

Lovforslag nr. L 95. Fremsat den 23. februar 2005 af skatteministeren (Kristian Jensen)

Forslag

til

Lov om ændring af tonnageskatteloven

(Gennemførelse af ændrede EU-retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren)

§ 1

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

1. Overskriften før § 1 »*Lovens anvendelsesområde*« ophæves og i stedet indsættes:

»Kapitel 1

Rederier

Anvendelsesområde«

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

»Det er endvidere en betingelse, at registreringsbetingelsen i § 6 a, stk. 1, jf. dog § 6 a, stk. 2 og 3, er opfyldt.«

3. Efter § 6 indsættes som § 6 a og § 6 b:

»§ 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 tonnageskatte-

ordningen, 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 fi-

nansielle 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.«

4. § 8, stk. 1, nr. 5, affattes således:

»5) Lodsning, når skibene anvendes i og omkring havne.«

5. I § 8, stk. 1, indsættes som nr. 6:

»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 forholdsmæssig mellem den tid, der er medgået til bugser- og bjærgningsaktiviteter til søs, og den tid, der er anvendt til andre aktiviteter. Bugseringsaktiviteter m.v., der udføres i eller omkring havne eller som består i at bistå fartøjer med egen fremdrift med at lægge til i havn, anses ikke for at være foregået til søs.«

Nr. 6-10 bliver herefter nr. 7-11.

6. Efter § 21 indsættes:

»Kapitel II

Operatørselskaber

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

Stk. 2. Indkomst omfattes af tonnageskatteordningen, når den kan henføres til erhvervs-mæssig 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, 12-17 og 19-20 finder tilsvarende anvendelse.

Kapitel III«.

7. Overskriften for § 22 »Kontrolbestemmelser« ændres til: »Kontrolbestemmelser, ikrafttræden m.v.«

8. I § 22, stk. 1, indsættes som 2. og 3. pkt.:

»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.«

9. § 22, stk. 2, affattes således:

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

10. I § 22 indsættes som stk. 3 og 4:

»Stk. 3. For operatørselskaber er det en betingelse for anvendelse af tonnageskatteordningen, jf. § 21 a, at ejeren eller lederen 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 tonnageskatteloven, skal hvert år i sit skattemæssige

årsregnskab, jf. skattekontrollovens § 3, vedlægge en skriftlig erklæring fra selskabets generalforsamlingsvalgte revisor om, at betingelserne i § 3, stk. 1 og 2, 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.«

§ 2

Stk. 1. Skatteministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden.

Stk. 2. Skatteministeren kan fastsætte, at loven skal have virkning fra 1. juli 2005, jf. dog stk. 3.

Stk. 3. Skatteministeren kan fastsætte, at tonnageskattelovens § 22, stk. 1, 2. pkt., som affattet ved denne lovs § 1, nr. 7, skal finde anvendelse fra og med indkomståret 2004.

Stk. 4. Et rederi, der har valgt tonnagebeskatning, kan uanset bestemmelsen i tonnageskattelovens § 2, stk. 2, 1. pkt., ændre sit valg og fravælge tonnagebeskatning fra og med indkomståret 2005. Fravalget skal træffes senest ved rettidig indgivelse af selvangivelse for indkomståret 2005.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Lovforslagets formål

Formålet med lovforslaget, der er en uændret genfremsættelse af lovforslag nr. L 163, folketingsåret 2004-5 (1. samling), er at tilpasse reglerne i tonnageskatteloven til de nye retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren, som EU-Kommissionen udsendte i januar 2004, og som medlemsstaterne skal gennemføre inden udgangen af juni 2005. Lovforslaget skal i denne forbindelse ses i sammenhæng med det forslag om beskatning af søfolk, som regeringen har fremsat samtidig hermed.

2. EU's retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren

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

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

Realiteten er imidlertid, at Kommissionen til enhver tid af egen drift kan tage eksisterende statsstøtteordninger op til genovervejelse – også selv om de allerede er godkendt. Hvis en medlemsstat ikke foretager de tilpasninger, som de nye retningslinier måtte give anledning til, har Kommissionen mulighed for i sidste ende at gennemtvinge sådanne ændringer. Da ulovlig statsstøtte skal tilbagebetales af modtageren,

kan noget sådant få meget alvorlige konsekvenser for de virksomheder, der måtte blive mødt med et sådant krav. Den pågældende medlemsstat vil ikke i en sådan situation kunne gå ind og kompensere modtagerne af ulovlig statsstøtte, idet en sådan kompensation i sig selv vil være ulovlig statsstøtte.

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

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

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

Med de nye retningslinier indføres

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

- nye regler om opmudrings- og sandsugningsfartøjer, jf. afsnit 2.2.4.

2.2.1. Kravet om registrering i en EU-medlemsstat

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

Før der undtagesvis ydes støtte (eller før den godkendes) til flåder, hvis fartøjer føres under andre flag, bør medlemsstaten sikre sig, at modtagerrederierne forpligter sig til at forøge, eller i det mindste bevare den tonnageandel, der føres (føres) under en af medlemsstaternes flag på det tidspunkt, hvor meddelelsen om retningslinierne får virkning. Hvis en virksomhed har bestemmende indflydelse over rederivirksomheder i den betydning, der anvendes i Rådets syvende direktiv 83/349/EØF om konsoliderede regnskaber, artikel 1, gælder de ovennævnte tonnagebestemmelser for moderselskabet og datterselskaber taget under ét på et konsolideret grundlag. Opfylder en virksomhed (eller en gruppe) ikke dette krav, bør den pågældende medlemsstat ikke indrømme yderligere skattelettelser for andre fartøjer, registreret uden for Fællesskabet, der drives af denne virksomhed, medmindre den andel af den samlede tonnage, der er for skibe, der fører fællesskabsflag, og for hvilken der indrømmes skattelettelser i denne medlemsstat, ikke er faldet i gennemsnit i løbet af det foregående skatteår.

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

2.2.2. Skibsadministrationsselskaber

Ifølge retningslinierne er rederier med hjemsted i Fællesskabet den naturlige målgruppe for denne beskatningsordning, men skibsadministrationsselskaber (der i dansk ret omtales som »operatørselskaber«) med hjemsted i EU kan også være berettigede i medfør af de samme bestemmelser. Skibsadministrations-

selskaber er retlige enheder, der yder forskellige former for tjenester til rederier såsom teknisk tilsyn, ansættelse og uddannelse af besætningsmedlemmer, besætningsadministration og drift af fartøjer. I nogle tilfælde står skibsadministratorerne for både skibenes tekniske ledelse og administrationen af deres besætninger. I så fald optræder de som klassiske »rederier« for så vidt angår de berørte transaktioner. I lighed med hvad der gælder for skibsfartserhvervene, er der også inden for denne sektor en stærk og stigende konkurrence på internationalt plan. Derfor forekommer det formålstjenligt, at udvide muligheden for at indrømme skattelempelser til denne kategori af skibsadministrationsselskaber.

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

2.2.3. Bugserbåde

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

»Bugsering« omfatter kun af retningslinierne, hvis over 50 pct. af de bugseringsaktiviteter, der faktisk udføres af en slæbebåd i et givet år, udgøres af »søtransport«. Ventetid kan forholdsmæssigt lægges til den del af slæbebådens samlede aktivitet, der består af »søtransport«. Det understreges i retningslinierne, at bugseringsaktiviteter, der udføres bl.a. i havne, eller som består i at bistå fartøjer med egen fremdrift med at lægge til i en havn, ikke anses for »søtransport« i henhold til retningslinierne. Undtagelse fra kravet om flagtilknytning er ikke mulig i forbindelse med bugsering. Det vil sige, at kun bugseringsfartøjer, der er registreret i en medlemsstat, kan være omfattet af beskatningsordningerne for virksomheder (f.eks. tonnagekat).

2.2.4. Opmudrings-/sandsugningsfartøjer

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

3: Lovforslagets indhold

3.1. Kravet om registrering i en EU-medlemsstat

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

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

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

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

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

Efter *forslaget* er det en betingelse, at rederiet i gennemsnit over et indkomstår fastholder eller forøger den procentdel af den bruttotonnage, som rederiet ejer, der er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS.

Ved opgørelsen af om denne betingelse er opfyldt, tages udgangspunkt i den procentdel af bruttotonnagen,

- som rederiet ejer,
- der anvendes til formål, der vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, og
- som den 12. januar 2005 er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS.

Bruttotonnage, der ejes af rederiet, men som anvendes til formål, der ikke kan omfattes af tonnageskatteloven, indgår således ikke ved opgørelsen.

Ligeledes indgår bruttotonnage, som lejes af rederiet, hvad enten der er tale om bareboat-charter eller time-charter, ikke ved opgørelsen.

Rederier, der var omfattet af tonnageskatteordningen den 17. januar 2004, da meddelelsen om de nye EU-retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren fik virkning, kan vælge i stedet 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 udgangspunkt i den tilsvarende procentdel af bruttotonnagen på det tidspunkt, hvor rederiet bliver omfattet af tonnageskatteordningen.

Efter *forslaget* finder bestemmelsen om, at det er en betingelse, at rederiet i gennemsnit over indkomståret fastholder eller forøger den procentdel af den bruttotonnage, som rederiet ejer, der er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS, ikke anvendelse,

- såfremt - set under et for alle rederier omfattet af tonnageskatteloven – den procentdel af den ejede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, 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, eller
- såfremt i gennemsnit over indkomståret mindst 60 pct. af den af rederiet ejede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS.

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

Det bemærkes i den forbindelse, at »bestemmende indflydelse« i den betydning, der anvendes i § 1 i Rådets syvende direktiv af 13. juni 1983 om konsoliderede regnskaber (83/349/EØF) (EFT 1983 L 193/1, EFT 1989 L 395/36, EFT 1990 L 257/57 og 60, EFT 2001 L 283/28 og EUT 2003 L 178/16) i vidt omfang svarer til »bestemmende indflydelse« i den betydning, der anvendes i tonnageskattelovens § 3, stk. 1, jf. lig-

ningslovens § 2, stk. 2. For ikke at skulle anvende »bestemmende indflydelse« i to forskellige betydninger inden for samme lov, foreslås, at »bestemmende indflydelse« i den allerede anvendte betydning også anvendes på dette område.

Hvis et rederi i gennemsnit over et indkomstår ikke opfylder betingelsen om at fastholde eller forøge den procentdel af den af rederiet ejede bruttotonnage, der er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS, beskattes indkomst fra den – set i forhold til udgangspunktet for opgørelsen – yderligere andel af den af rederiet ejede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, og som er registreret uden for EU eller EØS, efter skattelovgivningens almindelige regler.

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

3.2. Bugserbåde

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

Det foreslås, at reglerne vedrørende bugsering m.v. ændres i overensstemmelse med de nye retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren, der er omtalt i afsnit 2.2.3.

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

Indkomst fra bugsering m.v. kan dog være omfattet af tonnageskatteordningen i tilfælde, hvor skibet udfører bugser- og bjærgningsaktiviteter til søs i mindst 50 pct. af den tid, som skibet i løbet af et indkomstår er i drift. Ventetid fordeles forholdsmæssigt mellem den tid, der er medgået til bugser- og bjærgningsaktiviteter til søs, og den tid, der er anvendt til andre aktiviteter. Bugseringsaktiviteter m.v., der udføres i eller omkring havne eller som består i at bistå fartøjer med

egen fremdrift med at lægge til i havn, anses ikke for at være foregået til søs. Det vil sige, at tid, der medgår til bugseringsaktiviteter m.v., der udføres i eller omkring havne eller som består i at bistå fartøjer med egen fremdrift med at lægge til i havn, ved afgørelsen af, hvorvidt skibet udfører bugser- og bjærgningsopgaver til søs i mindst 50 pct. af den tid skibet i løbet af et indkomstår er i drift, anses for anvendt til andre aktiviteter.

Tid, der medgår til sejlads mellem to opgaver, vil i praksis blive anset for medgået til bugser- og bjærgningsaktiviteter til søs.

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

3.3. Sandsugere

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

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

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

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

3.4. Operatørselskaber

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

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

Operatørselskaber varetager alene den tekniske drift af et skib – herunder evt. bemanningen – men ikke den kommercielle drift – indgåelse af fragtaftaler m.v. Der kan f.eks. være tale om, at et rederi indgår aftale med et operatørselskab om varetagelse af opgaver

i forbindelse med den tekniske drift og vedligeholdelse af et skib. Operatørselskabets virksomhed kan således ikke sidestilles med rederivirksomhed med bareboat-chartrede skibe.

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

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

Det foreslås derfor, at der indføres regler i tonnageskatteloven om operatørselskaber, der er parallelle med de regler, der foreslås for rederier.

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

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

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

Efter forslaget omfattes selskabets indkomst af tonnageskatteordningen, når den kan henføres til erhvervmæssig virksomhed med administration af besætningen og teknisk ledelse af skibe, der udfører transport af passagerer eller gods mellem forskellige destinationer, lodsning, når skibene anvendes uden for havne, eller bugsering m.v. som nævnt i de foreslåede nye regler om bugsering.

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

Det er endvidere en betingelse, at 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 denne betingelse er opfyldt, tages udgangspunkt i den procentdel af den af operatørselskabet opererede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, og som på det tidspunkt, hvor operatørselskabet bliver omfattet af tonnageskatteordningen, er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS.

Betingelsen om, at operatørselskabet i gennemsnit over et indkomstår skal fastholde eller forøge den procentdel af den af operatørselskabet opererede bruttotonnage, der er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS, finder ikke anvendelse,

- såfremt – set under et for alle operatørselskaber omfattet af tonnageskatteloven - den procentdel af den opererede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, 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, eller
- såfremt i gennemsnit over indkomståret mindst 60 pct. af den af operatørselskabet opererede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS.

For operatørselskaber, der skal træffe samme valg for så vidt angår anvendelsen af tonnageskatteordningen, gælder de nævnte tonnagebestemmelser for moderselskabet og datterselskaber under et på et konsolideret grundlag.

Hvis et operatørselskab i gennemsnit over et indkomstår ikke opfylder betingelsen om at fastholde eller forøge den procentdel af den af operatørselskabet opererede bruttotonnage, der er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS, beskattes indkomst fra den – set i forhold til udgangspunktet for opgørelsen – yderligere andel af den af operatørselskabet opererede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, og som er registreret uden for EU eller EØS, efter skattelovgivningens almindelige regler.

Indkomsten fra den yderligere andel af bruttotonnagen beregnes som den andel af den samlede bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster opgjort efter skattelovgivningens almindelige regler (af den af operatørselskabet opererede bruttotonnage, der efter sin anvendelse vil kunne omfattes af tonnageskatteloven), som svarer til forholdet mellem på den ene side

den yderligere andel af bruttotonnagen og på den anden side hele den af operatørselskabet opererede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven.

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

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

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

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

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

Der kan ved opgørelsen af den tonnagebeskattede indkomst ikke foretages fradrag for skattemæssige afskrivninger på driftsmidler, som helt eller delvis er omfattet af tonnageskatteordningen. Der kan heller ikke foretages fradrag efter skattelovgivningens almindelige regler for udgifter, der vedrører den tonnagebeskattede indkomst.

3.5. Kontrolbestemmelser

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

Endelig foreslås en ændring af kontrolbestemmelserne vedrørende udlejede skibe, der ikke har sammenhæng med gennemførelsen af de nye retningslinier for statsstøtte på søtransportområdet.

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

Skatteministeriet har i afgørelsen SKM2003.251.DEP (der er offentliggjort på Told- og Skattestyrelsens hjemmeside under »afgørelser«) på baggrund af en henvendelse fra Rederiforeningen om vanskeligheder med at få lejeren til at afgive den nævnte erklæring accepteret en alternativ procedure, der indebærer en erklæring fra lejeren om, at han har overholdt betingelserne i den indgåede lejeaftale/certeparti, og en erklæring fra rederens revisor om, at skibet har overholdt tonnageskatteloven.

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

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

3.6. Overgangsbestemmelse

Betingelserne om, at en del af skibene skal være registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS, eller for så vidt angår bugserbåde, at alle skibe skal være registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS, kan indebære, at et rederi, der har valgt tonnagebeskatning, ikke længere er interesseret i at anvende tonnageskatteordningen eller ikke længere kan anvende ordningen.

Efter *forslaget* skal et rederi kunne ændre sit valg og fravælge tonnagebeskatning fra og med indkomståret 2005.

4. Økonomiske konsekvenser for stat, amter og kommuner

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

F. t. l. vedr. tonnageskatteloven

Der er ikke holdepunkter for at kvantificere merprovet.

5. Administrative konsekvenser for stat, amter og kommuner

Lovforslaget skønnes at medføre engangsudgifter i ToldSkat svarende til et årsværk til etablering af en intern database løsning. Den løbende drift forventes at udgøre under to årsværk.

6. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

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

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

7. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Loven vurderes at medføre små løbende byrder for de rederier, der ikke opfylder kravet om, at mindst 60 pct. af den bruttotonnage, som rederiet ejer, og som kan anvendes til formål, der vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, er registreret inden for EU eller EØS. Rederierne skal hvert tredje år godtgøre over for staten, at alle betingelser for undtagelse fra at være under fællesskabsflag er blevet opfyldt i det pågældende tidsrum. Samtidig skal det godtgøres, at kravet til tonnageandel er blevet opfyldt for den omhandlede flådes vedkommende, og at hvert enkelt fartøj i denne flåde overholder relevante internationale standarder.

Loven vurderes samtidig at medføre små løbende lettelser både for udlejer og lejer af skibe, der er omfattet af tonnageskatteordningen. Det er ikke længere en betingelse, at udlejer betinger sig en årlig erklæring fra lejeren. Derimod er det et krav, at det fremgår af lejekontrakten, at skibet kun må anvendes til aktiviteter omfattet af tonnageskatteloven, og at rederiets revisor årligt afgiver erklæring om, at betingelserne er opfyldt.

Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets

virksomhedspaneler. Styrelsen vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser for erhvervslivet i et omfang, der berettiger, at det bliver forelagt et virksomhedspanel. Forslaget bør derfor ikke forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.

8. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

9. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

10. Forholdet til EU-retten

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

Lovforslag nr. L 163, folketingsåret 2004-5 (1. samling) er i forbindelse med fremsættelsen notificeret for Europa-Kommissionen med henblik på afgørelse af, hvorvidt de foreslåede ændringer er i overensstemmelse med EF-traktatens regler om statsstøtte.

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

11. Høring

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

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

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

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser	Negative konsekvenser
Økonomiske konsekvenser for stat, amter og kommuner	Samlet set skønnes de provenumæssige konsekvenser af lovforslaget at være begrænsede. Kravet om uændret eller stigende tonnageandel under EU- eller EØS-flag trækker i retning af et merprovenu, navnlig på længere sigt, og ligeledes trækker den foreslåede begrænsning af bugser- og bjærgningsfartøjer anvendelse af ordningen i retning af et merprovenu. Forslaget om, at operatørselskaber kan anvende ordningen, har ikke provenumæssige konsekvenser, da muligheden for anvendelse af ordningen må anses for en betingelse for at sådanne selskaber etableres i Danmark. Der er ikke holdpunkter for at kvantificere merprovenuet.	
Administrative konsekvenser for stat, amter og kommuner		Lovforslaget skønnes at medføre engangsudgifter i ToldSkat svarende til et årsværk til etablering af en intern database løsning. Den løbende drift forventes at udgøre under to årsværk.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet		Med en gennemførelse af forslaget skabes der primært større sikkerhed for rederierne for, at tonnageskatteordningen fortsat er i overensstemmelse med EU's statsstøtteregele, hvilket giver rederierne bedre muligheder for at disponere på langt sigt. Begrænsningen af bugser- og bjærgningsfartøjers anvendelse af ordningen, vil eventuelt kunne være til ulempe for rederier med sådanne fartøjer.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet		Loven vurderes at medføre små løbende byrder for de rederier, der ikke opfylder kravet om, at mindst 60 pct. af den bruttotonnage, som rederiet ejer, og som kan anvendes til formål, der vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, er registreret inden for EU eller EØS. Loven vurderes samtidig at medføre små løbende lettelser både for udlejer og lejer af skibe, der er omfattet af tonnageskatteordningen.

	Positive konsekvenser	Negative konsekvenser
		Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler. Styrelsen vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser for erhvervslivet i et omfang, der berettiger, at det bliver forelagt et virksomhedspanel. Forslaget bør derfor ikke forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.
Administrative konsekvenser for borgerne	Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.	Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.
Miljømæssige konsekvenser	Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.	Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.
Forholdet til EU-retten	Med lovforslaget tilpasses reglerne i tonnageskatteloven til de nye retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren, som EU-Kommissionen udsendte i januar 2004 (EFT C 13 af 17. januar 2004, s. 3), og som medlemsstaterne skal gennemføre inden udgangen af juni 2005. Lovforslaget er i forbindelse med fremsættelsen notificeret for Europa-Kommissionen med henblik på afgørelse af, hvorvidt de foreslåede ændringer er i overensstemmelse med EF-traktatens regler om statsstøtte. Loven vil først træde i kraft, når Europa-Kommissionens godkendelse foreligger.	

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1 (6 og 7)

Indledningsvis bemærkes, at det beror på en fejl, når overskriften før § 1 »Lovens anvendelsesområde« mangler i lovbekendtgørelse nr. 831 af 2. august 2004. Fejlen er berigtiget i et rettelsesblad til Lovtiddende.

I forbindelse med forslaget om, at operatørselskaber skal kunne være omfattet af tonnageskatteloven, foreslås loven rent redaktionelt delt op i »Kapitel I«, »Reederier« (§§ 1-21), »Kapitel II«, »Operatørselskaber« (§ 21 a) og »Kapitel III«, »Kontrolbestemmelser, ikrafttræden m.v.« (§§ 22-24).

Til nr. 2 og 3

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

- 1) skibe ejet af rederiet (på visse betingelser, hvis skibet er udlejet),
- 2) skibe, som lejes uden besætning (bareboat-charter), og
- 3) skibe, som lejes med besætning (time-charter), efter reglerne i §§ 9-15 (der omhandler opgørelse af den skattepligtige indkomst under tonnageskatteordningen). Det er en betingelse, at skibene har en bruttonnage på 20 t eller derover, og at skibene strategisk og forretningsmæssigt drives fra Danmark. For så vidt angår begrebet »strategisk og forretningsmæssig drift« henvises til bemærkningerne til tonnageskattelovens § 6 (L 92 – folketingsåret 2001-02 (2. samling), afsnit 2.2).

Efter forslaget indsættes et nyt 3. pkt. i § 6 og nye §§ 6 a og 6 b til implementeringen af kravet om registrering i en EU-medlemsstat, jf. de almindelige bemærkninger, afsnit 2.2.1. og 3.1.

Efter det nye 3. pkt. i § 6 er det (ud over betingelserne i 2. pkt.) endvidere en betingelse, at registreringsbetingelsen i § 6 a, stk. 1, jf. stk. 2 og 3, er opfyldt.

Ifølge § 6 a, stk. 1, 1. pkt., er det en betingelse, at rederiet i gennemsnit over et indkomstår fastholder eller

forøger den procentdel af den bruttotonnage, som rederiet ejer, der er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS.

Ved opgørelsen af om denne betingelse er opfyldt, tages ifølge *stk. 1, 2. pkt.*, udgangspunkt i den procentdel af bruttotonnagen,

- som rederiet ejer,
- der anvendes til formål, der vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, og
- som den 12. januar 2005 er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS.

Bruttotonnage, der ejes af rederiet, men som anvendes til formål, der ikke kan omfattes af tonnageskatteloven, indgår således ikke ved opgørelsen.

Ligeledes indgår bruttotonnage, som lejes af rederiet, hvad enten der er tale om bareboat-charter eller time-charter, ikke ved opgørelsen.

Rederier, der var omfattet af tonnageskatteordningen den 17. januar 2004, da meddelelsen om de nye EU-retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren fik virkning, kan iflg. *stk. 1, 3. pkt.*, vælge i stedet 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 ifølge *stk. 1, 4. pkt.*, udgangspunkt i den tilsvarende procentdel af bruttotonnagen på det tidspunkt, hvor rederiet bliver omfattet af tonnageskatteordningen.

Ifølge § 6 a, *stk. 2*, finder bestemmelsen om, at det er en betingelse, at rederiet i gennemsnit over indkomståret fastholder eller forøger den procentdel af den bruttotonnage, som rederiet ejer, der er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS, ikke anvendelse, såfremt - set under et for alle rederier omfattet af tonnageskatteloven - den procentdel af den ejede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, 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.

Ifølge § 6 a, *stk. 3*, finder bestemmelsen om, at det er en betingelse, at rederiet i gennemsnit over indkomståret fastholder eller forøger den procentdel af den bruttotonnage, som rederiet ejer, der er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS, 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 tonnageskatteloven, er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS.

I § 6 a, *stk. 4*, bestemmes, at for rederier, der efter bestemmelsen i tonnageskattelovens § 3, *stk. 1*, skal

træffe samme valg for så vidt angår anvendelsen af tonnageskatteordningen gælder de nævnte tonnagebestemmelser for de koncernforbundne rederier under et på et konsolideret grundlag.

I tonnageskattelovens § 3, *stk. 1*, fastsættes, at når et rederi udøver bestemmende indflydelse, eller hvorover der udøves 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 og § 32 - træffe samme valg for så vidt angår anvendelsen af tonnageskatteordningen. Dog kan rederier, som ikke er sambeskattede, 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*.

Efter ligningslovens § 2, *stk. 2*, er selskaber koncernforbundne, når samme fysiske eller juridiske personkreds råder over mere end 50 pct. af aktiekapitalen eller mere end 50 pct. af stemmerne i de pågældende selskaber.

I § 6 b bestemmes, at hvis et rederi i gennemsnit over et indkomstår ikke opfylder betingelsen om at fastholde eller forøge den procentdel af den af rederiet ejede bruttotonnage, der er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS, beskattes indkomst 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 tonnageskatteloven, og som er registreret uden for EU eller EØS, efter skattelovgivningens almindelige regler.

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

Eksempel 1:

Et rederi ejer den 12. januar 2005 en samlet bruttotonnage på 1.000 t, der er omfattet af tonnageskatte-

ordningen. Af bruttotonnagen er 65 pct. eller 650 t registreret i en EU-medlemsstat og 35 pct. eller 350 t er registreret uden for EU.

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

Hvis i gennemsnit over året 60 pct. eller 720 t er registreret i en EU-medlemsstat og 40 pct. eller 480 t er registreret uden for EU, opfylder rederiet betingelsen i § 6 a, stk. 3, for ikke at anvende § 6 a, stk. 1, 1. pkt., (60 pct.-kravet). Det vil sige, at tonnageskatteordningen vil kunne anvendes på den samlede bruttotonnage på 1.200 t, selv om betingelsen i § 6 a, stk. 1, 1. pkt., om at fastholde den procentdel af den af rederiet ejede bruttotonnage, der er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS, ikke er opfyldt.

Hvis i gennemsnit over året 55 pct. eller 660 t er registreret i en EU-medlemsstat og 45 pct. eller 540 t er registreret uden for EU, opfylder rederiet ikke betingelsen i § 6 a, stk. 1, 1. pkt., om at fastholde den procentdel af den af rederiet ejede bruttotonnage, der er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS, og heller 60 pct.-kravet i § 6 a, stk. 3.

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

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

Eksempel 2:

Et rederi ejer den 12. januar 2005 en samlet bruttotonnage på 1.000 t, der er omfattet af tonnageskatteordningen. Af bruttotonnagen er 50 pct. eller 500 t registreret i en EU-medlemsstat og 50 pct. eller 500 t er registreret uden for EU.

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

Hvis i gennemsnit over året 50 pct. eller 600 t er registreret i en EU-medlemsstat og 50 pct. eller 600 t er registreret uden for EU, opfylder rederiet betingelsen i § 6 a, stk. 1, 1. pkt., om at fastholde den procentdel af den af rederiet ejede bruttotonnage, der er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS. Det vil sige, at tonnageskatteordningen vil kunne anvendes på den samlede bruttotonnage på 1.200 t.

Hvis i gennemsnit over året 45 pct. eller 540 t er registreret i en EU-medlemsstat og 55 pct. eller 660 t er registreret uden for EU, opfylder rederiet ikke betingelsen i § 6 a, stk. 1, 1. pkt., om, at fastholde den procentdel af den af rederiet ejede bruttotonnage, der er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS.

Indtægten fra den yderligere andel af bruttotonnagen, der er registret uden for EU set i forholdet til andelen den 12. januar 2005, d.v.s. 55 pct. – 50 pct. eller 5 pct. skal herefter beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler.

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

Til nr. 4 og 5

Ifølge den gældende affattelse af tonnageskattelovens § 8, stk. 1, nr. 5, kan indkomst fra bugsering, lodsnings m.v. ikke omfattes af tonnageskatteordningen, når skibene anvendes i og omkring havne.

Med forslagene under nr. 4 og 5 deles bestemmelsen.

Efter den under *nr. 4* foreslåede affattelse af § 8, stk. 1, nr. 5, omfatter bestemmelsen alene indkomst fra lodsnings.

Under *nr. 5* foreslås indsat en ny § 8, stk. 1, nr. 6, der omhandler indkomst fra bugsering mv. For så vidt angår indholdet af denne bestemmelse henvises til de almindelige bemærkninger, afsnit 3.2.

Til nr. 6

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

Til stk. 1

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

Det er en betingelse, at operatørselskabet fra ejeren af skibet har overtaget det fulde ansvar for skibets drift samt alle forpligtelser og ansvar ifølge ISM-koden. ISM-koden er den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening vedtaget af

Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) ved resolution A741 (18). ISM-koden er gennemført i dansk ret ved Søfartsstyrelsens Meddelelse B samt Søfartsstyrelsens tekniske forskrift nr. 2 af 29. marts 1999 om administration af Det Europæiske Fællesskabs Forordning om sikkerhedsledelse af ro-ro passagerfærger (d.v.s. Roll on-Roll of passagerfærger - det typiske færgekoncept, hvor biler kører ind i den ene ende/side og ud i den anden ende/side af færgen). Søfartsstyrelsens Meddelelser og tekniske forskrifter har status som bekendtgørelser.

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

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

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

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

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

Til stk. 2, 3 og 4

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

Efter *forslaget* (jf. stk. 2) omfattes selskabets indkomst af tonnageskatteordningen, når den kan henføres til erhvervmæssig virksomhed med administration af besætningen og teknisk ledelse af skibe, der udfører transport af passagerer eller gods mellem forskellige destinationer, lodsning, når skibene anvendes uden for havne, jf. § 8, stk. 1, nr. 5, modsætningsvis, eller bugsering m.v. som nævnt i § 8, stk. 1, nr. 6, 2. pkt. (d.v.s. 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 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 denne betingelse er opfyldt, tages udgangspunkt i den procentdel af den af operatørselskabet opererede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, og som på det tidspunkt, hvor operatørselskabet bliver omfattet af tonnageskatteordningen, er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS.

Betingelsen om, at operatørselskabet i gennemsnit over et indkomstår skal fastholde eller forøge den procentdel den af operatørselskabet opererede bruttotonnage, der er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS, finder ikke anvendelse, såfremt – set under et for alle operatørselskaber omfattet af tonnageskatteloven - den procentdel af den opererede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, 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.

Betingelsen om, at operatørselskabet i gennemsnit over et indkomstår skal fastholde eller forøge den procentdel den af operatørselskabet opererede bruttotonnage, der er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS, 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 tonnageskatteloven, er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS.

Efter *forslaget* finder tonnageskattelovens § 6 a, stk. 4, tilsvarende anvendelse.

Det vil sige, at for operatørselskaber, der skal træffe samme valg for så vidt angår anvendelsen af tonnageskatteordningen, gælder de nævnte tonnagebestem-

melser for de concernforbundne operatørselskaber under et på et konsolideret grundlag. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne under nr. 3.

Efter forslaget finder tonnageskattelovens § 6 b tilsvarende anvendelse.

Det vil sige, at hvis et operatørselskab i gennemsnit over et indkomstår ikke opfylder betingelsen om at fastholde eller forøge den procentdel af den af operatørselskabet opererede bruttotonnage, der er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS, beskattes indkomst fra den – set i forhold til udgangspunktet for opgørelsen – yderligere andel af den af operatørselskabet opererede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, og som er registreret uden for EU eller EØS, efter skattelovgivningens almindelige regler.

Indkomsten fra den yderligere andel af bruttotonnagen beregnes som den andel af den samlede bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster opgjort efter skattelovgivningens almindelige regler (af den af operatørselskabet opererede bruttotonnage, der efter sin anvendelse vil kunne omfattes af tonnageskatteloven), som svarer til forholdet mellem på den ene side den yderligere andel af bruttotonnagen og på den anden side hele den af operatørselskabet opererede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne under nr. 3, herunder til eksemplerne til § 6 b.

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

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

Til nr. 7

Der er tale om en redaktionel ændring, jf. bemærkningerne til ændringen under nr. 1.

Til nr. 8

Efter de gældende regler i § 22, stk. 1, skal et rederi, som anvender tonnageskatteordningen, hvert år i sit skattemæssige årsregnskab, jf. skattekontrollovens § 3, vedlægge en skriftlig erklæring fra selskabets generalforsamlingsvalgte revisor om, at betingelserne i

§ 3, stk. 1 og 2, (om concernforbundne selskabers pligt til at træffe samme valg vedrørende anvendelsen af tonnagebeskatningen) samt § 6, stk. 2, 2. pkt., (om bareboat-chartrede skibes mulighed for at indgå i tonnageskatteordningen) er opfyldt.

Efter forslaget skal rederiet til brug for kontrollen af, om flagkravet i § 6 a er opfyldt, hvert år i sit skattemæssige årsregnskab vedlægge oplysning om, i hvilket omfang den af rederiet i årets løb ejede bruttotonnage, der er anvendt til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, har været registreret henholdsvis inden for EU eller EØS og uden for EU eller EØS.

Det er tanken, at oplysningerne skal afgives i skemaform.

Der skal skib for skib gives oplysning om, hvor stor en del af året, skibet har været anvendt til formål, der er omfattet af tonnageskatteloven, skibets bruttotonnage og hvor skibet har været registreret – i en stat, der er medlem af EU eller EØS eller uden for EU eller EØS – eventuelt både og, og i givet fald, i hvilken periode.

De rå oplysninger skal sammen med tilsvarende oplysninger fra de andre rederier, der er omfattet af tonnageskatteloven, anvendes til told- og skatteforvaltningens kontrol af, om betingelsen i § 6 a, stk. 2, er opfyldt. Ifølge § 6 a, stk. 2, finder flagkravet i stk. 1, ikke anvendelse, såfremt – set under ét for alle rederier omfattet af tonnageskatteloven – den procentdel af den ejede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, 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.

Der skal endvidere til told- og skatteforvaltningens kontrol af, om betingelsen i § 6 a, stk. 3, er opfyldt eller, om betingelsen i § 6 a, stk. 1, er opfyldt, gives oplysning – på basis af de rå oplysninger – om hvor stor en del, i gennemsnit over indkomståret, af den af rederiet ejede bruttotonnage, der er anvendt til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, der har været registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS.

Efter forslaget skal rederiet det første år, hvor reglerne i tonnageskattelovens § 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 tonnageskatteloven, som på basisdatoen var registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS. Basisdatoen er, jf. § 6 a, stk. 1, 2. pkt., den 12. januar 2005. Men rederier, der var omfattet af tonnageskatteloven den 17. januar 2004, kan vælge at anvende denne dato som basisdato, jf. § 6 a, stk. 1, 3.

pkt. For rederier, der på et senere tidspunkt end 12. januar 2005 bliver omfattet af tonnageskatteoven, er basisdatoen det tidspunkt, hvor rederiet bliver omfattet af tonnageskatteordningen, jf. § 6 a, stk. 1, 4. pkt.

Til nr. 9

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

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

Som nævnt i de almindelige bemærkninger, afsnit 3.5. har det vist sig vanskeligt at få en erklæring fra lejeren om dennes anvendelse af skibet.

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

Det skal fremgå af lejekontrakten, at skibet kun må anvendes til transport af passagerer eller gods mellem forskellige destinationer, lodsning, jf. tonnageskatteovens § 8, stk. 1, nr. 5, modsætningsvis, eller bugser- og bjærgningsopgaver som nævnt i den nye affattelse af tonnageskatteovens § 8, stk. 1, nr. 6.

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

Rederiets generalforsamlingsvalgte revisor skal årligt attestere, at skibet rent faktisk har været anvendt til formål, som ville kunne omfattes af tonnageskatteoven, hvis skibet blev anvendt til samme formål af rederiet selv. Hvis revisor ikke ser sig i stand til dette, kan skibet ikke være omfattet af tonnageskatteordningen.

Til nr. 10

I forbindelse med indførelsen af mulighed for, at operatørselskaber kan anvende tonnageskatteordninger, jf. bemærkningerne til den nye § 21 a under nr. 6,

foreslås indsat nye stk. 3 og 4 i tonnageskatteovens § 22.

Ifølge det foreslåede stk. 3 skal det være en betingelse for anvendelse af tonnageskatteordningen, at ejeren eller lejeren af skibet, jf. § 6, stk. 2, ifølge operatørkontrakten alene må anvende skibet til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteoven. Det vil sige til transport af passagerer eller gods mellem forskellige destinationer, lodsning, jf. tonnageskatteovens § 8, stk. 1, nr. 5, modsætningsvis, og bugser- og bjærgningsopgaver som nævnt i den nye affattelse af tonnageskatteovens § 8, stk. 1, nr. 6.

Det skal endvidere fremgå af operatørkontrakten, fra hvilken stat skibet strategisk og forretningsmæssigt drives, og i hvilken stat skibet er registreret.

Ifølge det foreslåede stk. 4, skal et operatørselskab, der anvender tonnageskatteordningen, hvert år i sit skattemæssige årsregnskab vedlægge en skriftlig erklæring fra selskabets generalforsamlingsvalgte revisor om, at betingelserne i § 3, stk. 1 og 2, er opfyldt. Bestemmelsen svarer til den bestemmelse, der er fastsat i § 22, stk. 1, 1. pkt., for rederier.

Operatørselskabet skal endvidere 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. Bestemmelsen svarer til den bestemmelse, der er fastsat i § 22, stk. 1, 2. pkt., for rederierne.

Operatørselskabet skal 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 tonnageskatteoven, og som på basisdatoen var registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS. Basisdatoen for operatørselskaber er det tidspunkt, hvor operatørselskabet bliver omfattet af tonnageskatteordningen, jf. § 21 a, stk. 2, 4. pkt.

Til § 2

Til stk. 1

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

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

Til stk. 2

Ifølge forslaget skal skatteministeren kunne fastsætte, at loven skal have virkning fra 1. juli 2005, jf. dog stk. 3.

Til stk. 3

Ifølge forslaget til tonnageskattelovens § 6 a, stk. 2, finder flagkravet i § 6 a, stk. 1, ikke anvendelse, såfremt – set under et for alle rederier omfattet af tonnageskatteloven – den procentdel af den ejede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, 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.

For at denne bestemmelse kan finde anvendelse for indkomståret 2005, er det nødvendigt at have kendskab til, i hvilket omfang den af rederiet i løbet af indkomståret 2004 ejede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, har været registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS, henholdsvis uden for EU eller EØS.

Det foreslås derfor, at skatteministeren skal kunne fastsætte, at tonnageskattelovens § 22, stk. 1, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 7, skal have virkning fra og med indkomståret 2004.

Til stk. 4

Betingelserne om at en del af skibene skal være registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS, jf.

tonnageskattelovens § 6, stk. 1, 3. pkt., jf. § 6 a, stk. 1, 1. pkt., som affattet ved lovforslagets § 1, nr. 3 og 4, eller at samtlige skibe skal være registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS, jf. tonnageskattelovens § 8, stk. 1, nr. 6, som affattet ved lovforslagets § 1, nr. 5, kan indebære, at et rederi, der har valgt tonnagebeskatning, ikke længere er interesseret i at anvende tonnageskatteordningen eller ikke længere kan anvende tonnageskatteordningen.

Efter forslaget til § 2, stk. 3, kan et rederi ændre sit valg og fravælge tonnagebeskatning fra og med indkomståret 2005.

Fravalget af tonnagebeskatning kan ske uanset bestemmelsen i tonnageskattelovens § 2, stk. 2, 1. pkt., hvorefter valg eller fravalg af tonnagebeskatning er bindende for rederiet i en periode på 10 år regnet fra påbegyndelsen af det indkomstår, hvor tonnagebeskatning første gang kan vælges.

Fravælges tonnagebeskatning fra og med indkomståret 2005, er valget bindende i 10 år fra og med indkomståret 2005, jf. tonnageskattelovens § 2, stk. 2, 3. pkt., der fastsætter, at efter udtræden af tonnageskatteordningen kan ordningen tidligst igen vælges efter 10 indkomstår med beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler.

Fravalget skal træffes senest ved rettidig indgivelse af selvangivelse for indkomståret 2005.

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

(2004/C 13/03)

1. INDLEDNING

Hvidbogen »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 — De svære valg« fremhæver betydningen af tjenesteydelser inden for søtransport for Fællesskabets økonomi. 90 % af al handel mellem Fællesskabet og resten af verden transporteres ad søvejen. Nærskibsfarten skriver sig for 69 % af den godsmængde, der befordres mellem medlemsstaterne (denne procentdel er 41 %, når indenrigsfarten inkluderes). EU's søtransport og de dertil knyttede aktiviteter er og bliver blandt de største i verden.

Medlemsstaternes rederier administrerer endnu i dag omkring en tredjedel af verdensflåden. Cyperns og Maltas¹⁾ tiltrædelse i 2004 vil yderligere øge EU's andel af skibsfarten, da disse to landes skibsregistre for øjeblikket skriver sig for ca. 10 % af verdenstonnagen.

Siden 1970'erne har den europæiske flåde været udsat for konkurrence fra skibe, der er registreret i tredjelande, som ikke lægger så stor vægt på at overholde de sociale og sikkerhedsmæssige regler, der gælder på internationalt plan.

Den manglende konkurrenceevne hos skibe, der fører fællesskabsflag blev erkendt ved udgangen af 1980'erne, og da der ikke fandtes harmoniserede europæiske foranstaltninger, vedtog flere medlemsstater forskellige ordninger til støtte for søtransporten. De vedtagne strategier og de tildelte budgetter til støtteforanstaltninger er meget forskellige fra medlemsstat til medlemsstat og afspejler de pågældende staters indstilling til statsstøtte eller den betydning, som de tillægger den maritime sektor.

For at tilskynde til genregistrering af skibe har nogle medlemsstater desuden lempet besætningsreglerne, bl.a. gennem oprettelse af sekundære registre.

Sekundære registre omfatter for det første »offshore-registre«, der tilhører territorier, som har større eller mindre autonomi i forhold den pågældende medlemsstat, og for det andet »internationale registre«, som er direkte knyttet til den stat, der har oprettet dem.

Trods den indsats, der er gjort, vedbliver en stor del af fællesskabsflåden at være registreret under tredjelandsflag. Dette skyldes, at registre i tredjelande, der anvender foranstaltninger, der indgår i en åben registreringspolitik — hvoraf nogle benævnes »bekvemmelighedsflag« — til stadighed har stået og fortsat står stærkere i konkurrencen med EU-medlemsstaternes registre.

Støtte til skibsfarten siden 1989

På baggrund af forskellene mellem de støttesystemer, som medlemsstaterne havde vedtaget til imødegåelse af den stigende konkurrence fra skibe, der ikke fører fællesskabsflag, fastlagde Kommissionen i 1989 sine første retningslinjer på området for at sikre en vis konvergens mellem medlemsstaternes tiltag. Denne metode viste sig dog at være ineffektiv, og nedgangen i Fællesskabets flåder fortsatte. Retningslinjerne blev derfor revideret, hvilket førte til meddelelsen om de nye retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren i 1997.²⁾

Den vigtigste udvikling inden for de seneste år vedrørende støtteforanstaltninger fra medlemsstaterne til søtransport er den i Europa så udbredte brug af systemer med standardsatser for tonnageskatning (»tonnageafgift«). Tonnageafgift trådte på et meget tidligt tidspunkt i kraft i Grækenland og blev gradvis udvidet til Nederlandene (1996), Norge (1996), Tyskland (1999), Det Forenede Kongerige (2000), Danmark, Spanien og Finland (2002) og Irland (2002). Belgien og Frankrig besluttede også at indføre systemet i 2002, mens den italienske regering overvejer muligheden.

Resultater af foranstaltninger, der er foreslået af medlemsstaterne og godkendt af Kommissionen, i forhold til målsætningerne i de reviderede retningslinjer fra 1997

a) *Udvikling i flåden af skibe, der fører fællesskabsflag (flådens konkurrenceevne)*

Ifølge medlemsstaternes svar på Kommissionens spørgeskema medio 2002 og ud fra de seneste statistiske oplysninger³⁾ har medlemsstater, som indførte støtteforanstaltninger, især i form af skattelempler, opnået genregistrering under nationalt flag af et betydelig tonnagevolumen i alle registre tilsammen. I procent øgedes flåden, der er optaget i medlemsstaternes registre således: antallet af skibe med 0,4 % i gennemsnit på årsbasis, tonnage med 1,5 % og container-skibe med 12,4 %. Selv om antallet af enheder, der blev optaget i de første registre, praktisk taget overalt faldt i løbet af perioden 1989-2001, kan tallene ses som en vending i den tendens til udflugning, som var blevet konstateret indtil 1997.

I løbet af den samme periode faldt medlemsstaternes registres andel i den samlede tonnage i verden dog en lille smule. Skibsfarten verden over øgedes, men væksten i den flåde, der drives fra Fællesskabet, men er registreret under tredjelandes flag, var hurtigere end, hvad der var tilfældet for den flåde, der blev registreret under medlemsstaternes flag.

b) *Beskæftigelsestendenser*

Ifølge de seneste skøn faldt antallet af søfolk om bord på skibe, der fører fællesskabsflag, fra 188 000 i 1996 til ca. 180 000 i 2001.⁴⁾ Det samlede antal statsborgere i Fællesskabet, der er ansat om bord på skibe, som fører EU-flag, beløber sig for tiden til ca. 120 000, hvilket er 40 % mindre end i 1985, mens antallet statsborgere fra tredjelande, der er ansat om bord på fællesskabsskibe er steget fra 29 000 i 1983 til omkring 60 000 i dag. Når nedgangen i det samlede antal af søfolk skal vurderes, må der tages hensyn til følgende faktorer:

- for det første har produktiviteten pr. skib været stigende. Derfor er det blevet muligt at transportere den samme, eller en

større mængde end tidligere med en mindre besætning

- for det andet er flåden, der fører fællesskabsflag, blevet fornyet i løbet af perioden 1997-2001. Gennemsnitsalderen for skibe faldt fra 22,9 år til 17,2 år. 35 % af den flåde, der var i drift den 1. januar 2001, var blevet bygget i perioden 1996-2000. På nye skibe med mere avanceret teknologi er der behov for bedre uddannede, men mindre besætninger.

Der er dog ikke desto mindre klare forskelle mellem medlemsstaterne, hvad angår beskæftigelsestallene for EU-søfolk. Men intet i disse tal viser, at der skulle være indtrådt en vending i den hidtidige tendens til, at flåden, der fører EU-flag er mere og mere afhængig af søfolk fra tredjelande. Dette blev allerede understreget i Kommissionens meddelelse fra 2001 om uddannelse og tilgang af søfarende.⁵⁾

c) *Bidrag til den økonomiske aktivitet i sin helhed*

De maritime erhverv er uløseligt knyttet til søtransport. Denne tilknytning er et stærkt argument, der taler for positive foranstaltninger, der har til formål at opretholde en flåde, der hviler på Fællesskabets skibsfart. Fordi søtransport generelt indgår som et led i transportkæden og specielt i kæden af de maritime erhverv, har foranstaltninger, der sigter på at opretholde EU-flådens konkurrenceevne også følger for investeringer på land inden for søfartsrelaterede erhverv⁶⁾ og for søfartens bidrag til økonomien i Fællesskabet som helhed og for beskæftigelsen i almindelighed.

Betydningen af skibsfarten og hele det dertil knyttede maritime varierer i høj grad fra land til land. Men omfanget af det europæiske maritime kompleks og dettes direkte økonomiske indvirkning kan klart illustreres ved følgende tal: 1,550 millioner direkte ansatte, en omsætning på 160 mia. EUR i 1997 (ca. 2 % af BNP i Fællesskabet).⁷⁾ Data for Danmark (3 % af BNP kan tilskrives det maritime kompleks), Grækenland (2,3 %) og Nederlandene (2 %) er gode eksempler herpå.

I denne sammenhæng er det derfor ikke uden betydning at notere sig, at den del af flåden, der drives af europæiske operatører etableret i Fællesskabet, er forblevet på et niveau omkring 34 % af verdenstonnagen, som på sin side er øget med 10 % i den samme periode. I betragtning af den mobilitet, der hersker inden for de maritime erhverv, og de faciliteter, der tilbydes fra tredjelands side, kan det konkluderes, at støtteforanstaltninger til fordel for søtransport kan bidrage til at undgå en udbredt flytning af de tilknyttede erhverv.

Kort sagt kan det bekræftes, at hvor der er vedtaget foranstaltninger i overensstemmelse med retningslinjerne fra 1997, er den strukturelle tilbagegang for fællesskabsregistre og fællesskabsflåden blevet standset, og de mål, som Kommissionen satte, er blevet nået, i det mindste delvis.

Andelen af åbne registre udtrykt i verdens-tonnage fortsatte dog med at stige i den pågældende periode, nemlig fra 43 % i 1996 til 54 % i 2001, og intet peger på, at der vil indtræde en signifikant vending i tendensen til, at flåden har gjort og vedbliver med at gøre brug af søfolk fra tredjelande. Den kampagne, der er indledt i de senere år, skal videreføres, men med et mere præcist sigte. Foranstaltninger med henblik på at fremme brugen af fællesskabssøfolk skal især gøres til genstand for mere aktiv overvågning.

Resultaterne af de foranstaltninger, som medlemsstaterne har truffet, og som Kommissionen har godkendt, bør undersøges systematisk.

Som følge heraf, og selv om driftsstøtte i princippet skal være ekstraordinær, midlertidig og degressiv, skønner Kommissionen, at det fortsat er berettiget at yde statsstøtte til den europæiske søtransportsektor, og at den fremgangsmåde, der lå til grund for retningslinjerne fra 1997, var rigtig. Denne meddelelse er derfor baseret på den samme tilgrundliggende fremgangsmåde.

2. ANVENDELSESOMRÅDET OG OVERORDNEDE MÅLSÆTNINGER FOR DE REVIDEREDE RETNINGSLINJER FOR STATSSTØTTE

Denne meddelelse — der erstatter retningslinjerne fra 1997 — tager sigte på at fastlægge de parametre, inden for hvilke statsstøtte til søtransportsektoren vil blive godkendt af Kommissionen efter de fællesskabsretlige regler og procedurer for statsstøtte i henhold til traktatens artikel 87, stk. 3, litra c), og/eller artikel 86, stk. 2.

Støtteordninger bør ikke være til skade for andre medlemsstaters økonomier, og det skal kunne påvises, at der ikke er fare for, at de fordrejer konkurrencen mellem medlemsstaterne i et omfang, som er uforeneligt med den fælles interesse. Statsstøtte skal altid være begrænset til, hvad der er nødvendigt for at opfylde dens formål, og den skal ydes på en gennemskuelig måde. Den kumulative effekt af al støtte, der ydes af offentlige myndigheder (på nationalt, regionalt og lokalt plan), skal altid tages i betragtning.

Nærværende retningslinjer gælder for tjenesteydelser inden for søtransport, som disse er defineret i forordning (EØF) nr. 4055/86⁸⁾ og forordning (EØF) nr. 3577/92,⁹⁾ dvs. »søtransport af gods og passagerer«. De gælder også i bestemte tilfælde for bugsering og opmudrings-/sandsugningsaktiviteter.

2.1. Anvendelsesområdet for de reviderede retningslinjer for statsstøtte

Retningslinjerne vedrører al støtte til søtransport, der ydes af medlemsstaterne eller ved hjælp af offentlige midler; herunder økonomiske fordele af enhver art, som finansieres af de offentlige myndigheder (uanset om det er på nationalt, regionalt, amts- eller provinsplan eller på lokalt plan). I denne sammenhæng kan »offentlige myndigheder« også være offentlige virksomheder og statskontrollerede banker. Ordninger, hvor staten garanterer lån eller anden finansiering, der ydes af kommercielle banker, kan også falde ind under definitionen af støtte. Retningslinjerne skelner ikke mellem forskellige typer af støttemodtagere efter deres juridiske form (om de er selskaber, partnerskaber eller privatpersoner) eller mellem offentlige og private ejerforhold, og henvisninger til virksomheder skal anses for at omfatte alle andre juridiske personer.

Disse retningslinjer omfatter ikke støtte til skibsbygning (i betydningen i Rådets forordning (EF) nr. 1540/98¹⁰) eller nogen efterfølgende lovgivning). Investeringer i infrastruktur anses normalt ikke for at udgøre statsstøtte efter traktatens artikel 87, stk. 1, hvis staten giver alle de berørte operatører fri og lige adgang til infrastrukturen. Kommissionen kan imidlertid undersøge sådanne investeringer, såfremt de direkte eller indirekte kunne være til fordel for bestemte rederier. Endelig har Kommissionen fastsat princippet om, at der ikke er tale om statsstøtte, når offentlige myndigheder foretager indskud i en virksomhed på vilkår, som ville være acceptable for en privat investor under almindelige markedsøkonomiske forhold.

2.2. Overordnede målsætninger for de reviderede retningslinjer for statsstøtte

Kommissionen har understreget, at statsstøtten skal være mere gennemskuelig, så ikke blot de nationale myndigheder i bredeste forstand, men også virksomheder og privatpersoner kender deres rettigheder og forpligtelser. Disse retningslinjer skal bidrage hertil og præcisere, hvilke statsstøtteordninger der kan indføres for at støtte Fællesskabets søfartsinteresser med det formål at:

- gøre en sikker, effektiv og miljøvenlig søtransport bedre,
- fremme indflagning eller genflagning i medlemsstaternes registre,
- medvirke til at underbygge det maritime kompleks i medlemsstaterne og fastholde flådens generelle konkurrenceevne på verdensmarkederne,
- bevare og forbedre den maritime knowhow og beskytte og fremme beskæftigelsen blandt europæiske søfolk og
- medvirke til at fremme nye tjenester inden for nærskibsfart i overensstemmelse med hvidbogen om Fællesskabets transportpolitik.

Der kan normalt ydes statsstøtte til skibe, der er optaget i medlemsstaternes registre. I ekstraordinære tilfælde kan der ydes statsstøtte til skibe, der er optaget i registrene under punkt 3 i bilaget, forudsat at:

- de er i overensstemmelse med de internationale standarder og de EF-retlige regler, herunder om sikkerhed, miljøvenlighed og arbejdsforhold om bord,
- de drives fra Fællesskabet og
- rederen er etableret i Fællesskabet, og den pågældende medlemsstat godtgør, at registreret bidrager direkte til de ovenfor nævnte formål.

Endvidere kan flagneutrale støtteforanstaltninger godkendes i visse ekstraordinære tilfælde, hvor der klart kan påvises fordel for Fællesskabet.

3. FISKALE OG SOCIALE FORANSTALTNINGER TIL FORBEDRING AF KONKURRENCEEVNEN

3.1. Skattemæssig behandling af rederier

Mange tredjelande har oprettet omfattende skibsregistre, som i nogle tilfælde understøttes af en effektiv international serviceinfrastruktur, der tiltrækker rederierne med et skattemæssigt klima, som er betydeligt mildere end i medlemsstaterne. Den lave beskatning har betydning, at rederierne ikke alene har et incitament til udflagning, men også til at overveje overflytning af hele virksomheden. Det bør fremhæves, at der ikke i øjeblikket findes effektive internationale regler, som kan bremse denne skattemæssige konkurrence, og kun få administrative, retlige og tekniske hindringer for at overflytte et fartøj fra en medlemsstats register. I denne forbindelse ser den bedste vej frem ud til at bestå i at skabe betingelser, som tillader en mere rimelig konkurrence med bekvemmelighedsflagene.

Men spørgsmålet om skattemæssig konkurrence mellem medlemsstaterne bør tages op. På nuværende tidspunkt er der ingen beviser for, at ordningerne fordrejer konkurrencen inden for handelen mellem medlemsstaterne på en måde, der strider mod den fælles interesse. Rent faktisk ser der ud til at være stigende sammenfald mellem medlemsstaternes initiativer med hensyn til støtte til skibsfarten. Udflagning mellem medlemsstaterne imellem er sjældent forekommende. Skattemæssig konkurrence er primært et problem mellem medlemsstaterne og tredjelande, idet rederierne omkostningsbesparelser gennem tred-

jelandsregistre er betydelige sammenholdt med deres muligheder inden for Fællesskabet.

Derfor har mange medlemsstater truffet særlige foranstaltninger for at forbedre det skattemæssige klima for skibsejerne, herunder f.eks. hurtigere afskrivning på skibsinvesteringer og ret til skattefrit at tilbageholde overskud fra salg af fartøjer i en årrække, forudsat at disse overskud geninvesteres i fartøjer.

Disse særlige skattelempler for skibsfarten anses for statsstøtte. Samtidig udgør den ordning, hvorefter den sædvanlige selskabsbeskatning erstattes med en tonnageafgift, også statsstøtte. En tonnageafgift indebærer, at rederen betaler en afgift, som er direkte knyttet til den udnyttede tonnage. Tonnageafgiften opkræves uafhængigt af virksomhedens faktiske overskud eller underskud.

Det er blevet påvist, at sådanne foranstaltninger sikrer arbejdspladser af høj kvalitet i den maritime sektor på land, som f.eks. skibsfartsadministration, og også inden for tilknyttede sektorer (forsikring, mæglervirksomhed og finansiering). I kraft af deres betydning for EU's økonomi og som støtte for de tidligere anførte målsætninger, kan disse former for skattemæssige incitamenter generelt accepteres. Bevarelsen af kvalitetsarbejdspladser og stimulering af en konkurrencedygtig søfartssektor i en medlemsstat gennem skattebegunstigelser vil sammen med andre initiativer vedrørende uddannelse og forbedring af sikkerheden fremme den europæiske skibsfarts udvikling på verdensmarkedet.

Kommissionen er opmærksom på, at rederens indtægter i dag ofte opnås gennem drift af skibe under forskellige flag, f.eks. ved benyttelse af chartrede fartøjer under ikke-nationale flag eller ved brug af partnerskibe inden for konsortier. Det erkendes ligeledes, at tilskyndelsen til en overflytning af administration og tilknyttede aktiviteter ville fortsætte, hvis rederen opnåede en betydelig økonomisk fordel ved at opretholde forskellige forretningssteder og adskilt bogføring for indtjeningen fra EU-flagede fartøjer og andre indtægter. Det ville f.eks. være tilfældet, hvis indtjeningen fra ikke-EU-flagede fartøjer i en medlemsstat var underkastet fuld selskabskat eller underlagt en lav oversøisk skat, hvis det kunne påvises, at der var tale om oversøisk administration.

Formålet med statsstøtte som led i den fælles til søtransportpolitik er at øge Fællesskabets flådes konkurrenceevne på verdensskibsfartsmarkedet. Skattelempler bør derfor som regel være knyttet til et EU-flag. De kan imidlertid også rent undtagelsesvis godkendes, når de vedrører hele flåden, der drives af et rederi, som er hjemmehørende og selskabsskattepligtigt i en medlemsstats område, forudsat at det kan påvises, at den strategiske og kommercielle administration af alle de berørte fartøjer faktisk udføres fra den pågældende stats område, og at aktiviteterne bidrager væsentligt til den økonomiske aktivitet og beskæftigelsen i Fællesskabet. Den pågældende medlemsstat skal fremlægge dokumentation for denne økonomiske tilknytning i form af oplysninger om fartøjer, som ejes og drives under fællesskabsregistre, om EU-statsborgere beskæftiget på fartøjerne og i aktiviteter på land samt om investeringer i faste aktiver. Det må understreges, at støtten skal være nødvendig for at fremme hjemføring til Fællesskabet af den strategiske og kommercielle administration af samtlige berørte fartøjer, samt at støttemodtagerne skal være selskabsskattepligtige inden for Fællesskabet. Kommissionen vil desuden anmode om al tilgængelig dokumentation for, at alle fartøjer, som drives af virksomheder, der nyder godt af sådanne foranstaltninger, overholder de relevante internationale standarder og EU-standarder for sikkerhed, herunder dem, der vedrører arbejdsforholdene om bord.

Som anført i det foregående afsnit må det ikke glemmes, at skattelettelser principielt skal være knyttet til en medlemsstats flag. Før der undtagelsesvis ydes støtte (eller før den godkendes) til flåder, hvis fartøjer fører andre flag, bør medlemsstaten sikre sig, at modtagerrederierne forpligter sig til at forøge, eller i det mindste bevare den tonnage, der føres (førtes) under en af medlemsstaternes flag på det tidspunkt, hvor nærværende meddelelse får virkning. Hvis en virksomhed har bestemmende indflydelse over rederi-virksomheder i den betydning, der anvendes i Rådets syvende direktiv 83/349/EØF¹¹) (artikel 1), gælder de ovennævnte tonnagebestemmelser for moderselskabet og datterselskaber taget under ét på et konsolideret grundlag. Opfylder en virksomhed (eller en gruppe) ikke dette krav, bør den pågældende medlemsstat ikke indrømme yderligere skattelettelser for andre fartøjer, registreret uden for Fællesskabet, der drives af denne

virksomhed, medmindre den andel af den samlede tonnage, der er for skibe, der fører fællesskabsflag, og for hvilken der kan indrømmes skattelettelser i denne medlemsstat, ikke er faldet i gennemsnit i løbet af det foregående skatteår. Medlemsstaten skal meddele anvendelsen af den ovennævnte undtagelse til Kommissionen. Det krav til EU-tonnageandel, der er fastlagt i dette afsnit, gælder ikke for virksomheder, der driver mindst 60 % af deres tonnage under et fællesskabsflag.

I alle tilfælde, hvor beskatningsordninger er blevet godkendt på det ovenfor beskrevne undtagelsesvise grundlag, skal de begunstigede, for at de pågældende medlemsstater hvert tredje år kan udarbejde den rapport, der kræves i kapitel 12 (»Afsluttende bemærkninger«), godtgøre over for medlemsstaterne, at alle betingelser for undtagelse fra flagtilknytningen er blevet opfyldt i det pågældende tidsrum. Det skal desuden godtgøres, at kravet til tonnageandel i det foregående afsnit er blevet opfyldt for den omfattede flådes vedkommende, og at hvert enkelt fartøj i denne flåde overholder de relevante internationale standarder og EU-standarder, herunder standarderne for sikkerhed, miljøvenlighed og arbejdsforhold om bord. Hvis de begunstigede ikke kan godtgøre dette, kan de ikke fortsat være omfattet af beskatningsordningen.

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

Skibsadministrationsselskaber er kun berettiget til støtte for de skibe, for hvilke de har fået overladt både administrationen af besætningen og den tekniske ledelse. For at være berettiget til skattelettelser skal skibsadministratorerne fra ejeren have overtaget det fulde ansvar for skibets drift samt alle forpligtelser og ansvar ifølge ISM-koden.¹²⁾ Hvis de leverer andre specialiserede tjenesteydelser, herunder også med relation til drift af fartøjer, skal det sikres, at der føres adskilte regnskaber for disse aktiviteter, da de ikke berettiger til skattelettelser. De ovenfor beskrevne krav vedrørende andel af skibe, der sejler under medlemsstaters flag, gælder også for skibsadministrationsselskaber.¹³⁾

Disse retningslinjer gælder kun for søtransport. Kommissionen kan acceptere, at bugsering på havet af skibe, olieplatforme osv. falder ind under denne definition.

Kommissionen er dog blevet klar over, at medlemsstaterne i visse tilfælde lader slæbebåde, der er konstrueret til arbejdet på havet, være omfattet af støtte, også selv om de ikke eller sjældent er aktive på havet. Derfor er det hensigtsmæssigt, at der i disse retningslinjer redegøres for den holdning, som Kommissionen har indtaget og vil indtage til dette punkt.

»Bugsering« omfattes kun af retningslinjerne, hvis over 50 % af de bugseringsaktiviteter, der faktisk udføres af en slæbebåd i et givet år, udføres af »søtransport«. Ventetid kan forholdsmæssigt lægges til den del af slæbebådens samlede aktivitet, der består af »søtransport«. Det skal understreges, at bugseringsaktiviteter, der udføres bl.a. i havne, eller som består i at bistå fartøjer med egen fremdrift med at lægge til i en havn, ikke anses for »søtransport« i henhold til denne meddelelse. Undtagelse fra flagtilknytningen er ikke mulig i forbindelse med bugsering.

Tilsvarende i forbindelse med opmudring/sandsugning har de erfaringer, der er indhøstet i løbet af de seneste år, vist, at der er behov for visse præciseringer.

»Opmudring/sandsugning« er principielt ikke berettiget til søtransportstøtte. Beskatningsordningerne for virksomheder (f.eks. tonnageafgift) kan kun anvendes for opmudrings-/sandsugningsfartøjer, hvis aktiviteter udgør »søtransport« — dvs. transport på havet af opgravede

materialer — for over 50 % af deres årlige driftstids vedkommende og kun for sådanne transportaktiviteter. Kun opmudrings-/sandsugningsfartøjer, der er registreret i en medlemsstat, kan komme i betragtning (undtagelse fra flagtilknytningen er ikke mulig). I sådanne tilfælde kræves der adskilte regnskaber for søtransportaktiviteterne.¹⁴⁾

Endelig har den metode, hvorefter de anmeldte tonnageafgiftssystemer bedømmes, hidtil bestået af følgende led: Redernes formodede fortjeneste beregnes ved at anvende en antaget profitsats på deres tonnage. På det beløb, der herved fremkommer, benyttes den nationale selskabsskat. Det beløb, som bliver resultatet, er den »tonnageafgift«, som skal betales.

De antagne profitsatser, medlemsstaterne opgiver, har hidtil været homogene. Da satserne for selskabsskat imidlertid kan variere betydeligt i Fællesskabet, kan den tonnageafgift, der skal betales for den samme tonnage, være temmelig uensartet i de forskellige medlemsstater. For at fastholde den nuværende balance vil Kommissionen kun godkende ordninger, der beskatter den samme tonnage i rimelig overensstemmelse med de ordninger, som allerede er blevet godkendt.

I samtlige tilfælde skal støttens gunstige virkning fremme skibsfartens udvikling og beskæftigelsen inden for sektoren i Fællesskabets interesse. De ovennævnte skattemæssige fordele skal derfor begrænses til skibsfartsaktiviteter. Deraf følger, at når et rederi har andre kommercielle aktiviteter end skibsfart, skal regnskaberne, være gennemskuelige for at forhindre en spillover-effekt til aktiviteter, der ikke vedrører skibsfart. Denne fremgangsmåde vil kunne medvirke til at gøre fællesskabsskibsfarten konkurrencedygtig med et skattniveau, der svarer til niveauerne andre steder i verden, samtidig med at den fastholder en medlemsstats sædvanlige skattesatser for andre aktiviteter og aflønning af aktionærer og direktion.

3.2. Arbejdsrelaterede omkostninger

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

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

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

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

I dette punkt forstås ved EU-søfolk:

- statsborgere i Fællesskabet/EØS med hensyn til søfolk om bord på fartøjer (herunder ro-ro-færger),¹⁵⁾ som sejler i regelmæssig passagersejls mellem havne i Fællesskabet,
- i alle andre tilfælde, alle søfolk, som er underkastet beskatning og/eller socialsikringsbidrag i en medlemsstat.

Efter retningslinjerne fra 1997 var sådanne nedsættelser tilladt for alle søfolk, der arbejdede om bord på fartøjer registreret i en medlemsstat, og som var underkastet beskatning eller socialsikringsbidrag i en medlemsstat. Siden er det dog blevet klart, at presset fra den internationale konkurrence på EU-rederier er meget hårdt i forbindelse med international godstransport, mens det er mindre i forbindelse med regelmæssig passagertransport inden for Fællesskabet. At øge den europæiske skibsfarts konkurrenceevne er derfor et primært mål for støtten i det første tilfælde. At hindre medlemsstaterne i at indrømme skattelettelse til alle søfolk ville i dette tilfælde få meget negative virkninger på de europæiske rederiers konkurrenceevne, og disse ville være tilbøjelige til at gribe til udflytning. Samtidigt er det konstateret, at beskæftigelsen af europæiske borgere udgør såvel i procent som i antal en signifikant andel inden for regelmæssig passagertransport inden for Fællesskabet. Beskyttelse af beskæftigelsen inden for Fællesskabet er derfor et primært mål for støtten i dette tilfælde. Af nationale skattemæssige hensyn foretrækker nogle medlemsstater ikke at anvende nedsatte satser

Bilag til f. t. l. vedr. tonnageskatteloven

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

For søtransportdelen af bugsering og opmudrings-/sandsugningsaktiviteter (søtransport af opgravede materialer) kan støtte til beskæftigelse af fællesskabssøfolk kun gives analogt med bestemmelserne i dette punkt, men kun hvis støtten angår fællesskabssøfolk, som arbejder om bord på søgående, selvbevægelige slæbebåde og opmudrings-/sandsugningsfartøjer, der er registreret i en medlemsstat og udfører søfartsaktiviteter i mindst 50 % af deres driftstid.¹⁶⁾

Endelig bør det påpeges, at beskæftigelsesstøtte omfattes af gruppefritagelsen i Kommissionens forordning (EF) nr. 2204/2002 af 12. december 2002 om anvendelse af EF-traktatens artikel 87 og 88 på statsstøtte til beskæftigelse,¹⁷⁾ som også gælder for søtransportsektoren.

4. UDSKIFTNING AF BESÆTNINGEN

Støtte til besætningsudskiftning har tendens til at nedbringe omkostningerne ved at beskæftige fællesskabssøfolk, især på fartøjer, som opererer i fjerne områder. Støtte, som er undergivet et loft (som fastsat i kapitel 11) kan derfor ydes i form af betaling eller godtgørelse af omkostningerne ved repatriering af fællesskabssøfolk om bord på skibe, der er registreret i medlemsstaternes registre.

5. INVESTERINGSSTØTTE

Støtte til flådefornyelse er ikke almindeligt forekommende inden for andre transportformer (såsom vejtransport og luftfart). Da støtten virker konkurrencefordrejende, har Kommissionen været tilbageholdende med at godkende sådanne ordninger, undtagen i tilfælde, hvor de indgår i en omstrukturingsproces, som fører til en reduktion i den samlede flådes kapacitet.

Investeringer skal være i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1540/98 eller anden EU-lovgivning, som måtte erstatte den.

I forbindelse med nærværende retningslinjer kan anden investeringsstøtte dog, i overensstemmelse med målsætningerne for EU's politik for sikkerhed til søs, under visse særlige omstændigheder tillades for at forbedre udstyr på fartøjer, der er registreret i medlemsstaternes registre, eller for at fremme en sikker og ren skibsfart. Der kan derfor tillades støtte, der giver incitamenter til at opgradere EU-flagede skibe til standarder, som er højere end de obligatoriske sikkerheds- og miljøstandarder i internationale konventioner, og om at foregribe godkendte højere standarder for derved at øge sikkerheds- og miljøkontrolforanstaltningerne. Sådant støtte skal være i overensstemmelse med de gældende fællesskabsbestemmelser for skibsbygning.

Da skibsfart ifølge sagens natur er et meget mobilt erhverv, kan regionalstøtte til skibsfartsvirksomheder i mindre begunstigede regioner, som ofte ydes i form af investeringsstøtte til virksomheder, der investerer i regionerne, kun godkendes, når det klart fremgår, at regionen vil nyde godt af fordelene over en rimelig tidsperiode. Det vil for eksempel være tilfældet, hvis investeringen vedrører opførelse af lagre til et bestemt formål eller erhvervelse af omladningsudstyr. Investeringsstøtte til rederier i mindre begunstigede regioner kan desuden kun tillades, når den er i overensstemmelse med reglerne om regionalstøtte (se kapitel 6).

6. REGIONALSTØTTE PÅ GRUNDLAG AF ARTIKEL 87, STK. 3, LITRA a) OG c)

I forbindelse med regionalstøtteordninger vil Kommissionen anvende de generelle regler, der er fastsat i dens meddelelse om regionalstøtte på nationalt plan eller fremtidige ændringer heraf.

7. UDDANNELSE

Det bør allerførst påpeges, at uddannelsesstøtte omfattes af gruppefritagelsen i Kommissionens forordning (EF) nr. 68/2001 af 12. januar 2001 om anvendelse af EF-traktatens artikel 87 og 88 på uddannelsesstøtte,¹⁸⁾ som også gælder for søtransport.

Endvidere betragtes mange uddannelsesordninger for søfolk, som modtager støtte fra det offentlige, ikke som statsstøtte, fordi de har generel karakter (hvad enten de er erhvervsrelaterede eller akademiske). De er derfor ikke anmeldel-

sespligtige og skal ikke undersøges af Kommissionen.

Hvis en ordning kan anses for at indeholde statsstøtte, skal den anmeldes. Det kan f.eks. være tilfældet, hvis en særlig ordning specielt drejer sig om uddannelse om bord, og uddannelsesinstitutionen, kadetten, sømanden eller skibsrederen modtager økonomisk statsstøtte. Kommissionen stiller sig positivt til støtte, der uden forskelsbehandling gives til uddannelse om bord på skibe, som er registreret i en medlemsstat. Uddannelse om bord på andre fartøjer kan undtagelsesvis få støtte, når dette kan begrundes ud fra objektive kriterier som manglende lærepladser på fartøjerne i medlemsstatens skibsregister.

I det omfang, den finansielle støtte ydes til uddannelse om bord, må praktikanten i princippet ikke være et aktivt medlem af besætningen, men skal være et ekstra medlem. Denne bestemmelse skal sikre, at nettolønssubsidier ikke kan betales for søfolk, der udfører sædvanlige besætningsaktiviteter.

Der kræves ligeledes en yderligere omfattende forsknings- og udviklingsindsats, som fokuserer på kvalitet, produktivitet, sikkerhed og miljøbeskyttelse, med henblik på at bevare og udvikle Fællesskabets ekspertise på søfartsområdet og fællesskabsskibsfartens konkurrencefordel. Statsstøtte inden for de i traktaten fastsatte lofter kan godkendes til sådanne projekter.

Støtte, hvis formål er at forbedre og vedligeholde Fællesskabets officerers kvalifikationer, kan tildeles i hele deres karriere. Støtten kan bestå i et bidrag til uddannelsesomkostningerne og/eller en lønkomensation til officeren i uddannelsesperioden. Ordningen skal imidlertid være udformet sådan, at uddannelsesstøtten hverken direkte eller indirekte kan omdannes til tilskud til officerernes løn.

Støtte til faglig omskoling af havfiskere, der ønsker at arbejde som sømænd, kan også tillades.

8. OMSTRUKTURERINGSSTØTTE

Skønt Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til omstrukturering og redning af kriseramte virksomheder¹⁹⁾ kun gælder for transportområdet i det omfang, der tages hensyn til sektorens særlige karakter, vil Kommissionen anvende disse rammebestemmelser eller alle an-

dre fællesskabsinstrumenter, der erstatter dem, i forbindelse med vurdering af omstrukturingsstøtte inden for den maritime sektor.

9. FORSYNINGSPLIGT OG FORSYNINGSPLIGTKONTRAKTER

Inden for cabotagesejlads kan der pålægges forsyningspligt eller indgås forsyningspligtkontrakter, for at få udført de tjenester, som nævnes i artikel 4 i forordning (EØF) nr. 3577/92. Sådanne tjenesteydelser (forsyningspligt og forsyningspligtkontrakter) og den kompensati- on, der ydes herfor, skal opfylde betingelserne i den pågældende bestemmelse og i traktatens regler og procedurer for statsstøtte i henhold til Domstolens fortolkning.

Kommissionen accepterer, at hvis en international transportforbindelse er påkrævet til at opfylde absolut nødvendige behov for offentlig transport, kan der pålægges forsyningspligt eller indgås en forsyningspligtkontrakt, forudsat at al kompensati- on er underlagt de ovennævnte regler og procedurer i traktaten.

Kontraktperioden for forsyningspligttydelser skal være rimelig og ikke for lang (normalt omkring seks år), da kontrakter for betydeligt længere perioder indebærer en risiko for at skabe et (privat) monopol.

10. STØTTE TIL NÆRSKIBSFART

Der findes ingen juridisk definition på »nærskibsfart«. Men Kommissionens meddelelse om udviklingen af short sea shipping i Europa²⁰⁾ af 29. juni 1999 indeholder en arbejdsdefinition, hvorefter nærskibsfart (= short sea shipping) betyder »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«. ²¹⁾ I denne meddelelse fremhævede Kommissionen denne transportforms rolle med henblik på at fremme bæredygtig og sikker mobilitet, styrke samhørigheden inden for Fællesskabet og øge transporteffektiviteten som et led i en intermodal fremgangsmåde. Kommissionen erkender også, at nærskibsfart bør fremmes på alle niveauer, det være sig på EU-plan, på nationalt eller regionalt plan.

Da støtten til denne form for nærskibsfart går ud på at forbedre den intermodale transportkæde og fjerne trængsel fra vejene i medlemsstaterne, bør definitionen i meddelelsen fra 1999 i nærværende meddelelse begrænses til transport mellem havne beliggende inden for medlemsstaternes område.

Kommissionen erkender, at oprettelse af nærskibsfartsforbindelser kan være forbundet med store økonomiske vanskeligheder, som medlemsstaterne kan nære ønske om at mildne for at fremme sådanne forbindelser.

Når dette er tilfældet, kan Kommissionen godkende denne form for støtte, forudsat den er bestemt til rederier i betydningen i artikel 1 i forordning (EØF) nr. 4055/86, for så vidt angår skibe, der sejler under en medlemsstats flag. Støtten skal anmeldes og opfylde følgende betingelser:

- Støttens varighed må ikke være over tre år, og den skal have til formål at finansiere sejlads, som forbinder havne på medlemsstaternes område.
- Sejladsen skal muliggøre, at transport (fortrinsvis godstransport), som foretages ad landevejen, helt eller delvis kan ske ad søvejen, uden omlægning af søtransport i strid med den fælles interesse.
- Støttens formål skal være iværksættelse af et detaljeret projekt, hvis miljøpåvirkning er kendt, og som gælder en ny rute eller opgradering af tjenesteydelserne på en eksisterende rute og om nødvendigt omfatter flere redere, idet den samme rute dog ikke kan være genstand for mere end ét finansieringsprojekt, og dette ikke kan fornys, forlænges eller gentages.
- Støttens formål skal være at dække den pågældende sejlads' driftsomkostninger²²⁾ med indtil 30 % eller at finansiere indkøb af omladningsudstyr til den påtænkte rute med indtil 10 % af disse investeringer.
- Støtten til projektets iværksættelse skal gives på grundlag af gennemskuelige kriterier uden forskelsbehandling over for skibsredere, der etableret i EU. Normalt skal støtten tage sigte på et projekt, som medlemsstatens myndigheder har udvalgt ved hjælp af et of-

fentligt udbud i overensstemmelse med de gældende fællesskabsretlige regler.

- Den sejlads, projektet drejer sig om, skal være økonomisk rentabel efter den berettigede støtteperiode.
- Støtten kan ikke sammenlægges med kompensation for sejladspligt (forsyningspligt eller forsyningspligtkontrakt).

11. LOFT

Som ovenfor anført støtter nogle medlemsstater deres maritime sektor gennem skattelempelser, medens andre foretrækker at yde direkte tilskud, f.eks. i form af godtgørelse af søfolks indkomstskat. Som følge af den manglende harmonisering mellem medlemsstaternes skattesystemer bør de to alternativer fortsat være til rådighed. De to fremgangsmåder kan naturligvis kombineres i visse tilfælde. Der er dog i så fald en risiko for, at støtten akkumuleres og når op på et niveau, som er uforholdsmæssigt højt i forhold til formålene i Fællesskabets fælles interesse, og kan føre til et støttekapløb mellem medlemsstaterne.

Fritagelse af søfolkene for beskatning og socialsikringsbidrag og nedsættelse af selskabsskatten på skibsfartsaktiviteter som beskrevet i punkt 3.1 (næstsidste afsnit) udgør det maksimalt tilladte støtteniveau. Andre støtteordninger vil på grund af faren for konkurrencefordrejning sandsynligvis ikke give større fordele. Skønt hver enkelt støtteordning, der anmeldes, vil blive undersøgt ud fra dens egne meritter, er det derudover Kommissionens opfattelse, at det samlede støtteleb, som ydes efter kapitel 3-6, ikke må overstige det samlede beløb for skatter og socialsikringsbidrag, der opkræves fra skibsfartsaktiviteter og fra søfolk.

12. AFSLUTTENDE BEMÆRKNINGER

Kommissionen vil fortsat overvåge søfartens markedsbetingelser regelmæssigt og nøje. Skulle de ændre sig, og skulle behovet for statsstøtte derfor blive mindre eller bortfalde, vil Kommissionen i tide træffe de nødvendige foranstaltninger.

Alle nye foranstaltningsforslag, som anmeldes til Kommissionen, skal omfatte en tidsplan, som viser de kvantificerede forventede virkninger for hver af de enkelte målsætninger i punkt 2.2 i de

næste seks år. Sådanne forslag skal navnlig angive det forventede makroøkonomiske udbytte af det tilsvarende maritime kompleks foruden et overslag over antallet af bevarede eller oprettede arbejdspladser.

For alle støtteordninger (eksisterende eller nye), som omfattes af denne meddelelse, skal medlemsstaterne give Kommissionen en vurdering af virkningerne i det sjette år af deres anvendelsesperiode.

Når en støtte er blevet godkendt og tildelt modtageren efter undtagelsen fra flagtilknytningen i punkt 3.1, skal den pågældende medlemsstat aflægge rapport til Kommissionen hvert tredje år fra det tidspunkt, hvor støtten blev indrømmet. I rapporten skal medlemsstaterne kvantificere virkningerne og sammenligne resultaterne med de forventede virkninger. Kravene til rapportafleggelse i overensstemmelse med denne meddelelse træder i kraft på tidspunktet for meddelelsens offentliggørelse.

Hvis det viser sig at være nødvendigt, f.eks. efter en berettiget klage, skal den pågældende medlemsstat desuden godtgøre over for Kommissionen, at støtten til den pågældende modtager efter

en vedtaget støtteordning, er strengt begrænset til sit formål og har givet de forventede virkninger.

13. PASSENDE FORANSTALTNINGER

Nærværende retningslinjer finder anvendelse fra dagen for deres offentliggørelse i Den Europæiske Unions Tidende. I henhold til traktatens artikel 88, stk. 1, foreslår Kommissionen medlemsstaterne at ændre deres eksisterende ordninger for statsstøtte, der er omfattet af disse retningslinjer, således at de inden den 30. juni 2005 er i overensstemmelse med disse retningslinjer. Medlemsstaterne opfordres til skriftligt at bekræfte, om de accepterer disse forslag til passende foranstaltninger inden den 30. juni 2004.

Hvis en medlemsstat ikke inden den nævnte dato skriftligt har bekræftet sin accept, vil Kommissionen gøre brug af artikel 19, stk. 2, i forordning (EF) nr. 659/1999 og om nødvendigt indlede den procedure, der henvises til i den nævnte bestemmelse.

Disse ændrede retningslinjer vil blive taget op inden syv år efter anvendelsesdatoen.

*Bilag***DEFINITION AF MEDLEMSSTATERNES
REGISTRE**

Ved »medlemsstaternes registre« forstås registre, der er underlagt den lovgivning i en medlemsstat, som finder anvendelse på de af dens områder, som udgør en del af Det Europæiske Fællesskab.

1. Alle medlemsstaternes første registre anses for medlemsstaternes registre.
2. Desuden anses følgende registre, som er beliggende i medlemsstaterne, og som er underlagt deres lovgivning, for medlemsstaternes registre:
 - Danmarks Internationale Skibsregister (DIS)
 - Tysklands Internationale Skibsregister (ISR)
 - Italiens Internationale Skibsregister
 - Madeiras Internationale Skibsregister (MAR)
 - De Kanariske Øers Register.
3. Andre registre anses ikke for medlemsstaternes registre, selv om de i praksis udgør et første alternativ for rederier i den pågældende medlemsstat. Det skyldes, at registrene er beliggende i og underlagt lovgivningen i områder, hvor traktaten ikke fuldt ud finder anvendelse, eller i betydeligt omfang ikke finder anvendelse. Nedenstående registre udgør således ikke medlemsstaternes registre:
 - Kerguelen-registeret (EF-traktaten finder ikke anvendelse på dette område)
 - De Nederlandske Antillers register (dette område er associeret med Fællesskabet og kun del IV i EF-traktaten finder anvendelse på området, som har sit eget skattesystem)
 - registrene i:
 - Øen Man (kun visse dele af traktaten finder anvendelse på øen — se traktatens artikel 299, stk. 6, litra c). Parlamentet på Øen Man har eneret til at lovgive om skatteanliggender)
 - Bermuda og Cayman (de er en del af de områder, som er associeret med Fællesskabet og kun del IV i traktaten finder anvendelse på Bermuda og Cayman. De er selvstyrende i skatteanliggender).
4. Med hensyn til Gibraltar gælder traktaten fuldt ud, og Gibraltar-registeret betragtes i forbindelse med nærværende retningslinjer, som en medlemsstats register.

1) De udgør henholdsvis verdens sjette største og femte største registre udtrykt i tonnage (skibe på over 300 GT). Kilde: ISL 2001.

2) EF-retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren (97/C 205/05) (EFT C 205 af 5.7.1997, s. 5).

3) ISL, Shipping Statistics 2001.

4) Samlet antal af fællesskabs- og ikke-fællesskabssøfolk.

5) Meddelelse fra Kommissionen om uddannelse og tilgang af søfarende af 6. april 2001, KOM(2001) 188 endelig.

6) Disse aktiviteter omfatter havnetjenester, logistik, byggeri, reparation, vedligeholdelse, inspektion og klassificering af skibe, skibsadministration, mæglervirksomhed, bankaktiviteter og internationale finansieringstjenester, forsikring, rådgivning og erhvervs mæssige tjenesteydelser.

7) Undersøgelse foretaget af Europa-Kommissionen, GD for Erhvervspolitik (offentliggjort på Europa-internetstedet).

8) Rådets forordning (EØF) nr. 4055/86 af 22. december 1986 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport mellem medlemsstaterne indbyrdes og mellem medlemsstaterne og tredjelande (EFT L 378 af 31.12.1986, s. 1).

9) Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads) (EFT L 364 af 12.12.1992, s. 7).

10) EFT L 202 af 18.7.1998, s. 1.

11) EFT L 193 af 18.7.1983, s. 1.

12) »ISM-koden«: den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening, vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) ved resolution A741 (18).

13) Kommissionen vil undersøge virkningerne af disse bestemmelser på skibsadministration efter tre års anvendelse af denne meddelelse.

14) De fartøjer, der benyttes af disse virksomheder, opgraver også materialer, som de bagefter transporterer. Opgravning eller opmudring som sådan berettiger ikke til statsstøtte til søtransport.

15) Artikel 2 i Rådets direktiv 1999/35/EF af 29. april 1999 om en ordning med obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer (EFT L 138 af 1.6.1999, s. 1).

- 16) Opmudrings- og sandsugningsaktiviteter, der fortrinsvis udføres i bl.a. havne, berettiger således ikke til beskæftigelsesstøtte til fællesskabssøfolk.
- 17) EFT L 337 af 13.12.2002, s. 3.
- 18) EFT L 10 af 13.10.2001, s. 20.
- 19) EFT C 288 af 9.10.1999, s. 2.
- 20) Meddelelse fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — »Udviklingen af short sea shipping i Europa: Et dynamisk alternativ i en bæredygtig transportkæde — Anden toårige situationsrapport« — Dok. KOM(1999) 317 endelig udg. af 29. juni 1999.
- 21) Ovennævnte meddelelse, s. 2.
- 22) I tilfælde af fællesskabsfinansiering eller kvalificering under forskellige støtteordninger gælder 30%-loftet for den (det) kumulerede samlede støtte/tilskud. Det bør bemærkes, at støtteprocenten er den samme som den, der er fastsat for trafikoverflytningsprojekter under Fællesskabets Marco Polo-initiativ, jf. artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1382/2003 (EFT L 196 af 2.8.2003, s. 1).

Bilag 2

<i>Modtagne bemærkninger til lovforslaget, der ikke udelukkende er af lovteknisk art</i>		
<i>Organisation/myndighed</i>	<i>Bemærkninger i høringssvar</i>	<i>Kommentar til bemærkninger</i>
Advokatrådet	Advokatrådet har ikke bemærkninger til lovudkastet.	
Bilfærgernes Rederiforening og Rederiforeningen For Mindre Skibe	Bilfærgernes Rederiforening og Rederiforeningen For Mindre Skibe tilslutter sig svaret fra Danmarks Rederiforening, jf. nedenfor.	
Danmarks Rederiforening	<p>Det er for Rederiforeningen vigtigt at fastholde, at forslaget ikke er motiveret i et af Danmark konstateret behov for stramninger af tonnageskatteordningen. Grundlaget for Rederiforeningens specifikke kommentarer til lovforslagets enkelte elementer er derfor, at der i Danmark ikke bør ske ændringer/stramninger udover det, som de ændrede retningslinier nødvendiggør.</p> <p><i>Til § 1, nr.3 (høringsudkastets forslag til nye 3.-5. pkt. i tonnageskatteovens § 6, stk. 1):</i></p> <p>Der indføres med denne bestemmelse i et vist omfang et krav om brug af skibe, der er registreret i et EU/EØS-land. Det er tvivlsomt, om dette i sig selv vil føre til øget registrering af skibe i EU/EØS, men Rederiforeningen erkender, at statsstøtteretningslinierne kræver en ændring på dette punkt. Den foreslåede lovtæst er dog unødigt restriktiv og følger ikke retningsliniernes logik.</p>	<p>Lovforslaget er »vendt om«, så teksten direkte afspejler de nye statsstøtteretningslinier, jf. nu forslaget til ny § 6 a.</p>

<i>Modtagne bemærkninger til lovforslaget, der ikke udelukkende er af lovteknisk art</i>		
<i>Organisation/myndighed</i>	<i>Bemærkninger i høringssvar</i>	<i>Kommentar til bemærkninger</i>
	<p>De nye regler om flagtilknytning beskrives i retningsliniernes afsnit 3.1. Der står her, at rederier, der er omfattet af statsstøttetiltagene skal fastholde eller forøge den andel af deres ejede flåde, som er registreret i et EU- eller EØS-land. Indtægt fra eventuelle »yderligere« udenlandske skibe beskattes efter de normale regler. Dette bør være hovedreglen. Fra denne hovedregel opregnes herefter to tilfælde, hvor hovedreglen ikke gælder. For det første hvis 60 procent eller mere af den af rederiet ejede flåde er registreret i et EU- eller EØS-land, eller for det andet hvor danske rederier samlet set overholder hovedreglen. Sidstnævnte bestemmelse tager særligt hensyn til mindre rederier, som kun ejer få skibe, og som derfor meget nemt kan risikere at ændre forholdet mellem EU/EØS og anden tonnage.</p> <p>Endvidere vil det ikke – som lovforslaget lægger op til (muligvis utilsigtet) – være rimeligt, hvis der skal gælde strengere krav til rederier, som i fremtiden tiltræder tonnageskatteordningen, og dette er heller ikke anført som et krav i EU's retningslinier.</p>	<p>Om 60 pct.-kravet henvises til den nye § 6 a, stk. 3.</p> <p>Om dette krav henvises til den nye § 6 a, stk. 2. At der ikke var en tilsvarende bestemmelse i høringsudkastet, skal ses på baggrund af, at en bestemmelse som nævnt efter Skatteministeriets opfattelse vil være yderst vanskelig at administrere.</p> <p>Såfremt de danske rederier ønsker at drage nytte af bestemmelsen, må man levere de nødvendige oplysninger til Told- og Skattestyrelsen.</p> <p>Efter de nu foreslåede bestemmelser i § 6 a gælder der ikke strengere krav til rederier, der i fremtiden bliver omfattet af tonnageskatteordningen, jf. den nu foreslåede § 6 a, stk. 1, 4. pkt.</p>

Modtagne bemærkninger til lovforslaget, der ikke udelukkende er af lovteknisk art

<i>Organisation/myndighed</i>	<i>Bemærkninger i hørings svar</i>	<i>Kommentar til bemærkninger</i>
	<p>Endelig bemærkes det, at reglerne gælder for koncernforbundne rederier, som er tonnageskattet, for at undgå at rederierne kan spekulere i at lægge for eksempel alle fremmedflagede skibe i et selskab. Det er i den forbindelse helt afgørende at få fastslået, at flagandelen alene beregnes på grundlag af de af rederierne ejede skibe, som drager fordel af den danske tonnageskatteordning, og hvor indtægten fra de ejede skibes drift tonnageskattes. En henvisning til tonnageskattelovens § 3, stk. 1 synes i den forbindelse at leve op til dette formål samtidig med, at bestemmelsen er i overensstemmelse med definitionen af bestemmende indflydelse i rådets 7. direktiv 83/349/EØF, art. 1.</p>	<p>I den nu foreslåede § 6 a, stk. 4, er henvisningen til artikel 1 Rådets 7. direktiv 83/349/EØF ændret til en henvisning til tonnageskattelovens § 3, stk. 1.</p>

<i>Modtagne bemærkninger til lovforslaget, der ikke udelukkende er af lovteknisk art</i>		
<i>Organisation/myndighed</i>	<i>Bemærkninger i hørings svar</i>	<i>Kommentar til bemærkninger</i>
	<p><i>Til § 1, nr. 4 (høringsudkastets § 6 a nu § 6 b):</i></p> <p>I § 6a, 3. pkt. beskrives hvordan den samlede bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster fordeles mellem kvalificerende og ikke-kvalificerende tonnage. Formuleringen af 3. punktum kan sprogligt give det indtryk, at afskrivning og renter ikke er fradragsberettiget, heller ikke for den tonnage, der beskattes efter de almindelige regler. Det bør derfor udtrykkeligt nævnes i lovforslagets bemærkninger, at afskrivninger og renter kan fradrages i sådan indtægt, som falder udenfor tonnageskatteordningen.</p>	<p>Det kan bekræftes, at afskrivning og renter ikke er fradragsberettiget, heller ikke for den tonnage, der beskattes efter de almindelige regler.</p> <p>Den foreslåede bestemmelse i § 6 b er en værnregel under hensyn til formålet med de nye statsstøtteretningslinier.</p> <p>Uden denne værnregel vil tonnageskattelovens hovedprincip om, at alle skibe og andre aktiver, der opfylder betingelserne for tonnageskatning, skal indgå i tonnageskatteordningen, og at alle koncernforbundne rederier (som hovedregel) skal indgå under tonnageskatteordningen, blive undermineret. Formålet med disse bestemmelser er – sammen med bestemmelsen om at valget gælder for 10 år – at undgå, at rederierne vælger at bruge tonnageskatteordningen for den del af rederiet (af gruppen), der giver overskud, og de almindelige regler for den del, der giver underskud.</p> <p>Rederiernes eget »værn« mod at blive omfattet af den nye bestemmelse i § 6 b er at overholde betingelserne i den nye bestemmelse i § 6 a, stk. 1, jf. stk. 2 og 3.</p>

<i>Modtagne bemærkninger til lovforslaget, der ikke udelukkende er af lovteknisk art</i>		
<i>Organisation/myndighed</i>	<i>Bemærkninger i hørings svar</i>	<i>Kommentar til bemærkninger</i>
	<p><i>Til § 1, nr. 5 (høringsudkastets § 8, stk. 1, nr. 5 nu § 8, stk. 1, nr. 4 og 5):</i></p> <p>Med bestemmelsen præciseres, at egentlig stationær havnevirksomhed ikke kvalificerer til statsstøttetiltagene. Det er i den forbindelse vigtigt at fastslå, at virksomhed til søs, herunder sejlads mellem opgaver svarende til »ballast sejlads« omfattes af begrebet bugser- og bjærgningsaktiviteter til søs. Det bør fremgå af lovforslagets bemærkninger, at hvor et skib i årets løb anvendes både stationært og til søs, kvalificerer det til tonnagebeskatning for hele året, hvis anvendelsen til søs har været den overvejende.</p> <p>Med den valgte formulering (set i sammenhæng med indledningen til § 8) synes lodsning ikke længere at kvalificere til tonnagebeskatning. Dette er formentlig utilsigtet jf. formuleringen af den foreslåede § 21a, stk. 2 om operatørselskaber, og vil i modsat fald være meget u hensigtsmæssigt for rederiernes aktiviteter i de lande, hvor rederierne har adgang til at udføre lodsningsaktiviteter, som følge af at lodsning ikke er offentligt monopoliseret.</p>	<p>Som det fremgår af de almindelige bemærkninger, afsnit 3.2., vil tid, der medgår til sejlads mellem to opgaver i praksis blive anset for medgået til bugser- og bjærgningsaktiviteter til søs.</p> <p>Det må bero på en konkret vurdering, hvorvidt stationær anvendelse af et skib er af en sådan karakter, at den kan anses som »andre aktiviteter«.</p> <p>Tonnageskattelovens § 8, stk. 1, nr. 5, er nu, som det fremgår af lovforslagets § 1, nr. 4 og 5, delt i en § 8, stk. 1, nr. 5, der vedrører lodsning, og en ny § 8, stk. 1, nr. 6, der vedrører bugsering m.v.</p>

<i>Modtagne bemærkninger til lovforslaget, der ikke udelukkende er af lovteknisk art</i>		
<i>Organisation/myndighed</i>	<i>Bemærkninger i hørings svar</i>	<i>Kommentar til bemærkninger</i>
	<p><i>Til § 1, nr. 6 (§ 21 a):</i></p> <p>Med dette forslag bringes operatørselskaber under tonnageskatteordningen, hvilket ikke umiddelbart giver anledning til bemærkninger fra Rederiforeningen. Det synes dog besynderligt, at der indføres et strengere flagkrav for sådanne selskaber. Det må også bemærkes, at bestemmelsen risikerer at være en »tom skal«, da de nuværende danske regler vedr. beskatning af udenlandske søfolk, der arbejder om bord på udenlandsk flagede skibe, men som administreres fra Danmark, i praksis udelukker, at denne aktivitet finder sted i Danmark. Reglerne betyder nemlig, at sådanne udenlandske søfolk også vil blive beskattet i Danmark. En ændring heraf ville i øvrigt ikke føre til et mistet skattepotentiale, men alene til at man tilføjer Det Blå Danmark yderligere en aktivitetsmulighed.</p>	<p>Flagkravene til operatørselskaber er ændret, så de svarer til flagkravene for rederierne, jf. den ændrede affattelse af forslaget til § 21 a, stk. 2.</p> <p>For så vidt angår beskatning af udenlandske søfolk henvises til kommentaren til Rederiforeningens bemærkninger om samme emne i forslaget til lov om beskatning af søfolk.</p>

<i>Modtagne bemærkninger til lovforslaget, der ikke udelukkende er af lovteknisk art</i>		
<i>Organisation/myndighed</i>	<i>Bemærkninger i høringssvar</i>	<i>Kommentar til bemærkninger</i>
	<p><i>Til § 1, nr. 8 (§ 22, stk. 2):</i></p> <p>Det er yderst positivt, at der med lovforslaget lægges op til, at rederierne ikke længere skal involvere deres kunder i interne danske skatteforhold. Rederiforeningen forstår formuleringen således, at rederierne fremover lever op til bestemmelsen, såfremt det formål, der fremgår af certepartiet, ikke er i strid med tonnageskatteloven, og kravet om en revisorerklæring ikke betyder, at revisoren skal kontrollere hver enkelt transaktion, men alene at revisoren ved kontrol af rederiets procedurer og evt. stikprøver erklærer, at han ikke er blevet bekendt med forhold, der afkræfter, at tonnageskattelovens § 8 er overholdt.</p> <p>Rederiforeningen gør opmærksom på, at revisorlovgivningen kræver, at virksomhedens ledelse samtidigt positivt erklærer, at bestemmelsen er overholdt og i øvrigt giver revisor adgang til de oplysninger og informationer, der er nødvendige med henblik på afgivelsen af den ovennævnte erklæring. Rederivirksomheder er selvfølgelig indforstået med, at disse krav skal efterleves.</p>	<p>Rederiforeningens forståelse af formuleringen kan bekræftes.</p>

<i>Modtagne bemærkninger til lovforslaget, der ikke udelukkende er af lovteknisk art</i>		
<i>Organisation/myndighed</i>	<i>Bemærkninger i høringsvar</i>	<i>Kommentar til bemærkninger</i>
	<p><i>Afsluttende bemærkninger:</i></p> <p>Det følger af tonnageskatteloven, at eksisterende rederier har foretaget et til- eller fravalg af tonnageskattesystemet for en periode på ti år. Det må imidlertid efter Rederiforeningens opfattelse være rimeligt, når der ændres grundlæggende ved tonnageskattesystemet, at eksisterende danske rederier får mulighed for at omgøre dette valg, der jo blev truffet på et andet grundlag end det, der vil gælde fremover. Her tænkes især på, at lovforslaget væsentligt ændrer reglerne for bugsering m.v.</p>	<p>De foreslåede regler indebærer for så vidt angår rederierne en stramning af den gældende tonnagebeskatning.</p> <p>Der er derfor nu i lovforslaget som § 2, stk. 4, indsat en bestemmelse om, at et rederi, der har valgt tonnageskatteordningen, - rent undtagelsesvis - kan ændre sit valg og fravælge tonnagebeskatning fra og med indkomståret 2005.</p> <p>Der ses derimod ikke at være noget grundlag for at tillade et rederi, der har fravalgt tonnagebeskatning efter de gældende regler, at ændre sit valg og tilvælge tonnagebeskatning efter de fremtidige (strammere) regler.</p>
Dansk Industri	Dansk Industri har ikke bemærkninger til lovudkastet.	
Foreningen Danske Revisorer	FDR har ikke kommentarer til lovudkastet.	
Foreningen Registrerede Revisorer	FRR har ikke kommentarer til lovudkastet.	
Foreningen af Statsautoriserede Revisorer	<p><i>Til § 1, nr. 2 (nu § 1, nr. 2 og 3) (høringsudkastets nye 3.-5. pkt. i § 6, stk. 1, - nu § 6 a):</i></p> <p>Lovforslagets formål er ifølge de almindelige bemærkninger at tilpasse reglerne i tonnageskatteloven til de nye retningslinjer, som EU-Kommissionen udsendte i januar 2004. (Meddelelse C (2004) 43 fra Kommissionen – EU retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren). Imidlertid afviger lovforslaget fra disse retningslinjer:</p>	

Modtagne bemærkninger til lovforslaget, der ikke udelukkende er af lovteknisk art

Organisation/myndighed	Bemærkninger i hørings svar	Kommentar til bemærkninger
	<p>I høringsudkastets § 6, stk. 1, 4. punktum foreslås, at tonnagebeskatning vil kunne oprettholdes på sædvanlige vilkår, hvis den krævede procentdel som minimum fastholdes eller forøges. Ifølge retningslinjerne fra Kommissionen er kriteriet, at rederierne i det mindste bevarer den tonnage, der føres under en af medlemsstaternes flag på det tidspunkt, hvor retningslinjerne får virkning, eller alternativt at den andel af den samlede tonnage, for hvilken, der føres fællesskabsflag, og for hvilken der kan indrømmes skattelettelser i den pågældende medlemsstat, ikke er faldet i gennemsnit i løbet af det foregående skatteår. EU's krav kan således opfyldes enten ved kvantitativt at opretholde tonnagen eller ved procentvis at opretholde den relevante andel af tonnagen. Hvad er baggrunden for, at alene den procentvise opgørelsesmulighed medtages i lovforslaget?</p> <p>Der foreslås i høringsudkastets § 6, stk. 1, 5. punktum indsat en bestemmelse om, at hvis et rederi har bestemmede indflydelse over et rederi i den betydning, der anvendes i direktiv 83/349/EØF om konsoliderede regnskaber, artikel 1, skal de i 3. og 4. punktum nævnte betingelser gælde for moderrederiet og datterrederiet under ét på et konsolideret grundlag.</p>	<p>Den danske oversættelse af statsstøttereftningslinierne er på dette punkt ikke i overensstemmelse med den engelske, tyske, og franske tekst, der det pågældende sted i teksten taler om »the share of tonnage«, »den Anteil der Tonnage« og »la part du tonnage«.</p> <p>EU's krav kan, jf. ovenfor, alene opfyldes procentvis.</p> <p>I den foreslåede § 6 a, stk. 4, er henvisningen til artikel 1 Rådets 7. direktiv 83/349/EØF ændret til en henvisning til tonnageskattelovens § 3, stk. 1.</p>

<i>Modtagne bemærkninger til lovforslaget, der ikke udelukkende er af lovteknisk art</i>		
<i>Organisation/myndighed</i>	<i>Bemærkninger i hørings svar</i>	<i>Kommentar til bemærkninger</i>
	<p>Efter FSR's opfattelse bør der være sammenhæng mellem det koncernbegreb, der anvendes i tonnageskattelovens § 3, og det der ønskes anvendt med henblik på opgørelsen i forhold til kravet i § 6, stk. 1, 3. og 4. punktum.</p> <p><i>Til § 1, nr. 4 (Høringsudkastets § 6 a nu § 6 b):</i></p> <p>Høringsudkastets § 6 a regulerer, hvorledes der skal forholdes, hvis betingelsen i § 6, stk. 1, (nu § 6 a, stk. 1, jf. stk. 2 og 3) ikke er opfyldt. Princippet er, at indtægten fra den yderligere andel af bruttotonnagen skal beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler, idet indtægten opgøres som den andel af den samlede bruttoindtjening fra egne skibe før afskrivninger og finansielle poster, som svarer til forholdet mellem på den ene side den yderligere andel af bruttotonnagen og på den anden side hele den af rederiet ejede bruttotonnage.</p> <p>Dette princip er ifølge bemærkningerne hentet fra § 7.</p>	<p>Der henvises til kommentaren ovenfor til Rederiforeningens bemærkninger til bestemmelsen.</p>

Bilag til f. t. l. vedr. tonnageskatteloven

<i>Modtagne bemærkninger til lovforslaget, der ikke udelukkende er af lovteknisk art</i>		
<i>Organisation/myndighed</i>	<i>Bemærkninger i høringssvar</i>	<i>Kommentar til bemærkninger</i>
	<p>Det er FSR's opfattelse, at dette princip ved den foreslåede anvendelse fører til opgørelse af en urealistisk stor skattepligtig indkomst vedrørende den yderligere tonnage. Rederidrift er et kapitalintensivt erhverv, og bruttoindtjeningen før afskrivninger og finansielle poster vil gennemsnitligt være væsentligt større end den faktiske nettoindtjening. Dette har ikke samme betydning i forhold til § 7, stk. 1, hvor der som følge af de lejede skibes relativt betydelige vægt ikke bliver tale om beskatning på samme bruttoniveau som i forhold til den foreslåede bestemmelse, der vedrører indtægt af egen tonnage. Indkomstskattesystemet tilsigter beskatning af en nettoindkomst. Dette opnås ikke ved den foreslåede opgørelsesmetode.</p> <p>Der savnes regulering af, hvordan den opgjorte indtægt skal fordeles mellem flere rederier, der måtte indgå i opgørelsen.</p> <p>En tilsvarende regel gælder efter § 7, når lejede skibes bruttonnage udgør mere end 4 x den ejede tonnage. Der er ikke i lovudkastet taget stilling til samspillet mellem disse to regler. Der bør således til § 7 tilføjes, at »dette gælder dog kun i det omfang, indkomsten ikke allerede er beskattet efter § 6 a« og vice versa.</p>	<p>Opgørelsen efter § 6 a og § 6 b foretages på koncernbasis. Indtægten fra den yderligere andel af bruttonnagen fordeles forholdsmæssigt mellem rederierne under hensyn til disses andel i den yderligere andel af bruttonnagen.</p> <p>Forslaget til tonnageskattelovens § 6 a har ingen henvisning til tonnageskattelovens § 7, stk. 3. Det vil sige, at i relation til § 6 a og § 6 b anses bareboat-chartrede skibe ikke som »ejede«. Der ses derfor ikke at kunne opstå noget samspil mellem § 6 b og § 7, stk. 1, der omhandler »lejede« skibe.</p>

<i>Modtagne bemærkninger til lovforslaget, der ikke udelukkende er af lovteknisk art</i>		
<i>Organisation/myndighed</i>	<i>Bemærkninger i høringssvar</i>	<i>Kommentar til bemærkninger</i>
	<p><i>Til § 1, nr. 8:</i></p> <p>I udkastets § 22, stk. 2 foreslås, at det ved udlejning af skibe skal være en betingelse for anvendelse af tonnageskatteordningen, at lejerer ifølge lejekontrakten alene må anvende skibet til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, og at selskabets generalforsamlingsvalgte revisor årligt afgiver erklæring om, at betingelserne i § 6, stk. 2, 1. pkt. er opfyldt.</p> <p>I bemærkningerne anføres, at rederiets generalforsamlingsvalgte revisor årligt skal attestere, at skibet rent faktisk har været anvendt til formål, som ville kunne omfattes af tonnageskatteloven, hvis skibet blev anvendt til samme formål af rederiet selv.</p> <p>FSR forstår disse bemærkninger sådan, at en revisorerklæring, der i princippet er udført som i eksemplet i bilaget til FSR's høringssvar, opfylder lovens krav. Den pågældende erklæring er formuleret efter den gældende alternative procedure, jf. SKM.2003.251.</p>	<p>Dette kan bekræftes.</p>

<i>Modtagne bemærkninger til lovforslaget, der ikke udelukkende er af lovteknisk art</i>														
<i>Organisation/myndighed</i>	<i>Bemærkninger i hørings svar</i>	<i>Kommentar til bemærkninger</i>												
	<p><i>Til § 1, nr. 4 (høringsudkastets § 6 a nu § 6 b):</i></p> <p>Ifølge udkastet til § 6 a skal 60%-grænsen ikke vurderes på grundlag af tonnagen ved årets udgang, men som gennemsnit over indkomståret. Det kan overvejes at indsætte en beskrivelse af, eventuelt i bemærkningerne, hvorledes dette gennemsnit skal beregnes.</p>	<p>Beregningen af den gennemsnitlige bruttotonnage over et indkomstår kan ske efter følgende model:</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>EU/EØS tonnage</td> <td>1000 BT</td> </tr> <tr> <td>Udenlandsk tonnage 1/1 - 30/4</td> <td>200 BT</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><i>Beregning:</i></td> </tr> <tr> <td>Hele året</td> <td>1000 BT</td> </tr> <tr> <td>200 BT x 120 dage / 365 dage</td> <td>65 BT</td> </tr> <tr> <td>Gennemsnitstonnage for indkomståret</td> <td>1065 BT</td> </tr> </table>	EU/EØS tonnage	1000 BT	Udenlandsk tonnage 1/1 - 30/4	200 BT	<i>Beregning:</i>		Hele året	1000 BT	200 BT x 120 dage / 365 dage	65 BT	Gennemsnitstonnage for indkomståret	1065 BT
EU/EØS tonnage	1000 BT													
Udenlandsk tonnage 1/1 - 30/4	200 BT													
<i>Beregning:</i>														
Hele året	1000 BT													
200 BT x 120 dage / 365 dage	65 BT													
Gennemsnitstonnage for indkomståret	1065 BT													
	<p><i>Til § 1, nr. 2 (nu § 1, nr. 2 og 3):</i></p> <p>Ministeriet bedes redegøre for overvejelser om, hvorledes de foreslåede bestemmelser i § 6, stk. 1, 3. og 4. punktum skal forstås i forhold til rederier, der har en meget lille andel af egen bruttotonnage eller slet ingen egen bruttotonnage registreret i EU/EØS. Der er tonnageskattede rederier, som kun driver virksomhed med time-charter eller bareboat-charter, jf. tonnageskattelovens § 7, stk. 3. Hvordan skal sådanne rederier behandles i forhold til de nævnte bestemmelser? Det må være antagelsen, at rederier med en EU-andel på 0 står frit fremover.</p>	<p>De foreslåede ændringer ses ikke at have betydning for rederier, der ikke ejer skibe, jf. at forslaget til § 6 a, stk. 1, jf. stk. 2 og 3, alene drejer sig om, hvor stor en del af de af rederierne »ejede« skibe, der skal være registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS. Jf. også, at tonnageskattelovens § 7, stk. 3, efter forslaget ikke finder tilsvarende anvendelse i relation til § 6 a, stk. 1, jf. stk. 2 og 3. Det vil sige, at »ejede« i denne relation er »selvejede«.</p>												

<i>Modtagne bemærkninger til lovforslaget, der ikke udelukkende er af lovteknisk art</i>		
<i>Organisation/myndighed</i>	<i>Bemærkninger i høringssvar</i>	<i>Kommentar til bemærkninger</i>
	<p>Skatteministeriet bedes redegøre for samspillet mellem beskatning efter reglerne for operatørselskaber og beskatning efter tonnageskattereglerne i øvrigt. FSR forstår lovudkastet sådan, at lader et dansk rederi et operatørselskab forestå skibenes drift, skal den samme tonnage beskattes såvel hos operatørselskabet som hos ejeren. Dette medfører således dobbeltbeskatning i koncernforhold. Der er ikke mulighed for at fravælge tonnagebeskatning for operatørselskabet i koncernforhold. En koncern, der vælger at lade et andet koncernselskab varetage relevante funktioner gennem et operatørselskab, beskattes således dobbelt i forhold til en koncern, der har ejerskab og drift i samme selskab. FSR finder ikke dette hensigtsmæssigt og foreslår, at der lovgives om, at tonnage, der allerede indgår i en tonnageskatteberegning, skal holdes uden for ved beregning af et koncernforbundet operatørselskabs til rådighed værende tonnage.</p>	<p>Dette er korrekt forstået.</p> <p>For operatørselskabet vil alternativet til tonnagebeskatning af indtægten være beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler. Rederiet vil, uanset hvilke regler operatørselskabet beskattes efter, ikke have fradrag for den tilsvarende udgift. Det må antages, at tonnagebeskatning hos begge koncernselskaber på samme grundlag vil være at foretrække.</p>

<i>Modtagne bemærkninger til lovforslaget, der ikke udelukkende er af lovteknisk art</i>		
<i>Organisation/myndighed</i>	<i>Bemærkninger i høringssvar</i>	<i>Kommentar til bemærkninger</i>
	Ifølge lovudkastets § 22, stk. 3 er det en betingelse for, at et operatørselskab kan anvende tonnageskatteordningen, at ejeren af skibet eller lejeren til brug for skattemyndighederne årligt afgiver erklæring om, at skibet opfylder de i § 21 a, stk. 2 nævnte betingelser. FSR skal anbefale, at man overvejer hensigtsmæssigheden af denne bestemmelse. Den foreslåede erklæringsform for operatørselskaber forekommer at være den samme, som efter lovudkastet netop forlades for rederier på grund af de dårlige erfaringer hermed.	Lovudkastet er ændret på dette punkt.
Konkurrencestyrelsen	Konkurrencestyrelsen har umiddelbart ingen statsstøttmæssige bemærkninger til lovudkastet. Styrelsen er enig i, at lovforslaget bør notificeres til EU-Kommissionen før det træder i kraft.	
Frederiksberg Kommune	Frederiksberg Kommune har ikke kommentarer til lovudkastet.	
Skatterevisorforeningen	Skatterevisorforeningen har ikke kommentarer til lovudkastet.	
Søfartsstyrelsen	Søfartsstyrelsen har en række bemærkninger, der er kommenteret med kommentarerne til Rederiforeningens og FSR's bemærkninger.	
Told- og Skattestyrelsen	Told- og Skattestyrelsen bemærker:	

<i>Modtagne bemærkninger til lovforslaget, der ikke udelukkende er af lovteknisk art</i>		
<i>Organisation/myndighed</i>	<i>Bemærkninger i høringssvar</i>	<i>Kommentar til bemærkninger</i>
	<p><i>Til § 1, nr. 3:</i></p> <p>Det fremgår ikke klart af lovteksten, men synes at fremgår forudsætningsvis af eksemplerne i bemærkningerne til § 1, nr. 4, at der ved udtrykket »kan anvendes til formål« skal forstås skibe, som rent faktisk anvendes til formål, der berettiger til tonnageskatning, hvis betingelsen i 3. pkt. respektive 4. pkt. i øvrigt er opfyldt. Forstået på denne måde vil f.eks. skibe, der er udlejet på bare-boat vilkår ikke skulle indgå i beregningen.</p> <p>Det ses hverken i loven eller lovforslagets bemærkninger, at være taget højde for den situation, hvor et dansk rederi på skæringsdatoen alene har ejede bruttotonnage registreret i lande udenfor EU eller EØS, og stadig kan være omfattet af tonnageskatteordningen efter lovændringen. Det kan vel næppe være hensigten med lovændringen, at et dansk rederi kan have en opgjort procentdel på 0 pct.</p> <p><i>Til § 1, nr. 6:</i></p> <p>Told- og Skattestyrelsen har nogle bemærkninger til høringssudkastets affattelse af § 21 a om operatørselskaber.</p>	<p>De skibe, der omfattes af de foreslåede regler i § 6 a, er skibe, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, d.v.s. til transport af passagerer og gods mellem forskellige destinationer, til lodsning til søs, jf. § 8, stk. 1, nr. 5, modsætningsvis, og til bugsering mv., jf. den foreslåede § 8, stk. 1, nr. 6, og som er omfattet af tonnageskatteloven.</p> <p>Et dansk rederi, der på skæringsdatoen alene ejer bruttotonnage registreret uden for EU eller EØS kan stadig være omfattet af tonnageskatteordningen. Der er intet i lovforslaget til hinder for, at et dansk rederi kan have en opgjort procentdel på 0.</p> <p>Forslaget til § 21 a, stk. 2, er ændret, således at der er parallelitet mellem de regler, der gælder for rederier, og de regler, der gælder for operatørselskaber.</p> <p>Dog går kravet om registrering af skibe i en stat, der er medlem af EU eller EØS på de skibe, som operatørselskabet opererer.</p>

<i>Modtagne bemærkninger til lovforslaget, der ikke udelukkende er af lovteknisk art</i>		
<i>Organisation/myndighed</i>	<i>Bemærkninger i hørings svar</i>	<i>Kommentar til bemærkninger</i>
	<p>For operatørselskaber finder §§ 3 - 4 tilsvarende anvendelse. I den nugældende bestemmelse i § 3, 1. 2. pkt. kan rederier undlade at træffe samme valg, når de ikke har fælles ledelse eller driftsorganisation, og de ikke driver virksomhed inden for beslægtede forretningsområder. Efter den foreslåede regel er et operatørselskab og et rederi, der er koncernforbundet omfattet af reglen. For at fjerne en eventuelt usikkerhed om at operatørvirksomhed og rederivirksomhed kunne blive anset som forskellig forretningsområde kunne det overvejes at uddybe dette i bemærkningerne til bestemmelsen.</p>	<p>Rederivirksomhed omfatter virksomhed, der kan drives som operatørvirksomhed. Det må bero på en konkret vurdering, om rederivirksomhed og operatørvirksomhed kan anses som forskellige forretningsområder, jf. tonnageskattelovens § 3, stk. 2, 2. pkt.</p>

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

Lovens anvendelsesområde

§ 1.

§ 6. Skattepligtig indkomst i forbindelse med erhvervmæssig 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.

Stk. 2.

§ 1

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

1. Overskriften før § 1 »*Lovens anvendelsesområde*« ophæves og i stedet indsættes:

»Kapitel 1

Rederier

Anvendelsesområde«.

2. I § 6, *stk. 1*, indsættes som *3. pkt.*:

»Det er endvidere en betingelse, at registreringsbetingelsen i § 6 a, *stk. 1*, jf. dog § 6 a, *stk. 2 og 3*, er opfyldt.«

Gældende formulering

Lovforslaget

3. Efter § 6 indsættes som § 6 a og § 6 b:

»§ 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 moderselskabet og datterselskaber under et på et konsolideret grundlag.

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 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. 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.«

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

- 1) - 4) ...
 - 5) Bugsering, lodsning m.v., når skibene anvendes i og omkring havne.
 - 6) - 10) ...
- Stk. 2.* ...

4. § 8, stk. 1, nr. 5, affattes således:

»5) Lodsning, når skibene anvendes i og omkring havne.«

5. I § 8, stk. 1, indsættes som *nr. 6*:

»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 forholdsmæssig mellem den tid, der er medgået til bugser- og bjærgningsaktiviteter til søs, og den tid, der er anvendt til andre aktiviteter. Bugseringsaktiviteter m.v., der udføres i eller omkring havne eller som består i at bistå fartøjer med egen fremdrift med at lægge til i havn, anses ikke for at være foregået til søs.«

Nr. 6-10 bliver herefter nr. 7-11.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

§ 21. ...

Kontrolbestemmelser

6. Efter § 21 indsættes:

»Kapitel II

Operatørselskaber

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

*Gældende formulering**Lovforslaget*

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, 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, 12-17 og 19-20 finder tilsvarende anvendelse.

Gældende formulering

Lovforslaget

Kapitel III«.

Kontrolbestemmelser

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

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

7. Overskriften før § 22 »Kontrolbestemmelser« ændres til: »Kontrolbestemmelser, ikrafttræden m.v.«

8. I § 22, stk. 1, indsættes som 2. og 3. pkt.:

»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.«

9. § 22, stk. 2, affattes således:

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

10. I § 22 indsættes som stk. 3 og 4:

»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.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

Stk. 4. Et operatørselskab, der anvender tonnageskatteloven, skal hvert år i sit skattemæssige årsregnskab, jf. skattekontrollovens § 3, vedlægge en skriftlig erklæring fra selskabets generalforsamlingsvalgte revisor om, at betingelserne i § 3, stk. 1 og 2, 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.«

Til lovforslag nr. L 95. Skriftlig fremsættelse (23. februar 2005)

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

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

(Lovforslag nr. L 95).

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

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

Statsstøtteretningslinierne indfører nye krav for at et rederi kan være omfattet af statsstøtte-reglerne (f.eks. tonnageskatteordningen). Retningslinierne indfører:

- Krav om, at en del af skibene skal være registreret i en EU-medlemsstat (Andelen skal være uændret eller stigende i forhold til andelen på "udgangstidspunktet". Dette gælder dog ikke for rederier, der opfylder kravet om, at mindst 60 pct. af de ejede skibe er registreret i en EU-medlemsstat.)
- Nye regler om bugserbåde (Skibet skal udføre bugser- og bjærgningsopgaver til søs mindst 50 pct. af den tid, det i løbet af et indkomstår er i drift.)

– Nye regler om opmudrings- og sandsugningsfartøjer (Opgravning eller opmudring kan ikke omfattes. Kun transport på havet af opgravede materialer kan omfattes, og kun hvis denne transport udgør over 50 pct. af den årlige driftstid.)

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

Lovforslaget, der er en uændret genfremsættelse af lovforslag nr. L 163, folketingsåret 2004-05 (1. samling), indfører:

- Krav om, at en del af skibene skal være registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS.
- Nye regler om bugserbåde.
- Regler om, at operatørselskaber kan være omfattet af tonnageskatteordningen.

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

Lovforslaget er notificeret til Kommissionen efter reglerne om statsstøtte.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg anbefale forslaget til tingets velvillige behandling.