

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

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

#### Til nr. 3 og 4

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

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

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

#### Til nr. 5

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

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

temæssige underskud til fradrag i anden indkomst.

#### Til nr. 6

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

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

#### Til nr. 7

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

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

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

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

#### Til nr. 8

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

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