

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 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.

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.