

Hvis et rederi på denne måde bliver fuldt skattepligtigt til Danmark og vælger ikke at anvende tonnageskatteordningen, vil det fremover kunne foretage skattemæssige afskrivninger på dette grundlag. Tilsvarende vil indgangsværdien være det grundlag, de maksimale nedskrivninger vil skulle foretages på ved udtræden af tonnageskatteordningen, hvis et sådant rederi har valgt tonnageskatning fra det tidspunkt, hvor det blev fuldt skattepligtigt til Danmark.

Hvis et rederi før udløbet af den 10-årige bindingsperiode ophører med at drive virksomhed, som kan omfattes af tonnageskatteoven, og i stedet begynder at drive anden virksomhed, vil der være tale om overgang fra tonnageskatning til almindelig beskatning. De regler, der er beskrevet i det foregående, vil således være gældende.

Ophør af rederivirksomhed omfattet af tonnageskatteordningen vil også kunne skyldes, at rederiet ikke længere er skattepligtigt til Danmark. Dette vil være tilfældet, hvis ledelsens sæde flyttes til udlandet, eller hvis rederiet efter bestemmelserne i en dobbeltbeskatningsoverenskomst bliver hjemmehørende i udlandet, og det vil være tilfældet, uanset om skattepligten ophører ved bindingsperiodens udløb eller ej. I så fald gælder de almindelige bestemmelser for fraflytningsbeskatning.

Hovedreglen er her, at de aktiver, der udgår af dansk beskatning, anses for afhændet til handelsværdien på fraflytningstidspunktet. Det vil for alle skibes vedkommende gælde, at egentlige avancer på skibene vil komme til beskatning efter de almindelige regler, jf. § 18. For aktiver omfattet af overgangs- og udligningssaldi – d.v.s. tonnage, som for førstnævnte dels vedkommende har været afskrevet under de almindelige regler – vil der kun kunne blive tale om beskatning af genvundne afskrivninger i det omfang, at nedskrivningssatsen på 12 pct. om året ikke afspejler skibenes reelle værdiforringelse.

#### 6. Lempelse for udenlandske fragtskatter. (Lovforslagets § 21.)

En række udviklingslande og nyindustrialiserede lande opkræver skatter af last, som med skib fragtes fra havne i det pågældende land, de såkaldte fragtskatter. Fragtskatter beregnes som en vis procentdel af værdien af den udgående fragt eller af bruttofragtindtægten. Der er således ingen direkte sammenhæng mellem rederiets nettofortjeneste ved den pågældende fragt og den fragtskat, der skal betales.

Efter såvel de interne lempelsesregler i ligningsloven som efter dobbeltbeskatningsoverenskomsterne kan der gives lempelse for udenlandske fragtskatter i den skat, som rederiet skal betale i Danmark. Anvendelse af tonnageskatteordningen bør ikke ændre på dette princip.

Efter de eksisterende regler beregnes lempelsen på følgende måde: Først opgøres den samlede nettoind-

komst for hele rederivirksomheden, hvorefter denne nettoindkomst fordeles på de enkelte lande i forholdet mellem bruttofragtindtægterne fra de enkelte lande og de samlede bruttofragtindtægter. Lempelsen findes for hvert enkelt land ved at sammenligne den danske skat, der falder på nettoindkomsten fra det enkelte land, med de fragtskatter, der er betalt i det pågældende land. Lempelsen udgør de betalte fragtskatter, dog højst den danske skat beregnet som ovenfor anført. Det er muligt at fremføre uudnyttede udenlandske fragtskatter i indtil fem år.

Det foreslås, at betalte udenlandske fragtskatter under en tonnageskatteordning først fordeles forholdsmæssigt på den tonnageskattede del af rederivirksomheden og på den øvrige del af rederivirksomheden efter den anvendte tonnage, hvis noget sådant er aktuelt. Den del af de udenlandske fragtskatter, der falder på den almindeligt beskattede del af rederivirksomheden, behandles ved beregningen af dansk skattelempe som hidtil.

For den del af de udenlandske fragtskatter, der falder på den tonnageskattede indkomst, følges samme fremgangsmåde, men uden mulighed for at fremføre uudnyttede fragtskatter og uden mulighed for at fradrage sådanne i anden indkomst. Baggrunden herfor er tonnageskatteordningens karakter af en form for bruttoskat, hvor skatten betales med et fast beløb pr. enhed uden mulighed for fradrag.

#### 7. Kontrolbestemmelser m.v. (Lovforslagets § 22.)

Det foreslås, at rederierne årligt i det skattemæssige årsregnskab skal afgive en skriftlig erklæring fra selskabets generalforsamlingsvalgte revisor om, at visse af lovens betingelser er opfyldt. Det drejer sig om den mulighed, der er efter § 3 stk. 1 og 2, for at koncernforbundne rederier kan undlade at træffe samme valg om tonnageskatning, når de ikke har fælles ledelse og driftsorganisation, og de ikke driver virksomhed inden for beslægtede forretningsområder. Det drejer sig endvidere om betingelsen i § 6, stk. 2, 2. pkt. om, at bareboat-udlejede skibe kun kan omfattes af tonnageskatteordningen, når rederiet i forbindelse med forbigående overskudskapacitet udlejer skibe i højst tre år.

Det foreslås videre, at det gøres det gøres til en betingelse for anvendelse af tonnageskatteordningen på udlejede skibe, at udlejeren i lejeaftalen betinger sig en årlig erklæring til brug for skattemyndighederne om, at de udlejede skibe anvendes til formål, som ville kunne omfattes af tonnageskatningen, hvis de blev anvendt til samme formål af rederiet sely, er opfyldt, jf. lovforslagets § 6, stk. 2, 1. pkt.

Det bemærkes, at skatteministeren efter bestemmelserne i skattekontrollovens § 3, stk. 3, efter indstilling fra Ligningsrådet kan fastsætte regler om det regnskabsmæssige grundlag for udarbejdelsen af skattemæssige årsregnskaber og om den form, hvori regn-