

Til lovforslag nr. L 92. Betænkning afgivet af Skatteudvalget den 10. april 2002.

## Betænkning

over

# Forslag til lov om beskatning af rederivirksomhed (tonnageskatteloven)

[af skatteministeren (Svend Erik Hovmand)]

### 1. Ændringsforslag

Der er af stillet 12 ændringsforslag til lovforslaget. Skatteministeren har stillet ændringsforslag nr. 3, 4 og 11. Socialdemokratiets medlemmer af udvalget har stillet ændringsforslag nr. 6, 8, 9 og 12. Socialistisk Folkepartis medlem af udvalget har stillet ændringsforslag nr. 1, 2, 5, 7 og 10.

### 2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 6. februar 2002 og var til 1. behandling den 21. februar 2002. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Skatteudvalget.

#### Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 5 møder.

#### Sammenhæng med lovforslag nr. L 93

Lovforslaget skal ses i sammenhæng med forslag til lov om ændring af afskrivningsloven. (Ændringer som følge af tonnageskatteloven) (lovforslag nr. L 93).

#### Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og Skatteministeriet sendte den 20. august 2001 dette udkast til udvalget, jf. alm. del – bilag 741 (2000-01). Høringssvarene i hovedtræk samt skatteministerens bemærkninger hertil fremgår af lovforslagets bemærkninger.

#### Skriftlige henvendelser

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget skriftlige henvendelser fra Danmarks Rederiforening og Rederiforeningen for mindre Skibe.

Skatteministeren har over for udvalget kommenteret de skriftlige henvendelser til udvalget.

#### Samråd

Udvalget har stillet 3 spørgsmål til skatteministeren til mundtlig besvarelse. Ministeren har besvaret spørgsmålene i et samråd med udvalget den 20. marts 2002. Ministeren har efterfølgende tilsendt udvalget det talepapir, der lå til grund for ministerens besvarelse af spørgsmålene.

#### Spørgsmål

Udvalget har stillet 38 spørgsmål til skatteministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

### 3. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *mindretal* i udvalget (V, DF og KF) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de af skatteministeren stillede ændringsforslag. Mindretallet vil stemme imod de af Socialdemokratiet og de af SF stillede ændringsforslag.

Et *andet mindretal* i udvalget (S) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de af Socialdemokratiet stillede og de af SF under nr. 1 og 2 stillede ændringsforslag. Mindretallet vil stemme imod de af skatteministeren stillede æn-

dringsforslag og stemme hverken for eller imod de af SF under nr. 5 og 10 stillede ændringsforslag. Hvis det af Socialdemokratiet under nr. 6 stillede ændringsforslag forkastes under 2. behandling, vil Socialdemokratiet stemme for det af SF under nr. 7 stillede ændringsforslag.

Socialdemokratiet bemærker følgende vedrørende L 92 og L 93:

Danmark er en af Europas betydeligste søfartsnationer. Det er en position, som Socialdemokratiet fortsat ønsker at skabe grundlaget for at fastholde også fremover. Da skibsfarten konstant er i hård global konkurrence, forudsætter det, at vi fastholder og udvikler regler, som er konkurrencedygtige på globalt plan. Det gælder også på skatteområdet, selv om det forudsætter løsninger, som bryder med vigtige principper i den normale danske skattepolitik.

Det er baggrunden for, at Socialdemokratiet siden fremkomsten af tonnageskatteordningen hos vigtige konkurrerende søfartsnationer har været optaget af at udvikle en dansk model, som er fuldt konkurrencedygtig uden at kunne misbruges til andre formål end at sikre dansk rederivirksomhed.

Efter indgående drøftelser med rederibranchen var SR-regeringen så langt fremme med et lovforslag, at det var sendt til teknisk høring hos interesserede parter. Det er baggrunden for, at VK-regeringen så kort efter sin tiltræden var i stand til at fremsætte forslag i Folketinget. Derfor har der også fra Socialdemokratiet under hele udvalgsbehandlingen været signaleret udpræget forhandlingsvilje til at nå en løsning, som kunne samle bredt flertal i Folketinget. Desværre har vi konstateret, at regeringen heller ikke i denne sag har udvist nogen form for forhandlingsvilje eller lydhørhed over for saglige argumenter fra andre partier.

Derfor har Socialdemokratiet stillet en række ændringsforslag til L 92 og L 93, som skal rette op på nogle af de forhold, som er uacceptable eller kan misbruges til at undvige en normal beskatning uden for lovforslagets virkeområde.

Lovforslag nr. L 92 indeholder en mekanisme, som har til formål at fastholde grundlaget for gamle udskudte skatter, såfremt man flytter sin rederivirksomhed væk fra Danmark eller nedjusterer sin virksomhed i betydeligt omfang. Som bestemmelserne er udformet, er problemet, at de latente skatter udhules år for år og dermed virker

stik imod lovforslagets hovedformål: at fastholde rederivirksomheden i Danmark. Tværtimod bliver det år for år billigere at flytte sin virksomhed væk fra Danmark i forhold til betaling af de gamle udskudte skatter.

Derfor foreslår Socialdemokratiet i ændringsforslag nr. 9, at der indsættes en reguleringsmekanisme, som sikrer imod denne udhuling. Ændringsforslaget vil alene udløse en beskatning af de udskudte skatter, såfremt man ophører med at drive rederivirksomhed i Danmark på mindst nuværende niveau. Sker det, er forslaget med til at sikre, at der skal betales gamle udskudte skatter på det eksisterende niveau ved fremtidige flytninger væk fra Danmark. Opretholder man derimod sin virksomhed, udløses der ingen skat.

Også i disse lovforslag spøger regeringens skattestop. Helt uforståeligt oplyser regeringen, at man på grund af skattestoppet fastfryser tonnageskatten i kroner og øre i en lov, hvor det skattepligtige beløb indgår i den almindelige selskabsbeskatning. Det ville svare til, at man i det øvrige indkomstskattesystem ville fastfryse indkomstskatterne i kroner og øre – selv uden inflationsudvikling – ved stigende løbende indkomster. Det illustrerer ganske præcist skattestoppets groteske karakter.

Derfor foreslår Socialdemokratiet i ændringsforslag nr. 8, at tonnageskattesatserne på sædvanlig vis bliver reguleret efter personskattelovens § 20.

Lovforslagets regler om såkaldt tyk kapitalisering er udformet, så det åbner mulighed for skatteundvigelse i den del af virksomheden, som ligger uden for lovforslagets område. Da renteudgifter ikke er fradragsberettigede inden for tonnageskattens virkeområde, eksisterer der en interesse i at flytte fremmedkapital og renteudgifter til den del af virksomheden, der åbner for ret til fradrag. Lovforslaget opererer med en egenkapital på 2/3 (66 2/3 pct.). Det har ikke været muligt under udvalgsarbejdet at få noget dækkende billede af egenkapitalprocenten for rederivirksomheder som helhed. Dog fremgår det af svaret på spørgsmål 30: »Det kan på grundlag af de foreliggende oplysninger skønnes, at soliditetsgraden (forholdet mellem egenkapital og den samlede kapital) for rederibranchen som helhed over tid udgør et tal i størrelsesordenen 50 pct.«

Vedtages lovforslaget som foreslået af regeringen, vil der således være åbnet for omfattende

overflytning af fremmedkapital og ikke fradragsberettigede renteudgifter til den del af virksomheden, der giver ret til fradrag.

Derfor foreslår Socialdemokratiet i ændringsforslag nr. 6, at lovforslaget ændres, således at egenkapitalen nedsættes til 50 pct.

Endelig er det fuldstændig uforståeligt, at regeringen foreslår, at lovforslagene skal have virkning fra og med indkomståret 2001. Ved lovenes vedtagelse skal virksomhederne allerede efter gældende regler have afleveret deres regnskaber til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen. Det har endvidere intet formål at foreslå så grundlæggende ændringer med tilbagevirkende kraft, da lovforslagenes hele formål er at sikre en fremtidig adfærd hos rederierne, som fastholder Danmark som søfartsnation. Man kan ikke ændre adfærd med tilbagevirkende kraft.

Derfor foreslår Socialdemokratiet i ændringsforslag nr. 12 og i et ændringsforslag til L 93, at lovene får virkning fra 2002.

Lovforslagene er teknisk set meget svært gennemskuelige. De parter og organisationer uden for ministerier og Folketinget, som har vist betydelig interesse for lovforslaget, har en klar egeninteresse i sagen. Derfor kan man være usikker på, om der kan være forhold, som vi ikke har haft tilstrækkelig mulighed for at vurdere i forhold til lovforslagenes virkning.

På trods heraf er Socialdemokratiet parat til at stemme for lovforslagenes endelige vedtagelse, såfremt de af Socialdemokratiet stillede ændringsforslag bliver vedtaget ved lovforslagenes 2. behandling. Vælger regeringen derimod at fastholde sin kompromisløse holdning til andre partier og alene benytte flertallet til højre i Folketinget, vil Socialdemokratiet stemme imod ved 3. behandling på trods af en udpræget vilje til at sikre dansk skibsfart.

Et tredje mindretal i udvalget (SF) vil redegøre for sin indstilling til lovforslaget ved 2. behandling. SF's endelige stillingtagen til lovforslaget som helhed afhænger af resultatet af afstemningerne over ændringsforslagene ved 2. behandling. SF stemmer for de af SF og de af Socialdemokratiet stillede ændringsforslag.

SF bemærker følgende:

Principielt er SF ikke meget for, at der gennemføres særlove for beskatningen af enkelte erhvervsområder. Men SF må også erkende, at in-

den for skibsfarten er konkurrencen global, og det er muligt at udnytte skattereglerne globalt. Vil Danmark bevare et rederierhverv, må vi acceptere gennemførelsen af en tonnageskat, ligesom DIS-systemet er gennemført.

SF kan derfor i princippet tilslutte sig et forslag om tonnageskat. Men en betingelse for at støtte en sådan tonnageskat er imidlertid, at SF bliver forsikret om, at skattefordelene kun kommer de egentlige rederier til gode, samt at de kun gælder fremtiden.

SF vil derfor ikke være med til en ordning, der hjælper rederier, der tidligere har foretaget store skattemæssige afskrivninger og derfor har store udskudte skattebyrder, til at slippe for med disse udskudte skatter.

SF vil desuden ikke være med til, at ordningen udnyttes således, at det er udenforstående investorer, der ved at stå formelt for ejerskabet af skibe gennem kommanditselskaber og lignende udnytter de gunstige afskrivningsregler på skibe, nu da de tonnageskattede rederier jo ikke selv har interesse i skattemæssige afskrivninger.

Formålet med etablering af en tonnageskatte- lov er at samle skattebegunstigelserne i denne lov, og det må derfor sikres, at ikke andre udnytter samspillet mellem de almindelige skatteregler, herunder gunstige afskrivningsregler, og tonnageskatteordningen for rederierne, således at der reelt bliver tale om, at selve rederidriften sker under tonnageskatteordningen, men ejerskabet af skibene sker uden for tonnageskatteordningen med mulighed for fradrag for skattemæssige afskrivninger hos de formelle ejere af skibene.

SF mener, at lovforslaget i sin udformning indeholder en række huller, der vil kunne udnyttes på denne måde.

SF har derfor stillet en række ændringsforslag. Deres vedtagelse vil sikre, at skattefordelene indkapsles til de rederier, der vælger at bruge selve tonnageskatteordningen.

SF's stillingtagen til selve lovforslaget må derfor afhænge af, i hvilket omfang SF's ændringsforslag vedtages.

Regeringen har ikke vist tilbøjelighed til at imødekomme fremsatte indvendinger mod udformningen.

SF må derfor understrege, at en fortsat udvikling af rederierhvervet kræver stabile skatteregler, og det er derfor ikke hensigtsmæssigt med

vedtagelse af regler, der indeholder åbenbare smuthuller, idet disse må forventes at blive lukket i takt med, at der i Folketinget opstår flertal for at sikre en økonomisk adfærd og administration af skattebezugstignende ordninger.

Et *fjerde mindretal* i udvalget (RV) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de af skatteministeren og det af Socialdemokratiet under nr. 8 stillede ændringsforslag. Mindretallet vil stemme hverken for eller imod de øvrige ændringsforslag.

Et *femte mindretal* i udvalget (EL) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. EL vil stemme for de af Socialdemokratiet og de af SF stillede ændringsforslag. EL vil stemme imod de af skatteministeren under nr. 3 og 4 stillede ændringsforslag.

Enhedslisten bemærker følgende vedrørende L 92 og L 93:

Disse lovforslag vil forære skibsrederne i dette land 100 mio. kr. år efter år fremover. Regeringen påstår ganske vist, at indførelsen af en tonnageskatteordning ikke nødvendigvis i sig selv vil indebære en væsentlig lavere faktisk skattebetaling for rederierne. Netop derfor er det bemærkelsesværdigt, at regeringen har valgt en model, som faktisk giver rederne en væsentlig lavere beskatning. Det er ikke, fordi det går dårligt for de danske rederier, for ifølge bemærkningerne til lovforslaget steg rederens fragtindtægter i 2000. Den danske handelsflåde er den største nogen sinde, og i 2001 havde den en rekordomsætning på mere end 100 mia. kr. Det er heller ikke, fordi rederne bliver flået med de nuværende skatteregler. Ifølge bemærkningerne til lovforslaget har de gennem de sidste 10 år i gennemsnit betalt 125 mio. kr. i skat pr. år. I 2001 vil de højst komme op på at betale 170 mio. kr. Set i det perspektiv er en lettelse på 100 mio. kr. ikke at kimse ad. Det er et skattestop, der vil noget, og der er derfor ikke noget at sige til, at Knud Pontoppidan, direktør i A.P. Møller, den 25. januar i Jyllands-Posten roser regeringens handlekraft i denne her sag. Når det gælder om at forkæle vennerne og dem, der finansierer de borgerlige partiers valgkamp, så sidder pengene dejlig løst hos regeringen. Når det gælder om at skaffe penge til de allerfattigste, som regeringen ellers lovede det i valgkampen, så kniber det noget mere. Regeringen undskylder sig med, at den er nødt til at indføre tonnageskat, fordi man har el-

ler vil indføre denne skat i andre EU-lande. Det er også rigtigt, at Europa-Kommissionen har anbefalet at indføre tonnageskat for at hjælpe den europæiske rederikapital, men der er stadig væk en række europæiske lande, der endnu ikke har fulgt EU's anbefalinger. Ved at vedtage tonnageskat lægger vi et massivt pres på de øvrige EU-lande for at få dem til at gå samme vej. Der findes kun én vinder i denne her proces. Det er de store europæiske rederier anført af A.P. Møller.

Et *sjette mindretal* i udvalget (KRF) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de under nr. 1-6, 8, 9 og 12 stillede ændringsforslag. Mindretallet vil stemme imod de under nr. 7 og 10 stillede ændringsforslag og stemme hverken for eller imod det under nr. 11 stillede ændringsforslag.

Tjóðveldisflokkurinn, Inuit Ataqatigiit og Si-umut var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen. Der gøres opmærksom på, at et flertal eller et mindretal i udvalget ikke altid vil afspejle et flertal/mindretal ved afstemning i Folketingssalen.

#### 4. Ændringsforslag med bemærkninger

##### Ændringsforslag

Af et *mindretal* (SF), tiltrådt af et *mindretal* (S, EL og KRF):

##### Til § 3

1) I *stk. 1, 1. pkt.*, ændres »kontrollerer eller kontrolleres« til: »kontrollerer eller har væsentlig indflydelse i eller kontrolleres eller er under væsentlig indflydelse af«.

[Ændring af værnreglernes kontrolbestemmelse]

2) *Stk. 1, 3. pkt.*, affattes således:

»Ved kontrol eller væsentlig indflydelse forstås ejerskab som anført i § 32, stk. 1, 2. og 3. pkt., i lov om indkomstbeskatning af aktieselskaber m.v.«

[Ændring af værnreglernes kontrolbestemmelse]

## Til § 7

Af *skatteministeren*, tiltrådt af et *flertal* (V, DF, KF, RV og KRF):

3) I *stk. 1, 1. pkt.*, ændres »større end tre gange« til: »større end fire gange«.

[Forhøjelse af andelen af timechartret tonnage]

4) I *stk. 1, 2. pkt.*, ændres »tre gange egentonnagen« til: »fire gange egentonnagen«.

[Forhøjelse af andelen af timechartret tonnage]

Af et *mindretal* (SF), tiltrådt af et *mindretal* (EL og KRF):

5) I *stk. 3* indsættes efter 2. pkt. som nyt punktum:

»Det er en betingelse for anvendelsen af 1. og 2. pkt., at skibene er omfattet af beskatning efter nærværende lov, hvis de ejes af skattepligtige efter selskabsskatteovens § 1, og skibe ejet af skattepligtige efter kildeskatteovens § 1 er ikke omfattet af 1. og 2. pkt.«

[Betingelse om, at lejede skibe beskattes efter tonnageskatteoven]

## Til § 14

Af et *mindretal* (S), tiltrådt af et *mindretal* (SF, EL og KRF):

6) I *1. pkt.* udgår ordene »halvdelen af«.

[Skærpelse af værnsreglen mod overkapitalisering]

Af et *mindretal* (SF), tiltrådt af et *mindretal* (EL):

7) *2. pkt.* udgår, og i stedet indsættes:

»Egenkapitalen opgøres som værdien af aktiver opgjort til handelsværdien med fradrag af gæld. Gælden opgøres til kursværdien. Som gæld medregnes kun gæld i henhold til fordringer omfattet af kursgevinstloven.«

[Ændret definition af gæld og egenkapital]

Af et *mindretal* (S) tiltrådt af et *mindretal* (SF, RV, EL og KRF):

## Til § 15

8) I *stk. 1* indsættes efter sidste pkt. som nye punktnummer:

»De nævnte grundbeløb reguleres årligt svarende til den procent, hvormed reguleringstallet

efter personskattelovens § 20 er ændret i forhold til reguleringstallet for 2001. Beløbet afrundes til nærmeste hele øre.«

[Regulering af tonnageskattesatserne]

Af et *mindretal* (S), tiltrådt af et *mindretal* (SF, EL og KRF):

## Til § 16

9) I *stk. 4* indsættes efter 2. pkt. som nyt punktum:

»Negative overgangssaldi reguleres årligt efter personskattelovens § 20.«

[Regulering af negative overgangssaldi]

Af et *mindretal* (SF), tiltrådt af et *mindretal* (EL):

## Til § 21

10) Paragraffen udgår.

[Lempelsen for udenlandske fragtrater udgår]

## Til § 23

Af *skatteministeren*, tiltrådt af et *flertal* (V, DF, KF og RV):

11) *Stk. 1* affattes således:

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

[Ændret angivelse af ikrafttrædelsestidspunkt]

Af et *mindretal* (S), tiltrådt af et *mindretal* (SF, EL og KRF):

12) I *stk. 1* ændres »2001« til: »2002«.

[Ændret virkningstidspunkt]

## Bemærkninger

## Til nr. 1 og 2

Besvarelsen af spørgsmål 8 vedrørende nærværende lovforslag og spørgsmål 5 vedrørende L 93 viser, at lovforslagets forslag om kontrollerende indflydelse er alt for snæver og vil kunne give mulighed for en række spekulative transaktioner mellem selskabsgrupper, hvor der er delt ejerskab, således at hvert selskab ejer 50 pct. af et fælles selskab, eller der er fælles virksomhed med ikkerederiselskaber, således at rederiselskabet »kun« deltager med 50 pct. ejerskab i et selskab, der ejer skibe, der udlejes til tonnagebe-

skattede selskaber. Erfaringsmæssigt betyder 50/50 pct. ejerskab, at de pågældende handler i fælles overensstemmelse om udnyttelse af skattelovene.

Det foreslås derfor, at værnreglernes kontrolbestemmelse omfatter selskaber, hvor der er tale om kontrol eller væsentlig indflydelse, således som dette er defineret i selskabsskattelovens § 32, stk. 1, hvor der kun kræves 25 pct. ejerskab for, at der anses at foreligge væsentlig indflydelse.

#### Til nr. 3 og 4

I bemærkningerne til L 92 anføres det under gennemgangen af de modtagne høringssvar, at Danmarks Rederiforening ønsker, at op til 80 pct. af den tonnage, som inddrages under tonnageskatteordningen, kan være timechartret (lejet med besætning). I lovforslaget er andelen foreslået fastsat til 75 pct., hvilket svarer til de regler, som er gældende i andre lande med tonnageskatteordninger.

Det fremgår af kommentarerne til høringssvaret, at regeringen er opmærksom på, at der kan gøre sig særlige forhold gældende i den danske rederibranche, som kan begrunde inddragelse af timechartret tonnage under tonnageskatteordningen i et videre omfang, end det er tilfældet i andre landes ordninger. Regeringen erklærer sig derfor i kommentarerne parat til at imødekomme ønsket, hvis Europa-Kommissionens undersøgelser fører til, at noget sådant vil kunne godkendes.

Europa-Kommissionen har nu godkendt den danske tonnageskatteordning. Kommissionen har herunder godkendt, at timechartret tonnage svarende til fire gange rederiets egen tonnage kan inddrages under ordningen. Regeringen foreslår, at den danske tonnageskatteordning ændres i overensstemmelse hermed.

#### Til nr. 5

Skibe, der ejes af danske skattepligtige, bør kun kunne tælle med som egen tonnage, når de beskattes efter tonnageskatteoven hos ejerne.

I modsat fald gives der mulighed for, at rederidriften beskattes efter de lempelige regler i tonnageskatteoven, medens ejerne af skibe kan bruge de almindelige skatteregler til at foretage skattemæssige afskrivninger, så der opstår skat-

temæssige underskud til fradrag i anden indkomst.

#### Til nr. 6

Lovforslagets § 14 indeholder værnregler mod overkapitalisering af tonnagebeskattede rederier. Efter tonnageskatteordningen kan der ikke foretages fradrag for udgifter ved indkomstopgørelsen – det gælder også renteudgifter. Der vil således være et incitament til at have så stor en egenkapital som muligt i et selskab, der driver rederivirksomhed, og til at placere finansieringsudgifter andre steder, hvor sådanne udgifter kan føres til fradrag. Der er derfor behov for en værnregel mod overkapitalisering af selskaber, der anvender tonnageskatteordningen. Lovforslaget indeholder således i § 14 en regel om et mindsteforhold på 2:1 mellem egenkapital og fremmedkapital i tonnagebeskattede rederier.

Ændringsforslaget indebærer, at mindsteforholdet mellem egenkapital og fremmedkapital ændres til 1:1.

#### Til nr. 7

Det er fundet mere hensigtsmæssigt at bruge definitionen af egenkapital og gæld, således som den er defineret i reglerne om tynd kapitalisering i selskabsskattelovens § 11.

Erfaringsmæssigt er rederiets brug af regnskabsmæssige værdier meget ofte langtfra realistiske i forhold til de reelle værdier.

Ved den nu foreslåede definition sikres en entydig definition af egenkapital og gæld, herunder at diverse regnskabsmæssige hensættelser ikke medregnes under gæld.

Under hensyn til bestemmelsens formål er gæld i henhold til udstedte konvertible obligationer ikke medregnet som gæld, idet dette kan bruges til kunstigt at oppuste gælden, hvis de konvertible obligationer tegnes af aktionærerne.

#### Til nr. 8

For skibe omfattet af tonnageskatteoven opgøres den skattepligtige indkomst på grundlag af nettotonnagen. Den skattepligtige indkomst beregnes efter den skala pr. 100 nettoton (NT) pr. påbegyndt døgn, som fremgår af § 14, stk. 1.

I det lovudkast, som blev sendt i høring, skulle tonnageskattesatserne reguleres efter personskattelovens § 20, men denne regulering er ud-

gået i det fremsatte lovforslag med den begrundelse, at en sådan regulering vil stride mod regeringens skattestop.

Med ændringsforslaget foreslås i lighed med det lovudkast, som blev sendt i høring, at de grundbeløb, der fremgår af § 14, stk. 1, reguleres årligt svarende til den procent, hvormed reguleringstallet efter personskattelovens § 20 er ændret i forhold til reguleringspristallet for 2001.

#### Til nr. 9

Lovforslaget indeholder i §§ 16-20 regler for at sikre, at de skibe og andre driftsmidler, som før overgangen til tonnageskatning har været afskrevet efter de almindelige afskrivningsregler, ikke vil kunne afhændes uden beskatning af eventuelle avancer og genvundne afskrivninger – de udskudte skatter – medmindre de erstattes af andre, tilsvarende aktiver. Efter lovforslaget opgøres ved overgangen til tonnageskatning således særlige overgangssaldi for de skibe og driftsmidler, der bliver omfattet af tonnageskatteordningen. Når et rederi efter overgangen til tonnageskatning erhverver skibe eller andre driftsmidler, skal anskaffelsessummen for disse opføres på særlige udligningssaldi. Afhændelse af aktiver fragår de relevantealdi. De særligealdi nedskrives årligt med afskrivningslovens maksimale satser – dvs. 12 pct. for skibe – uden at kunne føres til fradrag. Hvis foretagne afskrivninger, afhændelse af aktiver eller aktivers overgang til anden anvendelse bevirker, at de særlige overgangssaldi bliver negative, vil dette beløb komme til beskatning hos rederiet, medmindre de negative overgangssaldi modsvares af positive udligningssaldi. Modsvares negative overgangssaldi kun delvis af positive udligningssaldi, kommer forskelsbeløbet til beskatning. Negative overgangssaldi bliver stående og vil komme til beskatning på det tidspunkt, hvor de ikke længere modsvares af positive udligningssaldi.

Med ændringsforslaget foreslås det, at negative overgangssaldi reguleres årligt for at undgå, at inflation udhuler genvundne afskrivninger fra før overgangen til tonnageskatteordningen.

#### Til nr. 10

Tonnageskatteordningen er en skatteordning, hvor der betales en fast, lav skat beregnet efter rederiets tonnage. Der tages altså ikke hensyn til

løbende indtægter og udgifter. Fragtskat betales til en række lande i forhold til indtjent fragt. Det er derfor en driftsomkostning og ikke en indkomstskat. Det er derfor unaturligt, at rederier skal kunne nedsætte den beregnede tonnageskat med betalte fragtskatter.

Dette synes da heller ikke at være tilfældet i andre lande, hvor man har indført tonnageskat. Det bemærkes dog, at i Norge får man kredit i den særlige skat, der pålignes ved udlodning til aktionærerne af overskud fra tonnageskattede rederier, men denne udlodningsbeskatning har jo netop karakter af en indkomstbeskatning.

Forslagsstillerne er opmærksomme på, at hvis det vedtages, at § 21 i lovforslaget udgår, bør der ske konsekvensændringer i ligningslovens § 33. Forslagsstillerne vil derfor – hvis nærværende ændringsforslag vedtages – i givet fald ved 3. behandling af lovforslaget og lovforslag nr. L 93 stille forslag om de nødvendige konsekvensændringer til bestemmelsen i ligningslovens § 33, stk. 8, om lempelse af fragtskatter, således at der ikke inddrømmes lempelse i selskabsskat på lignet på grundlag af tonnageskatteordningen.

#### Til nr. 11

Efter lovforslaget træder loven i kraft efter skatteministerens bestemmelse. Det er anført i bemærkningerne til lovforslaget, at det er regeringens hensigt at sætte loven i kraft, når Europa-Kommissionens godkendelse af tonnageskatteordningen foreligger. Denne udformning af ikrafttrædelsesbestemmelsen i lovforslaget blev valgt, fordi det ikke på forhånd ville være givet, at Kommissionens godkendelse kunne foreligge på det tidspunkt, hvor loven bliver vedtaget.

Da tonnageskatteordningen nu er godkendt af Europa-Kommissionen, kan denne ikrafttrædelsesbestemmelse erstattes af en bestemmelse om, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

#### Til nr. 12

Efter lovforslaget skal tonnageskatteoven have virkning fra og med indkomståret 2001. Med ændringsforslaget foreslås, at loven får virkning fra og med indkomståret 2002.

Bet. o. lovf. vedr. beskatning af rederivirksomhed

*Sven Buhrkall (V) Peter Christensen (V) Freddy Dam (V) Kristian Jensen (V) nfmnd.*

*Colette L. Brix (DF) Mikkel Dencker (DF) Charlotte Dyremose (KF) Else Theill Sørensen (KF)*

*Ole M. Nielsen (KRF) Erik Mortensen (S) Henrik Sass Larsen (S) Jacob Buksti (S)*

*Jens Peter Vernersen (S) fmd. Morten Bødskov (S) Aage Frandsen (SF) Anders Samuelson (RV)*

*Pernille Rosenkrantz-Theil (EL)*

Tjóðveldisflokkurin, Inuit Ataqatigiit og Siumut havde ikke medlemmer i udvalget.

### Folketingets sammensætning

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	57*	Enhedslisten (EL)	4
Socialdemokratiet (S)	52	Kristeligt Folkeparti (KRF)	4
Dansk Folkeparti (DF)	22	Tjóðveldisflokkurin (TF)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	16	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	12	Siumut (SIU)	1
Det Radikale Venstre (RV)	9		

\* Heraf 1 medlem valgt på Færøerne



## Oversigt over bilag vedrørende L 92

Bilagsnr.	Titel
1	Henvendelse af 25/2-02 fra Danmarks Rederiforening
2	Spm. 1 om en parallelopstilling af lovforslaget sammenholdt med det lovudkast, som blev sendt i høring, til skatteministeren Spm. 2, om ændringerne i det fremsatte lovforslag i forhold til det lovudkast, som blev sendt i høring, er skærpselser, lempelser eller af teknisk karakter, til skatteministeren Spm. 3 om tonnageafgiftsordninger indført i andre europæiske lande, herunder Norge, til skatteministeren Spm. 4 om sammenligning af lovforslaget med andre landes tonnagebeskatning vedrørende beskatning ved overgang til tonnagebeskatning, til skatteministeren
3	Meddelelse om tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget indtil videre
4	Spm. 5 om betydningen af tidspunktet for lovforslagets vedtagelse, til skatteministeren
5	Henvendelse af 28/2-02 fra Rederiforeningen for mindre Skibe
6	Spm. 6 om beskatning efter danske regler af skibe under bekvemmelighedsflag, til skatteministeren Spm. 7 om sambeskatning mellem tonnagebeskattede og ikke tonnagebeskattede selskaber, til skatteministeren Spm. 8 om kontrolbegrebet i § 3, jf. ligningslovens § 2, stk. 2, til skatteministeren Spm. 9 om indlejning af tonnage, jf. § 7, til skatteministeren Spm. 10 om indlejede skibe uden besætning, jf. § 7, stk. 3, til skatteministeren Spm. 11 om teknisk bistand til ændringsforslag vedrørende § 7, stk. 3, til skatteministeren Spm. 12 om værnsregler mod overkapitalisering – mindsteforhold mellem egenkapital og fremmed kapital, jf. § 14, til skatteministeren Spm. 13 om værnsregler mod overkapitalisering, regnskabsmæssige værdier, jf. § 14, til skatteministeren Spm. 14 om, efter hvilke regnskabsmæssige regler aktiver og gæld skal opgøres efter § 14, til skatteministeren Spm. 15 om lempelse fra udenlandske fragtrater, jf. § 21, til skatteministeren Spm. 16, om fragtrater internationalt anses for en fradragsberettiget afgift, til skatteministeren Spm. 17 om, hvilken myndighed der skal administrere ordningen, og om personale-mæssige ressourcer, til skatteministeren Spm. 18 om, hvorfor de administrative konsekvenser bagatelliseres i bemærkningerne, til skatteministeren Spm. 19 om fordelingen af tonnageskatten mellem stat og kommune, til skatteministeren Spm. 20 om, hvorledes et dansk rederi ved udflagning kan undgå beskatning, til skatteministeren

Bilagsnr.	Titel
7	Spm. 21 om skattemæssigt forskellig behandling af skibe erhvervet før henholdsvis efter tonnageskatten, til skatteministeren Spm. 22 om opdelingen i overgangssaldo og udligningssaldo, til skatteministeren Spm. 23 om behov for at en negativ overgangssaldo opskrives med inflation, til skatteministeren
8	Svar på spm. 1 om en parallelopstilling af lovforslaget sammenholdt med det lovudkast, som blev sendt i høring, fra skatteministeren Svar på spm. 2, om ændringerne i det fremsatte lovforslag i forhold til det lovudkast, som blev sendt i høring, er skærper, lempelser eller af teknisk karakter, fra skatteministeren
9	Kommentar fra skatteministeren til henvendelse af 25/2-02 fra Danmarks Rederiforening
10	Svar på spm. 3 om tonnageafgiftsordninger indført i andre europæiske lande, herunder Norge, fra skatteministeren Svar på spm. 4 om sammenligning af lovforslaget med andre landes tonnagebeskatning vedrørende beskatning ved overgang fra tonnagebeskatning, fra skatteministeren
11	Svar på spm. 5 om betydningen af tidspunktet for lovforslagets vedtagelse, fra skatteministeren
12	Svar på spm. 6 om beskatning efter danske regler af skibe under bekvemmelighedsflag, fra skatteministeren Svar på spm. 7 om sambeskatning mellem tonnagebeskattede og ikke tonnagebeskattede selskaber, fra skatteministeren Svar på spm. 8 om kontrolbegrebet i § 3, jf. ligningslovens § 2, stk. 2, fra skatteministeren Svar på spm. 9 om indlejning af tonnage, jf. § 7, fra skatteministeren Svar på spm. 10 om indlejede skibe uden besætning, jf. § 7, stk. 3, fra skatteministeren Svar på spm. 11 om teknisk bistand til ændringsforslag vedrørende § 7, stk. 3, fra skatteministeren Svar på spm. 12 om værnregler mod overkapitalisering – mindsteforhold mellem egenkapital og fremmed kapital, jf. § 14, fra skatteministeren Svar på spm. 13 om værnregler mod overkapitalisering, regnskabsmæssige værdier, jf. § 14, fra skatteministeren Svar på spm. 14 om, efter hvilke regnskabsmæssige regler aktiver og gæld skal opgøres efter § 14, fra skatteministeren Svar på spm. 15 om lempelse fra udenlandske fragtrater, jf. § 21, fra skatteministeren Svar på spm. 16, om fragtrater internationalt anses for en fradragsberettiget afgift, fra skatteministeren Svar på spm. 19 om fordelingen af tonnageskatten mellem stat og kommune, fra skatteministeren Svar på spm. 20 om, hvorledes et dansk rederi ved udflagning kan undgå beskatning, fra skatteministeren
13	Kommentar fra skatteministeren til henvendelse af 28/2-02 fra Rederiforeningen for mindre Skibe
14	Spm. 24 om Kommissionens godkendelse, til skatteministeren Spm. 25 om betydningen af en eventuel senere godkendelse fra Kommissionen, til skatteministeren

Bilagsnr.	Titel
15	Svar på spm. 21 om skattemæssigt forskellig behandling af skibe erhvervet før henholdsvis efter tonnageskatten, fra skatteministeren Svar på spm. 22 om opdelingen i overgangssaldo og udligningssaldo, fra skatteministeren Svar på spm. 23 om behov for at en negativ overgangssaldo opskrives med inflation, fra skatteministeren
16	Svar på spm. 17 om, hvilken myndighed der skal administrere ordningen, og om personalemæssige ressourcer, fra skatteministeren Svar på spm. 18 om, hvorfor de administrative konsekvenser bagatelliseres i bemærkningerne, fra skatteministeren
17	Svar på spm. 24 om Kommissionens godkendelse, fra skatteministeren Svar på spm. 25 om betydningen af en eventuel senere godkendelse fra Kommissionen, fra skatteministeren
18	Samrådsspm. A om uddybning af ministerens skriftlige besvarelser, til skatteministeren Samrådsspm. B om, hvorfor loven skal have virkning fra og med indkomståret 2001, til skatteministeren Samrådsspm. C om økonomiske konsekvenser af loven for 2001 og de efterfølgende år, til skatteministeren
19	Supplerende svar på spm. 24 om Kommissionens godkendelse, fra skatteministeren Supplerende svar på spm. 25 om betydningen af en eventuel senere godkendelse fra Kommissionen, fra skatteministeren
20	Spm. 26 om økonomiske konsekvenser af at ændre forholdet mellem egen tonnage og lejet tonnage til 1:4, til skatteministeren
21	Spm. 27 om præcisering af svaret på spørgsmål 15 og 16, samt hvilke lande der i dag har fragtskatter, til skatteministeren Spm. 28 om væsentlige forskelle fra kendte tonnageskatteordninger i andre lande, til skatteministeren
22	Spm. 29 om oversendelse af talepapir brugt ved samrådet den 20/3-02, til skatteministeren
23	Meddelelse om tidspunkt for betækningsafgivelse og frist for spørgsmål m.v.
24	Spm. 30 om undersøgelse af forholdet mellem egenkapital og fremmedkapital i danske rederier, til skatteministeren
25	Svar på spm. 26 om økonomiske konsekvenser af at ændre forholdet mellem egen tonnage og lejet tonnage til 1:4, fra skatteministeren
26	Ændringsforslag til 2. behandling, fra skatteministeren
27	Svar på spm. 29 om oversendelse af talepapir brugt ved samrådet den 20/3-02, fra skatteministeren
28	Spm. 31 om uddybning af svarene på spørgsmål nr. 6 og 20, til skatteministeren Spm. 32 om, hvilke DBO'er, som Danmark har indgået, der indeholder mulighed for kredit i dansk skat for betalte fragtskatter, til skatteministeren Spm. 33, om OECD's modeloverenskomst indeholder bestemmelser om lempelse af fragtskatter, til skatteministeren Spm. 34 om den norske og den hollandske tonnageskatteordning med hensyn til fragtskatter, til skatteministeren Spm. 35 om størrelsen af den (kredit)lempelse, som Danmark har indrømmet danske rederier, til skatteministeren
29	1. udkast til betænkning

Bilagsnr.	Titel
30	Svar på spm. 27 om præcisering af svaret på spørgsmål 15 og 16, samt hvilke lande der i dag har fragtskatter, fra skatteministeren Svar på spm. 28 om væsentlige forskelle fra kendte tonnageskatteordninger i andre lande, fra skatteministeren
31	Svar på spm. 30 om undersøgelse af forholdet mellem egenkapital og fremmedkapital i danske rederier, fra skatteministeren
32	Svar på spm. 31 om uddybning af svarene på spørgsmål nr. 6 og 20, fra skatteministeren Svar på spm. 32 om, hvilke DBO'er, som Danmark har indgået, der indeholder mulighed for kredit i dansk skat for betalte fragtskatter, fra skatteministeren Svar på spm. 33 om OECD's modeloverenskomst indeholder bestemmelser om lempelse af fragtskatter, fra skatteministeren Svar på spm. 34 om den norske og den hollandske tonnageskatteordning med hensyn til fragtskatter, fra skatteministeren Svar på spm. 35 om størrelsen af den (kredit)lempelse, som Danmark har indrømmet danske rederier, fra skatteministeren
33	Meddelelse om udskydelse af betækningsafgivelse
34	Spm. 36 om personers omdannelse af anpart af skibsvirksomhed, til skatteministeren Spm. 37 om, hvem virksomhedsomdannelseslovens § 1, stk. 3, omfatter, til skatteministeren Spm. 38 om omdannelse af skibsanparter efter reglerne om skattefri virksomhedsomdannelse, til skatteministeren
35	2. udkast til betænkning
36	Svar på spm. 36 om personers omdannelse af anpart af skibsvirksomhed, fra skatteministeren Svar på spm. 37 om, hvem virksomhedsomdannelseslovens § 1, stk. 3, omfatter, fra skatteministeren Svar på spm. 38 om omdannelse af skibsanparter efter reglerne om skattefri virksomhedsomdannelse, fra skatteministeren
37	3. udkast til betænkning