

Lovforslag nr. L 39. Fremsat den 11. oktober 1995 af erhvervsministeren (Mimi Jakobsen)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om skoleskibsafgift, lov om skibsregistrering, lov om danske skibes forsikring mod krigsfare og lov om Statens Istjeneste

§ 1

I lov om skoleskibsafgift, jf. lovbekendtgørelse nr. 95 af 11. februar 1992, foretages følgende ændringer:

1. I § 1 ændres »på over 300 registrertons brutto« til: »med en bruttotonnage over 300«.

2. I § 2 ændres »pr. registrerton netto« til: »pr. enhed af den registrerede nettotonnage«.

§ 2

I lov om skibsregistrering, jf. lovbekendtgørelse nr. 742 af 10. september 1993, som ændret ved lov nr. 911 af 8. december 1993, foretages følgende ændring:

I § 18, stk. 1, ændres »brutto- og nettoregister-tonnage« til: »brutto- og nettotonnage«.

§ 3

I lov om danske skibes forsikring mod krigsfare, jf. lovbekendtgørelse nr. 245 af 14. maj 1986 foretages følgende ændring:

I § 7, stk. 2, indsættes efter »20 brutto registrertons«: »eller med en bruttotonnage på over 20«.

§ 4

I lov om Statens Istjeneste, jf. lovbekendtgørelse nr. 578 af 29. september 1988, foretages følgende ændringer:

1. I § 2 ændres »§ 6« til: »§ 5«.

2. I § 4 ændres »9. kapitel i søloven af 7. maj 1937« til: »16. kapitel i søloven af 16. marts 1994«.

3. § 5 affattes således:

»§ 5. Søfartsstyrelsen fastsætter hvert år efter høring af Isbrydningsrådet den samlede isafgift til dækning af driftsudgifterne ved Statens Istjeneste. Afgiften fastsættes på grundlag af de gennemsnitlige udgifter til istjenesten i den forudgående 20 års periode.

Stk. 2. Den ene halvdel af isafgiften betales af danske havne med en vanddybde på 5 meter eller derover beliggende inden for Skagen. Den forholdsmæssige fordeling mellem havnene fastsættes af Søfartsstyrelsen efter høring af Isbrydningsrådet for en periode af indtil 5 år på grundlag af de ud- og indskibede vare-mængder i den enkelte havn for en forudgående periode af 5 år. Der kan ved fordelingen tages hensyn til, at havne, der enten selv råder over tilstrækkeligt isbrydningsmateriel, eller for hvilke isbryderhjælp erfaringsmæssigt skønnes uforholdsmæssigt, kan fritages for afgiften eller få nedsættelse for denne. Havnenes betaling af isafgiften forfalder den 1. april og 1. oktober og indbetales til Søfartsstyrelsen.

Stk. 3. Den anden halvdel af isafgiften, jf. stk. 1, betales af skibe med en bruttotonnage over 150, der i perioden 15. december – 31. marts anløber danske havne beliggende inden for Skagen. Afgiften fastsættes årligt af Sø-

fartsstyrelsen efter høring af Isbrydningsrådet og udgør et fast beløb pr. ton af skibets nettotonnage. Et skib skal højst betale isafgift 2 gange inden for samme opkrævningsperiode. Skibe, der tilhører staten, er fritaget for betaling af isafgift. Afgiften opkræves af havnene.

Stk. 4. Søfartsstyrelsen fastsætter efter høring af Isbrydningsrådet regler for havnenes opkrævning af skibenes isafgift samt om betaling for disses administration heraf.«

4. § 6 ophæves.

§ 5

Loven træder i kraft den 1. december 1995.

§ 6

Loven gælder ikke for Færøerne og §§ 3 og 4 gælder ikke for Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Lovforslaget har til formål at tilpasse en række søfartslove, hvortil der er knyttet retsvirkninger til et skibs tonnage, til måleenhederne, brutto- og nettotonnage (BT og NT), der fra 18. juli 1994 som hovedregel skal anvendes. Det betyder, at alle skibe med en længde på 24 meter og derover uanset byggetidspunkt nu skal være målt og forsynet med et målebrev, hvori skibets brutto- og nettotonnage er anført. Det følger af den internationale konvention om måling af skibe fra 1969, som er gennemført i lov om skibsmåling, jf. lovbekendtgørelse nr. 43 af 2. februar 1993.

Efter den tidligere 1947-konvention om et ensartet system for måling af skibe anvendtes måleenhederne, brutto- og nettoregistertonnage (BRT og NRT). Hensigten med målingskonventionen fra 1969 er at tilvejebringe mere ensartede og universelle målingsmåder, således at de beregnede tonnager giver et mere realistisk udtryk for skibets størrelse og dets indtjeningsevne.

De nye måleenheder får konsekvenser for følgende love: lov om skoleskibsafgift, lov om skibsregistrering, lov om danske skibes forsikring mod krigsfare, lov om Statens Istjeneste og lov om skibes sikkerhed m.v. For så vidt angår den sidstnævnte lov henvises til det samtidig fremsatte forslag til ændring af lov om skibes sikkerhed m.v. og lov om beskyttelse af havmiljøet.

Beregningen af et skibs tonnage efter de nye måleregler kan for eksisterende skibe, der ommåles, medføre en ændret tonnager. For det enkelte skib kan det derfor medføre ændring af skoleskibsafgiften og isafgiften, hvor tonnagen er lagt til grund ved beregningen. Det drejer sig om skibe bygget før den 18. juli 1982. Der er imidlertid blot tale om, at disse ældre skibe nu ligestilles med nye skibe, der er bygget efter den 18. juli 1982, og som udgangspunkt allerede har betalt afgift på grundlag af de nye måleenheder.

1969-konventionen gælder ikke for skibe under 24 meter. For disse skibe har erhvervsministeren i medfør af lov om skibsmåling fastsat nationale regler,

herunder at skibenes tonnager angives som brutto- og nettotonnage. Skibe under 24 meter, der alene er målt efter de tidligere gældende regler, og som således har en brutto- og nettoregistertonnage, skal imidlertid ikke ommåles. For disse skibe vil målebrev med angivelse i brutto- og nettoregistertons bevare deres gyldighed uden tidsbegrænsning.

Lovforslaget har ud over den ovennævnte ændring af målingsbegrebet til formål at foretage enkelte justeringer i lov om Statens Istjeneste for så vidt angår isafgiften. Isafgiften, der blev indført i 1922, er senest fastsat i lov om Statens Istjeneste, jf. lovbekendtgørelse nr. 578 af 29. september 1988.

I 1986 tiltrådte Finansudvalget ved et aktstykke en forhøjelse af isafgiften til ca. 19 millioner samt en ligelig fordeling af den økonomiske byrde mellem skibe og havne. Igennem de seneste år er der årligt indbetalt ca. 10 millioner kr. fra skibene og ca. 10 millioner kr. fra havnene. Afgiften skal bl.a. dække isbrydernes drift og vedligeholdelse, mens indkøb af isbrydere, afskrivning og forrentning heraf er statsfinansieret. Det er forudsat, at udgifter og indtægter i forbindelse med driften af isbryningstjenesten skal balancere over en 20 årig periode. Dette princip foreslås nu lovfæstet. Endvidere foreslås det, at Isbrydningsrådet høres forud for fastsættelsen af den årlige afgift, af fordelingen mellem havnene af den del af afgiften, de skal betale, samt den årlige fastsættelse af den del, som skibene skal betale på grundlag af tonnagen. Dette fremgår af den nye formulering af lovens § 5. Derimod ændres der ikke på det hidtidige princip om, at fordelingen mellem de enkelte havne sker på grundlag af de ind- og udskibede varemængder i de enkelte havne. Endvidere bibeholdes det nuværende princip om, at der opkræves en afgift for såvel danske som udenlandske skibe over en vis størrelse, som i tidsrummet 15. december – 31. marts anløber havne inden for Skagen.

Afgiften fra skibene opkræves efter den gældende ordning af Told- og Skattestyrelsen, hvis opkrævning af isafgiften er baseret på erklæringer i skibets tolddeklaration. Som følge af indførelse af det Indre Marked ser Told- og Skattestyrelsen sig ikke længere i stand til at sikre, at isafgiften bliver opkrævet af alle

F. t. l. vedr. skoleskibsafgift m.v.

afgiftspligtige skibe, da kontrollen ikke mere er baseret på erklæringen i tolddeklarationen, som forudsat i loven. Skibe, der ankommer til dansk havn direkte fra en anden dansk havn, og skibe, der kommer til dansk havn fra et andet sted i EU's toldområde, skal således ikke mere anmelde sig til de statslige told- og skattemyndigheder, medmindre de medfører uberigtigede varer som ladning eller proviant. Told- og Skattestyrelsen har dermed ikke længere kontakt med alle skibe, der anløber danske havne. En videreførelse af det nuværende system vil derfor meget vel kunne føre til skævheder med hensyn til opkrævning og en manglende sikkerhed for betaling af afgiften.

Skal man sikre afgiftens indbetaling, kan en fortsættelse af det nuværende opkrævningssystem derfor ikke ske uden øgede omkostninger. Man har derfor fundet det mest hensigtsmæssigt, at havnene, som allerede i dag står for indbetaling af ca. halvdelen af den samlede isafgift også overtager Told- og Skattestyrelsens funktion med hensyn til opkrævning af afgiften fra skibene. Opkrævningen vil fremover normalt ske gennem rederens agent. Det foreslås samtidig, at havnene, for at overtage opgaven fra Told- og Skattestyrelsen, får dækning for de administrative omkostninger ved opkrævningen. Omkostningerne dækkes af staten og dermed sikres, at forslaget ikke får erhvervsøkonomiske konsekvenser for rederne eller havnene.

Økonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser

Tilpasning af søfartslovgivningen til målingskonventionen fra 1969 skønnes at medføre meget begrænsede erhvervsøkonomiske konsekvenser, idet der for erhvervet som helhed ikke bliver en ekstraudgift.

Ændringen af tonnagebegrebet betyder justeringer i skibenes størrelsmæssige definition i såvel opadgående som nedadgående retning, hvilket vil afspejles i det enkelte skibs afgifter for så vidt angår skoleskibsafgift og isafgift. Udsving for det enkelte skib i mellemstørrelsen vil normalt pr. anløb ligge inden for en størrelsesorden af et tusinde kr.

Omlægningen af opkrævning af isafgiften fra Told- og Skattestyrelsen skønnes at medføre en merudgift for staten på kr. 300.000, svarende til 3% af den halvdel af den samlede isafgift, som havnene fremover opkræver på statens vegne. Merudgiften afholdes af Erhvervsministeriet.

Forslaget skønnes hverken at medføre meradministration eller at have miljømæssige konsekvenser.

Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

Høring

Forslaget har været sendt i høring hos:

Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen for Mindre Skibe, Rederiforeningen af 1895, Bilfærgerne Rederiforening, Danmarks Fiskeriforening, Fiskernes Forbund, Hotel-, Restaurant- og Fritidserhvervenes Arbejdsgiverforening, DSB-Rederi A/S, Dansk Navigatorforening, Metal Søfart, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Specialarbejderforbundet i Danmark, SID, Hanstholm Afdeling, SID Afdeling, Sømændenes forbund i Danmark, Maskinmestrenes Forening, Dansk Sø-Restaurantionsforening, Restaurations- og Bryggeriarbejderforbundet i Danmark, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Dansk Arbejdsgiverforening, Landsorganisationen i Danmark, Amtsrådsforeningen i Danmark, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Erhvervenes Transportudvalg, Foreningen af Danske Privathavne, Sammenslutningen af Danske Havne, Københavns Havn, Århus Havn, Aalborg Havn, Statshavnsadministrationen i Frederikshavn, Danmarks Skibsmæglerforening, Trafikministeriet, Udenrigsministeriet, Miljø- og Energiministeriet, Forsvarsministeriet, Finansministeriet, Skatteministeriet, Justitsministeriet, Statsministeriet, Landbrugs- og Fiskeriministeriet, Skibs- og Bådebyggerierne Arbejdsgiverforening, Foreningen af Skibs- og Bådebyggere i Danmark og Søsportens Brancheforening.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1 og 2

Forslaget er en konsekvens af indførelse af de nye måleenheder, jf. de almindelige bemærkninger. Det hidtidige afgiftsbeløb fastholdes, således at ejeren af et skib, der er registreret som dansk, med en bruttotonnage over 300 betaler en skoleskibsafgift på 50 øre pr. enhed af den registrerede nettotonnage. Afgiften, der indbringer ca. 1,2 mio. kr. årligt, går til delvis dækning af driftudgifterne ved skoleskibet DANMARK.

Til § 2

Forslaget er alene en konsekvens af, at der ved lov nr. 186 af 23. marts 1992 ikke blev ændret i skibsregistreringslovens § 18, stk. 1.

Til § 3

Forslaget er alene en ren teknisk tilpasning, hvor skibe med en bruttotonnage på over 20 sidestilles med skibe over 20 bruttoregister tons.

Til § 4

Til nr. 1

Ændringen i § 2 er alene en konsekvens af, at § 6 ophæves, og at reglerne nu forefindes i § 5.

Til nr. 2

Der er alene tale om en teknisk ajourføring.

Til nr. 3

Stk. 1. Bestemmelsen præciserer grundlaget for beregningen af isafgiften, der skal dække driftsudgifter til Statens Istjeneste og vedligeholdelse af isbryderne, mens anskaffelse af nye isbrydere ikke indgår i beregningen. Bestemmelsen lovfæster det beregningsprincip, som har været anvendt siden 1986, jf. det i de almindelige bemærkninger omtalte aktstykke. Med henblik på at sikre størst mulig åbenhed om beregningen af isafgiften er det fundet rigtigt, at Isbrydningsrådet, hvori såvel havnene som rederne er repræsenteret, bliver hørt, før Søfartsstyrelsen fastsætter den årlige afgift. Det hidtidige princip om høring af Finansudvalget afskaffes, da afgiftens beregningsmetode nu er lovfæstet, og fastsættelsen først sker efter høring af de berørte parter gennem Isbrydningsrådet.

Stk. 2 svarer til den nuværende lovs § 6, stk. 2, hvorefter halvdelen af isafgiften skal betales af havnene, der er beliggende inden for Skagen og har en vanddybde på 5 meter eller derover. Fordelingen mellem de enkelte havne sker på grundlag af de ud- og indskibede varemængder i den enkelte havn. Der kan dog ved fordelingen tages hensyn til, at havne, der enten selv råder over tilstrækkeligt isbrydningsmateriel, eller for hvilken isbryderhjælp erfaringsmæssigt skønnes uforholdsmæssig, kan få hel eller delvis nedsættelse af afgiften. Det svarer til den nugældende ordning, som har været anvendt for en række havne.

Stk. 3 bibeholder den gældende ordning, hvorefter halvdelen af den samlede isafgift sikres ved, at der opkræves en afgift fra de skibe, der i perioden 15.

december til 31. marts anløber danske havne beliggende inden for Skagen. Kun skibe med en bruttotonnage over 150 er omfattet af afgiften. Det nye målingsbegreb bruttotonnage erstatter her det tidligere målingsbegreb bruttoregister tonnage. Afgiften fastsættes af Søfartsstyrelsen efter høring af Isbrydningsrådet som et fast beløb pr. ton af skibets nettotonnage. Et skib skal dog højst betale isafgift 2 gange inden for samme opkrævningsperiode. Dette svarer til den gældende ordning. Skibe tilhørende staten bliver ligeledes som hidtil fritaget for afgiften. Kun handelsskibe, herunder passagerskibe, er, svarende til den nuværende ordning, jf. senest bekendtgørelse nr. 921 af 17. december 1986 om isafgift af skibe, omfattet af afgiften. Afgiften fastsættes årligt på grundlag af halvdelen af den i stk. 1 fastsatte afgift sammenholdt med den afgiftspligtige tonnage i det forudgående år. Såfremt det efterfølgende viser sig, at der i et år er opkrævet for meget eller for lidt til at sikre den fastsatte isafgift, justeres dette i forbindelse med opkrævningen i det efterfølgende år.

Med henblik på at lette havnenes administration af undtagelsesbestemmelsen efter to havneanløb vil det i bekendtgørelsen blive præciseret, at rederen eller dennes repræsentant senest i forbindelse med anmeldelsen af skibet til havnemyndighederne skal forelægge dokumentation for, at der allerede er sket betaling 2 gange. I modsat fald skal der opkræves afgift, men denne kan efterfølgende tilbagebetales mod fremsendelse af dokumentation.

Da havnene nu pålægges den opgave, som toldmyndighederne hidtil har haft, jf. de almindelige bemærkninger, er det fundet rimeligt, at havnene af staten betales med 3% af de opkrævede beløb til dækning af omkostninger ved opkrævningen. Der vil blive fastsat nærmere bestemmelser om afregningen og opkrævningen, jf. stk. 4.

Stk. 4 bemyndiger Søfartsstyrelsen til efter høring af Isbrydningsrådet at fastsætte de nærmere regler for havnenes opkrævning af skibenes isafgift og betaling for administration heraf.

Til § 5

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. december 1995. Dermed tages der højde for opkrævning af isafgift for skibe, der gælder fra den 15. december til den 31. marts det følgende år.

Bilag

*I dette bilag er (med mindre skrift)
indsat den gældende formulering af de bestemmelser,
der berøres af lovforslaget*

§ 1

I lov om skoleskibsafgift, jf. lovbekendtgørelse nr. 95 af 11. februar 1992, foretages følgende ændringer:

1. I § 1 ændres »på over 300 registertons brutto« til: »med en bruttotonnage over 300«.

§ 1. Til delvis dækning af udgifterne ved driften af statens skoleskib »DANMARK« skal ejeren af et skib registreret som dansk på over 300 registertons brutto betale en afgift til statskassen.

2. I § 2 ændres »pr. registerton netto« til: »pr. enhed af den registrerede nettotonnage«.

§ 2. Afgiften udgør 50 øre årlig pr. registerton netto. Afgiften forfalder til betaling den 31. december, første gang den 31. december 1972.

§ 2

I lov om skibsregistrering, jf. lovbekendtgørelse nr. 742 af 10. september 1993, som ændret ved lov nr. 911 af 8. december 1993, foretages følgende ændring:

I § 18, stk. 1, ændres »brutto- og nettoregister-tonnage« til: »brutto- og nettotonnage«.

§ 18. Når et skib er målt og endeligt indført i Skibsregistret, udstedes et nationalitetsbevis. Beviset skal indeholde angivelse af skibets kendingsmål, brutto og nettoregister-tonnage, samt angive dets type, navn, hjemsted, kendingsbogstaver, drivkraft, ejer og fører. Udlevering kan ikke ske, før skibets ken-

dingsbogstaver er indhugget og navn og hjemsted angivet på skibet.

§ 3

I lov om danske skibes forsikring mod krigsfare, jf. lovbekendtgørelse nr. 245 af 14. maj 1986 foretages følgende ændring:

I § 7, stk. 2, indsættes efter »20 brutto registertons«: »eller med en bruttotonnage på over 20«.

§ 7. Danske skibe, som ikke er forsikringspligtige efter denne lov – herunder skibe under bygning for danske rederier ved danske værfter, for så vidt de er søsat – kan af bestyrelsen optages i instituttet efter derom fremsat skriftlig begæring. Det samme gælder de i § 6 nævnte skibe, for hvilken fritagelse for forsikringspligt er tilstået.

Stk. 2. Skibe over 20 brutto registertons, der er hjemmehørende på Færøerne, kan af bestyrelsen optages i instituttet efter derom gennem Færøernes landsstyre fremsat skriftlig begæring.

Stk. 3. Optagelse i instituttet i henhold til denne paragraf kan ikke tilstås for kortere tid end 1 år.

§ 4

I lov om Statens Istjeneste, jf. lovbekendtgørelse nr. 578 af 29. september 1988, foretages følgende ændringer:

1. I § 2 ændres »§ 6« til: »§ 5«.

§ 2. Isbryderhjælp fra statsisbrydere til skibe og til de i § 6 omhandlede havne ydes vederlagsfrit. Hvor særlige forhold måtte be-

grunde dette, kan istjenesten dog betinge sig hel eller delvis dækning af afholdte udgifter.

2. I § 4 ændres »9. kapitel i søloven af 7. maj 1937« til: »16. kapitel i søloven af 16. marts 1994«.

§ 4. Når den hjælp, en statsisbryder yder et skib, finder sted under sådanne forhold, at hjælpen må anses for bjærgning, gælder herom de almindelige regler i 9. kapitel i søloven af 7. maj 1937 dog at bjærgelønnen tilfalder statskassen.

3. § 5 affattes således:

»§ 5. Søfartsstyrelsen fastsætter hvert år efter høring af Isbrydningsrådet den samlede isafgift til dækning af driftsudgifterne ved Statens Istjeneste. Afgiften fastsættes på grundlag af de gennemsnitlige udgifter til istjenesten i den forudgående 20 års periode.

Stk. 2. Den ene halvdel af isafgiften betales af danske havne med en vanddybde på 5 meter eller derover beliggende inden for Skagen, dog er havne i Limfjorden vest for Ålborg undtaget. Den forholdsmæssige fordeling mellem havnene fastsættes af Søfartsstyrelsen efter høring af Isbrydningsrådet for en periode af indtil 5 år på grundlag af de ud- og indskibede varemængder i den enkelte havn for en forudgående periode af 5 år. Der kan ved fordelingen tages hensyn til, at havne, der enten selv råder over tilstrækkeligt isbrydningsmateriel, eller for hvilke isbryderhjælp erfaringsmæssigt skønnes uforholdsmæssigt, kan fritages for afgiften eller få nedsættelse for denne. Havnenes betaling af isafgiften forfalder den 1. april og 1. oktober og indbetales til Søfartsstyrelsen.

Stk. 3. Den anden halvdel af isafgiften, jf. stk. 1, betales af skibe med en bruttotonnage over 150, der i perioden 15. december – 31. marts anløber danske havne beliggende inden for Skagen. Afgiften fastsættes årligt af Søfartsstyrelsen efter høring af Isbrydningsrådet og udgør et fast beløb pr. ton af skibets nettotonnage. Et skib skal højst betale isafgift 2 gange inden for samme opkrævningsperiode. Skibe, der tilhører staten, er fritaget for betaling af isafgift. Afgiften opkræves af havnene.

Stk. 4. Søfartsstyrelsen fastsætter efter høring af Isbrydningsrådet regler for havnenes opkrævning af skibenes isafgift samt om betaling for disses administration heraf.

§ 5. Af ethvert skib over 150 registertons brutto, der i tidsrummet 15. december-31. marts indklarerer i en inden for Skagen beliggende dansk havn, opkræves en isafgift af skibets nettotonnage.

Stk. 2. Isafgiftens størrelse fastsættes efter forhandling med Finansudvalget af industriministeren, der tillige fastsætter de nærmere regler for afgiftens beregning og opkrævning.

Stk. 3. Isafgiften opkræves af toldvæsenet.

Stk. 4. Bestemmelserne findes tilsvarende anvendelse på skibe, der i det nævnte tidsrum indgår i dansk frihavn.

Stk. 5. Skibe, der tilhører staten, er fritaget for betaling af isafgift, ligesom skibe, der to gange i opkrævningsperioden har betalt isafgift, er fritaget for yderligere betaling af isafgift i vedkommende periode.

4. § 6 ophæves.

§ 6. Af de inden for Skagen beliggende danske havne med 5 m vanddybde eller derover betales en årlig isgift, hvis samlede beløb fastsættes af erhvervsministeren efter forhandling med Finansudvalget.

Stk. 2. Afgiftens fordeling mellem havnene fastsættes af ministeren for en periode af indtil fem år gangen i forhold til de i den forudgående 5-årige periode i de enkelte havne ud- og indskibede varemængder. Den kan dog efter ministerens bestemmelse nedsættes eller endog helt bortfalde, for så vidt angår havne, der enten selv råder over tilstrækkeligt isbrydningsmateriel, eller for hvilke isbryderhjælp erfaringsmæssigt skønnes uforholdsmæssigt.

Stk. 3. Isafgiften kan efter vedkommende havnebestyrelses valg enten opkræves af havnebestyrelsen som en afgift af de i havnen ud- og indskibede varemængder eller udredes af havnens almindelige indtægter. Den forfalder halvårsvis bagud med udgangen af henholdsvis marts og september måned.