UDKAST

Skatte- og Vækstministeriet J.nr. 2026-5150
Udkast
6. november 2026

Forslag
til
Lov om ændring af tonnageskatteloven
(Tilpasning af tonnageskatteordningen af hensyn til fornyet statsstøttegodkendelse)

§ 1

I tonnageskatteloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 500 af 22. marts 2021, som ændret ved § 1 i lov nr. 539 af 6. juni 2007, foretages følgende ændringer:

1. I *§ 2, stk. 1,* indsættes efter 1. pkt. som nye punktummer:
»Det er en betingelse, at rederiet ikke er kriseramt som defineret i Europa-Kommissionens meddelelse om Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte ikkefinansielle virksomheder, og at selskabet ikke har undladt at efterkomme et krav om tilbagebetaling af støtte, som Europa-Kommissionen ved en tidligere afgørelse har erklæret ulovlig og uforenelig med det indre marked. Det er ved valg af tonnageskatteordningen endvidere en betingelse, at mindst 25 pct. af den af rederiet ejede bruttotonnage ved udgangen af indkomståret er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS. Procentsatsen efter 3. pkt. opgøres samlet for rederier, der skal træffe samme valg, for så vidt angår anvendelsen af tonnageskatteordningen, jf. § 3, stk. 1. 3. pkt. finder ikke anvendelse ved valg, der træffes efter stk. 2, 2. pkt.«

2. I *§ 2, stk. 1, 2. pkt.,* der bliver 6. pkt., indsættes efter »Valget«: »efter 1. pkt.«

3. I *§ 2* indsættes som *stk. 4:*
»Stk. 4. Uanset stk. 2 overgår et rederi til beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler, hvis betingelsen i stk. 1, 2. pkt., ikke er opfyldt. Overgangen har virkning fra og med det indkomstår, hvor betingelsen ikke er opfyldt. Er betingelsen opfyldt i et senere indkomstår, der er omfattet af bindingsperioden for et valg af tonnageskatteordningen efter stk. 2, overgår rederiet på ny til beskatning efter tonnageskatteordningen med virkning fra og med det pågældende indkomstår og i den resterende del af bindingsperioden. Ved udløbet af bindingsperioden for et valg af

tonnageskatteordningen efter stk. 2 skal rederiet træffe et nyt valg eller fravalg af tonnagebeskatning efter stk. 2, jf. dog § 3, stk. 1. Uanset om rederiet vælger tonnagebeskatning, overgår det først til beskatning efter tonnageskatteordningen med virkning fra og med det indkomstår, hvor betingelsen i stk. 1, 2. pkt., er opfyldt.«

4. I *§ 6, stk. 1, 1. pkt.,* ændres »forskellige destinationer« til: »havne eller mellem en havn og et offshore anlæg«.

5. I *§ 6, stk. 2,* indsættes som *4. pkt.:*
»2. pkt. finder ikke anvendelse ved udlejning eller videreudlejning uden besætning (bareboat-charter), der sker mellem koncernforbundne selskaber, der er hjemmehørende i en EU- eller EØS-medlemsstat.«

6. I *§ 6, stk. 3, 1. pkt.,* ændres »indkomst fra den overskydende del« til: »indkomsten fra bareboat-charter«.

7. *§ 6, stk. 3, 2. pkt.,* ophæves.

8. I *§ 6, stk. 3, 3. pkt.,* der bliver 2. pkt., ændres »bestemmelserne i 1. og 2. pkt.« til: »1. pkt.«

9. *§ 8, stk. 1, nr. 6,* affattes således:
»6) Bugsering m.v., jf. dog § 8 a, nr. 7.«

10. I *§ 8 a* udgår »mellem forskellige destinationer«.

11. I *§ 8 a, nr. 5,* ændres »§ 8, stk. 1, nr. 6« til: »nr. 7«.

12. I *§ 8 a* indsættes som *nr. 7:*
»7) Bugsering m.v., 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 1. pkt. fordeles ventetid 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.«

13. *§ 10, stk. 1,* affattes således:

»Indkomst omfattes af tonnageskatteordningen, når den kan henføres til ydelser som nævnt i § 6, jf. dog § 6, stk. 3, eller § 8 a. 1. pkt. finder tilsvarende anvendelse på indkomst ved salg af mad og drikke til forbrug om bord og ved afhændelse af skibe, der helt eller delvis omfattes af tonnageskatteordningen, jf. dog § 16, stk. 3.«

14. *§ 10, stk. 2, 1. pkt.,* og *nr. 1* og *2,* affattes således:
» Indkomst vedrørende følgende former for virksomhed henføres ligeledes til beskatning under tonnageskatteordningen, når sådan virksomhed foregår i nær tilknytning til levering af ydelser omfattet af stk. 1, 1. pkt., fra rederiet eller et andet rederi, der efter § 3, stk. 1, skal træffe samme valg, for så vidt angår tonnageskatteordningen, jf. dog stk. 3:
1) Udleje eller tilrådighedsstillelse af containere, herunder lagergebyrer.
2) Drift af faciliteter til lastning, losning, vedligeholdelse og midlertidig opbevaring.«

15. I *§ 10, stk. 2, nr. 5,* indsættes efter »om bord«: », jf. dog § 10, stk. 1, 2. pkt«.

16. I *§ 10, stk. 2,* indsættes efter nr. 7 som nyt nummer:
»8) Vederlag for transport af passagerer eller gods, der ikke vedrører transport om bord på et tonnagebeskattet skib, hvis vederlaget er en del af et samlet vederlag, som omfatter såvel transport som omhandlet i § 6 som andre transportydelser, og det tonnagebeskattede selskab har indgået aftale om udførelse af disse andre transportydelser med en anden transportvirksomhed.«

17. *§ 10, stk. 2, nr. 9,* ophæves.

18. *§ 10, stk. 3,* affattes således:
»Stk. 3. Hvis den omsætning ved tilknyttet virksomhed som nævnt i stk. 2, der i et indkomstår kan henføres til et tonnagebeskattet skib, udgør 50 pct. eller mere af den samlede omsætning, der kan henføres til skibet, beskattes indkomsten fra den tilknyttede virksomhed efter skattelovgivningens almindelige regler.«

19. *§ 11* ophæves.

20. I *§ 13, stk. 2, 1. pkt.,* ændres »§§ 11 og 12 eller på anden måde« til: »loven«.

21. I *§ 15, stk. 5, 1. pkt.,* udgår »§ 6, stk. 3,«.

22. Efter *§ 15* indsættes før overskriften før § 16:

»*Indkomstopgørelsen i kriseramte rederier m.v.*

§ 15 a. Er et rederi overgået til beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler i medfør af § 2, stk. 4, opgøres indkomsten efter reglerne i stk. 2-4.
Stk. 2. Rederiet opgør en særskilt indkomst for aktiviteter, der kan omfattes af tonnageskatteordningen. Ved opgørelsen af den særskilte indkomst fradrages maksimale afskrivninger efter afskrivningslovens regler på alle skibe og driftsmidler, der helt eller delvist anvendes til aktiviteter, der kan omfattes af tonnageskatteordningen.
Stk. 3. Ved anvendelsen af selskabsskattelovens §§ 11 B og 11 C anses rederiet for at være beskattet efter tonnageskatteordningen. Der foretages dog også en opgørelse af fradragsbeskæringen efter selskabsskattelovens §§ 11 B og 11 C baseret på, at rederiet ikke anses for at være beskattet efter tonnageskatteordningen. Det eventuelle yderligere beløb, der kan fradrages ifølge opgørelsen efter 2. pkt., kan udelukkende fradrages i den særskilte indkomst efter stk. 2.
Stk. 4. Udviser den særskilte indkomst efter stk. 2 underskud, kan dette underskud udelukkende fradrages ved opgørelsen af selskabets særskilte indkomst efter stk. 2 i senere indkomstår. Adgangen til at fremføre underskuddet ophører fra og med det første indkomstår, hvor rederiet opfylder betingelsen i § 2, stk. 1, 2. pkt., eller har fravalgt tonnagebeskatning.«

23. I *§ 18, stk. 1, 1. pkt.,* og *stk. 2, 1. pkt.,* ændres »et driftsmiddel« til: »et skib eller et driftsmiddel«.

24. *§ 18, stk. 3,* ophæves.

25. I *§ 21 a, stk. 1,* indsættes efter 3. pkt. som nyt punktum:
»Det er endvidere en betingelse, at operatørselskabet opfylder betingelserne i punkt 6.1 og 6.2 i Europa-Kommissionens meddelelse om Vejledning om statsstøtte til skibsadministrationsselskaber.«

26. I *§ 21 a, stk. 1, 4. pkt.,* der bliver 5. pkt., indsættes efter »anvendelse«: », idet betingelsen i § 2, 3. pkt., skal være opfyldt i forhold til den af operatørselskabet opererede tonnage«.

§ 2

I lov nr. 539 af 6. juni 2007 om ændring af tonnageskatteloven (Justering af tonnageskatteordningen) foretages følgende ændring:

1. *§ 1, nr. 1,* og *nr. 3,* for så vidt angår indsættelsen af tonnageskattelovens § 10, stk. 2, nr. 8, ophæves.

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.
Stk. 2. Loven har virkning for indkomstår, der påbegyndes den 1. januar 2027 eller senere.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1.	Indledning
2.	Lovforslagets hovedpunkter
2.1.	Tilpasning af tonnageskatteordningen
2.1.1	Ændring af betingelserne for beskatning efter tonnageskatte-ordningen
2.1.1.1	Gældende ret
2.1.1.2.	Skatte- og Vækstministeriets overvejelser
2.1.1.3.	Den foreslåede ordning
2.1.2.	Tilpasning af reglerne om indkomst, der kan beskattes efter tonnageskatteordningen
2.1.2.1.	Gældende ret
2.1.2.2.	Skatte- og Vækstministeriets overvejelser
2.1.2.3.	Den foreslåede ordning
3.	Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
4.	Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
5.	Administrative konsekvenser for borgerne
6.	Klimamæssige konsekvenser
7.	Miljø- og naturmæssige konsekvenser
8.	Forholdet til EU-retten

9.	Hørte myndigheder og organisationer m.v.
10.	Sammenfattende skema

1. Indledning

Ved lovforslaget foreslås justeringer af tonnageskatteordningen med henblik på at sikre, at ordningen fortsat er i overensstemmelse med EU-retten og kan godkendes af Europa-Kommissionen (herefter Kommissionen) efter EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren, jf. Kommissionens meddelelse C(2004) 43 om EU-retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren (herefter EU-retningslinjerne).

Ved Kommissionens afgørelse af 11. oktober 2018 (SA.45300 (2016/N) – Danmark – Ændring af den danske tonnageskatteordning) godkendte Kommissionen flere ændringer af den danske tonnageskatteordning efter statsstøttereglerne. Ændringerne blev godkendt med virkning fra den 1. januar 2017. Godkendelsen har virkning i 10 år, og den udløber derfor ved udgangen af 2026.

Skatte- og Vækstministeriet har anmeldt den gældende tonnageskatteordning til Kommissionen med henblik på at opnå en (uændret) forlængelse af statsstøttegodkendelsen for en yderligere periode på 10 år. Kommissionen har imidlertid tilkendegivet, at det på en række punkter er nødvendigt at ændre tonnageskatteloven for at opfylde de krav, der følger af Kommissionens seneste praksis for godkendelse af tonnageskatteordninger efter EU-retningslinjerne.

Ud over de ændringer af tonnageskatteloven, der i lyset af Kommissionens tilkendegivelser må anses for nødvendige for at opnå en forlængelse af statsstøttegodkendelsen, foreslås der ved lovforslaget enkelte yderligere justeringer af tonnageskatteloven, som har til hensigt at tydeliggøre, hvilke former for indkomst der kan omfattes af ordningen.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Tilpasning af tonnageskatteordningen

2.1.1. Ændring af betingelserne for beskatning efter tonnageskatteordningen

2.1.1.1. Gældende ret

Efter tonnageskattelovens § 1, stk. 1 og 2, kan selskaber m.v., som er skattepligtige efter selskabsskattelovens § 1, stk. 1, nr. 1 og 2, eller stk. 6, og som udøver rederivirksomhed som omhandlet i tonnageskattelovens § 6

eller virksomhed som omhandlet i tonnageskattelovens § 8 a, vælge at opgøre deres skattepligtige indkomst efter bestemmelserne i tonnageskatteloven. Det samme gælder for selskaber hjemmehørende i en anden EU-medlemsstat, der driver virksomhed som omhandlet i tonnageskattelovens §§ 6 eller 8 a, og som er skattepligtige efter selskabslovens § 2, stk. 1, litra a, om fast driftssted her i landet.

Valg af beskatning efter tonnageskatteordningen skal træffes senest ved rettidig afgivelse af oplysninger til Skatteforvaltningen efter skattekontrolloven for det indkomstår, hvor tonnagebeskatning første gang vil kunne vælges, jf. tonnageskattelovens § 2, stk. 1.

Efter tonnageskattelovens § 2, stk. 2, er valg eller fravalg af tonnagebeskatning bindende i en periode på 10 år regnet fra påbegyndelsen af det indkomstår, hvor tonnagebeskatning første gang kan vælges, idet der ved udløbet af denne periode skal træffes et nyt valg for en ny 10-års-periode. Efter udtræden af tonnageskatteordningen kan ordningen tidligst igen vælges efter 10 indkomstår med beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler.

Koncernforbundne rederier skal efter tonnageskattelovens § 3, stk. 1, som udgangspunkt træffe samme valg, for så vidt angår anvendelse af tonnageskatteordningen. Dog kan koncernforbundne rederier undlade at træffe samme valg, når de ikke har fælles ledelse eller driftsorganisation, og de ikke driver virksomhed inden for beslægtede forretningsområder.

Tonnageskatten er en særlig skat, som rederierne betaler på grundlag af den nettotonnage, de disponerer over. Den tonnageskattepligtige indkomst, der er en skematisk beregnet indkomst med udgangspunkt i rederiets disponible nettotonnage, opgøres således ikke efter de almindelige regler som forskellen mellem skattepligtige indtægter og fradragsberettigede udgifter. Tonnageskatten opkræves i stedet uafhængigt af rederiets faktiske driftsresultat, og den skal derfor også betales i de år, hvor rederidriften måtte give underskud.

Indkomst vedrørende aktivitet, der ikke kvalificerer til tonnagebeskatning, beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler. Det betyder, at rederierne både kan have indkomst, der beskattes efter tonnageskatteloven, og indkomst, der beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler.

Tonnageskatteordningen finder efter tonnageskattelovens § 6, stk. 1, anvendelse på skattepligtig indkomst i forbindelse med erhvervsmæssig virksomhed med transport af passagerer eller gods (rederivirksomhed) mellem

forskellige destinationer med 1) skibe ejet af rederiet, 2) skibe, som lejes uden besætning (bareboat-charter), og 3) skibe, som lejes med besætning (time-charter). Transport mellem forskellige destinationer er ikke kun transport af passagerer eller gods mellem havne eller anlæg på kontinentalsoklen (offshore anlæg), men omfatter også sejlads til og mellem forud aftalte positioner på havet (GPS-positioner), jf. f.eks. Den juridiske vejledning, afsnit C.D.8.8.3.1.1.

Efter tonnageskattelovens § 8 a skal indkomst ved en række former for virksomhed til søs sidestilles med indkomst ved rederivirksomhed mellem forskellige destinationer som omhandlet i § 6. Det drejer sig om indkomst, der oppebæres, når skibene anvendes til:

1) Vagttjeneste, der ikke er omfattet af § 6.
2) Støtte- og servicefunktioner, der ikke er omfattet af § 6.
3) Bygning, reparation og nedtagning af olieinstallationer, vindmølleparker eller andre havanlæg til søs. For indkomst ved virksomhed med bygning, reparation og nedtagning af olieinstallationer gælder dette dog kun, i det omfang virksomheden er udøvet uden for det danske søterritorium eller kontinentalsokkelområde.
4) Nedlægning, inspektion og reparation af rørledninger eller kabler på havbunden samt rendegravning, der udføres i forbindelse hermed.
5) Ishåndtering, der ikke udgør bugseringsaktiviteter omfattet af tonnageskattelovens § 8, stk. 1, nr. 6.
6) Husning af medarbejdere, reservedele eller værkstedsfaciliteter i forbindelse med offshorearbejder.

Bestemmelserne i tonnageskattelovens §§ 6 og 8 a om aktiviteter, der kan tonnagebeskattes, skal sammenholdes med tonnageskattelovens § 8, der fastsætter, at indkomst af følgende former for virksomhed ikke kan omfattes af tonnageskatteordningen:

1) Forundersøgelser, efterforskning eller udvinding af kulbrinter eller andre naturforekomster.
2) Fiskeri og forarbejdningsvirksomhed.
3) Bygning og reparation af havne, moler og broer samt opmudring, stenfiskeri, sandsugning eller lignende virksomhed.
4) Dykkervirksomhed.
5) Lodsning, når skibene anvendes i og omkring havne.
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 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.

7) Passagersejlads i eller over havneløb m.v.
8) Uddannelsesaktiviteter, sociale og pædagogiske aktiviteter m.v.
9) Museumsaktiviteter og skibsbevaring.
10) Sports-, udflugts- og fritidsformål.
11) Anvendelse af permanent opankrede skibe, uanset formål.

Uanset om der er tale om indkomst ved virksomhed som omhandlet i tonnageskattelovens §§ 6 eller 8 a, er det en betingelse for, at indkomsten kan anses for omfattet af tonnageskatteordningen, at skibene har en bruttotonnage på 20 t eller derover, og at skibene strategisk og forretningsmæssigt drives fra en eller flere stater, der er medlem af EU eller EØS, jf. tonnageskattelovens § 6, stk. 1, 2. pkt.

Det er endvidere en betingelse, 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 (det såkaldte flagkrav), jf. tonnageskattelovens § 6 a, stk. 1.

Der gælder ikke et krav om, at en bestemt procentdel af den af rederiet ejede bruttotonnage på tidspunktet for indtræden i tonnageskatteordningen skal være registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS. Flagkravet er således udelukkende et krav om ikke at formindske andelen af skibe ejet af rederiet, der er registreret i EU eller EØS.

Hvis et rederi først har valgt beskatning efter tonnageskatteordningen, men ved bindingsperiodens udløb har fravalgt tonnageskatteordningen for den følgende 10-årige bindingsperiode, vil overholdelse af flagkravet efter praksis skulle vurderes i forhold til andelen af skibe ejet af rederiet, der var registreret i EU eller EØS, på tidspunktet for rederiets oprindelige valg af tonnageskatteordningen, jf. Den juridiske vejledning, punkt C.D.8.8.3.5.

Flagkravet finder ikke anvendelse i indkomstår, hvor der samlet set – dvs. for alle rederier omfattet af tonnageskatteordningen – ikke er sket et fald i den gennemsnitlige bruttotonnage, der er registreret i EU eller EØS, i forhold til det forudgående indkomstår, jf. tonnageskattelovens § 6 a, stk. 2. Det finder heller ikke anvendelse, hvis mindst 60 pct. af den af rederiet ejede

bruttotonnage er registreret i EU eller EØS, jf. tonnageskattelovens § 6 a, stk. 3.

Vurderingen af, om flagkravet er opfyldt, foretages samlet (på konsolideret grundlag) for rederier, der efter tonnageskattelovens § 3, stk. 1, skal træffe samme valg for så vidt angår anvendelsen af tonnageskatteordningen, jf. tonnageskattelovens § 6 a, stk. 4.

Skibe, som ejes eller lejes af rederiet, og som udlejes eller videreudlejes, kan kun omfattes af tonnageskatteordningen, når lejeren anvender skibet til formål, som ville kunne omfattes af tonnageskatteordningen, hvis skibet blev anvendt til samme formål af udlejeren selv, jf. tonnageskattelovens § 6, stk. 2, 1. pkt. Endvidere kan skibe, som ejes eller lejes af rederiet, og som udlejes eller videreudlejes uden besætning (bareboat-charter), kun omfattes af tonnageskatteordningen, når rederiet i tilfælde af forbigående overskudskapacitet udlejer skibet i en periode på højst tre år, jf. tonnageskattelovens § 6, stk. 2, 2. pkt. Samme skib kan kun omfattes af tonnageskattelovens § 6, stk. 2, 3. pkt., én gang, når skibet ejes af samme rederi eller et dermed koncernforbundet rederi.

Der kan ikke foretages fradrag for afskrivninger på skibe og andre driftsmidler under tonnageskatteordningen. Skibe og andre driftsmidler, der indgår i tonnageskatteordningen, skal derfor i afskrivningsmæssig forstand udskilles fra de eventuelle aktiver, der indgår i anden virksomhed, og som fortsat kan afskrives efter afskrivningslovens regler.

For at sikre, at skibe og andre driftsmidler under tonnageskatteordningen ikke kan afhændes uden beskatning af eventuelle avancer, skal der ved overgang til tonnagebeskatning opgøres særlige overgangssaldi for de skibe og de driftsmidler, der helt eller delvist bliver omfattet af tonnageskatteordningen, jf. tonnageskattelovens § 16, stk. 1.

Når et rederi efter overgang til tonnagebeskatning erhverver skibe eller andre driftsmidler, skal anskaffelsessummen for disse opføres på særlige udligningssaldi, jf. tonnageskattelovens § 16, stk. 2.

De særlige udlignings- og overgangssaldi nedskrives årligt med det maksimale beløb efter afskrivningslovens regler, jf. tonnageskattelovens § 16, stk. 3. Det skal ses i sammenhæng med, at det fremtidige afskrivningsgrundlag ved rederiets overgang fra beskatning under tonnageskatteordningen til beskatning efter de almindelige regler udgør summen af eksisterende overgangssaldi og udligningssaldi, jf. tonnageskattelovens § 20.

Også såkaldte operatørselskaber kan anvende tonnageskatteordningen, jf. tonnageskattelovens § 21 a. Operatørselskaber er selskaber, der yder forskellige former for tjenester til rederier såsom teknisk tilsyn, ansættelse og uddannelse af besætningsmedlemmer, besætningsadministration og drift af fartøjer. Et operatørselskab varetager kun den tekniske drift af et skib, herunder eventuelt bemandingen, men ikke den kommercielle drift, indgåelse af fragtaftaler m.v.

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

De øvrige betingelser for operatørselskabers anvendelse af tonnageskatteordningen svarer i alt væsentligt til betingelserne for rederiers anvendelse af ordningen, idet flagkravet for operatørselskabers vedkommende dog – da selskabet ikke ejer skibene – skal vurderes på grundlag af den af selskabet opererede tonnage.

Et rederi eller et operatørselskab, som anvender tonnageskatteordningen, skal hvert år ved indgivelse af oplysningsskemaet bl.a. vedlægge oplysning om, hvorvidt samtlige betingelser for tonnagebeskatning er opfyldt, jf. tonnageskattelovens § 22, stk. 1, 4. pkt., og stk. 4, 4. pkt.

2.1.1.2. Skatte- og Vækstministeriets overvejelser

I tilknytning til Skatte- og Vækstministeriets anmeldelse til Kommissionen med henblik på at opnå en forlængelse af statsstøttegodkendelsen af tonnageskatteordningen, har Kommissionen tilkendegivet, at en forlængelse vil kræve, at der sker en justering af betingelserne for anvendelse af ordningen.

Kommissionen har for det første tilkendegivet, at tonnageskatteordningen ikke må kunne anvendes af selskaber, der er kriseramte som defineret i Kommissionens meddelelse om Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte ikkefinansielle virksomheder (EU-Tidende 2014, nr. C 249, s. 1), eller af selskaber, der har undladt at efterkomme et krav om tilbagebetaling af støtte, som Kommissionen ved en tidligere afgørelse har erklæret ulovlig og uforenelig med det indre marked.

Kommissionen har ikke ved tidligere statsstøtteanmeldelser af den danske tonnageskatteordning stillet et tilsvarende krav, men det er i overensstemmelse med Kommissionens generelle praksis på statsstøtteområdet.

Kommissionen har i nyere praksis om andre landes tonnageskatteordninger også konsekvent stillet krav om, at kriseramte selskaber og selskaber, der ikke har opfyldt et krav om tilbagebetaling af statsstøtte, ikke skal kunne anvende tonnageskatteordningerne.

I overensstemmelse med Kommissionens tilkendegivelse bør tonnageskatteloven således ændres, så det bliver en betingelse for et selskabs anvendelse af tonnageskatteordningen, at selskabet hverken er kriseramt eller har undladt at efterkomme et krav om tilbagebetaling af støtte.

Hvis et selskab i løbet af den 10-årige bindingsperiode ikke længere opfylder betingelsen, vil selskabet skulle overgå til beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler. Det vurderes, at selskabet bør kunne overgå til igen at blive beskattet efter tonnageskatteordningen, så snart betingelsen er opfyldt på ny, og at en overgang bør være obligatorisk, hvis betingelsen er opfyldt på et tidspunkt, hvor rederiet fortsat er omfattet af en 10-årig bindingsperiode for valg af ordningen. Opfylder et selskab ikke betingelsen ved udløbet af en 10-årig bindingsperiode for valg af ordningen, bør selskabet fortsat skulle vælge eller fravælge beskatning efter tonnageskatteordningen for en ny 10-årig bindingsperiode, også selv om rederiet først vil kunne blive beskattet efter ordningen, når betingelsen er opfyldt på ny.

Det vurderes endvidere, at et selskabs udtræden af tonnageskatteordningen som følge af, at det f.eks. bliver kriseramt, ikke bør påvirke, i hvilket omfang rederier, der efter tonnageskattelovens § 3, stk. 1, skal træffe samme valg, for så vidt angår anvendelsen af tonnageskatteordningen, skal anvende ordningen.

Mens der ved anvendelse af tonnageskatteordningen skal betales tonnageskat uafhængigt af rederiets faktiske driftsresultat, vil der efter rederiets overgang til beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler kunne opstå et skattemæssigt underskud ved rederidriften. Et sådant skattemæssigt underskud ved rederiaktiviteter, der konstateres i en periode, hvor rederiet stadig er omfattet af en bindingsperiode for valg af tonnageskatteordningen, bør derfor ikke kunne fradrages i rederiets øvrige selskabsskattepligtige indkomst, ligesom det heller ikke bør kunne fradrages i sambeskattede selskabers selskabsskattepligtige indkomst.

For at hindre at et skattemæssigt underskud ved rederidrift, der er konstateret i en periode, hvor rederiet ikke tonnagebeskattes som følge af, at det ikke opfylder den nye betingelse, anvendes til at nedbringe anden selskabsskattepligtig indkomst, bør der derfor fastsættes en særlig regel om, at underskud ved aktiviteter, der kan omfattes af tonnageskatteordningen, kun kan

fradrages i selskabets eget overskud fra tilsvarende aktiviteter i senere indkomstår, indtil betingelsen er opfyldt på ny. Adgangen til at fremføre underskuddet vurderes at burde ophøre fra og med det første indkomstår, hvor rederiet enten på ny opfylder betingelsen – dvs. når rederiet hverken er kriseramt eller har undladt at efterkomme et krav om tilbagebetaling af støtte – eller har fravalgt beskatning efter tonnageskatteordningen for en 10-årig bindingsperiode.

For det andet har Kommissionen tilkendegivet, at der fremadrettet skal gælde et krav om, at mindst 25 pct. af den af rederiet ejede bruttotonnage på det tidspunkt, hvor et rederi for første gang indtræder i tonnageskatteordningen, skal være registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS.

Kravet er i overensstemmelse med Kommissionens nyere praksis om godkendelse af andre landes tonnageskatteordninger efter EU-retningslinjerne. Ændringen vil kun have fremadrettet betydning for rederier, der indtræder i tonnageskatteordningen, og sådanne rederier vil have mulighed for at indrette sig på kravet. Det vurderes derfor, at tonnageskatteloven bør ændres som krævet af Kommissionen.

Det bemærkes, at et rederi, der tidligere har været i tonnageskatteordningen, men har fravalgt ordningen, bør anses for at indtræde i ordningen, hvis det efter 10 år med beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler vælger igen at være omfattet af tonnagebeskatningsordningen. Flagkravet for et sådant rederi bør derfor fremadrettet gælde i forhold til den andel af den af rederiet ejede bruttotonnage, der er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS, på det tidspunkt, hvor rederiet igen vælger at være omfattet af tonnageskatteordningen.

For det tredje har Kommissionen tilkendegivet, at definitionen af rederivirksomhed i tonnageskattelovens § 6 ikke er i overensstemmelse med EU-retningslinjerne.

Kommissionen har i den forbindelse henvist til, at EU-retningslinjerne – bortset fra enkelte særlige bestemmelser om bugsering og opmudringsaktiviteter – kun finder anvendelse på tjenesteydelser inden for søtransport som defineret i 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 (EU-Tidende 1986, L 378, s. 1) og 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) (EU-Tidende 1992, L 364, s. 7).

Efter disse forordninger forstås ved søtransport transport af passagerer eller gods mellem havne eller mellem en havn og et offshore anlæg (anlæg eller strukturer på kontinentalsoklen). Ifølge Kommissionen er definitionen af rederivirksomhed i tonnageskattelovens § 6 (transport mellem forskellige destinationer) derfor for bred.

Kommissionen har endvidere henvist til, at den kan acceptere, at EU-retningslinjerne anvendes analogt på andre former for skibe, når visse betingelser er opfyldt. Det var også begrundelsen for, at Kommissionen i sin afgørelse af 11. oktober 2018 (SA.45300 (2016/N) – Danmark – Ændring af den danske tonnageskatteordning) godkendte, at tonnageskatteordningen kunne anvendes på de former for virksomhed til søs, der er omfattet af tonnageskattelovens § 8 a, jf. afgørelsens punkt 65-72.

Kommissionens tilkendegivelse om forståelsen af begrebet søtransport er i overensstemmelse med EU-retningslinjernes indhold og Kommissionens faste praksis, herunder den seneste godkendelse af den danske tonnageskatteordning. Det er endvidere vurderingen, at tonnageskatteordningen i praksis er blevet anvendt på en sådan måde, at den kun har fundet anvendelse på virksomhed i form af enten transport mellem havne eller mellem en havn og et offshore anlæg (søtransport) eller på de former for virksomhed til søs, der er omfattet af tonnageskattelovens § 8 a.

Det vurderes derfor, at tonnageskattelovens § 6 bør justeres, så den bringes på linje med den forståelse af begrebet søtransport, der anvendes i EU-retningslinjerne, og at denne justering ikke vil medføre nogen materiel ændring af tonnageskattelovens anvendelsesområde i praksis.

Den særlige regel om, at tonnageskatteordningen kan anvendes på visse bugseringsaktiviteter, jf. tonnageskattelovens § 8, stk. 1, nr. 6, bør desuden flyttes til tonnageskattelovens § 8 a.

Den nuværende systematik, hvor adgangen til at anvende tonnageskatteordningen på visse bugseringsaktiviteter fremgår modsætningsvist af en bestemmelse (tonnageskattelovens § 8), der specifikt omhandler aktiviteter, der ikke kan omfattes af ordningen, må anses for uhensigtsmæssig. Den stemmer heller ikke overens med den generelle systematik i loven, der bygger på, at ordningen kun kan anvendes af selskaber, der driver virksomhed som omhandlet i tonnageskattelovens §§ 6 eller 8 a.

Endeligt har Kommissionen for det fjerde påpeget, at operatørselskaber skal opfylde de samme generelle betingelser for anvendelse af tonnageskatteordningen som dem, der gælder for rederier, men at de også skal opfylde

betingelserne i Europa-Kommissionens meddelelse om Vejledning om statsstøtte til skibsadministrationsselskaber (EU-Tidende 2009, C 132, s. 6).

Det er vurderingen, at der i tonnageskattelovens § 21 a bør indsættes en henvisning til, at operatørselskaber, der anvender tonnageskatteordningen, skal overholde betingelserne i punkt 6.1. og 6.2. i Kommissionens vejledning, der opstiller de krav om uddannelse af søfarende på de administrerede skibe og om arbejdsforhold ombord, som operatørselskaber skal overholde for at kunne modtage statsstøtte i form af adgang til beskatning efter tonnageskatteordningen.

Det bemærkes, at de øvrige justeringer af betingelserne for anvendelse af ordningen også vil skulle have virkning for operatørselskaberne.

Ud over de ændringer, der foreslås som følge af Kommissionens tilkendegivelser, er det vurderingen, at skibe, som ejes eller lejes af rederiet, og som udlejes eller videreudlejes uden besætning (bareboat-charter) til et koncernforbundet rederi, bør kunne være omfattet af tonnageskatteordningen, når lejeren anvender skibet til formål omfattet af tonnageskatteordningen. Kravet om, at sådanne skibe kun kan omfattes af tonnageskatteordningen, når rederiet i tilfælde af forbigående overskudskapacitet udlejer skibet i en periode på højst tre år, jf. tonnageskattelovens § 6, stk. 2, 2. pkt., findes således ikke at burde gælde ved koncernintern udlejning.

2.1.1.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at det i tonnageskattelovens § 2, stk. 1, indsættes som en ny betingelse for anvendelse af tonnageskatteordningen, at rederiet ikke er kriseramt som defineret i Europa-Kommissionens meddelelse om Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte ikkefinansielle virksomheder og heller ikke har undladt at efterkomme et krav om tilbagebetaling af støtte, som Kommissionen ved en tidligere afgørelse har erklæret ulovlig og uforenelig med det indre marked.

Efter rammebestemmelsernes punkt 20 anses en virksomhed for at være kriseramt, når den uden statslig indgriben næsten med sikkerhed vil være nødt til at indstille sin aktivitet på kort eller mellemlang sigt. Rammebestemmelserne opregner i punkt 20, litra a-d, en række tilfælde, hvor en virksomhed vil skulle anses for at være kriseramt. Bl.a. fremgår det af litra a, at et selskab med begrænset ansvar skal anses for at være kriseramt i rammebestemmelsernes forstand, når over halvdelen af dets tegnede selskabskapital er forsvundet som følge af akkumulerede tab.

For så vidt angår betingelsen om, at rederiet ikke må have udestående forpligtelser til tilbagebetaling af statsstøtte, bemærkes, at EU-Domstolen i dom af 15. maj 1997 i sag C-355/95, Deggendorf, har fastslået, at Kommissionen kan gøre godkendelse og udbetaling af ny støtte betinget af, at tidligere ulovlig statsstøtte først tilbagebetales, og at Kommissionen i sin afgørelsespraksis efter statsstøttereglerne generelt kræver denne betingelse opfyldt.

På tidspunktet for rettidig indlevering af oplysningsskemaet for et givet indkomstår vil rederiet efter tonnageskattelovens § 22, stk. 1, 4. pkt., skulle erklære, at det opfylder alle betingelserne for tonnagebeskatning. Det vil være på dette tidspunkt, at det vil skulle vurderes, om betingelsen om, at rederiet ikke er kriseramt og ikke har udestående forpligtelser til tilbagebetaling af statsstøtte, er opfyldt.

For et rederi, hvis indkomstår svarer til kalenderåret, vil oplysningsfristen være den 30. juni i det følgende år, jf. skattekontrollovens § 12, og afgørende vil således være, om rederiet på dette tidspunkt må anses for kriseramt, så det ikke vil kunne afgive erklæring om, at det opfylder alle betingelserne for tonnagebeskatning i det seneste indkomstår. Det bemærkes, at selv om over halvdelen af rederiets tegnede selskabskapital ifølge årsregnskabet er forsvundet som følge af akkumulerede tab, vil rederiet ikke skulle anses for kriseramt, såfremt der er blevet rettet op herpå inden oplysningsfristen, f.eks. ved tegning af ny indskudskapital. EU-Domstolen har herom fastslået, at det vil være tilstrækkeligt, at nuværende eller fremtidige selskabsdeltagere eller aktionærer uigenkaldeligt har forpligtet sig til at indskyde ny kapital i selskabet, uanset om de tilsvarende indskud allerede er blevet frigivet eller ej, jf. EU-Domstolens dom af 22. januar 2022 i sag C-347/20, Zinātnes parks.

Det foreslås endvidere, at det i tonnageskattelovens § 2, stk. 4, fastsættes, at et rederi vil overgå til beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler, hvis den foreslåede nye betingelse ikke er opfyldt. Overgangen vil efter forslaget skulle ske, selv om rederiet er omfattet af en 10-årig bindingsperiode for valg af tonnageskatteordningen, og overgangen vil skulle have virkning fra og med det indkomstår, hvor betingelsen ikke er opfyldt. Er betingelsen ikke opfyldt på tidspunktet for rettidig indgivelse af oplysningsskema for et indkomstår, vil rederiets overgang til beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler således have virkning fra begyndelsen af det pågældende indkomstår. Ved overgangen vil det fremtidige afskrivningsgrundlag for skibe og andre driftsmidler svare til summen af eksisterende overgangssaldi og udligningssaldi, jf. tonnageskattelovens § 20.

Det foreslås, at hvis betingelsen i forslaget til tonnageskattelovens § 2, stk. 1. 2. pkt., igen er opfyldt i et senere indkomstår, f.eks. fordi der er tegnet ny indskudskapital i et selskab, der har været kriseramt, og dette indkomstår er omfattet af bindingsperioden for et valg af tonnageskatteordningen, skal rederiet på ny beskattes efter tonnageskatteordningen med virkning fra det pågældende indkomstår og i den resterende del af bindingsperioden. Det bemærkes, at bestemmelsen i tonnageskattelovens § 3, stk. 1, om, at koncernforbundne rederier skal træffe samme valg, for så vidt angår anvendelse af tonnageskatteordningen, kan medføre, at et rederi fortsat er omfattet af en bindingsperiode for et valg af tonnageskatteordningen, selv om det er mere end 10 år siden, at rederiet selv valgte beskatning efter ordningen.

Opfylder rederiet fortsat ikke betingelsen ved udløbet af bindingsperioden for et valg af tonnageskatteordningen, foreslås det, at rederiet skal træffe et nyt valg eller fravalg af tonnagebeskatning, som vil skulle være gældende i 10 år.

Der foreslås en ny bestemmelse i tonnageskattelovens § 15 a om indkomstopgørelsen for et rederi, der i løbet af en bindingsperiode for et valg af tonnageskatteordningen er overgået til beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler i medfør af den foreslåede bestemmelse i tonnageskattelovens § 2, stk. 4.

Det foreslås, at rederiet i sådanne tilfælde vil skulle opgøre en særskilt indkomst for aktiviteter, der kan omfattes af tonnageskatteordningen. Hvis denne særskilte indkomst udviser underskud, vil dette underskud efter forslaget kun kunne fradrages ved opgørelsen af selskabets særskilte indkomst for aktiviteter, der kan omfattes af tonnageskatteordningen, i senere indkomstår. Underskuddet vil således ikke kunne fradrages i rederiets eventuelle skattepligtige overskud fra aktiviteter, der ikke kan omfattes af tonnageskatteordningen, eller i indkomsten hos eventuelle sambeskattede selskaber.

Opfylder rederiet betingelsen i § 2, stk. 1, 2. pkt., og overgår til på ny at blive beskattet efter tonnageskatteordningen, vil adgangen til at fremføre et eventuelt underskud skulle ophøre. Det samme vil skulle være tilfældet, hvis rederiet fravælger tonnagebeskatning.

Ved opgørelsen af den særskilte indkomst vil rederiet skulle fradrage maksimale afskrivninger efter afskrivningslovens regler på alle skibe og driftsmidler, der helt eller delvist anvendes til aktiviteter, der kan omfattes af tonnageskatteordningen. Forslaget afspejler, at rederiet fortsat er omfattet af en bindingsperiode for valg af tonnageskatteordningen, og at rederiet – hvis det

var blevet tonnagebeskattet – også ville skulle nedskrive de særlige overgangs- og udligningssaldi med det maksimale beløb efter afskrivningslovens regler, jf. tonnagebeskatningslovens § 16, stk. 3.

Endeligt foreslås det, at rederiet ved anvendelsen af fradragsbegrænsningsreglerne i selskabsskattelovens §§ 11 B og 11 C fortsat skal anses for at være beskattet efter tonnageskatteordningen. Det vil sikre, at fradragsbegrænsningen ikke mindskes som følge af, at rederivirksomheden beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler på trods af, at rederiet er omfattet af en bindingsperiode for valg af tonnageskatteordningen.

Det foreslås dog, at der også vil skulle foretages en opgørelse efter fradragsbegrænsningsreglerne i selskabsskattelovens §§ 11 B og 11 C baseret på, at rederiet ikke anses for at være beskattet efter tonnageskatteordningen. Det (eventuelle) yderligere beløb, der kan fradrages ifølge denne opgørelse, vil kunne fradrages i den særskilte indkomst for aktiviteter, der kan omfattes af tonnageskatteordningen.

Det vil indebære, at de yderligere renteudgifter m.v., som rederiet kan fradrage, fordi det beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler, kun vil kunne fradrages i den indkomst, der opgøres for de aktiviteter, der kan omfattes af tonnageskatteordningen, men hverken vil kunne anvendes til at nedbringe rederiets eventuelle skattepligtige overskud fra aktiviteter, der ikke kan omfattes af tonnageskatteordningen, eller fradrages i den skattepligtige indkomst i eventuelle sambeskattede selskaber.

Hvis rederiet ved udløbet af bindingsperioden for valg af tonnageskatteordningen fravælger beskatning efter ordningen, vil underskud, der opstår i indkomstår fra og med det indkomstår, hvor tonnagebeskatning fravælges, kunne anvendes efter skattelovgivningens almindelige regler.

Det foreslås også, at det i tonnageskattelovens § 2, stk. 1, indsættes som en ny betingelse for valg om anvendelse af tonnageskatteordningen, at mindst 25 pct. af den af rederiet ejede bruttotonnage ved indkomstårets udgang er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS. Procentsatsen vil skulle opgøres samlet for rederier, der skal træffe samme valg, for så vidt angår anvendelsen af tonnageskatteordningen, jf. tonnageskattelovens § 3, stk. 1.

I senere indkomstår inden for bindingsperioden vil det være de almindelige flagkrav i tonnageskattelovens § 6 a, der finder anvendelse. Det vil også skulle være tilfældet, hvis rederiet ved udløbet af bindingsperioden træffer et nyt valg om anvendelse af ordningen.

Har rederiet fravalgt ordningen, vil den foreslåede betingelse om et flagkrav på 25 pct. derimod skulle være opfyldt, hvis rederiet – ved udløbet af den 10-årige bindingsperiode for dette fravalg – vælger at overgå til beskatning efter ordningen på ny. Det gælder uanset størrelsen af den af rederiet ejede bruttotonnage, der var registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS, da rederiet oprindeligt overgik til beskatning efter ordningen.

I relation til de former for virksomhed, som tonnageskatteordningen kan anvendes på, foreslås det, at tonnageskattelovens § 6, stk. 1, ændres, så den henviser til, at der skal være tale om transport af passagerer eller gods mellem havne eller mellem en havn og et offshore anlæg. Forslaget vil indebære, at bestemmelsen kun omfatter de former for virksomhed, der efter EU-retningslinjerne anses for tjenesteydelser ved søtransport.

Det bemærkes, at der også vil skulle anses for at foreligge virksomhed med transport af gods mellem havne, hvis det transporterede gods omlastes til søs, f.eks. fordi det skib, der har transporteret godset, stikker for dybt til at kunne anløbe den havn, der er destination for godset. I et sådant tilfælde vil både det skib, godset omlastes fra, og det skib, som godset omlastes til, udføre virksomhed med transport af gods mellem havne.

Den særlige regel om, at tonnageskatteordningen kan anvendes på visse bugseringsaktiviteter, jf. tonnageskattelovens § 8, stk. 1, nr. 6, foreslås desuden flyttet til tonnageskattelovens § 8 a.

Det vil herved blive tydeliggjort, at tonnageskatteordningen kan anvendes på bugseringsaktiviteter, 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 vil fortsat skulle være en betingelse, at skibet er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS, ligesom de gældende regler om forholdsmæssig fordeling af ventetid foreslås opretholdt uændret. 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, vil – ligesom det er tilfældet efter den gældende bestemmelse i tonnageskattelovens § 8, stk. 1, nr. 6 – ikke skulle anses for at være foregået til søs.

De foreslåede ændringer vil i medfør af henvisningerne i tonnageskattelovens § 21 a alle finde tilsvarende anvendelse for operatørselskaber.

Det foreslås desuden, at det indsættes i tonnageskattelovens § 21 a, at operatørselskaber, der anvender tonnageskatteordningen, skal opfylde betingelserne i punkt 6.1 og 6.2 i Europa-Kommissionens meddelelse om Vejledning om statsstøtte til skibsadministrationsselskaber.

Det vil indebære, at alle søfarende på de administrerede skibe skal være uddannet og have et sønæringsbevis i overensstemmelse med den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW), 1978, med senere ændringer, og at de skal have gennemført en uddannelse i personlig sikkerhed om bord på skibe. Operatørselskaberne vil desuden skulle opfylde STCW-kravene og de EU-retlige krav til virksomheders ansvar.

Operatørselskaberne vil endvidere skulle sikre, at bestemmelserne i ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold fra 2006 opfyldes fuldt ud af de søfarendes arbejdsgiver, hvad enten denne er rederiet eller operatørselskabet selv.

Endeligt foreslås det, at kravet om, at skibe, som ejes eller lejes af rederiet, og som udlejes eller videreudlejes uden besætning (bareboat-charter), kun kan omfattes af tonnageskatteordningen, når rederiet i tilfælde af forbigående overskudskapacitet udlejer skibet i en periode på højst tre år, jf. tonnageskattelovens § 6, stk. 2, 2. pkt., ikke skal gælde ved udlejning til koncernforbundne selskaber, der er hjemmehørende i en EU- eller EØS-medlemsstat.

Ved sådan koncernintern udlejning vil det således blot være et krav for, at skibene omfattes, at lejeren anvender skibet til formål omfattet af tonnageskatteordningen.

2.1.2. Tilpasning af reglerne om indkomst, der kan beskattes efter tonnageskatteordningen

2.1.2.1. Gældende ret

Rederier og operatørselskaber, som vælger at være omfattet af tonnageskatteordningen, skal opgøre indkomst, der omfattes af tonnageskatteordningen, og anden indkomst hver for sig, jf. tonnageskattelovens § 9.

Det fremgår af tonnageskattelovens § 6, at indkomst, der omfattes af tonnageskatteordningen, bl.a. er indkomst i forbindelse med rederiernes erhvervsmæssige virksomhed med transport af passagerer eller gods mellem forskellige destinationer, når transporten udføres med egne eller lejede skibe.

Indkomst fra skibe, som ejes eller lejes af rederiet, og som udlejes eller videreudlejes, kan omfattes, når lejeren anvender skibet til formål, som ville kunne omfattes af tonnageskatteloven, hvis skibet blev anvendt til samme formål af udlejeren selv, jf. tonnageskattelovens § 6, stk. 2. Skibe, som ejes eller lejes af rederiet, og som udlejes eller videreudlejes uden besætning (bareboat-charter), kan dog kun omfattes, når rederiet i tilfælde af forbigående

overskudskapacitet udlejer skibet i en periode på højst tre år. Samme skib kan endvidere kun omfattes én gang, når skibet ejes af samme rederi eller dermed koncernforbundet rederi.

Tonnageskattelovens § 6, stk. 3, indeholder en særlig bestemmelse om, at hvis den bruttotonnage, som et rederi i gennemsnit over et indkomstår udlejer eller videreudlejer uden besætning (bareboat-charter), er større end 50 pct. af den samlede bruttotonnage fra rederivirksomhed, så skal indkomst fra den overskydende del beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler. Den overskydende indkomst beregnes som den andel af den samlede positive bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster opgjort efter skattelovgivningens almindelige regler, som svarer til forholdet mellem den overskydende del af den udlejede bruttotonnage og den samlede bruttotonnage fra rederivirksomhed, som rederiet har til rådighed. For rederier, der skal træffe samme valg, for så vidt angår tonnageskatteordningen, jf. § 3, stk. 1, foretages vurderingen for de koncernforbundne rederier under ét. Ved vurderingen af, om grænsen på 50 pct. er overholdt, medregnes ikke udlejning eller videreudlejning uden besætning, der sker mellem koncernforbundne selskaber, der er hjemmehørende i en EU- eller EØS-medlemsstat.

Efter tonnageskattelovens § 8 a sidestilles indkomst ved en række former for virksomhed til søs med indkomst ved rederivirksomhed som omhandlet i § 6.

Efter tonnageskattelovens § 10, stk. 1, omfattes indkomst af tonnageskatteordningen, når den kan henføres til transportydelser leveret ved anvendelse af skibe som nævnt i tonnageskattelovens § 6 eller er indkomst som nævnt i § 8 a.

Ud over levering af transportydelser som nævnt i tonnageskattelovens § 10, stk. 1, følger det af tonnageskattelovens § 10, stk. 2, at indkomst fra visse former for virksomhed henføres til beskatning under tonnageskatteordningen, når sådan virksomhed foregår i nær tilknytning til levering af transportydelser omfattet af tonnageskattelovens §§ 6 eller 8 a. Det drejer sig om følgende former for virksomhed:

- Anvendelse af containere.
- Drift af lastnings-, losnings- og vedligeholdelsesfaciliteter.
- Drift af billetkontorer og passagerterminaler.
- Drift af kontorfaciliteter m.v.
- Salg af varer til forbrug om bord.

- En beregnet markedsleje ved rederiets egen anvendelse af lokaler om bord.
- Lejeindtægt ved udleje af lokaler om bord.
- Afhændelse af skibe, der helt eller delvis omfattes af tonnageskatteordningen, eller som helt eller delvis kan omfattes af tonnageskatteordningen, men endnu ikke er færdiggjort i et sådant omfang, at de kan indgå i rederiets drift, samt afhændelse eller opgivelse af retten i henhold til en kontrakt om levering af et skib, som helt eller delvis vil kunne omfattes af tonnageskatteordningen.

Det bemærkes, at tonnageskattelovens § 16 indeholder et særligt regelsæt vedrørende beskatning af genvundne afskrivninger, der har givet anledning til fradrag i den skattepligtige indkomst før skibene blev omfattet af tonnageskatteordningen. Indkomst ved afhændelse af skibe eller ved afhændelse eller opgivelse af retten i henhold til en kontrakt om levering af nybygget tonnage fragår i de særlige udlignings- og overgangssaldi vedrørende tidligere fratrukne afskrivninger, selv om afhændelserne beskattes efter tonnageskatteordningen, jf. tonnageskattelovens § 16, stk. 3, og stk. 5, 3. pkt.

Hvis omsætning ved såkaldt tilknyttet virksomhed som nævnt i tonnageskattelovens § 10, stk. 2, udgør 50 pct. eller mere af den samlede omsætning, beskattes indkomst fra den overskydende del efter skattelovgivningens almindelige regler, jf. § 10, stk. 3. Den overskydende indkomst beregnes som den andel af den samlede positive bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster opgjort efter skattelovgivningens almindelige regler, som svarer til forholdet mellem den overskydende del af omsætningen ved tilknyttet virksomhed og den samlede omsætning. Avance ved afhændelse af skibe m.v. sidestilles med omsætning ved tilknyttet virksomhed.

Endeligt fremgår det af tonnageskattelovens § 11, at hvis vederlag for en samlet transportydelse omfatter såvel transport som omhandlet i tonnageskattelovens § 10, stk. 1 og 2, som andre transportydelser, beskattes det samlede vederlag efter tonnageskatteordningen, når det tonnagebeskattede selskab har indgået aftale om udførelse af disse andre transportydelser med en anden transportvirksomhed. Udfører det tonnagebeskattede rederi selv disse andre transportydelser, beskattes den del af vederlaget, som vedrører disse andre ydelser, efter skattelovgivningens almindelige regler.

2.1.2.2. Skatte- og Vækstministeriets overvejelser

I tilknytning til Skatte- og Vækstministeriets anmeldelse til Kommissionen med henblik på at opnå en forlængelse af statsstøttegodkendelsen af tonnageskatteordningen har Kommissionen tilkendegivet, at en forlængelse vil

kræve, at der sker justeringer af reglerne om afgrænsningen mellem den indkomst, der beskattes efter tonnageskatteordningen, og den indkomst, der beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler.

Kommissionen har i den forbindelse påpeget, at den danske tonnageskattelov på visse punkter ikke er i overensstemmelse med Kommissionens faste praksis for statsstøttegodkendelse af tonnageskatteordninger efter EU-retningslinjerne, herunder Kommissionens seneste godkendelse af den danske ordning.

Kommissionen har for det første tilkendegivet, at hele indkomsten fra bareboat-charter skal beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler, når den bruttotonnage, som et rederi i gennemsnit over et indkomstår udlejer eller videreudlejer uden besætning, er større end 50 pct. af den samlede bruttotonnage fra rederivirksomheden.

Kommissionen har for det andet tilkendegivet, at hele omsætningen ved tilknyttet virksomhed skal beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler, hvis denne omsætning overstiger 50 pct. af den samlede omsætning, og at vurderingen af, om 50 pct.s grænsen er overskredet, skal foretages på grundlag af den omsætning, der kan henføres til det enkelte skib, og ikke på grundlag af rederiets samlede omsætning.

Kommissionen har for det tredje tilkendegivet, at avance ved salg af skibe kun kan omfattes af tonnageskatteordningen, når skibet faktisk har været anvendt til tonnagebeskattet virksomhed. Når det er tilfældet, er det imidlertid ikke nødvendigt at medregne avancerne til den omsætning fra tilknyttet virksomhed, der er omfattet af den ovennævnte 50 pct.s grænse.

Kommissionen har endeligt for det fjerde tilkendegivet, at afgrænsningen af indkomst fra tilknyttet virksomhed i tonnageskattelovens § 10, stk. 2, på nogle punkter er upræcis i forhold til de former for indkomst, som Kommissionen anerkender medregnet som tilknyttet virksomhed. Navnlig bør det efter Kommissionens opfattelse tydeliggøres, at der ikke kan medregnes indkomst ved levering af ydelser i form af tilknyttet virksomhed, hvis disse ydelser leveres til tredjemand.

Skatte- og Vækstministeriet har drøftet med Kommissionen, hvordan de nødvendige justeringer bør udformes. Det bemærkes, at det samtidig har været vurderingen, at det ville være hensigtsmæssigt at tydeliggøre systematikken i tonnageskatteloven, så der generelt bliver en klarere afgræsning mellem den tonnagebeskattede indkomst og den indkomst, der beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler.

Det er samlet vurderingen, at de justeringer, som Kommissionen har krævet for at kunne forlænge godkendelsen af den danske tonnageskatteordning, ikke vil medføre nævneværdige ændringer i forhold til den måde, hvorpå afgrænsningen hidtil er foretaget mellem den tonnagebeskattede indkomst og den indkomst, der beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler.

2.1.2.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås at ændre tonnageskattelovens § 6, stk. 3, så det af bestemmelsen fremgår, at hele indkomsten fra bareboat-charter vil skulle beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler, når den bruttotonnage, som et rederi i gennemsnit over et indkomstår udlejer eller videreudlejer uden besætning, er større end 50 pct. af den samlede bruttotonnage fra rederivirksomheden.

Der foreslås endvidere en nyaffattelse af bestemmelsen i tonnageskattelovens § 10, stk. 1, der opregner de former for indkomst, der altid skal anses for omfattet af tonnageskatteordningen.

Efter forslaget vil indkomst være omfattet af tonnageskatteordningen, når den kan henføres til ydelser som nævnt i § 6, jf. dog § 6, stk. 3, eller § 8 a. Dette er udelukkende en præcisering af den gældende bestemmelse i tonnageskattelovens § 10, stk. 1, og indebærer således ingen indholdsmæssige ændringer.

Derudover vil den tonnagebeskattede indkomst efter den foreslåede bestemmelse også skulle omfatte indkomst ved salg af mad og drikke til forbrug om bord og ved afhændelse af skibe, der helt eller delvis omfattes af tonnageskatteordningen. Herved vil disse former for indkomst ikke længere skulle anses for indkomst ved tilknyttet virksomhed, således som det er tilfældet efter de gældende bestemmelser i tonnageskattelovens § 10, stk. 2, nr. 5 og 9. De pågældende former for indkomst vil derfor heller ikke længere skulle være omfattet af 50 pct. grænsen i tonnageskattelovens § 10, stk. 3.

Den foreslåede ændring vil indebære, at indkomst ved salg af varer til forbrug om bord altid enten vil skulle medregnes til den tonnagebeskattede indkomst (mad eller drikke) eller vil være tilknyttet indkomst omfattet af § 10, stk. 2 (alle andre varer).

For så vidt angår indkomst (avance) ved afhændelse af skibe vil forslaget medføre, at denne altid vil skulle medregnes til den tonnagebeskattede indkomst, når indkomsten vedrører afhændelse af skibe, der helt eller delvis omfattes af tonnageskatteordningen.

Det foreslås i tilknytning hertil, at tonnageskattelovens § 10, stk. 2, nr. 9, ophæves. Det vil betyde, at indkomst ved afhændelse af skibe, som endnu ikke har været omfattet af tonnageskatteordningen, eller ved afhændelse eller opgivelse af retten i henhold til en kontrakt om levering af et skib, altid vil skulle beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler.

Der foreslås ligeledes en nyaffattelse af tonnageskattelovens § 10, stk. 2, 1. pkt., således at det af bestemmelsen fremgår, at de former for indkomst, der opregnes i stk. 2, ligeledes – med forbehold for den nedenfor omtalte bestemmelse i tonnageskattelovens § 10, stk. 3 – henføres til beskatning under tonnageskatteordningen, men kun når sådan virksomhed foregår i nær tilknytning til levering af ydelser omfattet af stk. 1 fra rederiet eller et andet rederi, der efter § 3, stk. 1, skal træffe samme valg, for så vidt angår tonnageskatteordningen.

Den foreslåede nyaffattelse vil indebære, at der kun vil være tale om indkomst fra tilknyttet virksomhed, når indkomsten oppebæres i nær tilknytning til levering af tonnagebeskattede ydelser omfattet af den foreslåede bestemmelse i § 10, stk. 1, fra rederiet eller et andet rederi, der efter § 3, stk. 1, skal træffe samme valg, for så vidt angår tonnageskatteordningen. Oppebæres de pågældende former for indkomst ved levering af ydelserne til tredjemand (et rederi, der ikke er koncernforbundet), vil indkomsten derimod skulle beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler.

Også bestemmelserne i tonnageskattelovens 10, stk. 2, nr. 1 og 2, foreslås nyaffattet.

For så vidt angår indkomst fra anvendelse af containere (nr. 1), foreslås det tydeliggjort, at den indkomst forbundet hermed, der kan anses som indkomst fra tilknyttet virksomhed, er indkomst fra udleje eller tilrådighedsstillelse af containere, herunder lagergebyrer. Ved lagergebyrer vil skulle forstås vederlag, der i international praksis betegnes som »demurrage and detention«. Ved demurrage forstås betaling for, at containeren opholder sig længere tid end aftalt i havnen eller terminalen, mens detention er betaling for, at kunden råder over containeren uden for havnen i længere tid end det aftalte tidsrum. Lagergebyrer er således kompensation for de ekstra, containerrelaterede udgifter, som sådanne forsinkelser kan medføre for rederiet.

Bestemmelsen i tonnageskattelovens § 10, stk. 2, nr. 2, foreslås affattet således, at den vil omfatte drift af faciliteter til lastning, losning, vedligeholdelse og midlertidig opbevaring. Dette indebærer en præcisering af, at drift af faciliteter til midlertidig opbevaring kan omfattes.

Derudover foreslås en ny bestemmelse som tonnageskattelovens § 10, stk. 2, nr. 7, hvorefter der til indkomsten fra tilknyttet virksomhed medregnes vederlag for transport af passagerer eller gods, der ikke vedrører transport om bord på et tonnagebeskattet skib, hvis vederlaget er en del af et samlet vederlag, som omfatter såvel transport som omhandlet i § 6 som andre transportydelser, og det tonnagebeskattede selskab har indgået aftale om udførelse af disse andre transportydelser med en anden transportvirksomhed.

Samtidig foreslås det, at tonnageskattelovens § 11 ophæves.

Ændringerne vil indebære, at vederlag for transport af passagerer eller gods, der ikke vedrører transport om bord på et tonnagebeskattet skib, kun – når betingelserne i øvrigt er opfyldt – vil kunne medregnes til den indkomst, der anses for tilknyttet virksomhed. Det vil derfor være en forudsætning for, at indkomsten omfattes af tonnageskatteordningen, at procentgrænsen i tonnageskattelovens § 10, stk. 3, overholdes, jf. umiddelbart nedenfor.

Den del af det samlede vederlag, der vedrører rederiets levering af transportydelser omfattet af tonnageskattelovens § 6, vil altid skulle anses for omfattet af tonnageskatteordningen, jf. det ovenfor omtalte forslag til nyaffattelse af bestemmelsen i tonnageskattelovens § 10, stk. 1. Udfører det tonnagebeskattede rederi selv både transport om bord på et tonnagebeskattet skib og andre transportydelser, vil den del af det samlede vederlag, der vedrører disse andre transportydelser, altid skulle beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler. På begge punkter svarer det til, hvad der er tilfældet efter den gældende bestemmelse i tonnageskattelovens § 11.

Endeligt foreslås det, at tonnageskattelovens § 10, stk. 3, affattes således, at hvis den omsætning ved tilknyttet virksomhed som nævnt i stk. 2, der i et indkomstår kan henføres til et tonnagebeskattet skib, udgør 50 pct. eller mere af den samlede omsætning, der kan henføres til skibet, beskattes indkomsten fra den tilknyttede virksomhed efter skattelovgivningens almindelige regler.

I forhold til den gældende bestemmelse i tonnageskattelovens § 10, stk. 3, vil den foreslåede ændring for det første medføre, at hele omsætningen ved tilknyttet virksomhed omfattet af tonnageskattelovens § 10, stk. 2 – og altså ikke blot den overskydende del – vil skulle beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler, hvis denne omsætning overstiger 50 pct. af den samlede omsætning.

Desuden vil vurderingen af, om 50 pct.s grænsen er overskredet, skulle foretages på grundlag af den omsætning, der kan henføres til det enkelte skib, og ikke på grundlag af rederiets samlede omsætning.

Det bemærkes, at det kun er forholdsvis få former for indkomst, der efter den danske tonnageskatteordning kan anses for indkomst ved tilknyttet virksomhed. Bl.a. på den baggrund må det forventes, at det i almindelighed uden videre vil være oplagt, at den omsætning fra tilknyttet virksomhed, der kan henføres til det enkelte tonnagebeskattede skib, ikke vil overstige 50 pct.s grænsen.

Den foreslåede ændring vil ikke medføre, at der i sådanne oplagte tilfælde vil være behov for, at der er blevet ført et løbende regnskab med fordelingen af den omsætning, der kan henføres til det enkelte skib, for at indkomsten fra den tilknyttede virksomhed omfattes af tonnageskatteordningen. Hvis det må forventes, at der kan opstå reel tvivl om, hvorvidt grænsen overskrides, vil der dog være behov for at kunne opgøre og dokumentere omsætningsfordelingen.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

De foreslåede ændringer af tonnageskatteloven vil både medføre stramninger og lempelser for de virksomheder, der anvender ordningen.

Der vil bl.a. skulle gælde nye betingelser for valg af ordningen, som efter omstændighederne vil kunne medføre, at visse virksomheder ikke vil kunne anvende ordningen. Det er dog vurderingen, at de berørte virksomheder generelt vil kunne indrette sig på de nye betingelser.

Det vil omvendt udgøre en lempelse i forhold til de gældende regler, at indkomst ved afhændelse af tonnagebeskattede skibe og indkomst ved salg af mad og drikke til forbrug om bord vil skulle anses for omfattet af tonnageskattelovens § 10, stk. 1, i stedet for at være indkomst ved tilknyttet virksomhed omfattet af § 10, stk. 2. Denne ændring vil indebære, at sådan indkomst ikke vil være omfattet af omsætningsgrænsen på 50 pct. i § 10, stk. 3, der efter de gældende regler kan medføre, at indkomsten delvist beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler.

Heller ikke de foreslåede lempelser forventes i praksis at medføre nævneværdige ændringer af omfanget af den indkomst, der beskattes efter tonnageskatteordningen.

Samlet er det således vurderingen, at lovforslaget ikke vil medføre nævneværdige økonomiske konsekvenser for staten, regionerne og kommunerne.

Det er ligeledes vurderingen, at lovforslaget ikke vil have nævneværdige implementeringskonsekvenser for det offentlige. **[Vurderingen er under konsolidering]**

Lovforslaget vurderes at opfylde principperne for digitaliseringsklar lovgiv ning, i det omfang principperne er relevante for lovforslagets indhold.

Særligt bemærkes, at lovforslaget vil medføre mere enkle og klare regler, jf. princip 1 (»enkle og klare regler«), idet det bl.a. vil indebære, at der fastsættes klarere regler om, hvilke former for indkomst der kan omfattes af ordningen.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslaget skønnes ikke at medføre nævneværdige økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v. Der henvises herom til bemærkningerne ovenfor om baggrunden for, at lovforslaget ikke vurderes at ville medføre nævneværdige økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Lovforslaget vurderes ikke at medføre nævneværdige administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v. **[Vurdering fra Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) udestår]**

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

6. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke klimamæssige konsekvenser.

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget vurderes ikke at have miljø- eller naturmæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget har til formål at sikre, at tonnageskatteloven overholder de krav, som Kommissionen efter sin praksis stiller for godkendelse af tonnageskatteordninger efter EU-retningslinjerne. Lovforslaget har således til formål at gennemføre de ændringer af tonnageskatteloven, der må anses for nødvendige for at opnå en forlængelse af den gældende statsstøttegodkendelse, der udløber ved udgangen af 2026.

Lovforslaget vurderes i øvrigt ikke at indeholde EU-retlige aspekter.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 6. november 2026 til den 4. december 2026 (28 dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatrådet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Centralorganisationen Søfart, CEPOS, Dansk Erhverv, Dansk Metal, Dansk Offshore, Danske Advokater, Danske Maritime, Danske Rederier, Danske Shipping- og Havnevirksomheder, Danske Speditører, DI, Digitaliseringsstyrelsen, DTL Danske Vognmænd, Erhvervsstyrelsen – Område for Bedre Regulering (OBR), Finans Danmark, Foreningen Danske Revisorer, Foreningen til Søfartens Fremme, FSR – Danske Revisorer, Færgerederierne, Justitia, Kraka, Landsskatteretten, Skatteankeforvaltningen, Skattebetalerne og SRF Skattefaglig Forening

10. Sammenfattende skema		
	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Ingen

Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget har til formål at sikre, at tonnageskatteloven overholder de krav, som Kommissionen efter sin praksis stiller for godkendelse af tonnageskatteordninger efter EU-retningslinjerne. Lovforslaget har således til formål at gennemføre de ændringer af tonnageskatteloven, der må anses for nødvendige for at opnå en forlængelse af den gældende statsstøttegodkendelse, der udløber ved udgangen af 2026. Lovforslaget vurderes i øvrigt ikke at indeholde EU-retlige aspekter.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang også gælder ved implementering af ikke-erhvervsrettet EU-regulering) (sæt X)	Ja	Nej X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1 og 2

Efter tonnageskattelovens § 1, stk. 1 og 2, kan selskaber m.v., som er skattepligtige efter selskabsskattelovens § 1, stk. 1, nr. 1 og 2, eller stk. 6, og som udøver rederivirksomhed som omhandlet i tonnageskattelovens § 6 eller virksomhed som omhandlet i tonnageskattelovens § 8 a, vælge at opgøre deres skattepligtige indkomst efter bestemmelserne i tonnageskatteloven. Det samme gælder for selskaber hjemmehørende i en anden EU-medlemsstat, der driver virksomhed som omhandlet i tonnageskattelovens §§ 6 eller 8 a, og som er skattepligtige efter selskabslovens § 2, stk. 1, litra a, om fast driftssted her i landet.

Tonnageskatteordningen finder efter tonnageskattelovens § 6, stk. 1, anvendelse på skattepligtig indkomst i forbindelse med erhvervsmæssig virksomhed med transport af passagerer eller gods (rederivirksomhed) mellem forskellige destinationer med 1) skibe ejet af rederiet, 2) skibe, som lejes uden besætning (bareboat-charter), og 3) skibe, som lejes med besætning (time-charter).

Efter tonnageskattelovens § 8 a skal indkomst ved en række former for virksomhed til søs sidestilles med indkomst ved rederivirksomhed mellem forskellige destinationer som omhandlet i § 6.

Rederier, som opfylder betingelserne i § 1, og som anvender skibe, som efter §§ 6-8 a kan omfattes af loven, kan efter § 2, stk. 1, 1. pkt., vælge tonnagebeskatning fra og med det første indkomstår, hvor betingelserne herfor er opfyldt.

Efter tonnageskattelovens § 2, stk. 2, er valg eller fravalg af tonnagebeskatning bindende i en periode på 10 år regnet fra påbegyndelsen af det indkomstår, hvor tonnagebeskatning første gang kan vælges, idet der ved udløbet af denne periode skal træffes et nyt valg for en ny 10-års-periode. Efter udtræden af tonnageskatteordningen kan ordningen tidligst igen vælges efter 10 indkomstår med beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler.

Koncernforbundne rederier skal efter tonnageskattelovens § 3, stk. 1, som udgangspunkt træffe samme valg, for så vidt angår anvendelse af tonnageskatteordningen.

Kravet om, at rederiet skal anvende skibe, som efter §§ 6-8 a kan omfattes af loven, indebærer bl.a., at skibene skal have en bruttotonnage på 20 t eller derover, og at skibene strategisk og forretningsmæssigt drives fra en eller flere stater, der er medlem af EU eller EØS, jf. § 6, stk. 1, 2. pkt.

Det er endvidere en betingelse, 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 (det såkaldte flagkrav), jf. tonnageskattelovens § 6 a, stk. 1.

Vurderingen af, om flagkravet er opfyldt, foretages samlet (på konsolideret grundlag) for rederier, der efter tonnageskattelovens § 3, stk. 1, skal træffe samme valg for så vidt angår anvendelsen af tonnageskatteordningen, jf. tonnageskattelovens § 6 a, stk. 4.

Der henvises i øvrigt om de gældende betingelser for anvendelsen af tonnageskatteordningen til pkt. 2.1.1.1 i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås, at i tonnageskattelovens *§ 2, stk. 1,* indsættes efter 1. pkt. en række nye punktummer. Det foreslås som *2. pkt.,* at det er en betingelse, at rederiet ikke er kriseramt som defineret i Europa-Kommissionens meddelelse om Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte ikkefinansielle virksomheder, og at selskabet ikke har undladt at efterkomme et krav om tilbagebetaling af støtte, som Europa-Kommissionen ved en tidligere afgørelse har erklæret ulovlig og uforenelig med det indre marked.

Den foreslåede betingelse vil indebære, at et rederi, der efter definitionen i Kommissionens rammebestemmelser er kriseramt, ikke vil kunne vælge beskatning efter tonnageskatteordningen. Rederiet vil heller ikke kunne vælge beskatning efter tonnageskatteordningen, hvis Kommissionen har truffet afgørelse om, at der er ydet statsstøtte til rederiet, som er ulovlig og uforenelig med det indre marked, og rederiet ikke har efterkommet et krav om tilbagebetaling af denne statsstøtte.

Det vil på tidspunktet for rettidig indlevering af oplysningsskemaet for det indkomstår, hvor tonnagebeskatning første gang vil kunne vælges, skulle tages stilling til, om den foreslåede betingelse er opfyldt. Det vil derfor på

dette tidspunkt, at det vil skulle vurderes, om betingelsen om, at rederiet ikke er kriseramt og ikke har udestående forpligtelser til tilbagebetaling af statsstøtte, er opfyldt.

Det bemærkes, at betingelsen vil skulle være opfyldt i alle indkomstår, hvor tonnageskatteordningen finder anvendelse. Om virkningen af, at det først er i løbet af den 10-årige bindingsperiode for et valg af tonnageskatteordningen, at rederiet ikke opfylder den foreslåede betingelse, henvises til den i lovforslagets § 1, nr. 3, foreslåede bestemmelse i tonnageskattelovens § 2, stk. 4.

For et rederi, hvis indkomstår svarer til kalenderåret, vil oplysningsfristen være den 30. juni i det følgende år, jf. skattekontrollovens § 12. Hvis rederiet på dette tidspunkt opfylder den foreslåede betingelse, vil det ikke hindre valg af tonnageskatteordningen, at rederiet på et tidspunkt i løbet af det indkomstår, som oplysningsfristen vedrører, ikke opfyldte betingelsen, f.eks. fordi det var kriseramt.

Efter punkt 20 i den gældende udgave af Kommissionens rammebestemmelser (EU-Tidende 2014, nr. C 249, s. 1) anses en virksomhed for at være kriseramt, når den uden statslig indgriben næsten med sikkerhed vil være nødt til at indstille sin aktivitet på kort eller mellemlang sigt. Rammebestemmelserne opregner i punkt 20, litra a-d, en række tilfælde, hvor en virksomhed vil skulle anses for at være kriseramt. Bl.a. fremgår det af litra a, at et selskab med begrænset ansvar skal anses for at være kriseramt i rammebestemmelsernes forstand, når over halvdelen af dets tegnede selskabskapital er forsvundet som følge af akkumulerede tab.

Selv om over halvdelen af den tegnede selskabskapital i et rederi, hvis indkomstår svarer til kalenderåret, ifølge årsregnskabet er forsvundet som følge af akkumulerede tab ved indkomstårets udløb, vil det efter den foreslåede bestemmelse skulle være forholdene på tidspunktet for oplysningsfristen – dvs. den 30. juni i det følgende år, jf. skattekontrollovens § 12 – der afgør, om rederiet er kriseramt. Er der f.eks. tegnet ny indskudskapital efter indkomstårets udløb, men inden oplysningsfristen, vil dette derfor kunne betyde, at betingelsen er opfyldt, jf. EU-Domstolens dom af 22. januar 2022 i sag C-347/20, Zinātnes parks.

Det bemærkes, at henvisningen i den foreslåede bestemmelse til Kommissionens rammebestemmelser vil skulle anses for en henvisning til de til enhver tid gældende rammebestemmelser. Eventuelle ændringer af

rammebestemmelserne, som indebærer ændringer i definitionen af, hvornår en virksomhed skal anses for kriseramt, vil således skulle lægges til grund ved vurderingen af, om den foreslåede betingelse er opfyldt.

Det foreslås i tonnageskattelovens § 2, stk. 1, *3.-5. pkt.,* at det ved valg af tonnageskatteordningen endvidere er en betingelse, at mindst 25 pct. af den af rederiet ejede bruttotonnage ved udgangen af indkomståret er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS. Procentsatsen efter 3. pkt. opgøres samlet for rederier, der skal træffe samme valg, for så vidt angår anvendelsen af tonnageskatteordningen, jf. § 3, stk. 1. 3. pkt. finder ikke anvendelse ved valg, der træffes efter stk. 2, 2. pkt.

De foreslåede bestemmelser vil indebære, at der for et rederi, der vælger beskatning efter tonnageskatteordningen, vil gælde et flagkrav, hvorefter mindst 25 pct. af den af rederiet ejede bruttotonnage skal være registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS. Vurderingen af, om dette flagkrav er opfyldt, vil skulle foretages samlet for alle de rederier, der er forpligtet til at foretage samme valg med hensyn til valg eller fravalg af ordningen.

Vurderingen vil skulle foretages på grundlag af den bruttotonnage, som rederiet ejer ved udgangen af det indkomstår, der er det første indkomstår, som valget af tonnageskatteordningen gælder for.

Når et rederi har valgt tonnageskatteordningen, vil det i senere indkomstår inden for bindingsperioden være det almindelige flagkrav i tonnageskattelovens § 6 a, der finder anvendelse. Det vil efter den foreslåede bestemmelse i § 2, stk. 1, 5. pkt., også skulle være tilfældet, hvis rederiet ved udløbet af bindingsperioden vælger fortsat at anvende ordningen i en ny 10-årig bindingsperiode.

Har rederiet ved udløbet af en bindingsperiode for et valg af ordningen fravalgt beskatning efter tonnageskatteordningen, vil det foreslåede flagkrav på 25 pct. derimod også skulle gælde, hvis rederiet ved udløbet af den 10-årige bindingsperiode, hvor det er blevet beskattet efter skattelovgivningens almindelige regler, på ny vælger beskatning efter tonnageskatteordningen. I sådanne tilfælde vil flagkravet på 25 pct. skulle gælde, uanset hvilken andel af den af rederiet ejede bruttotonnage, der var registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS på det tidspunkt, hvor rederiet første gang valgte beskatning efter tonnageskatteordningen.

Det foreslås i tonnageskattelovens § 2, stk. 1, 2. pkt., der bliver *6. pkt.,* at efter »Valget« indsættes »efter 1. pkt.«.

Den foreslåede ændring skal ses i sammenhæng med forslaget om indsættelse af fire nye punktummer i tonnageskattelovens § 2, stk. 1, og vil ikke indebære en indholdsmæssig ændring.

Til nr. 3 og 22

Efter tonnageskattelovens § 2, stk. 2, er valg eller fravalg af tonnagebeskatning bindende i en periode på 10 år regnet fra påbegyndelsen af det indkomstår, hvor tonnagebeskatning første gang kan vælges, idet der ved udløbet af denne periode skal træffes et nyt valg for en ny 10-års-periode. Efter udtræden af tonnageskatteordningen kan ordningen tidligst igen vælges efter 10 indkomstår med beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler.

Koncernforbundne rederier skal efter tonnageskattelovens § 3, stk. 1, som udgangspunkt træffe samme valg, for så vidt angår anvendelse af tonnageskatteordningen.

Rederier, der har valgt tonnagebeskatning, kan både have indkomst, der beskattes efter tonnageskatteloven, og indkomst, der beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler. Ved opgørelsen af den del af indkomsten, der beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler, gælder der særlige regler for opgørelsen af det såkaldte renteloft i selskabsskattelovens § 11 B og rentebegrænsningsreglen, den såkaldte EBITDA-regel, i selskabsskattelovens § 11 C. De særlige regler sikrer, at de aktiver og finansieringsudgifter, der vedrører den tonnagebeskattede del af selskabets virksomhed, ikke kan anvendes til at øge det beløb, selskabet kan fradrage i den indkomst, der beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler.

Det foreslås i tonnageskattelovens *§ 2* at indsætte *stk. 4.* Det foreslås i *1.-3. pkt.,* at uanset stk. 2 overgår et rederi til beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler, hvis betingelsen i stk. 1, 2. pkt., ikke er opfyldt. Overgangen har virkning fra og med det indkomstår, hvor betingelsen ikke er opfyldt. Er betingelsen opfyldt i et senere indkomstår, der er omfattet af bindingsperioden for et valg af tonnageskatteordningen efter stk. 2, overgår rederiet på ny til beskatning efter tonnageskatteordningen med virkning fra og med det pågældende indkomstår og i den resterende del af bindingsperioden.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at et rederi, der er omfattet af en 10-årig bindingsperiode for et valg af tonnageskatteordningen, men som ikke opfylder betingelsen i den ved lovforslagets § 1, nr. 1, foreslåede

bestemmelse i tonnageskattelovens § 2, stk. 1, 2. pkt., vil overgå til beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler fra og med det indkomstår, hvor betingelsen ikke er opfyldt. Er betingelsen ikke opfyldt på tidspunktet for rettidig indgivelse af oplysningsskema for et indkomstår, vil rederiets overgang til beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler således have virkning fra begyndelsen af det pågældende indkomstår.

Ved overgangen vil det fremtidige afskrivningsgrundlag for skibe og andre driftsmidler svare til summen af eksisterende overgangssaldi og udligningssaldi, jf. tonnageskattelovens § 20.

Selv om rederiet er koncernforbundet med andre rederier, der efter tonnageskattelovens § 3, stk. 1, skal træffe samme valg, for så vidt angår anvendelse af tonnageskatteordningen, vil det kun skulle være det rederi, der ikke opfylder betingelsen i den ved lovforslagets § 1, nr. 1, foreslåede bestemmelse i tonnageskattelovens § 2, stk. 1, 2. pkt., der overgår til beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler.

Opfylder rederiet igen betingelsen i et senere indkomstår, der er omfattet af bindingsperioden for et valg af tonnageskatteordningen, vil rederiet på ny overgå til beskatning efter tonnageskatteordningen med virkning fra og med det pågældende indkomstår og i den resterende del af bindingsperioden. De almindelige regler om overgang til beskatning efter tonnageskatteordningen vil i givet fald finde anvendelse.

Der vil i givet fald ikke ved en sådan overgang til, at der inden for den gældende bindingsperiode på ny sker beskatning efter tonnageskatteordningen, skulle gælde en ny 10-årig bindingsperiode.

Det foreslås i tonnageskattelovens § 2, stk. 4, *4.* og *5. pkt.,* at ved udløbet af bindingsperioden for et valg af tonnageskatteordningen efter stk. 2 skal rederiet træffe et nyt valg eller fravalg af tonnagebeskatning efter stk. 2, jf. dog § 3, stk. 1. Uanset om rederiet vælger tonnagebeskatning, overgår det først til beskatning efter tonnageskatteordningen med virkning fra og med det indkomstår, hvor betingelsen i stk. 1, 2. pkt., er opfyldt.

De foreslåede bestemmelser vil indebære, at et rederi, der i løbet af bindingsperioden for valg af tonnageskatteordningen er overgået til beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler i medfør af den foreslåede bestemmelse i tonnageskattelovens § 2, stk. 4, 1. pkt., ved bindingsperiodens udløb vil skulle træffe et nyt valg om, hvorvidt rederiet i den følgende 10-

årige bindingsperiode vælger eller fravælger beskatning efter tonnageskatteordningen.

Der vil skulle træffes et sådant valg, selv om rederiet på tidspunktet for udøvelsen af valget stadig ikke opfylder betingelsen i den ved lovforslagets § 1, nr. 1, foreslåede bestemmelse i tonnageskattelovens § 2, stk. 1, 2. pkt., f.eks. fordi rederiet fortsat er kriseramt.

Selv om rederiet vælger beskatning efter tonnageskatteordningen, vil det dog fortsat skulle beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler, så længe betingelsen i den ved lovforslagets § 1, nr. 1, foreslåede bestemmelse i tonnageskattelovens § 2, stk. 1, 2. pkt., ikke er opfyldt. Hvis betingelsen opfyldes i et senere indkomstår, der ligger inden for bindingsperioden, overgår rederiet på ny til beskatning efter tonnageskatteordningen med virkning fra og med det indkomstår, hvor betingelsen er opfyldt, og i den resterende del af bindingsperioden.

Det foreslås, at der i tonnageskatteloven efter § 15 før overskriften før § 16 indsættes *»Indkomstopgørelsen i kriseramte rederier m.v.«*

Det foreslås, at der efter den foreslåede nye overskrift indsættes en ny bestemmelse som tonnageskattelovens *§ 15 a.*

Det foreslås i tonnageskattelovens § 15 a, *stk. 1,* at er et rederi overgået til beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler i medfør af § 2, stk. 4, opgøres indkomsten efter reglerne i stk. 2-4.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at de særlige regler for indkomstopgørelsen, der foreslås i § 15 a, stk. 2-4, og som der redegøres for umiddelbart nedenfor, vil skulle finde anvendelse, når et rederi har valgt beskatning efter tonnageskatteordningen, men på trods heraf overgår til beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler efter forslaget til tonnageskattelovens § 2, stk. 4.

Det foreslås i tonnageskattelovens § 15 a, s*tk. 2,* at rederiet opgør en særskilt indkomst for aktiviteter, der kan omfattes af tonnageskatteordningen. Ved opgørelsen af den særskilte indkomst fradrages maksimale afskrivninger efter afskrivningslovens regler på alle skibe og driftsmidler, der helt eller delvist anvendes til aktiviteter, der kan omfattes af tonnageskatteordningen.

Det vil indebære, at et rederi i indkomstår, der er omfattet af bindingsperioden for et valg af tonnageskatteordningen, men hvor rederiet er overgået til

beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler efter forslaget til tonnageskattelovens § 2, stk. 4, særskilt vil skulle opgøre indkomsten for aktiviteter, der kan omfattes af tonnageskatteordningen.

I denne del af indkomsten vil skulle fradrages de maksimale afskrivninger, der efter afskrivningslovens regler kan foretages på de skibe og andre driftsmidler, der anvendes til de pågældende aktiviteter.

Det foreslås i tonnageskattelovens § 15 a, s*tk. 3,* at ved anvendelsen af selskabsskattelovens §§ 11 B og 11 C anses rederiet for at være beskattet efter tonnageskatteordningen. Der foretages dog også en opgørelse af fradragsbeskæringen efter selskabsskattelovens §§ 11 B og 11 C baseret på, at rederiet ikke anses for at være beskattet efter tonnageskatteordningen. Det eventuelle yderligere beløb, der kan fradrages ifølge opgørelsen efter 2. pkt., kan udelukkende fradrages i den særskilte indkomst efter stk. 2.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at et rederi, der er omfattet af bindingsperioden for et valg af tonnageskatteordningen, men som er overgået til beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler efter forslaget til tonnageskattelovens § 2, stk. 4, vil skulle foretage to opgørelser efter fradragsbegrænsningsreglerne i selskabsskattelovens §§ 11 B og 11 C. Rederiet vil således både skulle foretage en opgørelse baseret på, at rederiet anses for at være beskattet efter tonnageskatteordningen, og en opgørelse baseret på, at rederiet ikke anses for at være beskattet efter tonnageskatteordningen. Det (eventuelle) yderligere beløb, der kan fradrages ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst ifølge den sidstnævnte opgørelse, vil kun kunne fradrages i den særskilte indkomst for aktiviteter, der kan omfattes af tonnageskatteordningen, jf. forslaget til tonnageskattelovens § 15 a, stk. 2.

Det vil indebære, at de yderligere renteudgifter m.v., som rederiet kan fradrage, fordi det beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler, kun vil kunne fradrages i den indkomst, der opgøres for de aktiviteter, der kan omfattes af tonnageskatteordningen.

Det foreslås i tonnageskattelovens § 15 a, s*tk. 4,* at udviser den særskilte indkomst efter stk. 2 underskud, kan dette underskud udelukkende fradrages ved opgørelsen af selskabets særskilte indkomst efter stk. 2 i senere indkomstår. Adgangen til at fremføre underskuddet ophører fra og med det første indkomstår, hvor rederiet opfylder betingelsen i § 2, stk. 1, 2. pkt., eller har fravalgt tonnagebeskatning.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at et rederi, der efter bestemmelsen i forslaget til tonnageskattelovens § 15 a, stk. 2, har opgjort en særskilt indkomst for aktiviteter, der kan omfattes af tonnageskatteordningen, i tilfælde hvor denne særskilte indkomst udviser underskud, kun vil kunne fradrage dette underskud ved opgørelsen af selskabets særskilte indkomst for aktiviteter, der kan omfattes af tonnageskatteordningen, i senere indkomstår.

Underskuddet vil således kunne fremføres til fradrag ved opgørelsen af den særskilte indkomst efter forslaget til tonnageskattelovens § 15 a, stk. 2, i senere indkomstår, men vil hverken kunne fradrages i rederiets eventuelle skattepligtige overskud fra aktiviteter, der ikke kan omfattes af tonnageskatteordningen, eller i indkomsten hos eventuelle sambeskattede selskaber.

Den foreslåede bestemmelse vil også indebære, at adgangen til at fremføre et eventuelt underskud i den særskilte indkomst vil ophøre, hvis rederiet fravælger tonnagebeskatning, eller hvis rederiet overgår til beskatning efter tonnageskatteordningen.

Til nr. 4 og 10

Det fremgår af tonnageskattelovens § 6, stk. 1, at tonnageskatteordningen finder anvendelse på skattepligtig indkomst i forbindelse med erhvervsmæssig virksomhed med transport af passagerer eller gods (rederivirksomhed) mellem forskellige destinationer med 1) skibe ejet af rederiet, 2) skibe, som lejes uden besætning (bareboat-charter), og 3) skibe, som lejes med besætning (time-charter).

Transport mellem forskellige destinationer er ikke kun transport af passagerer eller gods mellem havne eller anlæg på kontinentalsoklen (offshore anlæg), men omfatter også sejlads til og mellem forud aftalte positioner på havet (GPS-positioner), jf. f.eks. Den juridiske vejledning, punkt C.D.8.8.3.1.1.

Det fremgår af tonnageskattelovens § 8 a, at indkomst ved de former for virksomhed til søs, der opregnes i bestemmelsens nr. 1-6, ved beskatning efter tonnageskatteloven sidestilles med indkomst ved rederivirksomhed mellem forskellige destinationer som omhandlet i § 6.

Det foreslås, at i tonnageskattelovens *§ 6, stk. 1, 1. pkt.,* ændres »forskellige destinationer« til »havne eller mellem en havn og et offshore anlæg«.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at bestemmelsen kun vil omfatte de former for virksomhed, der efter EU-retningslinjerne for statsstøtte til søtransportsektoren anses for tjenesteydelser ved søtransport.

Virksomhed med transport af gods mellem havne vil også omfatte tilfælde, hvor det transporterede gods omlastes til søs, f.eks. fordi det skib, der har transporteret godset, stikker for dybt til at kunne anløbe den havn, der er destination for godset. Både det skib, godset omlastes fra, og det skib, som godset omlastes til, vil i sådanne tilfælde skulle anses for at udføre virksomhed med transport af gods mellem havne.

Det foreslås, at i tonnageskattelovens *§ 8 a* udgår »mellem forskellige destinationer«.

Den foreslåede ændring vil ikke indebære en indholdsmæssig ændring, da den udelukkende vil indebære, at ordlyden af bestemmelsen i tonnageskattelovens § 8 a tilpasses til den ved lovforslagets § 1, nr. 4, foreslåede ændring af bestemmelsen i tonnageskattelovens § 6, stk. 1, 1. pkt.

Til nr. 5

Det fremgår af tonnageskattelovens § 6, stk. 2, at indkomst fra skibe, som ejes eller lejes af rederiet, og som udlejes eller videreudlejes, kan omfattes af tonnageskatteordningen, når lejeren anvender skibet til formål, som ville kunne omfattes af denne lov, hvis skibet blev anvendt til samme formål af udlejeren selv. Skibe, som ejes eller lejes af rederiet, og som udlejes eller videreudlejes uden besætning (bareboat-charter), kan dog kun omfattes, når rederiet i tilfælde af forbigående overskudskapacitet udlejer skibet i en periode på højst tre år. Samme skib kan endvidere kun omfattes én gang, når skibet ejes af samme rederi eller dermed koncernforbundet rederi.

Det foreslås, at i tonnageskattelovens *§ 6, stk. 2,* indsættes som *4. pkt.*, at 2. pkt. ikke finder anvendelse ved udlejning eller videreudlejning uden besætning (bareboat-charter), der sker mellem koncernforbundne selskaber, der er hjemmehørende i en EU- eller EØS-medlemsstat.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at indkomst fra skibe, som ejes eller lejes af rederiet, og som udlejes eller videreudlejes til et koncernforbundet rederi, der er hjemmehørende i en EU- eller EØS-medlemsstat, altid kan omfattes af tonnageskatteordningen, når den koncernforbundne lejer anvender skibet til formål, som ville kunne omfattes af denne lov, hvis skibet blev anvendt til samme formål af udlejeren selv.

I disse tilfælde vil det således ikke være en betingelse for, at indkomsten kan omfattes af tonnageskatteordningen, at rederiet som følge af forbigående overskudskapacitet har udlejet skibet i en periode på højst tre år.

Til nr. 6-8

Det fremgår af tonnageskattelovens § 6, stk. 3, 1. pkt., at hvis den bruttotonnage, som et rederi i gennemsnit over et indkomstår udlejer eller videreudlejer uden besætning (bareboat-charter), er større end 50 pct. af den samlede bruttotonnage fra rederivirksomhed, beskattes indkomst fra den overskydende del efter skattelovgivningens almindelige regler. Den overskydende indkomst beregnes efter tonnageskattelovens § 6, stk. 3, 2. pkt., som den andel af den samlede positive bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster opgjort efter skattelovgivningens almindelige regler, som svarer til forholdet mellem den overskydende del af den udlejede bruttotonnage og den samlede bruttotonnage fra rederivirksomhed, som rederiet har til rådighed.

For rederier, der skal træffe samme valg, for så vidt angår tonnageskatteordningen, jf. § 3, stk. 1, foretages vurderingen for de koncernforbundne rederier under ét. Ved vurderingen af, om grænsen på 50 pct. er overholdt, medregnes ikke udlejning eller videreudlejning uden besætning, der sker mellem koncernforbundne selskaber, der er hjemmehørende i en EU- eller EØS-medlemsstat.

Det foreslås ved lovforslagets § 1, nr. 6, at i tonnageskattelovens *§ 6, stk. 3, 1. pkt.,* ændres »indkomst fra den overskydende del« til »indkomsten fra bareboat-charter«.

Det foreslås ved lovforslagets § 1, nr. 7, at tonnageskattelovens *§ 6, stk. 3, 2. pkt.,* ophæves.

Det foreslås ved lovforslagets § 1, nr. 8, at i tonnageskattelovens *§ 6, stk. 3, 3. pkt.,* der bliver 2. pkt., ændres »bestemmelserne i 1. og 2. pkt.« til »1. pkt.«.

De foreslåede ændringer vil indebære, at det vil være hele indkomsten fra udleje eller videreudleje af skibe uden besætning (bareboat-charter), der vil skulle beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler, hvis den bruttotonnage, som rederiet i gennemsnit over et indkomstår udlejer eller videreudlejer uden besætning, er større end 50 pct. af den samlede bruttotonnage fra rederivirksomhed.

Til nr. 9, 11 og 12

Det fremgår af tonnageskattelovens § 8, at indkomst af de former for virksomhed, der opregnes i bestemmelsens nr. 1-11, ikke kan omfattes af tonnageskatteordningen.

Tonnageskattelovens § 8, nr. 6, fastsætter, at indkomst ved bugsering m.v. ikke kan omfattes af tonnageskatteordningen.

Det følger dog af tonnageskattelovens § 8, nr. 6, 2. pkt., at indkomst ved bugsering m.v. kan omfattes tonnageskatteordningen, 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 efter § 8, nr. 6, 3. pkt., en betingelse, at skibet er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS, og det fremgår af § 8, nr. 6, 4. pkt., at ved anvendelsen af 2. pkt. fordeles ventetid 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 efter tonnageskattelovens § 8, nr. 6, 5. pkt., ikke for at være foregået til søs.

Efter tonnageskattelovens § 8 a, nr. 5, sidestilles indkomst ved ishåndtering, der ikke udgør bugseringsaktiviteter omfattet af tonnageskattelovens § 8, stk. 1, nr. 6, med indkomst ved rederivirksomhed som omhandlet i § 6.

Det foreslås ved lovforslagets § 1, nr. 9, at tonnageskattelovens *§ 8, stk. 1, nr. 6,* affattes således: Bugsering m.v., jf. dog § 8 a, nr. 7.

Det foreslås ved lovforslagets § 1, nr. 11, at i tonnageskattelovens *§ 8 a, nr. 5,* ændres »§ 8, stk. 1, nr. 6« til »nr. 7«.

Det foreslås ved lovforslagets § 1, nr. 12, at i tonnageskattelovens § 8 a indsættes som *nr. 7:* 7) Bugsering m.v., 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 1. pkt. fordeles ventetid 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.

De foreslåede ændringer vil ikke indebære indholdsmæssige ændringer.

Indkomst ved de former for bugseringsaktiviteter, der efter den gældende bestemmelse i tonnageskattelovens § 8, stk. 1, nr. 6, kan omfattes af tonnageskatteordningen, vil også efter de foreslåede ændringer kunne omfattes af tonnageskatteordningen, men dette vil blot i stedet følge af den ved lovforslagets § 1, nr. 12, foreslåede bestemmelse i tonnageskattelovens § 8 a, nr. 7.

Til nr. 13, 15 og 17

Efter tonnageskattelovens § 10, stk. 1, omfattes indkomst af tonnageskatteordningen, når den kan henføres til transportydelser leveret ved anvendelse af skibe som nævnt i tonnageskattelovens § 6 eller er indkomst som nævnt i § 8 a.

Ud over levering af transportydelser som nævnt i tonnageskattelovens § 10, stk. 1, følger det af § 10, stk. 2, at indkomst fra visse former for virksomhed, dvs. indkomst fra såkaldt tilknyttet virksomhed, henføres til beskatning under tonnageskatteordningen, når sådan virksomhed foregår i nær tilknytning til levering af transportydelser omfattet af tonnageskattelovens §§ 6 eller 8 a.

Det følger af bestemmelsen bl.a., at indkomst fra salg af varer til forbrug om bord henføres til beskatning under tonnageskatteordningen, jf. tonnageskattelovens § 10, stk. 2, nr. 5.

Det følger desuden af tonnageskattelovens § 10, stk. 2, nr. 9, at indkomst ligeledes henføres til beskatning under tonnageskatteordningen som indkomst fra tilknyttet virksomhed, når der er tale om indkomst ved afhændelse af skibe, der helt eller delvis omfattes af tonnageskatteordningen, eller som helt eller delvis kan omfattes af tonnageskatteordningen, men endnu ikke er færdiggjort i et sådant omfang, at de kan indgå i rederiets drift. Det samme gælder indkomst ved afhændelse eller opgivelse af retten i henhold til en kontrakt om levering af et skib, som helt eller delvis vil kunne omfattes af tonnageskatteordningen.

Tonnageskattelovens § 16 indeholder et særligt regelsæt vedrørende beskatning af genvundne afskrivninger, der har givet anledning til fradrag i den skattepligtige indkomst, før skibene blev omfattet af tonnageskatteordningen. Indkomst ved afhændelse af skibe fragår i de særlige udlignings- og overgangssaldi vedrørende tidligere fratrukne afskrivninger, selv om

afhændelserne beskattes efter tonnageskatteordningen, jf. tonnageskattelovens § 16, stk. 3. Ved anvendelsen af bestemmelsen i § 16, stk. 3, sidestilles afhændelse eller opgivelse af retten i henhold til en kontrakt om levering af nybygget tonnage, med afhændelse af skib, jf. tonnageskattelovens § 16, stk. 5, 3. pkt.

Hvis omsætning ved tilknyttet virksomhed som nævnt i tonnageskattelovens § 10, stk. 2, udgør 50 pct. eller mere af den samlede omsætning, beskattes indkomst fra den overskydende del efter skattelovgivningens almindelige regler, jf. tonnageskattelovens § 10, stk. 3.

Det foreslås at affatte tonnageskattelovens *§ 10, stk. 1.* I *1. pkt.* foreslås*,* at indkomst omfattes af tonnageskatteordningen, når den kan henføres til ydelser som nævnt i § 6, jf. dog § 6, stk. 3, eller § 8 a.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at indkomst ved levering af ydelser i form af transport af passagerer eller gods mellem havne eller mellem en havn og et offshore anlæg omfattes af tonnageskatteloven, jf. den ved lovforslagets § 1, nr. 4, foreslåede ændring af bestemmelsen i tonnageskattelovens § 6, stk. 1, 1. pkt.

Dog vil indkomsten ikke kunne være omfattet af tonnageskatteordningen i de tilfælde, hvor indkomst fra udleje eller videreudleje af skibe uden besætning (bareboat-charter) vil skulle beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler efter tonnageskattelovens § 6, stk. 3, jf. de ved lovforslagets § 1, nr. 6-8, foreslåede ændringer af denne bestemmelse.

Den foreslåede bestemmelse vil desuden indebære, at indkomst ved levering af ydelser som nævnt i tonnageskattelovens § 8 a vil være omfattet af tonnageskatteordningen.

Det foreslås i tonnageskattelovens § 10, stk. 1, *2. pkt.,* at 1. pkt. finder tilsvarende anvendelse på indkomst ved salg af mad og drikke til forbrug om bord og ved afhændelse af skibe, der helt eller delvis omfattes af tonnageskatteordningen, jf. dog § 16, stk. 3.

Forslaget vil indebære, at indkomst ved salg af mad og drikke til forbrug om bord og ved afhændelse af skibe, der helt eller delvis omfattes af tonnageskatteordningen, altid vil være omfattet af tonnageskatteordningen. Når der sker beskatning efter tonnageskatteordningen, vil indkomsten i disse tilfælde således ikke længere være omfattet af tonnageskattelovens § 10, stk. 3, om de tilfælde, hvor omsætningen ved tilknyttet virksomhed som nævnt

i tonnageskattelovens § 10, stk. 2, udgør 50 pct. eller mere af den samlede omsætning.

Ved afhændelse af skibe, der helt eller delvis omfattes af tonnageskatteordningen, vil afhændelsen fortsat skulle fragå i de særlige udlignings- og overgangssaldi vedrørende tidligere fratrukne afskrivninger, selv om afhændelserne beskattes efter tonnageskatteordningen, jf. den foreslåede henvisning til tonnageskattelovens § 16, stk. 3.

Ved lovforslagets § 1, nr. 15, foreslås det, at i tonnageskattelovens *§ 10, stk. 2, nr. 5,* indsættes efter »om bord« », jf. dog § 10, stk. 1, 2. pkt.«

Den foreslåede ændring er en følge af, at indkomst ved salg af mad og drikke til forbrug om bord ved lovforslagets § 1, nr. 13, foreslås medtaget i tonnageskattelovens § 10, stk. 1. Sådan indkomst vil derfor ikke længere skulle anses for indkomst ved tilknyttet virksomhed omfattet af tonnageskattelovens § 10, stk. 2.

Indkomst ved salg af varer til forbrug om bord vil fortsat skulle anses for indkomst ved tilknyttet virksomhed efter tonnageskattelovens § 10, stk. 2, nr. 5, når der ikke er tale om mad og drikke.

Ved lovforslagets § 1, nr. 17, foreslås det, at tonnageskattelovens § 10, stk. 2, *nr. 9,* ophæves.

Den foreslåede ændring vil indebære, at indkomst ved afhændelse af skibe eller ved afhændelse eller opgivelse af retten i henhold til en kontrakt om levering af et skib, ikke længere vil skulle anses for indkomst ved tilknyttet virksomhed omfattet af tonnageskattelovens § 10, stk. 2.

Er der tale om indkomst ved afhændelse af skibe, der helt eller delvis omfattes af tonnageskatteordningen, vil indkomsten ved afhændelsen skulle anses for omfattet af tonnageskatteordningen. Det vil følge af, at sådan indkomst ved lovforslagets § 1, nr. 13, foreslås medtaget i tonnageskattelovens § 10, stk. 1.

I relation til indkomst ved enten afhændelse af skibe, der hverken helt eller delvist har været omfattet af tonnageskatordningen, eller ved afhændelse eller opgivelse af retten i henhold til en kontrakt om levering af et skib, vil den foreslåede ændring medføre, at indkomsten vil skulle beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler.

Til nr. 14

Det fremgår af tonnageskattelovens § 10, stk. 2, at indkomst fra visse former for virksomhed, dvs. indkomst fra såkaldt tilknyttet virksomhed, henføres til beskatning under tonnageskatteordningen, når sådan virksomhed foregår i nær tilknytning til levering af transportydelser omfattet af tonnageskattelovens §§ 6 eller 8 a.

Indkomst fra anvendelse af containere anses for indkomst fra tilknyttet virksomhed, der henføres til beskatning under tonnageskatteordningen efter tonnageskattelovens § 10, stk. 2, nr. 1.

Det følger desuden af tonnageskattelovens § 10, stk. 2, nr. 2, at indkomst ved drift af lastnings-, losnings- og vedligeholdelsesfaciliteter ligeledes henføres til beskatning under tonnageskatteordningen som indkomst fra tilknyttet virksomhed.

Hvis omsætning ved tilknyttet virksomhed som nævnt i tonnageskattelovens § 10, stk. 2, udgør 50 pct. eller mere af den samlede omsætning, beskattes indkomst fra den overskydende del efter skattelovgivningens almindelige regler, jf. tonnageskattelovens § 10, stk. 3.

Det foreslås, at tonnageskattelovens § 10, stk. 2, *1. pkt.,* og *nr. 1* og *2,* affattes således:

»Indkomst vedrørende følgende former for virksomhed henføres ligeledes til beskatning under tonnageskatteordningen, når sådan virksomhed foregår i nær tilknytning til levering af ydelser omfattet af stk. 1, 1. pkt., fra rederiet eller et andet rederi, der efter § 3, stk. 1, skal træffe samme valg, for så vidt angår tonnageskatteordningen, jf. dog stk. 3:
1) Udleje eller tilrådighedsstillelse af containere, herunder lagergebyrer.
2) Drift af faciliteter til lastning, losning, vedligeholdelse og midlertidig opbevaring.«

Den foreslåede affattelse af tonnageskattelovens § 10, stk. 2, nr. 1, vil medføre, at det vil være en betingelse for, at der kan foreligge indkomst ved tilknyttet virksomhed efter § 10, stk. 2, at indkomsten er oppebåret ved udøvelse af virksomhed i nær tilknytning til levering af ydelser omfattet af § 10, stk. 1, 1. pkt., og at disse ydelser er leveret af rederiet selv eller af et andet rederi, der efter § 3, stk. 1, skal træffe samme valg, for så vidt angår tonnageskatteordningen.

Om afgrænsningen af den indkomst, der er oppebåret ved levering af ydelser omfattet af tonnageskattelovens § 10, stk. 1, 1. pkt., henvises til lovforslagets § 1, nr. 13, og bemærkningerne hertil.

Rederier vil efter den foreslåede affattelse kun kunne anses for at oppebære indkomst ved tilknyttet virksomhed, når indkomsten er oppebåret i nær tilknytning til, at rederiet selv har leveret ydelserne omfattet af tonnageskattelovens § 10, stk. 1, 1. pkt., eller det er et koncernforbundet rederi, som efter § 3, stk. 1, skal træffe samme valg, for så vidt angår tonnageskatteordningen, der har leveret ydelserne omfattet af § 10, stk. 1, 1. pkt.

Indkomst vil derfor ikke kunne anses for indkomst ved tilknyttet virksomhed, hvis indkomsten er oppebåret i tilknytning til f.eks. transportydelser leveret af et rederi, som ikke er koncernforbundet.

Den foreslåede affattelse af tonnageskattelovens§ 10, stk. 2, nr. 1, vil indebære en tydeliggørelse af, hvornår indkomst ved anvendelse af containere kan anses for indkomst ved tilknyttet virksomhed.

Efter den foreslåede affattelse vil dette for det første gælde den indkomst, som rederiet oppebærer ved at udleje eller stille containerne til rådighed.

For det andet vil også såkaldte lagergebyrer skulle anses for omfattet.

Ved lagergebyrer vil skulle forstås vederlag, der i international praksis betegnes som »demurrage and detention«. Ved demurrage forstås betaling for, at containeren opholder sig længere tid end aftalt i havnen eller terminalen, mens detention er betaling for, at kunden råder over containeren uden for havnen i længere tid end det aftalte tidsrum.

Lagergebyrer er således kompensation for de ekstra, containerrelaterede udgifter, som sådanne forsinkelser kan medføre for rederiet.

Den foreslåede affattelse af tonnageskattelovens § 10, stk. 2, nr. 2, vil alene indebære den ændring i forhold til den gældende bestemmelse, at også indtægter fra og udgifter forbundet med drift af faciliteter til midlertidig opbevaring vil skulle medregnes til den indkomst, der kan anses for indkomst fra tilknyttet virksomhed.

Til nr. 16 og 19

Det fremgår af tonnageskattelovens § 11, at omfatter vederlag for en samlet transportydelse såvel transport som omhandlet i tonnageskattelovens § 10,

stk. 1 og 2, som andre transportydelser, beskattes det samlede vederlag efter tonnageskatteloven, når det tonnagebeskattede selskab har indgået aftale om udførelse af disse andre transportydelser med en anden transportvirksomhed.

Udfører det tonnagebeskattede rederi selv de andre transportydelser, beskattes den del af vederlaget, som vedrører disse andre ydelser, efter skattelovgivningens almindelige regler.

Det foreslås i tonnageskattelovens *§ 10, stk. 2,* at indsætte efter nr. 7, som nyt *nr. 8:*

»8) Vederlag for transport af passagerer eller gods, der ikke vedrører transport om bord på et tonnagebeskattet skib, hvis vederlaget er en del af et samlet vederlag, som omfatter såvel transport som omhandlet i § 6 som andre transportydelser, og det tonnagebeskattede selskab har indgået aftale om udførelse af disse andre transportydelser med en anden transportvirksomhed.«

Det foreslås desuden, at i tonnageskatteloven ophæves *§ 11.*

De foreslåede ændringer vil ikke medføre nogen indholdsmæssig ændring i relation til, hvornår et rederi vil kunne medregne vederlag for transport af passagerer eller gods, der ikke vedrører transport om bord på et tonnagebeskattet skib, til den indkomst, der beskattes efter tonnageskatteordningen.

Ændringerne vil imidlertid medføre, at indkomsten udelukkende vil kunne medregnes til den indkomst, der anses for indkomst ved tilknyttet virksomhed omfattet af § 10, stk. 2.

Til nr. 18

Det fremgår af tonnageskattelovens § 10, stk. 3, at hvis omsætning ved såkaldt tilknyttet virksomhed som nævnt i tonnageskattelovens § 10, stk. 2, udgør 50 pct. eller mere af den samlede omsætning, beskattes indkomst fra den overskydende del efter skattelovgivningens almindelige regler. Den overskydende indkomst beregnes som den andel af den samlede positive bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster opgjort efter skattelovgivningens almindelige regler, som svarer til forholdet mellem den overskydende del af omsætningen ved tilknyttet virksomhed og den samlede omsætning. Avance ved afhændelse af skibe m.v. sidestilles med omsætning ved tilknyttet virksomhed.

Det foreslås, at tonnageskattelovens *§ 10, stk. 3,* affattes således, at hvis den omsætning ved tilknyttet virksomhed som nævnt i stk. 2, der i et indkomstår kan henføres til et tonnagebeskattet skib, udgør 50 pct. eller mere af den samlede omsætning, der kan henføres til skibet, beskattes indkomsten fra den tilknyttede virksomhed efter skattelovgivningens almindelige regler.

Den foreslåede ændring vil medføre to indholdsmæssige ændringer i forhold til den gældende bestemmelse.

For det første vil den foreslåede affattelse medføre, at vurderingen af, om omsætningsgrænsen på 50 pct. er overskredet, vil skulle foretages på grundlag af den omsætning, der kan henføres til hvert enkelt tonnagebeskattede skib, og ikke på grundlag af rederiets samlede omsætning.

Hvor der ikke er tvivl om, at den omsætning fra tilknyttet virksomhed, der kan henføres til det enkelte tonnagebeskattede skib, ikke vil overstige 50 pct.s grænsen, vil der ikke være behov for, at de tonnagebeskattede rederier løbende fører regnskab med fordelingen af den omsætning, der kan henføres til det enkelte skib. Hvis det må forventes, at der kan opstå reel tvivl om, hvorvidt grænsen overskrides, vil der dog være behov for at kunne opgøre og dokumentere omsætningsfordelingen.

Den foreslåede affattelse vil for det andet medføre, at hele omsætningen ved tilknyttet virksomhed omfattet af tonnageskattelovens § 10, stk. 2, der kan henføres til et tonnagebeskattet skib – og altså ikke blot den overskydende del – vil skulle beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler, hvis denne omsætning overstiger 50 pct. af den samlede omsætning, der kan henføres til det pågældende skib.

Til nr. 20

Det fremgår af tonnageskattelovens § 13, stk. 2, at ved opgørelsen af indkomst, som efter §§ 11 og 12 eller på anden måde skal henføres til tonnagebeskatning eller til beskatning efter de almindelige regler, anvendes de priser og de vilkår, der kunne være opnået, hvis aftale om transportydelser eller andre ydelser eller om anvendelse af faciliteter m.v. var indgået mellem uafhængige parter, jf. ligningslovens § 2, stk. 1.

Bestemmelsen indebærer, at et tonnagebeskattet rederi vil skulle fordele indtægter og udgifter mellem rederiets tonnagebeskattede indkomst og den indkomst, der beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler, efter det såkaldte armslængdeprincip. Det gælder i alle tilfælde, hvor en indkomst

efter loven kan henføres til tonnagebeskatning eller til beskatning efter de almindelige regler, jf. ordene »eller på anden måde« i tonnageskattelovens § 13, stk. 2, 1. pkt.

Det foreslås, at i tonnageskattelovens *§ 13, stk. 2, 1. pkt.,* ændres »§§ 11 og 12 eller på anden måde« til »loven«.

Den foreslåede ændring skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 19, hvorefter tonnageskattelovens § 11 foreslås ophævet.

Den foreslåede henvisning til »loven« i stedet for en henvisning til bestemte bestemmelser i tonnageskatteloven vil tydeliggøre, at der er tale om et generelt krav om anvendelse af armslængdeprincippet, når et tonnagebeskattet rederi fordeler indtægter og udgifter mellem den del af rederiets indkomst, der beskattes efter tonnageskatteloven, og den del af indkomsten, der beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler.

Til nr. 21

Det følger af tonnageskattelovens § 15, stk. 1, at for skibe m.v. omfattet af loven opgøres den skattepligtige indkomst på grundlag af nettotonnagen. Tonnageskattelovens § 15, stk. 5, fastsætter, at den skattepligtige indkomst opgjort efter stk. 1 nedsættes, hvis der i medfør af § 6, stk. 3, § 6 b eller § 7, stk. 1, skal ske beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler af en andel af den samlede positive bruttoindtjening ved virksomhed omfattet af tonnageskatteordningen.

Det foreslås, at i tonnageskattelovens *§ 15, stk. 5, 1. pkt.,* udgår »§ 6, stk. 3,«.

Den foreslåede ændring skal ses i sammenhæng med den ved lovforslagets § 1, nr. 6, foreslåede ændring af tonnageskattelovens § 6, stk. 3, 1. pkt., som vil indebære, at det vil være hele indkomsten fra udleje eller videreudleje af skibe uden besætning (bareboat-charter), der vil skulle beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler, hvis den bruttotonnage, som rederiet i gennemsnit over et indkomstår udlejer eller videreudlejer uden besætning, er større end 50 pct. af den samlede bruttotonnage fra rederivirksomhed.

Ændringen af tonnageskattelovens § 6, stk. 3, vil indebære, at det i de tilfælde, som bestemmelsen vedrører, ikke vil være relevant at nedsætte den tonnagebeskattede indkomst efter reglen i tonnageskattelovens § 15, stk. 5, 1. pkt.

Til nr. 23 og 24

Det fremgår af tonnageskattelovens § 18, stk. 1, at afhændes eller opgives retten i henhold til en kontrakt om levering af et driftsmiddel, der helt eller delvis skal omfattes af tonnageskatteordningen, medregnes fortjeneste eller tab herved ved opgørelsen af rederiets skattepligtige indkomst for det indkomstår, hvori salget sker. Det samme gælder efter tonnageskattelovens § 18, stk. 2, når et driftsmiddel, der helt eller delvis skal omfattes af tonnageskatteordningen, men som endnu ikke er færdiggjort i et sådant omfang, at det kan indgå i rederiets drift, afhændes.

Efter tonnageskattelovens § 18, stk. 3, finder § 18, stk. 1 og 2, ikke anvendelse på kontrakter om levering af skibe og skibe, der helt eller delvis skal omfattes af tonnageskatteordningen.

Det foreslås, at i tonnageskattelovens *§ 18, stk. 1, 1. pkt.,* og *stk. 2, 1. pkt.,* ændres »et driftsmiddel« til »et skib eller et driftsmiddel«.

Det foreslås desuden, at i tonnageskatteloven ophæves *§ 18, stk. 3.*

De foreslåede ændringer har sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 17, om ophævelse af tonnageskattelovens § 10, stk. 2, nr. 9. Som beskrevet i bemærkningerne til denne bestemmelse vil ophævelsen af § 10, stk. 2, nr. 9, medføre, at indkomst ved afhændelse af skibe, der hverken helt eller delvist har været omfattet af tonnageskatteordningen, eller ved afhændelse eller opgivelse af retten i henhold til en kontrakt om levering af et skib, vil skulle beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler.

Dette svarer til de regler, der efter tonnageskattelovens § 18, stk. 1, 1. pkt., og stk. 2, 1. pkt., gælder for driftsmidler, bortset fra skibe.

Forslaget om, at der i tonnageskattelovens § 18, stk. 1, 1. pkt., og stk. 2, 1. pkt., også skal henvises til skibe, og forslaget om, at tonnageskattelovens § 18, stk. 3, ophæves, vil således indebære, at det vil fremgå af § 18, at der i de omhandlede situationer vil gælde ens regler for skibe og (andre) driftsmidler.

Til nr. 25 og 26

Det fremgår af tonnageskattelovens § 21 a, at såkaldte operatørselskaber kan anvende tonnageskatteordningen. Operatørselskaber er selskaber, der yder forskellige former for tjenester til rederier såsom teknisk tilsyn, ansættelse og uddannelse af besætningsmedlemmer, besætningsadministration og drift

af fartøjer. Et operatørselskab varetager kun den tekniske drift af et skib, herunder eventuelt bemandingen, men ikke den kommercielle drift, indgåelse af fragtaftaler m.v.

Det er efter tonnageskattelovens § 21 a, stk. 1, 3. pkt., en betingelse, at operatørselskabet fra ejeren af skibet har overtaget det fulde ansvar for skibets drift samt alle forpligtelser og ansvar ifølge den såkaldte ISM-kode. ISM-koden er den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) ved resolution A741 (18).

Det følger af tonnageskattelovens § 21 a, stk. 1, 4. pkt., at § 2 finder tilsvarende anvendelse på operatørselskaber. Operatørselskaber, som opererer skibe, som efter tonnageskattelovens §§ 6-8a kan omfattes af loven, kan således vælge tonnagebeskatning fra og med det første indkomstår, hvor betingelserne herfor er opfyldt. Valg eller fravalg af beskatning efter tonnageskatteordningen vil være bindende i 10 år, jf. tonnageskattelovens § 2, stk. 2, og alle skibe og andre aktiver, som opfylder betingelserne for tonnagebeskatning, vil indgå i tonnageskatteordningen, når denne er valgt, jf. § 2, stk. 3.

De øvrige betingelser for operatørselskabers anvendelse af tonnageskatteordningen svarer i alt væsentligt til betingelserne for rederiers anvendelse af ordningen. Reglerne om det såkaldte flagkrav, der for rederiers vedkommende fremgår af tonnageskattelovens §§ 6 a og 6 b, skal for operatørselskabers vedkommende dog vurderes på grundlag af den af selskabet opererede tonnage, da operatørselskaber ikke ejer skibene. Det fremgår af tonnageskattelovens § 21 a, stk. 1, 3.-8. pkt.

Om opgørelsen af den tonnageskattepligtige indkomst fremgår det af tonnageskattelovens § 21 a, stk. 4, at lovens §§ 9 og 12-20 finder tilsvarende anvendelse.

Det foreslås, at i tonnageskattelovens *§ 21 a, stk. 1,* indsættes efter 3. pkt. som nyt punktum, at det endvidere er en betingelse, at operatørselskabet opfylder betingelserne i punkt 6.1 og 6.2 i Europa-Kommissionens meddelelse om Vejledning om statsstøtte til skibsadministrationsselskaber.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at alle søfarende på de skibe, som operatørselskabet administrerer, skal være uddannet og have et sønæringsbevis i overensstemmelse med den internationale konvention om

uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW) fra 1978 med senere ændringer. De skal endvidere have gennemført en uddannelse i personlig sikkerhed om bord på skibe. Operatørselskaberne vil desuden skulle opfylde STCW-kravene og de EU-retlige krav til virksomheders ansvar.

Operatørselskaberne vil derudover skulle sikre, at bestemmelserne i ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold fra 2006 opfyldes fuldt ud af de søfarendes arbejdsgiver, hvad enten dette er rederiet eller operatørselskabet selv.

Det bemærkes, at Kommissionens gældende vejledning om statsstøtte til skibsadministrationsselskaber er optrykt i EU-Tidende 2009, C 132, s. 6.

Det foreslås, at i tonnageskattelovens *§ 21 a, stk. 1, 4. pkt.,* der bliver 5. pkt., indsættes efter »anvendelse« », idet betingelsen i § 2, 3. pkt., skal være opfyldt i forhold til den af operatørselskabet opererede tonnage«.

Den foreslåede bestemmelse skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 1, hvorved det bl.a. foreslås, at der i tonnageskattelovens § 2, stk. 1, 3. pkt., indsættes en ny betingelse for valg af beskatning efter tonnageskatteordningen. Som nærmere beskrevet i bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 1, vil det således være en betingelse for et rederis valg af tonnageskatteordningen, at mindst 25 pct. af den af rederiet ejede bruttotonnage ved udgangen af indkomståret er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS.

Den nye betingelse vil efter den foreslåede bestemmelse også skulle gælde for operatørselskaber, men vurderingen af, om betingelsen er opfyldt, vil dog skulle foretages i forhold til den af operatørselskabet opererede tonnage. Det har sammenhæng med, at operatørselskaberne ikke ejer de pågældende skibe.

Til § 2

Efter § 2, stk. 1, i lov nr. 539 af 6. juni 2007 om ændring af tonnageskatteloven (Justering af tonnageskatteordningen) fastsættes tidspunktet for lovens ikrafttræden af skatteministeren. Baggrunden for bestemmelsen var, at loven indebar ændringer af en bestående statsstøtteordning, som først skulle godkendes af Kommissionen, inden de kunne iværksættes.

Det foreslås, at *§ 1, nr. 1,* og *nr. 3,* for så vidt angår indsættelsen af tonnageskattelovens § 10, stk. 2, nr. 8, ophæves.

De bestemmelser, der foreslås ophævet, er ikke blevet sat i kraft, da Kommissionen ikke har kunnet godkende dem efter statsstøttereglerne. Ophævelsen af bestemmelserne vil derfor være uden indholdsmæssig betydning.

Til § 3

Det foreslås i *§ 3, stk. 1,* at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Forslaget skal ses i sammenhæng med, at loven vil skulle finde anvendelse på indkomstår, der påbegyndes den 1. januar 2027 eller senere. Loven bør derfor træde i kraft så hurtigt som muligt efter vedtagelsen.

Det foreslås i § 3, *stk. 2,* at loven finder anvendelse på indkomstår, der påbegyndes den 1. januar 2027 eller senere.

Den foreslåede bestemmelse har sammenhæng med, at den nugældende statsstøttegodkendelse af den danske tonnageskatteordning udløber ved udgangen af 2026. De foreslåede ændringer af tonnageskatteloven har bl.a. til formål at sikre, at statsstøttegodkendelsen forlænges, og at der ikke opstår en periode, hvor der ikke gælder en godkendelse efter statsstøttereglerne.

Det er på den baggrund nødvendigt, at loven finder anvendelse på indkomstår, der påbegyndes den 1. januar 2027 eller senere.

Loven gælder ikke for Færøerne eller Grønland, fordi de love, der foreslås ændret, ikke gælder for Færøerne eller Grønland og ikke indeholder en hjemmel til at sætte lovene i kraft for Færøerne eller Grønland.

Bilag 1

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering	*Lovforslaget*
	§ 1 I tonnageskatteloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 500 af 22. marts 2021, som ændret ved § 1 i lov nr. 539 af 6. juni 2007, foretages følgende ændringer:
§ 2. Rederier, som opfylder betingelserne i § 1, og som anvender skibe, som efter §§ 6-8 a kan omfattes af loven, kan vælge tonnagebeskatning fra og med det første indkomstår, hvor betingelserne herfor er opfyldt. Valget skal træffes senest ved rettidig afgivelse af oplysninger til told- og skatteforvaltningen efter skattekontrollovens § 2 for det indkomstår, hvor tonnagebeskatning første gang vil kunne vælges. *Stk. 2-3.* ---	**1.** I *§ 2, stk. 1,* indsættes efter 1. pkt. som nye punktummer: »Det er en betingelse, at rederiet ikke er kriseramt som defineret i Europa-Kommissionens meddelelse om Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte ikkefinansielle virksomheder, og at selskabet ikke har undladt at efterkomme et krav om tilbagebetaling af støtte, som Europa-Kommissionen ved en tidligere afgørelse har erklæret ulovlig og uforenelig med det indre marked. Det er ved valg af tonnageskatteordningen endvidere en betingelse, at mindst 25 pct. af den af rederiet ejede bruttotonnage ved udgangen af indkomståret er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS. Procentsatsen efter 3. pkt. opgøres samlet for rederier, der skal træffe samme valg, for så vidt angår anvendelsen af tonnageskatteordningen, jf. § 3, stk. 1. 3. pkt. finder

	ikke anvendelse ved valg, der træffes efter stk. 2, 2. pkt.« **2.** I *§ 2, stk. 1, 2. pkt.,* der bliver 6. pkt., indsættes efter »Valget«: »efter 1. pkt.« **3.** I *§ 2* indsættes som *stk. 4:* »Uanset stk. 2 overgår et rederi til beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler, hvis betingelsen i stk. 1, 2. pkt., ikke er opfyldt. Overgangen har virkning fra og med det indkomstår, hvor betingelsen ikke er opfyldt. Er betingelsen opfyldt i et senere indkomstår, der er omfattet af bindingsperioden for et valg af tonnageskatteordningen efter stk. 2, overgår rederiet på ny til beskatning efter tonnageskatteordningen med virkning fra og med det pågældende indkomstår og i den resterende del af bindingsperioden. Ved udløbet af bindingsperioden for et valg af tonnageskatteordningen efter stk. 2 skal rederiet træffe et nyt valg eller fravalg af tonnagebeskatning efter stk. 2, jf. dog § 3, stk. 1. Uanset om rederiet vælger tonnagebeskatning, overgår det først til beskatning efter tonnageskatteordningen med virkning fra og med det indkomstår, hvor betingelsen i stk. 1, 2. pkt., er opfyldt.«
§ 6. Skattepligtig indkomst i forbindelse med erhvervsmæssig virksomhed med transport af passagerer eller gods (rederivirksomhed) mellem forskellige destinationer med	**4.** I *§ 6, stk. 1, 1. pkt.,* ændres »forskellige destinationer« til: »havne eller mellem en havn og et offshore anlæg«.

1)-3) --- 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 en eller flere stater, der er medlem af EU eller EØS. Det er endvidere en betingelse, at registreringsbetingelsen i § 6 a, stk. 1, jf. dog § 6 a, stk. 2 og 3, er opfyldt.	
Stk. 2. Skibe, som ejes eller lejes af rederiet, og som udlejes eller videreudlejes, kan kun omfattes af denne lov, når lejeren anvender skibet til formål, som ville kunne omfattes af denne lov, hvis skibet blev anvendt til samme formål af udlejeren selv. Endvidere kan skibe, som ejes eller lejes af rederiet, og som udlejes eller videreudlejes uden besætning (bareboat-charter), kun omfattes af denne lov, når rederiet i tilfælde af forbigående overskudskapacitet udlejer skibet i en periode på højst tre år. Samme skib kan kun omfattes af denne bestemmelse én gang, når skibet ejes af samme rederi eller dermed koncernforbundet rederi.	**5.** I *§ 6, stk. 2,* indsættes som *4. pkt.:* »2. pkt. finder ikke anvendelse ved udlejning eller videreudlejning uden besætning (bareboat-charter), der sker mellem koncernforbundne selskaber, der er hjemmehørende i en EU- eller EØS-medlemsstat.«
Stk. 3. Hvis den bruttotonnage, som et rederi i gennemsnit over et indkomstår udlejer eller videreudlejer uden besætning (bareboatcharter), er større end 50 pct. af den samlede	**6.** I *§ 6, stk. 3, 1. pkt.,* ændres »indkomst fra den overskydende del« til: »indkomsten fra bareboat-charter«. **7.** *§ 6, stk. 3, 2. pkt.,* ophæves.

bruttotonnage fra rederivirksomhed, jf. stk. 1, beskattes indkomst fra den overskydende del efter skattelovgivningens almindelige regler. Den overskydende indkomst beregnes som den andel af den samlede positive bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster opgjort efter skattelovgivningens almindelige regler, som svarer til forholdet mellem den overskydende del af den udlejede bruttotonnage og den samlede bruttotonnage fra rederivirksomhed, som rederiet har til rådighed. For rederier, der skal træffe samme valg, for så vidt angår tonnageskatteordningen, jf. § 3, stk. 1, gælder bestemmelserne i 1. og 2. pkt. for de koncernforbundne rederier under ét. Ved vurderingen af, om grænsen på 50 pct. er overholdt, jf. 1. pkt., medregnes ikke udlejning eller videreudlejning uden besætning, der sker mellem koncernforbundne selskaber, der er hjemmehørende i en EU- eller EØS-medlemsstat.	**8.** I *§ 6, stk. 3, 3. pkt.,* der bliver 2. pkt., ændres »bestemmelserne i 1. og 2. pkt.« til: »1. pkt.«
§ 8. Indkomst af følgende former for virksomhed kan ikke omfattes af §§ 6 eller 8 a: 1)-5) --- 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	**9.** *§ 8, stk. 1, nr. 6,* affattes således: »6) Bugsering m.v., jf. dog § 8 a, nr. 7.«

2. pkt. fordeles ventetid 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. 7)-11) --- *Stk. 2.* ---	
§ 8 a. Indkomst af følgende former for virksomhed til søs sidestilles ved beskatning efter denne lov med indkomst ved rederivirksomhed mellem forskellige destinationer som omhandlet i § 6: 1)-4) --- 5) Ishåndtering, der ikke udgør bugseringsaktiviteter omfattet af § 8, stk. 1, nr. 6. 6) ---	**10.** I *§ 8 a* udgår »mellem forskellige destinationer«. **11.** I *§ 8 a, nr. 5,* ændres »§ 8, stk. 1, nr. 6« til: »nr. 7«. **12.** I *§ 8 a* indsættes som nr. 7*:* »7) Bugsering m.v., 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 1. pkt. fordeles ventetid 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.«
§ 10. Indkomst omfattes af tonnageskatteordningen, når den kan	**13.** *§ 10, stk. 1,* affattes således:

henføres til transportydelser leveret ved anvendelse af skibe som nævnt i § 6, eller ydelser i nær tilknytning hertil, jf. stk. 2. Indkomst som nævnt i § 8 a og indkomst, som kan henføres til ydelser i nær tilknytning hertil, jf. stk. 2, omfattes også af tonnageskatteordningen. *Stk. 2.* Ud over levering af transportydelser som nævnt i stk. 1 henføres indkomst vedrørende følgende former for virksomhed til beskatning under tonnageskatteordningen, når sådan virksomhed foregår i nær tilknytning til levering af transportydelser omfattet af tonnageskatteordningen, jf. dog stk. 3: 1) Anvendelse af containere. 2) Drift af lastnings-, losnings- og vedligeholdelsesfaciliteter. 3)-4) --- 5) Salg af varer til forbrug om bord. 6)-9) --- *Stk. 3.* Hvis omsætning ved tilknyttet virksomhed som nævnt i stk. 2 udgør 50 pct. eller mere af den samlede omsætning, beskattes indkomst fra den overskydende del efter skattelovgivningens almindelige regler. Den overskydende indkomst beregnes som den andel af den samlede positive bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster opgjort efter skattelovgivningens almindelige regler, som svarer til forholdet mellem den overskydende del af omsætningen ved tilknyttet virksomhed og den samlede omsætning. Ved anvendelsen af 1. og 2. pkt. sidestilles	»*Stk. 1.* Indkomst omfattes af tonnageskatteordningen, når den kan henføres til ydelser som nævnt i § 6, jf. dog § 6, stk. 3, eller § 8 a. 1. pkt. finder tilsvarende anvendelse på indkomst ved salg af mad og drikke til forbrug om bord og ved afhændelse af skibe, der helt eller delvis omfattes af tonnageskatteordningen, jf. dog § 16, stk. 3.« **14.** *§ 10, stk. 2, 1. pkt.,* og *nr. 1* og *2,* affattes således: »*Stk. 2.* Indkomst vedrørende følgende former for virksomhed henføres ligeledes til beskatning under tonnageskatteordningen, når sådan virksomhed foregår i nær tilknytning til levering af ydelser omfattet af stk. 1, 1. pkt., fra rederiet eller et andet rederi, der efter § 3, stk. 1, skal træffe samme valg, for så vidt angår tonnageskatteordningen, jf. dog stk. 3: 1) Udleje eller tilrådighedsstillelse af containere, herunder lagergebyrer. 2) Drift af faciliteter til lastning, losning, vedligeholdelse og midlertidig opbevaring.« **15.** I *§ 10, stk. 2, nr. 5,* indsættes efter »om bord«: », jf. dog § 10, stk. 1, 2. pkt.« **16.** I *§ 10, stk. 2,* indsættes efter nr. 7 som nyt nummer: »8) Vederlag for transport af passagerer eller gods, der ikke vedrører transport om bord på et

avance ved afhændelse af skibe m.v. som omhandlet i stk. 2, nr. 9, med omsætning ved tilknyttet virksomhed.	tonnagebeskattet skib, hvis vederlaget er en del af et samlet vederlag, som omfatter såvel transport som omhandlet i § 6 som andre transportydelser, og det tonnagebeskattede selskab har indgået aftale om udførelse af disse andre transportydelser med en anden transportvirksomhed.« **17.** *§ 10, stk. 2, nr. 9,* ophæves. **18.** *§ 10, stk. 3,* affattes således: *»Stk. 3.* Hvis den omsætning ved tilknyttet virksomhed som nævnt i stk. 2, der i et indkomstår kan henføres til et tonnagebeskattet skib, udgør 50 pct. eller mere af den samlede omsætning, der kan henføres til skibet, beskattes indkomsten fra den tilknyttede virksomhed efter skattelovgivningens almindelige regler.«
§ 11. Omfatter vederlag for en samlet transportydelse såvel transport som omhandlet i § 10, stk. 1 og 2, som andre transportydelser, beskattes det samlede vederlag efter denne lov, når det tonnagebeskattede selskab har indgået aftale om udførelse af disse andre transportydelser med en anden transportvirksomhed. Udfører det tonnagebeskattede rederi selv disse andre transportydelser, beskattes den del af vederlaget, som vedrører disse andre ydelser, efter skattelovgivningens almindelige regler.	**19.** *§ 11* ophæves.

§ 13. --- *Stk. 2.* Ved opgørelsen af indkomst, som efter §§ 11 og 12 eller på anden måde skal henføres til tonnagebeskatning eller til beskatning efter de almindelige regler, anvendes de priser og de vilkår, der kunne være opnået, hvis aftale om transportydelser eller andre ydelser eller om anvendelse af faciliteter m.v. var indgået mellem uafhængige parter, jf. ligningslovens § 2, stk. 1. Skattekontrollovens kapitel 4 finder tilsvarende anvendelse. Med hensyn til fristen for skatteansættelse finder skatteforvaltningslovens § 26, stk. 5, tilsvarende anvendelse.	**20.** I *§ 13, stk. 2, 1. pkt.,* ændres »§§ 11 og 12 eller på anden måde« til: »loven«.
§ 15. --- *Stk. 2-4.* **---** *Stk. 5.* Den skattepligtige indkomst opgjort efter stk. 1 nedsættes, hvis der i medfør af § 6, stk. 3, § 6 b eller § 7, stk. 1, skal ske beskatning efter skattelovgivningens almindelige regler af en andel af den samlede positive bruttoindtjening ved virksomhed omfattet af ordningen. Nedsættelsen efter 1. pkt. skal ske med en andel, der svarer til den andel af den samlede positive bruttoindtjening, der skal beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler.	**21.** I *§ 15, stk. 5, 1. pkt.,* udgår »§ 6, stk. 3,«.
§ 18. Afhændes eller opgives retten i henhold til en kontrakt om levering af et driftsmiddel, der helt eller delvis skal omfattes af tonnageskatteordningen, medregnes fortjeneste eller tab herved ved opgørelsen af rederiets skattepligtige indkomst	**23.** I *§ 18, stk. 1, 1. pkt.,* og *stk. 2, 1. pkt.,* ændres »et driftsmiddel« til: »et skib eller et driftsmiddel«. **24.** *§ 18, stk. 3,* ophæves.

for det indkomstår, hvori salget sker. Fortjeneste eller tab opgøres som forskellen mellem afståelsessummen for retten i henhold til kontrakten og anskaffelsessummen for denne. *Stk. 2.* Afhændes et driftsmiddel, der helt eller delvis skal omfattes af tonnageskatteordningen, men som endnu ikke er færdiggjort i et sådant omfang, at det kan indgå i rederiets drift, medregnes fortjeneste eller tab ved opgørelsen af rederiets skattepligtige indkomst for det indkomstår, hvori salget sker. Fortjeneste eller tab opgøres som forskellen mellem afståelsessummen og anskaffelsessummen tillagt udgifter til forbedringer. *Stk. 3.* Stk. 1 og 2 finder ikke anvendelse på kontrakter om levering af skibe og skibe, der helt eller delvis skal omfattes af tonnageskatteordningen.	
§ 21 a. Selskaber m.v., som er skattepligtige efter selskabsskattelovens § 1, stk. 1, nr. 1 og 2, eller stk. 6, og 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	**25.** I *§ 21 a, stk. 1,* indsættes efter 3. pkt. som nyt punktum: »Det er endvidere en betingelse, at operatørselskabet opfylder betingelserne i punkt 6.1 og 6.2 i Europa-Kommissionens meddelelse om Vejledning om statsstøtte til skibsadministrationsselskaber.« **26.** I *§ 21 a, stk. 1, 4. pkt.,* der bliver 5. pkt., indsættes efter »anvendelse«: », idet betingelsen i § 2, 3. pkt., skal være opfyldt i forhold til den af operatørselskabet opererede tonnage«.

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 og 4 finder tilsvarende anvendelse, når et operatørselskab er koncernforbundet med et andet operatørselskab eller med et rederi. *Stk. 2-4.* ---	
	§ 2 I lov nr. 539 af 6. juni 2007 om ændring af tonnageskatteloven (Justering af tonnageskatteordningen) foretages følgende ændring:
§ 1 **1.** I § 7, stk. 1, 1. og 2. pkt., ændres »fire gange« til: »ti gange«. **2.** --- **3.** I *§ 10, stk. 2,* indsættes som *nr. 8* og *9:* »8) Administration af en skibspulje. Det er en betingelse, at a) skibene beskattes efter reglerne i denne lov eller, for så vidt angår skibe, der ikke beskattes i Danmark, anvendes til formål, som vil kunne omfattes af denne lov, b) det administrerende rederi har mindst ét skib i puljen, jf. § 7, stk. 3, som ikke adskiller sig fra de andre skibe i puljen, og c) puljen tillige omfatter skibe, der ejes af ikkekoncernforbundne rederier, jf. ligningslovens § 2.	**1.** *§ 1, nr. 1,* og *nr. 3,* for så vidt angår indsættelsen af tonnageskattelovens § 10, stk. 2, nr. 8, ophæves.

9) Afhændelse af skibe, der helt eller delvis omfattes af tonnageskatteordningen, jf. dog § 16, stk. 3, eller som helt eller delvis kan omfattes af tonnageskatteordningen, men endnu ikke er færdiggjort i et sådant omfang, at de kan indgå i rederiets drift, samt afhændelse eller opgivelse af retten i henhold til en kontrakt om levering af et skib, som helt eller delvis vil kunne omfattes af tonnageskatteordningen, jf. dog § 16, stk. 5, 3. pkt.«	