgørelsen af rederiets skattepligtige indkomst for det indkomstår, hvori salget sker. Fortjeneste eller tab opgøres som forskellen mellem afståelsessummen og anskaffelsessummen tillagt udgifter til forbedringer.

Stk. 3. Stk. 1 og 2 finder ikke anvendelse på kontrakter om levering af skibe og skibe, der helt eller delvis skal omfattes af tonnageskatteordningen.

§ 19. Der foretages ikke afskrivninger på bygninger og installationer, som helt eller delvis omfattes af tonnageskatteordningen. Ejendomsavancebeskatningslovens bestemmelser finder i øvrigt anvendelse.

Stk. 2. Overgår bygninger og installationer fra hel eller delvis anvendelse under tonnageskatteordningen til anden anvendelse, anses aktiverne for maksimalt afskrevet efter afskrivningslovens bestemmelser i den periode, de har været omfattet af tonnageskatteordningen.

§ 20. Ved rederiets overgang fra tonnagebeskatning til beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler udgør afskrivningsgrundlaget for aktiver omfattet af overgangssaldi og udligningssaldi summen af de pågældende saldi. Andre aktiver omfattet af tonnageskatteordningen anses for maksimalt afskrevet efter afskrivningslovens bestemmelser i de år, rederiet har været omfattet af tonnageskatteordningen.

Stk. 2. Hvis et rederi er blevet skattepligtigt efter selskabsskattelovens § 1, fordi ledelsens sæde er flyttet her til landet, eller fordi rederiet er blevet hjemmehørende her i landet efter bestemmelserne i en dobbeltbeskatningsoverenskomst, og rederiet fra dette tidspunkt har anvendt tonnageskatteordningen, fastsættes grundlaget for de afskrivninger, der er nævnt i stk. 1, 2. pkt., efter bestemmelserne i selskabsskattelovens § 4 A, stk. 2.

Lempelse for udenlandske fragtskatter

§ 21. Har et rederi betalt fragtskatter i udlandet, fordeles disse på tonnagebeskattet rederivirksomhed og eventuel anden rederivirksomhed i forhold til den anvendte tonnage. De fragtskatter, der falder på den tonnagebeskattede del af rederivirksomheden, kan for hvert enkelt land fradrages i den del af tonnageskatten beregnet efter § 15, der falder på fragtindtægter fra det pågældende land. Eventuel overskydende fragtskat kan ikke fradrages i eller fremføres til modregning i skat af anden indkomst.

Stk. 2. De fragtskatter, der falder på den ikketonnagebeskattede del af rederivirksomheden, kan fradrages eller fremføres til modregning i skat af anden ikketonnagebeskattet indkomst efter bestemmelserne i ligningslovens § 33.

Kapitel 2

Operatørselskaber

§ 21 a. Selskaber m.v., som er skattepligtige efter selskabsskattelovens § 1, stk. 1, nr. 1 og 2, eller stk. 6, og 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 og 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 besætning og teknisk ledelse af skibe, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af denne lov. 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 operatørselskabet i gennemsnit over et indkomstår fastholder eller forøger den procentdel af den af operatørselskabet opererede bruttotonnage, der er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS. Ved opgørelsen af, om betingelsen i 3. pkt. er opfyldt, tages udgangspunkt i den procentdel af den af operatørselskabet opererede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af denne lov, og som på det tidspunkt, hvor operatørselskabet bliver omfattet af tonnageskatteordningen, er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS. 3. pkt. finder ikke anvendelse, såfremt - set under et for alle operatørselskaber omfattet af denne lov - den procentdel af den opererede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af denne lov, og som er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS, ikke er faldet i gennemsnit i løbet af det forudgående indkomstår. 3. pkt. finder heller ikke anvendelse, såfremt i gennemsnit over indkomståret mindst 60 pct. af den af operatørselskabet opererede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af denne lov, er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS. § 6 a, stk. 4, finder tilsvarende anvendelse. Hvis et operatørselskab ikke opfylder betingelsen i 3. pkt., jf. dog 5. og 6. pkt., finder § 6 b tilsvarende anvendelse.

Stk. 3. Operatørselskabets 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 og 12-20 finder tilsvarende anvendelse.

Kapitel 3

Kontrolbestemmelser, ikrafttræden m.v.

§ 22. Et rederi, som anvender tonnageskatteordningen, skal hvert år i sit skattemæssige årsregnskab, jf. skattekontrollovens § 3, vedlægge en skriftlig erklæring fra en revisor om, at betingelserne i § 3, stk. 1 og 2, samt i § 6, stk. 2, 2. pkt., er opfyldt. Rederiet skal ligeledes hvert år vedlægge oplysning om, i hvilket omfang den af rederiet i årets løb ejede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af denne lov, har været registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS, henholdsvis uden for EU eller EØS, jf. § 6 a. Rederiet skal endvidere det første år, hvor reglerne i § 6 a kan finde anvendelse, vedlægge oplysning om den procentdel af den af rederiet ejede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af denne lov, som på basisdatoen, jf. § 6 a, stk. 1, 2.-4. pkt., var registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS.

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

Stk. 3. For operatørselskaber er det en betingelse for anvendelse af tonnageskatteordningen, jf. § 21 a, at ejeren eller lejeren af skibet ifølge operatørkontrakten alene må anvende skibet til formål, som vil kunne omfattes af denne lov. Det er endvidere en betingelse, at det fremgår af operatørkontrakten, fra hvilken stat skibet strategisk og forretningsmæssigt drives, og i hvilken stat skibet er registreret.

Stk. 4. Et operatørselskab, der anvender tonnageskatteordningen, skal hvert år i sit skattemæssige årsregnskab, jf. skattekontrollovens § 3, vedlægge en skriftlig erklæring fra en revisor om, at betingelserne i § 3, stk. 1 og 2, er opfyldt. Operatørselskabet skal ligeledes hvert år vedlægge oplysning om, i hvilket omfang den af selskabet i årets løb opererede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af denne lov, har været registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS, henholdsvis uden for EU eller EØS, jf. § 21 a, stk. 2, 3. pkt., jf. 5. og 6. pkt. Operatørselskabet skal endvidere det første år, hvor reglerne i § 21 a kan finde anvendelse, vedlægge oplysning om den procentdel af den af selskabet opererede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af denne lov, og som på basisdatoen, jf. § 21 a, stk. 2, 4. pkt., var registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS.

§ 23. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende og har virkning fra og med indkomståret 2001.

Stk. 2. Rederier, som vil kunne vælge tonnageskatteordningen fra det tidspunkt, hvor loven har virkning, kan træffe valg om anvendelse af ordningen senest ved rettidig indgivelse af selvangivelse for det andet indkomstår, hvor ordningen vil kunne anvendes. Er tonnagebeskatning ikke valgt senest ved rettidig indgivelse af selvangivelse for det andet indkomstår, hvor ordningen vil kunne anvendes, regnes 10-års-perioden efter § 2, stk. 2, fra og med det indkomstår, hvor loven får virkning.

§ 24. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Skatteministeriet, den 19. september 2011

P.M.V.
Peter Loft

/ Lise Bo Nielsen

Officielle noter

¹ De vedtagne ændringer, jf. lov nr. 539 af 6. juni 2007, af forholdet hvormed bruttotonnage fra lejede skibe kan omfattes af tonnageskatteordningen, jf. tonnageskatteovens § 7, stk. 1, og at indkomst ved administration af skibspuljer kan omfattes af tonnageskatteordningen, jf. tonnageskatteovens § 10, stk. 2, nr. 8, er endnu ikke trådt i kraft. Der henvises til § 2, stk. 1 og 2, i lov nr. 539 af 6. juni 2007.

Selskabsskatteloven

Lovbekendtgørelse nr. 1376 af 07/12/2010

§ 11 B. Ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst for selskaber, der er omfattet af § 1, stk. 1, nr. 1-2 a, 2 d-2 i, 3 a-6, § 2, stk. 1, litra a og b, eller kulbrinteskattelovens § 21, stk. 4, kan indkomstårets nettofinansieringsudgifter alene fradrages, i det omfang de ikke overstiger den skattemæssige værdi af selskabets aktiver ganget med standardrenten, jf. stk. 2. Beskæringen kan maksimalt nedsætte indkomstårets fradragsberettigede nettofinansieringsudgifter til et grundbeløb på 21.300.000 kr. (2010-niveau). Der sker dog ikke fradragsbeskæring, i det omfang nettofinansieringsudgifterne består af nettokurstab på fordringer, som overstiger indkomstårets renteindtægter, jf. stk. 4. Sådanne nettokurstab fremføres til modregning i skattepligtige nettogevinster på fordringer og renteindtægter ved efterfølgende indkomstårs opgørelse af nettofinansieringsudgifterne. Opgørelserne efter 3. og 4. pkt. udfærdiges samlet for sambeskattede selskaber, jf. stk. 8. Hvis nettofinansieringsudgifterne fradragsbeskæres, anses nettokurstab på gæld og finansielle kontrakter omfattet af kursgevinstloven altid for beskåret først.

Stk. 2. Standardrenten for et år beregnes på grundlag af et simpelt gennemsnit opgjort med to decimaler af en af Københavns Fondsbørs A/S dagligt udregnet effektiv obligationsrente for de seneste 20 børsdage forud for den 15. december i det foregående kalenderår. Den effektive obligationsrente opgøres med to decimaler for fastforrentede kroneobligationer i åbne serier, der optages til handel på Københavns Fondsbørs A/S, bortset fra konverterbare obligationer, hvor kursen er over pari, samt indeksregulerede obligationer. Standardrenten udgør 2,5 procentpoint plus den efter 1. pkt. beregnede gennemsnitsrente nedrundet til nærmeste hele eller halve point. Standardrenten fastsættes for indkomståret. Standardrenten offentliggøres senest femtesidste børsdag forud for det til indkomståret svarende kalenderår.

Stk. 3. Grundbeløbet i stk. 1 reguleres efter personskattelovens § 20, dog således at det regulerede beløb afrundes opad til nærmeste kronebeløb, der kan deles med 100.000. Hvis selskabet opgør den skattepligtige indkomst efter tonageskatteloven, nedsættes grundbeløbet med den del, som den regnskabsmæssige værdi af egne aktiver tilknyttet tonageskattet rederivirksomhed udgør af den samlede regnskabsmæssige værdi af egne aktiver.

Stk. 4. Selskabets nettofinansieringsudgifter består af en eventuel negativ sum af følgende indtægter og udgifter:

- 1) Skattepligtige renteindtægter og fradragsberettigede renteudgifter. Renteindtægter fra varedebitorer m.v. og renteudgifter til varekreditorer m.v. indgår dog ikke.
- 2) Provisioner og lign., der er fradragsberettigede efter ligningslovens § 8, stk. 3, og tilsvarende skattepligtige provisioner m.v.
- 3) Skattepligtige gevinster og fradragsberettigede tab på fordringer, gæld og finansielle kontrakter omfattet af kursgevinstloven. Gevinst og tab på varekreditorer og varedebitorer medregnes ikke. Tab og gevinst på udlån medregnes ikke, når den skattepligtige udøver næring ved køb og salg af fordringer eller driver næringsvirksomhed ved finansiering og medkontrahenten ikke er koncernforbundet, jf. § 31 C. Gevinst og tab på kontrakter (terminkontrakter m.v.), som tjener til sikring af driftsindtægter og driftsudgifter, herunder i sambeskattede selskaber, medregnes ikke. Gevinst og tab på terminkontrakter m.v. medregnes dog, hvis den skattepligtige udøver næring ved køb og salg af fordringer og finansielle kontrakter eller driver næringsvirksomhed ved finansiering, hvis medkontrahenten er koncernforbundet, jf. § 31 C, eller hvis der er tale om en valutakursterminskontrakt m.v.
- 4) En beregnet finansieringsomkostning ved finansielle leasingbetalinger medregnes hos leasingtager, mens leasinggiver medregner en beregnet finansieringsindtægt.
- 5) Skattepligtig fortjeneste og udnyttede tab ved afståelse af aktier m.v. omfattet af aktieavancebeskatningsloven samt skattepligtige udbytter og skattepligtige afståelsessummer omfattet af ligningslovens § 16 B. Er summen efter 1. pkt. negativ, medregnes den ikke, men fremføres til modregning i efterfølgende indkomstår. 1. pkt. omfatter ikke afkast af lagerbeskattede næringsaktier omfattet af stk. 5, 7. pkt.
- 6) Uanset nr. 1-5 indgår finansieringsindtægter og -udgifter, der medregnes som følge af CFC-beskatning i § 32 eller som følge af genbeskatning efter § 15, stk. 8 og 9, i lov nr. 426 af 6. juni 2005, ikke i opgørelsen af nettofinansieringsudgifter.

Stk. 5. Den skattemæssige værdi af selskabets aktiver opgøres ved indkomstårets udløb. Afskrivningsberettigede aktiver indgår med den nedskrevne værdi. Aktiver, der ikke er afskrivningsberettigede, indgår med anskaffelsessummen tillagt udgifter til forbedringer. Aktier m.v. omfattet af aktieavancebeskatningsloven, jf. dog stk. 6, fordringer og finansielle kontrakter omfattet af kursgevinstloven samt præmieobligationer og likvide midler medregnes ikke ved opgørelsen af selskabets aktiver. Til aktiverne medregnes nettoværdien af igangværende arbejder for fremmed regning. Værdien af igangværende arbejder, næringsaktiver, varelagre og fordringer erhvervet ved salg af varer og andre næringsaktiver samt tjenesteydelser (varedebitorer m.v.) indgår i aktivopgørelsen, i det omfang hvormed værdien overstiger værdien af gæld opstået ved køb af varer og andre næringsaktiver samt tjenesteydelser (varekreditorer m.v.). Alene lagerbeskattede næringsaktier medregnes. Til aktiverne medregnes anskaffelsessummen på terminkontrakter m.v., som tjener til sikring af driftsindtægter og driftsudgifter, jf. stk. 4, nr. 3, 4.-5. pkt. Ved opgørelsen af selskabets aktiver medregnes fremførselsberettigede underskud efter ligningslovens § 15. Der medregnes de underskud, der ville være frem-

førselsberettigede ultimo indkomståret uden indkomstårets fradragsbeskæring efter stk. 1 og § 11 C. Ved opgørelsen af et selskabs aktiver medregnes den regnskabsmæssige værdi af finansielt leasede aktiver hos leasingtageren. Leasinggiveren medregner ikke finansielt udleasede aktiver. Ved finansiell leasing mellem sambeskattede selskaber, jf. § 31 eller § 31 A, anvendes den skattemæssige værdi i stedet for den regnskabsmæssige værdi. Aktiver, der er omfattet af beskattning efter tonnageskatteloven, medregnes ikke. Aktiver, der er indskudt af udenlandske koncernforbundne enheder, jf. § 31 C, medregnes kun, i det omfang aktiverne forbliver i selskabet i mindst 2 år. Aktiverne medregnes dog altid, hvis koncernen har valgt international sambeskatning efter § 31 A.

Stk. 6. Til den skattemæssige værdi af selskabets aktiver efter stk. 5 medregnes 20 pct. pro anno, jf. dog stk. 12, af en samlet saldo for anskaffelsessummen for selskabets direkte ejede aktier i koncernforbundne selskaber, jf. § 31 C, som ikke indgår i sambeskatningen. For sambeskattede selskaber føres en samlet saldo hos administrationselskabet. Anskaffelsessummen for aktier, der er erhvervet fra et koncernforbundet selskab, jf. § 31 C, eller ved kapitalforhøjelse i et koncernforbundet selskab, jf. § 31 C, tillægges ikke saldoen, jf. dog 4. og 5. pkt. I det omfang det kan dokumenteres, at en kapitalforhøjelse i et direkte ejet selskab er sket med henblik på indirekte anskaffelse af aktier i et selskab fra et selskab uden for koncernen, jf. § 31 C, medregnes anskaffelsessummen på tidspunktet for den indirekte anskaffelse. Der kan maksimalt medregnes det mindste beløb af fem gange den indskudte kapital og det beløb, der ville kunne medregnes, hvis selskabet var erhvervet direkte af et selskab, der indgår i sambeskatningen. Saldoen nedsættes med:

- 1) Handelsværdien på anskaffelsestidspunktet af aktier i danske selskaber, faste driftssteder og faste ejendomme i Danmark, der ejes direkte eller indirekte af det direkte ejede selskab.
- 2) Handelsværdien på anskaffelsestidspunktet af selskabets udlejningsejendomme, kontanter, værdipapirer el.lign., jf. aktieavancebeskatningslovens § 34, stk. 6. Der skal dog alene ske konsolidering med koncernforbundne datterselskaber, jf. § 31 C.
- 3) Værdien af efterfølgende direkte eller indirekte anskaffelser af aktier i danske selskaber, faste driftssteder og faste ejendomme i Danmark.
- 4) Afståelsessummen for aktier i det direkte ejede selskab og dette selskabs direkte eller indirekte ejede aktier i koncernforbundne selskaber, jf. § 31 C. Dette gælder dog ikke, hvis aktierne afstås til et selskab eller fast driftssted, der indgår i sambeskatningen. Afstås aktierne til et koncernforbundet selskab, som de sambeskattede selskaber eller faste driftssteder direkte eller indirekte ejer aktier i, nedsættes saldoen alene, i det omfang den direkte og indirekte ejerandel er mindre i det erhvervende selskab end i det afstående selskab. Afståelsessummen fratrækkes værdien af det afståede selskabs direkte eller indirekte ejede aktier i danske selskaber, faste driftssteder og faste ejendomme i Danmark. Indirekte afståelse gennem afståelse af et sambeskattet selskab eller fast driftssted og ophør af koncernforbindelse sidestilles med salg til handelsværdien.
- 5) Afståelsessummen for virksomhed i det direkte ejede selskab og virksomhed i dette selskabs direkte eller indirekte ejede koncernforbundne selskaber, jf. § 31 C. Afstås virksomheden til et koncernforbundet selskab, som de sambeskattede selskaber eller faste driftssteder direkte eller indirekte ejer aktier i, nedsættes saldoen alene, i det omfang den direkte og indirekte ejerandel er mindre i det erhvervende selskab end i det afstående selskab. Afståelsessummen for virksomheden fratrækkes værdien af virksomhedens direkte eller indirekte ejede aktier i danske selskaber, faste driftssteder og faste ejendomme i Danmark.
- 6) Udlodninger fra det direkte ejede selskab til sambeskattede selskaber og faste driftssteder, der overstiger kontanter m.v. og afståelsessummer, der har nedsat saldoen efter nr. 2, 4 og 5.
- 7) Udlodninger af udbyttepræferenceaktier i det direkte ejede selskab eller selskaber, hvori dette selskab direkte eller indirekte ejer aktier, til koncernforbundne selskaber, jf. § 31 C, der ikke indgår i sambeskatningen, i det omfang de sambeskattede selskaber og faste driftssteder har en mindre direkte eller indirekte ejerandel i det udbyttedragende selskab end i det udloddende selskab.
- 8) Tilskud fra det direkte ejede selskab eller selskaber, hvori dette selskab direkte eller indirekte ejer aktier, til selskaber og faste driftssteder, der indgår i sambeskatningen, og til koncernforbundne selskaber, jf. § 31 C, der ikke indgår i sambeskatningen, i det omfang de sambeskattede selskaber og faste driftssteder har en mindre direkte og indirekte ejerandel i det tilskudsmodtagende selskab end i det tilskudsgivende selskab.

Stk. 7. Hvis et selskab ikke beskattes i hele indkomståret, medregnes aktiver ved opgørelsen efter stk. 5 og 6 i forhold til, hvor stor en del beskatningsperioden udgør af et kalenderår. Grundbeløbet i stk. 1, jf. stk. 3, justeres tilsvarende.

Stk. 8. Selskaber, der indgår i en sambeskatning efter § 31 eller § 31 A, opgør koncernens nettofinansieringsudgifter og den skattemæssige værdi af aktiverne samlet. Grundbeløbet gælder samlet for de sambeskattede selskaber. Indgår det tonnagebeskattede selskab i en sambeskatning, jf. §§ 31 og 31 A, finder stk. 3, 4. pkt., samlet anvendelse på de sambeskattede selskaber, og der bortses fra aktier i sambeskattede selskaber samt gæld og fordringer mellem de sambeskattede selskaber. Hvis et selskab ikke indgår i sambeskatningen i hele indkomståret, medregnes ved opgørelsen efter 1. pkt. selskabets aktiver ved udløbet af delperioden, jf. § 31, stk. 3, i forhold til hvor stor en del delperioden udgør af et kalenderår. Hvis der foretages fradragsbeskæring efter stk. 1, fordeles beskæringen forholdsmæssigt på baggrund af, hvor meget det enkelte selskabs nettofinansieringsudgifter uden nettokurstab, der ikke beskæres efter stk. 1, 3. pkt., overstiger den skattemæssige værdi af selskabets aktiver, jf. stk. 5, ganget med standardrenten.

Stk. 9. Fradragsbeskæring efter stk. 1-8 foretages efter en eventuel fradragsbeskæring efter § 11.

Stk. 10. Hvis et selskab i et indkomstår fradragsbeskæres efter stk. 1, vil beskærne nettokurstab på gæld og finansielle kontrakter omfattet af kursgevinstloven, herunder valutakurstab, kunne fradrages i kursgevinster, herunder valutakursgevinster, på gæld og finansielle kontrakter omfattet af kursgevinstloven i de 3 efterfølgende indkomstår. Ved fremførelse af kurstab modregnes de ældste kurstab først. Kurstab fremføres samlet for sambeskattede selskaber hos administrationselskabet. Ved ophørsspaltning af administrationselskabet fordeles de fremførselsberettigede kurstab forholdsmæssigt efter den skattemæssige værdi af aktiverne, jf. stk. 5 og 6, i de modtagende selskaber.

Stk. 11. Stk. 1-10 omfatter ikke livsforsikringsselskaber. Livsforsikringsselskaber kan som administrationselskab i en sambeskatning fremføre beskærne kurstab, jf. stk. 10. De beskærne kurstab kan ikke modregnes i livsforsikringsselskabets kursgevinster.

Stk. 12. Ved anvendelse af stk. 6, 1. pkt., bruges de medregningsprocenter, som er anført i 2.-9. pkt. For indkomståret 2010 udgør procenterne 17,5. For indkomståret 2011 udgør procenterne 15. For indkomståret 2012 udgør procenterne 12,5. For indkomståret 2013 udgør procenterne 10. For indkomståret 2014 udgør procenterne 7,5. For indkomståret 2015 udgør procenterne 5. For indkomståret 2016 udgør procenterne 2,5. For indkomståret 2017 og senere indkomstår udgør procenterne 0.