

**Skatteministeriet**

J.nr. 2004-311-0061

**Den 12 JAN. 2005**

Til

Folketingets Skatteudvalg

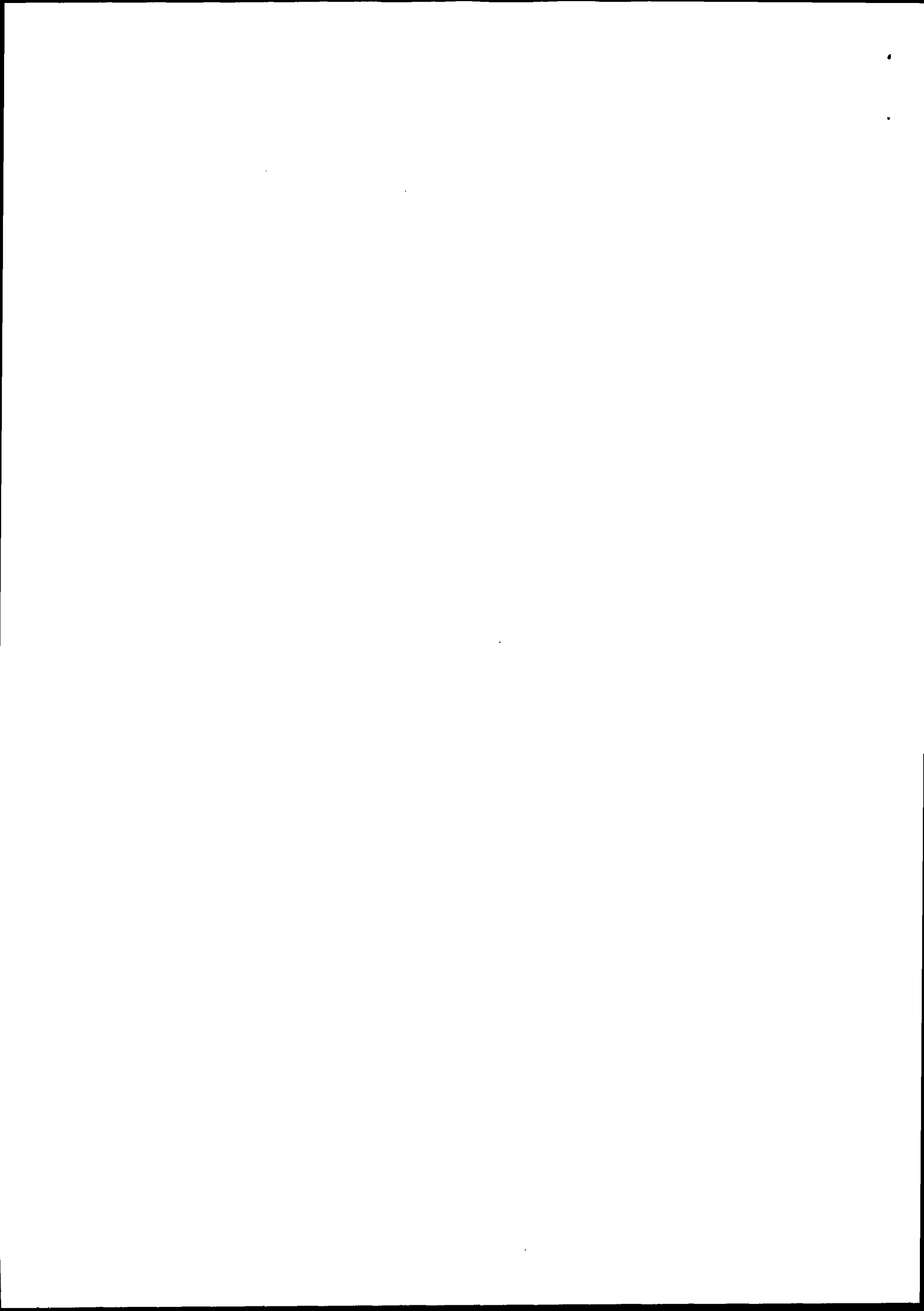
**Ang. L 163 – Forslag til lov om ændring af tonnageskatteloven (Gennemførelse af ændrede EU-retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren).**

Til udvalgets orientering fremsendes hermed indkomne høringsvar:

Advokatrådet/Advokatsamfundet  
Danmarks Rederiforening  
Billfærgernes Rederiforening  
Dansk Industri  
Erhvervs- og Selskabsstyrelsen  
Foreningen Danske Revisorer  
Foreningen Registrerede Revisorer  
Foreningen Statsautoriserede Revisorer  
Konkurrencestyrelsen  
Frederiksberg Kommune  
Skatterevisorforeningen  
Told- og Skattestyrelsen

Med venlig hilsen

  
Astrid Fandrup



Advokatrådet

ADVOKAT



SAMFUNDET

87829  
SCANNET 21.10.04

Skatteministeriet  
Att.: Kirsten Hvelplund  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K.

KRONPRINSESSEGADE 28  
1306 KØBENHAVN K  
TLF. 33 96 97 98  
FAX 33 36 97 50

DATO: 19-11-2004  
J.NR.: 04-012702-04-2313  
REF.: Spi/Kfp

### Høringssvar – Forslag til lov om ændring af tonnageskatteloven

Skatteministeriet har ved e-mail af den 25. oktober 2004 anmodet Advokatrådet om en udtalelse vedrørende ovennævnte lovforslag.

Forslaget har været forelagt Advokatrådets Skatteudvalg, og Advokatrådet skal på denne baggrund meddele, at forslaget ikke giver anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen

Steffen Pihlblad





# DANMARKS REDERIFORENING

(DANISH SHIPOWNERS' ASSOCIATION)

Kirsten Hvelplund  
Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

22. november 2004

JC/kc

## Høring vedr. ændring af tonnageskatteloven

Der henvises til høringsbrev af 25. oktober 2004 (jr. nr. 2004-311-0061) vedr. ovennævnte.

Som beskrevet i bemærkningerne til lovforslaget er forslaget foranlediget af EU's ændrede maritime statsstøttereftningslinier. Det er for Rederiforeningen vigtigt at fastholde, at forslaget ikke er motiveret af et i Danmark konstateret behov for stramninger af tonnageskatteordningen. Grundlaget for de følgende specifikke kommentarer til lovforslagets enkelte elementer er derfor, at der i Danmark ikke bør ske ændringer/stramninger udover det, de ændrede retningslinier nødvendiggør.

### Lovforslagets § 1, nr.3

Der indføres med denne bestemmelse i et vist omfang et krav om brug af skibe, der er registreret i et EU/EØS-land. Det er tvivlsomt, om dette i sig selv vil føre til øget registrering af skibe i EU/EØS, men Rederiforeningen erkender, at statsstøttereftningslinierne kræver en ændring på dette punkt. Den foreslåede lovtekst er dog unødigt restriktiv og følger ikke reftningsliniernes logik.

De nye regler om flagtilknytning beskrives i reftningsliniernes afsnit 3,1. Der står her, at rederier, der er omfattet af statsstøttetiltagene skal fastholde eller forøge den andel af deres ejede flåde, som er registreret i et EU- eller EØS-land. Indtægt fra eventuelle "yderligere" udenlandske skibe beskattes efter de normale regler. Dette bør være hovedreglen. Fra denne hovedregel opregnes herefter to tilfælde, hvor hovedreglen ikke gælder. For det første hvis 60 procent eller mere af den af rederiet ejede flåde er registreret i et EU- eller EØS-land, eller for det andet hvor danske rederier samlet set overholder hovedreglen. Sidstnævnte bestemmelse tager særligt hensyn til mindre rederier, som kun ejer få skibe, og som derfor meget nemt kan risikere at ændre forholdet mellem EU/EØS og anden tonnage.

Endvidere vil det ikke – som lovforslaget lægger op til (muligvis utilsigtet) – være rimeligt, hvis der skal gælde strengere krav til rederier, som i fremtiden tiltræder tonnageskatteordningen, og dette er heller ikke anført som et krav i EU's reftningslinier.

Endelig bemærkes det, at reglerne gælder for koncernforbundne rederier, som er tonnageskattet, for at undgå at rederierne kan spekulere i at lægge for eksempel alle

fremmedflagede skibe i et selskab. Det er i den forbindelse helt afgørende at få fastslået, at flagandelen alene beregnes på grundlag af de af rederierne ejede skibe, som drager fordel af den danske tonnageskatteordning, og hvor indtægten fra de ejede skibes drift tonnageskattes. En henvisning til tonnageskatteovens § 3, stk. 1 synes i den forbindelse at leve op til dette formål samtidig med, at bestemmelsen er i overensstemmelse med definitionen af bestemmende indflydelse i rådets 7. direktiv 83/349/EØF, art. 1.

De nye regler i § 6 er en alvorlig stramning af det danske tonnageskattesystem, og det er for Danmarks Rederiforening afgørende, at denne stramning ikke stiller danske rederier dårligere end vore europæiske konkurrenter. Derfor må det sikres, at den ovenstående logik indarbejdes i de danske regler, således at fleksibiliteten i EU's retningslinier følges.

#### **§ 1, nr. 4**

I § 6a, 3. pkt. beskrives hvordan den samlede bruttoindtjening før afskrivninger og finansielle poster fordeles mellem kvalificerende og ikke-kvalificerende tonnage. Formuleringen af 3. punktum kan sprogligt give det indtryk, at afskrivning og renter ikke er fradragsberettiget, heller ikke for den tonnage, der beskattes efter de almindelige regler. Det bør derfor udtrykkeligt nævnes i lovforslagets bemærkninger, at afskrivninger og renter kan fradrages i sådan indtægt, som falder udenfor tonnageskatteordningen.

#### **§ 1, nr. 5**

Med bestemmelsen præciseres, at egentlig stationær havnevirksomhed ikke kvalificerer til statsstøttetiltagene. Det er i den forbindelse vigtigt at fastslå, at virksomhed til søs, herunder sejlads mellem opgaver svarende til "ballast sejlads" omfattes af begrebet bugser og bjærgningsaktiviteter til søs. Det bør fremgå af lovforslagets bemærkninger, at hvor et skib i årets løb anvendes både stationært og til søs, kvalificerer det til tonnageskatning for hele året, hvis anvendelsen til søs har været den overvejende.

Med den valgte formulering (set i sammenhæng med indledningen til § 8) synes lodsning ikke længere at kvalificere til tonnageskatning. Dette er formentlig utilsigtet jf. formuleringen af den foreslåede § 21a, stk. 2 om operatørselskaber, og vil i modsat fald være meget uhensigtsmæssigt for rederiernes aktiviteter i de lande, hvor rederierne har adgang til at udføre lodsningsaktiviteter, som følge af at lodsning ikke er offentligt monopoliseret.

#### **§ 1, nr. 6**

Med dette forslag bringes operatørselskaber under tonnageskatteordningen, hvilket ikke umiddelbart giver anledning til bemærkninger fra Danmarks Rederiforening. Det synes dog besynderligt, at der indføres et strengere flagkrav for sådanne selskaber. Det må også bemærkes, at bestemmelsen risikerer at være en "tom skal", da de nuværende danske regler vedr. beskatning af udenlandske søfolk, der arbejder om bord på udenlandsk flagede skibe, men som administreres fra Danmark, i praksis udelukker, at denne aktivitet finder sted i Danmark. Reglerne betyder nemlig, at sådanne udenlandske søfolk også vil blive beskattet i Danmark. En ændring heraf ville i øvrigt ikke føre til et mistet skatteprovenu, men alene til at man tilføjer Det Blå Danmark yderligere en aktivitetsmulighed.

I det foreslåede 21a, stk. 2, 2. punktum, er der henvist til EU, men ikke til EØS. For at muliggøre et dansk selskabs tekniske operation af et skib, der kommercielt opereres fra Norge, bør EØS medtages.

### **§ 1, nr. 8**

Det er yderst positivt, at der med lovforslaget lægges op til, at rederierne ikke længere skal involvere deres kunder i interne danske skatteforhold. Rederiforeningen forstår formuleringen således, at rederierne fremover lever op til bestemmelsen, såfremt det formål, der fremgår af certepartiet, ikke er i strid med tonnageskatteloven, og kravet om en revisorerklæring ikke betyder, at revisoren skal kontrollere hver enkelt transaktion, men alene at revisoren ved kontrol af rederiets procedurer og evt. stikprøver erklærer, at han ikke er blevet bekendt med forhold, der afkræfter, at tonnageskattelovens § 8 er overholdt.

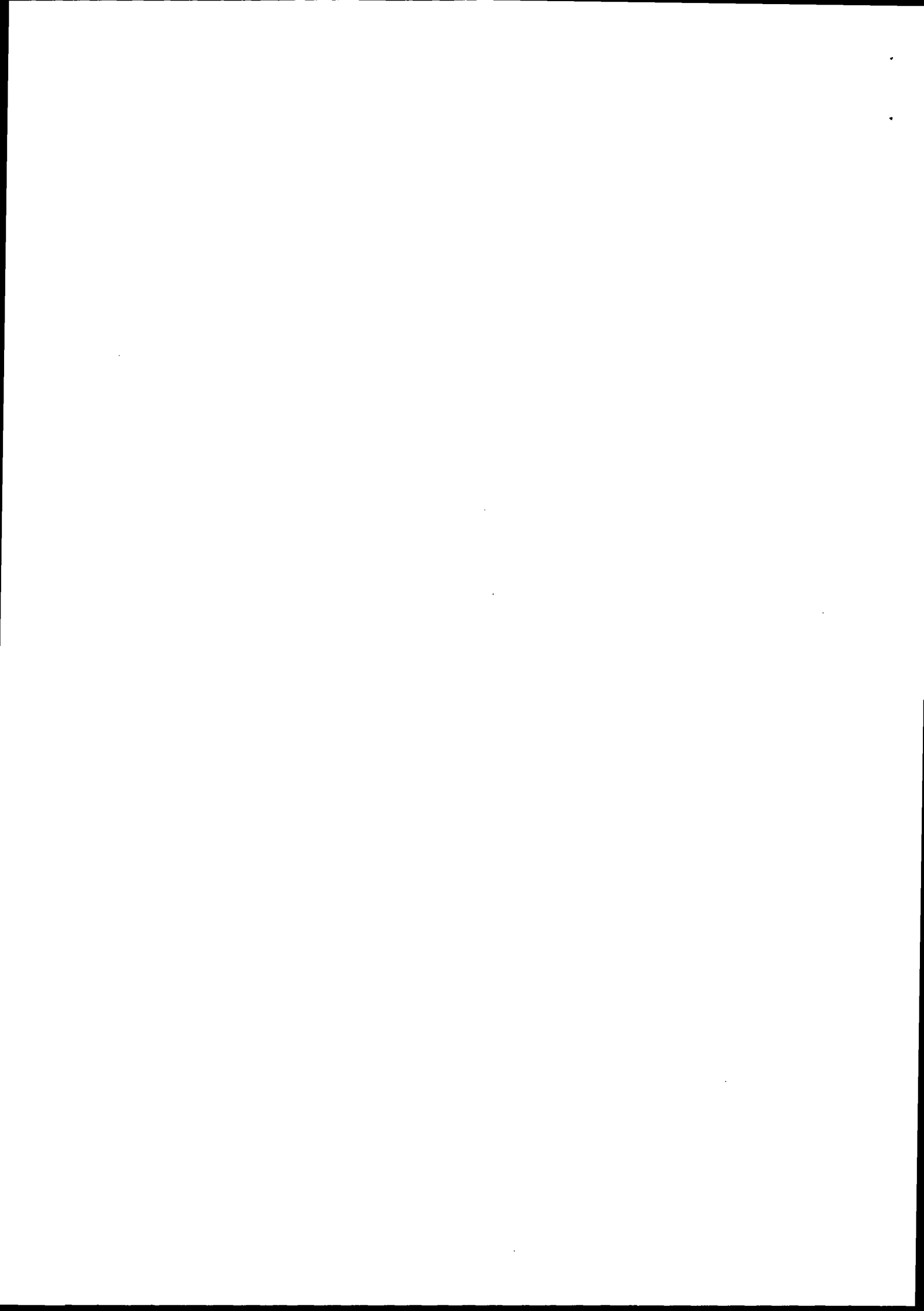
Vi gør opmærksom på, at revisorlovgivningen kræver, at virksomhedens ledelse samtidigt positivt erklærer, at bestemmelsen er overholdt og i øvrigt giver revisor adgang til de oplysninger og informationer, der er nødvendige med henblik på afgivelsen af den ovennævnte erklæring. Rederivirksomheder er selvfølgelig indforstået med, at disse krav skal efterleves.

### **Afsluttende bemærkninger**

Det følger af tonnageskatteloven, at eksisterende rederier har foretaget et til- eller fravalg af tonnageskattesystemet for en periode på ti år. Det må imidlertid være rimeligt, når der ændres grundlæggende ved tonnageskattesystemet, at eksisterende danske rederier får mulighed for at omgøre dette valg, der jo blev truffet på et andet grundlag end det, der vil gælde fremover. Her tænkes især på, at lovforslaget væsentligt ændrer reglerne for bugsering m.v.

Med venlig hilsen  
DANMARKS REDERIFORENING  
P.D.V.

Jacob K. Clasen





JFH

Er sek på sagen

**Fra** "Jan Fritz Hansen" <jfh@shipowners.dk>  
**Til:** <pskerh@skm.dk>, <pskper@skm.dk>  
**Dato** Fre, Nov 26, 2004 3:30  
**Emne:** VS: Høringer vedr. tonnageskatteloven og beskatning af søfolk

Skatteministeriet

att. Kirsten Hvelplund og Erik Jørgensen

For god ordens skyld skal det nævnes, at nedennævnte rederiforeninger kan tilslutte sig svarene fra Danmarks Rederiforening vedr. ovennævnte høringer.

Med venlig hilsen

BILFÆRGERNES REDERIFORENING  
REDERIFORENINGEN FOR MINDRE SKIBE  
P.D.V.

Jan Fritz Hansen

Underdirektør/Director  
Danmarks Rederiforening/Danish Shipowners' Association  
Amaliegade 33, DK-1256 Copenhagen K  
Tel. + 45 33 11 40 88/ Fax. + 45 33 11 62 10  
web: [www.shipowners.dk](http://www.shipowners.dk) <<http://www.shipowners.dk>>

**Kirsten Hvelplund - Re: Forslag til lov om ændring af tonnageskatteloven**

---

**Fra:** "Kristian Koktvedgaard" <kko@DI.DK>  
**Til:** <pskerh@skm.dk>  
**Dato:** 22-11-2004 16:27  
**Emne:** Re: Forslag til lov om ændring af tonnageskatteloven  
**CC:** "Ole Krog" <okr@DI.DK>, "Tine Roed" <TMR@DI.DK>, "Lotte Skaarenborg" <LS@DI.DK>, "Lisbeth Gade Thygesen" <LGT@DI.DK>

---

Skatteministeriet har 25. oktober 2004 udsendt ovenstående lovforslag i høring.

I den anledning bemærkes, at lovforslaget ikke giver anledning til tekniske bemærkninger.

Med venlig hilsen

Kristian Koktvedgaard

Konsulent, Cand. Polit. et Merc. Aud.  
Dansk Industri  
DK-1787 København V  
E-mail: kko@di.dk / di@di.dk  
Tlf: 3377 3577 (direkte nummer) / 3377 3377  
Mobil: 2949 4577

**Fra** "Majken Skudstrup Haals (EOGS)" <MSH@eogs.dk>  
**Til:** "pskerh@skm.dk" <pskerh@skm.dk>  
**Dato** 22. november 2004 17:36:19  
**Emne:** Høringssvar - udkast til forslag til lov om ændring af tonnageskatteloven

Kære Kirsten Hvelplund

Nedenfor følger Erhvervs- og Selskabsstyrelsens høringssvar ift ovennævnte lovudkast.

Venligste hilsner

Majken Haals  
Fuldmægtig  
Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering  
Tlf. 3330 7441

---

22. november 2004

ERHVERVS- OG

SELSKABSSTYRELSEN

Kampmannsgade 1

1780 København V

Høringssvar - teknisk høring af udkast til forslag til lov om ændring af tonnageskatteloven (Gennemførelse af ændrede EU-retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren)

Erhvervs- og Selskabsstyrelsen har modtaget ovennævnte lovforslag i høring. Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) har i denne forbindelse følgende bemærkninger:

### Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes at medføre små direkte negative konsekvenser for rederier, der har bugser- og bjærgningsfartøjer, da indkomst fra sådanne fartøjer som hovedregel ikke længere kan være omfattet af tonnageskatteordningen.

Der gøres opmærksom på, at forslagens erhvervsøkonomiske konsekvenser bør kvantificeres og indgå i lovbemærkningerne. Dette vedrører både de direkte, afledte og strukturelle erhvervsøkonomiske konsekvenser. De direkte konsekvenser er de udgifter eller indtægter, som har umiddelbar provenuvirkning for det offentlige. De afledte virkninger er de umiddelbare virkninger, som ikke har direkte betydning for det offentlige. Strukturelle virkninger vedrører virksomhedernes evne til at skabe vækst og velstand.

Til din hjælp, kan jeg henvise til vores vejledning om, hvordan de erhvervsøkonomiske konsekvenser for erhvervslivet opgøres. Vejledningen er at finde på adressen:

<http://www.eogs.dk/graphics/AdmLet/Publikationer/Okomanual.pdf>

### Administrative konsekvenser

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

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

Erhvervs- og Selskabsstyrelsen kan på den baggrund foreslå følgende tekst til den del af lovforslagets bemærkninger, der omhandler forslagens administrative konsekvenser for erhvervslivet:

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

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

Erhvervs- og Selskabsstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen

Majken Skudstrup Haals

Fuldmægtig

Tlf. direkte 33 30 74 41

E-post [msh@eogs.dk](mailto:msh@eogs.dk)

E&S benytter digital signatur på alle e-mails. Vil du vide mere om digital

signatur - læs her. <<http://www.eogs.dk/sw1998.asp>> Hvis du har problemer med en e-mail fra E&S - returnér

venligst e-mail inkl. fejlbesked - læs om de mest almindelige fejl <<http://www.eogs.dk/sw2000.asp>> . Undlad

venligst at kryptere e-mails direkte til E&S medarbejdere, benyt i stedet

[eogs@eogs.dk](mailto:eogs@eogs.dk) - Læs mere <<http://www.eogs.dk/sw1998.asp>> .

**CC:** "Flemming Pedersen (EOGS)" <FPE@eogs.dk>, "Philippe Motet Jessen (EOGS)" <PMJ@eogs.dk>, Lars Lü neborg (EOGS) <LAL@eogs.dk>

**Fra** Postkasse Skat erhverv  
**Til:** Kirsten Hvelplund  
**Dato** 22. november 2004 15:59:43  
**Emne:** Videres.: Hørinssvar - lovudkast

>>> "Tom Karstensen" <tom@fdr.dk> 22-11-04 14:03 >>>  
Skatteministeriet  
Konsulent Kirsten Hvelplund

Lovudvalget i FDR har ikke kommentarer til:

Forslag til Lov om ændring af tonnageskattelovrn ( Gennemførelse af ændrede EU-retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren.

Meddelse C ( 2004 ) 43 fra Kommissionen - EU- retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren.

Mewd venlig hilsen  
Foreningen Danske Revisorer

Tom Karstensen  
direktør

85 035  
SCANNED  
Service Centre

**Registrerede  
Revisorer**  
FRR

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

Att.: Kirsten Hvelplund

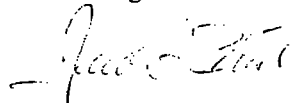
12. november 2004

**Høring vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af tonnageskatteloven  
(Gennemførelse af ændrede EU-retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren)**

Tak for muligheden for at kommentere forslaget.

FRR har ud fra det tilsendte materiale p.t. ingen kommentarer til forslaget.

Med venlig hilsen



Jacob Buss  
skattekonsulent





## Foreningen af Statsautoriserede Revisorer

Kronprinsessegade 8, 1306 København K. Telefon 33 93 91 91  
Telefax nr. 33 11 09 13 e-mail: [fsr@fsr.dk](mailto:fsr@fsr.dk) Internet: [www.fsr.dk](http://www.fsr.dk)

Skatteministeriet  
Att: Kirsten Hvelplund  
Nicolai Eigveds Gade 28  
1402 København K

E-mail: [pskerh@skm.dk](mailto:pskerh@skm.dk)

22. november 2004  
sas/hj(H114-04)

### **Vedr.: Høring over udkast til forslag til ændring af tonnageskatteloven**

FSR's Skatteudvalg har gennemgået det med Skatteministeriets e-mail af 25. oktober 2004 fremsendte udkast til forslag til ændring af tonnageskatteloven med henblik på gennemførelse af ændrede EU-retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren, og vi skal i det følgende fremkomme med vore bemærkninger hertil.

1. Lovforslagets formål er ifølge de almindelige bemærkninger at tilpasse reglerne i tonnageskatteloven til de nye retningslinjer, som EU-kommissionen udsendte i januar 2004. (Meddelelse C (2004) 43 fra Kommissionen – EU retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren). Imidlertid afviger lovforslaget fra disse retningslinjer:

I § 6, stk. 1, 4. punktum foreslås, at tonnagebeskatning vil kunne opretholdes på sædvanlige vilkår, hvis den krævede procentdel som minimum fastholdes eller forøges. Ifølge retningslinjerne fra Kommissionen er kriteriet, at rederierne i det mindste bevarer den tonnage, der føres under en af medlemsstaternes flag på det tidspunkt, hvor retningslinjerne får virkning, eller alternativt at den andel af den samlede tonnage, for hvilken, der føres fællesskabsflag, og for hvilken der kan indrømmes skattelettelse i den pågældende medlemsstat, ikke er faldet i gennemsnit i løbet af det foregående skatteår. EU's krav kan således opfyldes enten ved kvantitativt at opretholde tonnagen eller ved procentvis at opretholde den relevante andel af tonnagen. Hvad er baggrunden for, at alene den procentvise opgørelsesmulighed medtages i lovforslaget?

2. Der foreslås i § 6, stk. 1, 5. punktum indsat en bestemmelse om, at hvis et rederi har bestemmende indflydelse over et rederi i den betydning, der anvendes i direktiv 83/349/EØF om konsoliderede regnskaber, artikel 1, skal de i 3. og 4. punktum nævnte betingelser gælde for moderrederiet og datterrederiet under ét på et konsolideret grundlag. Betingelserne i 3. og 4. punktum er mindstekrav til, hvor stor en del af den af rederiet ejede bruttotonnage, der kan anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, der er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS.

FSR forstår efter ordlyden denne bestemmelse sådan, at hvis et moderrederi har to datterrederier, der er søsterselskaber, vil der skulle foretages to opgørelser, nemlig konso-

lideret for moderrederiet med hvert af datterrederierne. Dette synes ikke at være noget fornuftigt resultat; der bør selvsagt ske konsolidering for den samlede koncern.

Tilsvarende gælder, hvis to rederier ejes af samme moderselskab, der ikke driver rederivirksomhed, og således ikke er omfattet af tonnageskatteloven. Også i denne situation burde der ske konsolidering efter sædvanlige koncernregler.

Efter FSR's opfattelse bør der være sammenhæng mellem det koncernbegreb, der anvendes i tonnageskattelovens § 3, og det der ønskes anvendt med henblik på opgørelsen i forhold til kravet i § 6, stk. 1, 3. og 4. punktum.

Af EU's retningslinjer fremgår, at "Hvis en virksomhed har bestemmende indflydelse over rederivirksomheder i den betydning, der anvendes i Rådets 7. direktiv 83/349/EØF (artikel 1), gælder de ovennævnte tonnagebestemmelser for moderselskabet og datterselskaber taget under et på et konsolideret grundlag". EU-meddelelsen er således formuleret, som det er naturligt, nemlig at der skal ske konsolidering for det første med samtlige datterselskaber og for det andet uafhængigt af, om moderselskabet (der betegnes "en virksomhed") driver rederivirksomhed.

Vi skal endvidere tillade os at bede om Ministeriets redegørelse for, om konsolideringen skal omfatte

- sambeskattede udenlandske datterselskaber, hjemmehørende henholdsvis i og uden for EU
- ikke sambeskattede udenlandske datterselskaber, hjemmehørende henholdsvis i og uden for EU

Det er FSR's umiddelbare vurdering, at konsolideringsreglerne bør omfatte de selskaber i den pågældende rederikoncern, som er undergivet dansk tonnagebeskatning. Det er endvidere FSR's opfattelse, at der bør etableres en sammenhæng med bestemmelsen i lovens § 3, stk. 1, 2. punktum, eventuelt sådan at der henvises til § 3 og ikke til direktivet, idet § 3 ligger inden for afgrænsningen i direktivet.

3. § 6 a regulerer, hvorledes der skal forholdes, hvis betingelsen i § 6, stk. 1, ikke er opfyldt. Princippet er, at indtægten fra den yderligere andel af bruttotonnagen skal beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler, idet indtægten opgøres som den andel af den samlede bruttoindtjening fra egne skibe før afskrivninger og finansielle poster, som svarer til forholdet mellem på den ene side den yderligere andel af bruttotonnagen og på den anden side hele den af rederiet ejede bruttotonnage.

Dette princip er ifølge bemærkningerne hentet fra § 7.

Det er FSR's opfattelse, at dette princip ved den foreslåede anvendelse fører til opgørelse af en urealistisk stor skattepligtig indkomst vedrørende den yderligere tonnage. Rederidrift er et kapitalintensivt erhverv, og bruttoindtjeningen før afskrivninger og finansielle poster vil gennemsnitligt være væsentligt større end den faktiske nettoindtjening. Dette har ikke samme betydning i forhold til § 7, stk. 1, hvor der som følge af de lejede skibes relativt betydelige vægt ikke bliver tale om beskatning på samme bruttoniveau som i forhold til den foreslåede bestemmelse, der vedrører indtægt af egen tonnage. Indkomstskattesystemet tilsigter beskatning af en nettoindkomst. Dette opnås ikke ved den foreslåede opgørelsesmetode.

Der savnes regulering af, hvordan den opgjorte indtægt skal fordeles mellem flere rederier, der måtte indgå i opgørelsen.

Såfremt 60%-grænsen ikke overholdes, skal den overskydende tonnage beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler. En tilsvarende regel gælder efter § 7, når lejede skibes bruttotonnage udgør mere end 4 x den ejede tonnage. Der er ikke i lovudkastet taget stilling til samspillet mellem disse to regler. Der bør således til § 7 tilføjes, at "dette gælder dog kun i det omfang, indkomsten ikke allerede er beskattet efter § 6 a" og vice versa.

4. I lovforslagets § 1, nr. 3 indgår udtrykket "(dag, måned, år)". FSR skal til forståelse af bestemmelsen bede om oplysning om, hvilken dato det er, der påtænkes indsat her.

Det fremgår af § 2, stk. 1, at skatteministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden og af § 2, stk. 2, at loven har virkning fra 1. juli 2005.

Hvad er sammenhængen med det nævnte udtryk og indebærer ikrafttrædelsesreglen, at der for 2005 (ved kalenderårsregnskab) skal opgøres en andel til beskatning efter de almindelige regler for en del af året? Skal der udarbejdes perioderegnskab til brug herfor?

Vil datoen, der er nævnt to gange i § 6, stk. 1, 4. punktum være den samme? Omfatter betingelsen "såfremt rederiet tonnagebeskattes den (dag, måned, år)" rederier, som vælger tonnagebeskatning første gang for indkomståret 2005, enten frivilligt eller tvangsmæssigt? Vi forudsætter herved, at den nævnte dato vil være en dato i 2005.

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

Ifølge § 6, stk. 2 er betingelsen, at "lejeren anvender skibet til formål, som ville kunne omfattes af denne lov, hvis skibet blev anvendt til samme formål af udlejeren selv".

I bemærkningerne anføres, at rederiets generalforsamlingsvalgte revisor årligt skal attestere, at skibet rent faktisk har været anvendt til formål, som ville kunne omfattes af tonnageskatteoven, hvis skibet blev anvendt til samme formål af rederiet selv.

FSR forstår disse bemærkninger sådan, at en revisorerklæring, der i princippet er udformet som i eksemplet i bilaget, opfylder lovens krav. Den pågældende erklæring er formuleret efter den gældende alternative procedure, jf. SKM.2003.251.

6. Ifølge udkastet til § 6 a skal 60%-grænsen ikke vurderes på grundlag af tonnagen ved årets udgang, men som gennemsnit over indkomståret. Det kan overvejes at indsætte en beskrivelse af, eventuelt i bemærkningerne, hvorledes dette gennemsnit skal beregnes.
7. Ministeriet bedes redegøre for overvejelser om, hvorledes de foreslåede bestemmelser i § 6, stk. 1, 3. og 4. punktum skal forstås i forhold til rederier, der har en meget lille andel af egen bruttotonnage eller slet ingen egen bruttotonnage registreret i EU/EØS. Der er tonnagebeskattede rederier, som kun driver virksomhed med time-charter eller bareboat-charter, jf. tonnageskatteovens § 7, stk. 3. Hvordan skal sådanne rederier behand-

les i forhold til de nævnte bestemmelser? Det må være antagelsen, at rederier med en EU-andel på 0 står frit fremover.

8. Skatteministeriet bedes redegøre for samspillet mellem beskatning efter reglerne for operatørselskaber og beskatning efter tonnageskatte reglerne i øvrigt. FSR forstår lovudkastet sådan, at lader et dansk rederi et operatørselskab forestå skibenes drift, skal den samme tonnage beskattes såvel hos operatørselskabet som hos ejeren. Dette medfører således dobbeltbeskatning i koncernforhold. Der er ikke mulighed for at fravælge tonnagebeskatning for operatørselskabet i koncernforhold. En koncern, der vælger at lade et andet koncernselskab varetage relevante funktioner gennem et operatørselskab, beskattes således dobbelt i forhold til en koncern, der har ejerskab og drift i samme selskab. FSR finder ikke dette hensigtsmæssigt og foreslår, at der lovgives om, at tonnage, der allerede indgår i en tonnageskatteberegning, skal holdes uden for ved beregning af et koncernforbundet operatørselskabs til rådighed værende tonnage.
9. Ifølge lovudkastets § 22, stk. 3 er det en betingelse for, at et operatørselskab kan anvende tonnageskatteordningen, at ejeren af skibet eller lejereren til brug for skattemyndighederne årligt afgiver erklæring om, at skibet opfylder de i § 21 a, stk. 2 nævnte betingelser. FSR skal anbefale, at man overvejer hensigtsmæssigheden af denne bestemmelse. Den foreslåede erklæringsform for operatørselskaber forekommer at være den samme, som efter lovudkastet netop forlades for rederier på grund af de dårlige erfaringer hermed.

-oo0oo-

Såfremt der er spørgsmål til ovenstående, står foreningen gerne til rådighed.

Med venlig hilsen

John Byholm  
formand for Skatteudvalget

Niels Ebbe Andersen  
fagdirektør

**Forslag til erklæringer, jf. pkt. 5****XX**

Statsautoriseret revisor

**XX A/S**

CVR-nr. X

**Anvendelse af tonnageskatteloven for 200X****Ledelsens erklæring**

I henhold til tonnageskattelovens § 22 skal vi i medfør af selskabets benyttelse af den alternative procedure som nærmere beskrevet i Skatteministeriets afgørelse af 10. juni 2003 erklære, at de i indkomståret 200X udlejede skibe er anvendt til formål, som ville kunne omfattes af denne lov, hvis skibene blev anvendt til samme formål af selskabet selv.

København, den XX 200X

XX A/S

**Revisors erklæring****Til skattemyndighederne**

I overensstemmelse med Skatteministeriets afgørelse af 10. juni 2003 har vi til brug for selskabets selvangivelse for indkomståret 200X foretaget en gennemgang af de af ledelsen afgivne oplysninger om, at de i indkomståret 200X udlejede skibe er anvendt til formål, som ville kunne omfattes af denne lov, hvis skibene blev anvendt til samme formål af selskabet selv.

Vor erklæring afgives alene til brug for skattemyndighederne, og kan ikke anvendes til andre formål eller af andre.

Selskabets ledelse har ansvaret for de afgivne oplysninger om, at de udlejede skibe er anvendt som anført. Det er vort ansvar på baggrund af vor gennemgang at udtale os om, hvorvidt de af ledelsen afgivne oplysninger er i overensstemmelse med underliggende dokumentation.

**Det udførte arbejde**

Vi har udført vort arbejde i overensstemmelse med den danske revisionsstandard for erklæringsopgaver med henblik på at opnå begrænset sikkerhed for, at oplysningerne ikke indeholder væsentlig fejlinformation. Den opnåede sikkerhed er begrænset i forhold til en opgave med høj grad af sikkerhed, idet vort arbejde har været begrænset til først og fremmest at omfatte forespørgsler til selskabets ledelse og medarbejdere om praktisk anvendelse og anvendelsesmuligheder for de forskellige skibstyper samt stikprøvevis kontrol til foreliggende dokumentation, herunder aftalegrundlag m.v., og således giver mindre sikkerhed end opgaver med høj grad af sikkerhed.

### **Konklusion**

Ved den udførte gennemgang er vi ikke blevet bekendt med forhold, der afkræfter, at de af ledelsen afgivne oplysninger er i overensstemmelse med foreliggende dokumentation.

København, den XX 200X

Statsautoriseret revisor

**Fra:** "Morten Fog (KS)" <mof@ks.dk>  
**Til:** <pskerh@skm.dk>  
**Dato:** 22. november 2004 16:07:11  
**Emne:** SV: Høring over lovudkast

Vedr. høring om tonnageskatteloven.

I brev af 25. oktober 2004 har Skatteministeriet sendt udkast til forslag til lov om ændring af tonnageskatteloven (gennemførelse af ændrede EU-retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren) i teknisk høring.

Det fremgår lovbemærkningerne, at lovforslaget skal tilpasse reglerne i tonnageskatteloven til de nye regler for statsstøtte til søtransportsektoren, som Kommissionen udsendte i januar 2004, og som medlemslandene skal gennemføre inden udgangen af juni 2005. Ligeledes fremgår det af bemærkningerne til lovforslaget, at Skatteministeriet vil notificere lovforslaget til Kommissionen med henblik på afgørelse af, hvorvidt de foreslåede ændringer er i overensstemmelse med traktatens statsstøtteregler.

Konkurrencestyrelsen har umiddelbart ingen statsstøttømæssige bemærkninger til den tekniske høring. Det bemærkes, at styrelsen er enig i, at forslaget bør notificeres til Kommissionen før det træder i kraft.

Med venlig hilsen

Morten Qvist Fog  
Fuldmægtig  
Konkurrencestyrelsen  
Nyropsgade 30  
1780 København V  
Tlf: 72 26 81 65

-----Oprindelig meddelelse-----

**Fra:** Kirsten Hvelplund [mailto:kih@skm.dk]  
**Sendt:** 25. oktober 2004 11:42  
**Til:** Samfund@advocom.dk; arf@arf.dk; CN@dfhnet.dk; BSO@dma.dk; pbk@eogs.dk; sekretariat@fdr.dk; Fm@fm.dk; KWE@fm.dk; NKF@fm.dk; skat@frederiksberg.dk; frr@frr.dk; fsr@fsr.dk; Jm@jm.dk; skat@kl.dk; ae@net.dialog.dk; oem@oem.dk; gs@shipown1895.dk; info@shipowners.dk; Post@skat.kk.dk; Bruno.Rey@Sonderborg.dk; jk@toender.dk;  
**toldskat@toldskat.dk**  
**Emne:** Høring over lovudkast  
**Prioritet:** Høj

**\*\* High Priority \*\***

Vedlagt følger høringsbrev, høringsliste og lovforslag m.v.

Kirsten Hvelplund  
Specialkonsulent  
Skatteministeriets Departement  
Erhvervsområdet  
Nicolai Eigtvæds Gade 28  
1402 København K

Tlf. 33 92 33 92  
Dir. 33 92 47 65

Fax 33 14 91 05



Skatteministeriet  
Departementet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

Ministeriet har ved mail af 25. oktober 2004 anmodet om eventuelle bemærkninger til J.nr 2004-311-0061, (i teknisk høring)

"udkast til forslag til lov om ændring af tonnageskatteloven (Gennemførelse af ændrede EU-retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren)".

Det kan i den anledning oplyses, at Frederiksberg Kommune ingen bemærkning har.

Venlig hilsen

Erik Christiansen  
kontorchef

25. oktober 2004  
Sagsbeh: EC  
Journa. Nr.:

**Skatteafdelingen**

Lønmodtager- og Special-  
ligningskontoret  
Rådhuset  
2000 Frederiksberg  
[www.frederiksberg.dk](http://www.frederiksberg.dk)

Telefon 38 21 25 00  
Telefax 38 21 29 64  
[skat@frederiksberg.dk](mailto:skat@frederiksberg.dk)



**Fra** Postkasse Skat erhverv  
**Til:** Kirsten Hvelplund  
**Dato** 22. november 2004 09:18:53  
**Emne:** Videres.: Høringssvar til forslag til lov om ændring af tonnageskatteloven  
(Gennemførelse af ændrede EU-retnin

>>> Jesper Kiholm <jk@toender.dk> 22-11-04 08:56 >>>  
Til Skatteministeriet  
Departementet  
Att. Kirsten Hvelplund

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

Skatterevisorforeningen takker for det modtagne materiale, og kan i den  
forbindelse meddele, at vi ikke har bemærkninger til det modtagne  
lovforslag.

Med venlig hilsen

Jesper Kiholm  
Skatterevisor  
Skatterevisorforeningen  
Vestsønderjyllands Skatteforvaltning  
Kongevej 57  
6270 Tønder  
Tlf.: 74 72 80 92  
Fax: 74 72 81 99  
Email: [jk@toender.dk](mailto:jk@toender.dk)



Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K  
Att.: Konsulent Kirsten Hvelplund

22. november 2004  
Sag 1999  
Arkivkode  
Politisk Juridisk Center  
/hen

**Vedr. udkast til forslag til lov om ændring af tonnageskatteloven.**

Skatteministeriet har ved brev af den 25. oktober 2004 sendt udkast til forslag til lov om ændring af tonnageskatteloven i høring. Formålet med lovforslaget er at tilpasse reglerne i tonnageskatteloven til de nye retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren.

Lovforslaget giver herefter Søfartsstyrelsen anledning til følgende bemærkninger:

I udkastet til lovforslag indføres et flagkrav, hvorefter det er en betingelse, at mindst 60 % af den af rederiet ejede bruttotonnage, der kan anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, er registreret i en EU- eller EØS-medlemsstat, jvf. § 6, stk. 1, 3.-5 pkt. Dette krav er i overensstemmelse med de nye retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren.

For så vidt angår opgørelsen af de 60 % henvises der imidlertid i udkastets § 6, stk. 1, 3.-5. pkt., direktiv 83/349/EØF – det 7. selskabsdirektiv – om konsoliderede selskaber. Der anvendes dermed et andet kriterium for vurdering af det konsoliderede grundlag end den gældende lovs § 3.

Efter Søfartsstyrelsens opfattelse kan den nye bestemmelse have den utilsigtede virkning, at der blandt andet skal medregnes tonnage fra udenlandske selskaber, der ikke gør brug af tonnageordningen. Herudover er en sådan uensartethed i opgørelsen af det konsoliderede grundlag ikke hensigtsmæssig, og man skal derfor foreslå, at man alene anvender opgørelsesmetoden i den gældende lovs § 3 til fastsættelse af det konsoliderede grundlag. Søfartsstyrelsen har forstået, at også andre lande – ved gennemførelsen af de nye retningslinjer – vil benytte krav, der svarer til grundideen bag den nuværende lovs § 3. Endeligt bemærkes, at retningslinjer indeholder forskellige måder at opfylde tonnagekravet på end ved det i lovudkastet foreslåede 60% af den ejede tonnage. Det kan ikke udelukkes, at disse andre måder kan være hensigtsmæssige at bruge disse andre metoder, som retningslinjerne åbner mulighed for.

På den baggrund har Søfartsstyrelsen udarbejdet vedlagte forslag til ændring af § 6, stk. 1, 3.-5. pkt., § 6, stk. 2 og 3, og § 6a. Søfartsstyrelsens forslag til ændring af disse bestemmelser betyder, at der bliver sammen-

**SØFARTSSTYRELSEN**  
Vermundsgade 38 C  
2100 København Ø

Tlf. 39 17 44 00  
Fax 39 17 44 01  
CVR-nr. 29 83 16 10  
sfs@dma.dk  
www.sofartsstyrelsen.dk

ØKONOMI- OG  
ERHVERVSMINISTERIET

fald mellem fastsættelsen af moder- og datterselskaber, som er koncernforbundne, og som skal træffe samme valg efter § 3, og de koncernforbundne selskaber, der indgår i vurderingen af om 60 % kravet til eget bruttotonnage er opfyldt, jf. lovforslagets § 6, stk. 1, 3.-5 pkt. ligesom der vedrørende opgørelsen af tonnage tillige medtager de andre måder, som retningslinjerne giver mulighed for.

Med venlig hilsen

Birgit Sølling Olsen

## NOTAT

18. november 2004

Sag

Arkivkode

Politisk Juridisk Center

/bso

### Tonnageskat - udvikling i tonnage

**SØFARTSSTYRELSEN**

Vermundsgade 38 C

2100 København Ø

Tlf. 39 17 44 00

Fax 39 17 44 01

CVR-nr. 29 83 16 10

sfs@dma.dk

www.sofartsstyrelsen.dk

ØKONOMI- OG

ERHVERVS MINISTERIET

#### Tekst fra høringsforslaget

#### Bemærkninger

I § 6, stk. 1, indsættes som 3-5. pkt.:

"Det er endvidere en betingelse, at mindst 60 pct. af den af rederiet ejede bruttotonnage, der kan anvendes til formål, som vil kunne omfattes af denne lov, er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS. Hvis den i 3. pkt. opgjorte procentdel den (dag, måned, år) er mindre end 60 pct., vil rederiet uanset bestemmelsen i 3. pkt. kunne opgøre sin indkomst efter reglerne i §§ 9-15, såfremt rederiet tonnagebeskattes den (dag, måned, år) og den på denne dato opgjorte procentdel som minimum fastholdes eller forøges. Hvis et rederi har bestemmende indflydelse over et rederi i den betydning, der anvendes i direktiv 83/349/EØF om konsoliderede regnskaber, artikel 1, gælder de i 3. og 4. pkt. nævnte tonnagebestemmelser for moderrederiet og datterrederiet under ét på et konsolideret grundlag. For rederier, der indtræder i tonnageskatteordningen på et senere tidspunkt, gælder indtrædelsestidspunktet."

Som Stk. 2 og Stk. 3 indsættes:

"Stk. 2. Det i stk. 1 anførte krav om 60% af den af rederiet ejede tonnage gælder ikke hvis rederiet fastholder eller forøger den procentdel af den af rederiet ejede bruttotonnage, der kan

Til Stk. 2 og 3

Som noget nyt stiller statsstøtte-retningslinjer særlige krav til bevarelsen af skibe, der er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS eller til en forøgelse af denne tonnage, jf. således forslagens § 6, Stk. 3.

Dette overordnede formål med at sikre tonnagen under en EU - eller EØS medlemsstatsflag kan også opfyldes ske på andre måder. Således er det muligt for et rederi at opfylde kravene, hvis mindst 60 pct. af den af rederiet ejede bruttotonnage, der kan anvendes til formål, som vil kunne omfattes af loven, er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS.

Et rederi kan også opfylde kravene, såfremt danske rederier samlet set fastholder eller forøger den procentdel af den af rederierne ejede bruttotonnage, der er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS. Den sidste bestemmelse har betydning for mindre rederier, der kun ejer få skibe.

anvendes til formål, som vil kunne omfattes af denne lov, er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EOS den (dag, måned, år) for i forvejen tonnagebeskattede rederier. For rederier, der indtræder i tonnageskatteordningen på et senere tidspunkt, gælder indtrædelsestidspunktet. Uanset den under pkt. 2 anførte betingelse og tonnagekravet efter stk. 1, 3 pkt. kan et rederi alligevel opgøre sin indkomst efter reglerne i §§ 9-15, såfremt danske rederier samlet set fastholder eller forøger den procentdel af den af rederierne ejede bruttotonnage, der kan anvendes til formål, som vil kunne omfattes af denne lov, der er registreret i en stat, der er medlem af EU eller EOS.

Stk. 3 Hvis et rederi har bestemmende indflydelse over et andet rederi i den betydning, at de anses som koncernforbudne og sambeskattede samt efter reglerne i § 3, stk. 1, skal træffe samme valg, skal tonnageopgørelserne efter stk. 1, 3 pkt. og stk. 2 foretages for rederierne under ét."

Stk. 2 bliver herefter stk. 4.

Efter § 6 indsættes som § 6 a:

"§ 6 a. Hvis et rederi i gennemsnit over et indkomstår ikke opfylder betingelsen i § 6, stk. 1, 3. pkt., beskattes indtægt fra den - set i forhold til set i forhold til den for rederiet højst tilladte andel af ikke-EU eller EOS-registrerede skibe - yderligere andel af den af rederiet ejede bruttotonnage, der anvendes til formål, som vil kunne omfattes af denne lov,

Stk. 3 gennemfører EU - statsstøtteretningslinjernes særlige krav til koncernforbudne selskaber jf. henvisning i EU-retningslinierne til definitionen af "bestemmende indflydelse" i Rådets syvende direktiv 83/349/EØF, artikel 1, som § 3 i loven lever p til.

Ved bestemmelsen gennemføres således retningslinjernes krav om en konsolideret betragtning, når man ser på opgørelsen af tonnagen, som omhandlet i Stk. 1, 3 pkt og 2 .

Bestemmelsen medfører, at når moder og datterselskaber, som er koncernforbudne og som i medfør af lovens § 3 skal træffe samme valg om brug af tonnage-skat, skal den tonnage, som ind-

	<p><u>går under vurdering af opfyldelsen af 60% kravet efter Stk. 1 eller den alternative krav efter stk. 2, opgøres som en samlet tonnage.</u></p>
--	---





Skatteministeriet  
Departementet

Att.: Kirsten Hvelplund

### *Høringssvar - tonnageskatteloven*

Departementet har d. 25. oktober 2004 sendt Forslag til Lov om ændring af tonnageskatteloven (Gennemførelse af ændrede EU-retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren) i ekstern høring. Told- og Skattestyrelsen har følgende bemærkninger.

#### **Faglige bemærkninger:**

##### *Til § 1, nr. 3:*

1. Det fremgår ikke klart af lovteksten, men synes at fremgår forudsætningsvis af eksemplerne i bemærkningerne til § 1, nr. 4, at der ved udtrykket "kan anvendes til formål" skal forstås skibe, som rent faktisk anvendes til formål, der berettiger til tonnagebeskatning, hvis betingelsen i 3. pkt. respektive 4. pkt. i øvrigt er opfyldt. Forstået på denne måde vil f.eks. skibe, der er udlejet på bare-boat vilkår ikke skulle indgå i beregningen.
2. Det ses hverken i loven eller lovforslagets bemærkninger, at være taget højde for den situation, hvor et dansk rederi på skæringsdatoen alene har ejede bruttotonnage registreret i lande udenfor EU eller EØS, og stadig kan være omfattet af tonnageskatteordningen efter lovændringen. Det kan vel næppe være hensigten med lovændringen, at et dansk rederi kan have en opgjort procentdel på 0 pct. (§ 6, stk. 1, 4. pkt.).

##### *Til § 1, nr. 6:*

1. I den nye § 21 a, stk. 2 bør der ud over henvisningen til § 8, stk. 1, nr. 5, 2. pkt. også anføres 3. pkt., således at der er parallelitet mellem rederier og operatørselskaber med hensyn reglerne om registrering af skibe i en stat, der er medlem af EU eller EØS.
2. Det synes uklart i lovteksten hvorledes betingelsen vedrørende 60 pct. kravet om registrering af skibe i en stat, der er medlem af EU eller EØS for et operatørselskab skal forstås. Er det 60 pct. af de skibe som operatørselskabet udøver operatørvirksomhed med, der skal være registreret i en stat, der er medlem af EU eller EØS *eller* er det 60 pct. af hver ejers skibe, hvis operatørselskabet driver virksomhed med skibe fra flere rederier. Bestemmelsen i § 1, nr. 9 (§ 22, stk. 3) tyder på, at det er 60 pct. af hver ejers skibe, der skal være registret i en EU eller EØS medlemsstat.



3. Operatørselskaber, der et enkelt år eller flere år ikke kan opfylde 60 pct. kravet om registrering af skibe i en stat, der er medlem af EU eller EØS (§ 21 a, stk.2), er ringere stillet end rederier, der trods manglende opfyldelse af 60 pct. kravet stadig er berettiget til tonnagebeskatning.
  
4. For operatørselskaber finder §§ 3 - 4 tilsvarende anvendelse. I den nu-gældende bestemmelse i § 3, 1, 2. pkt. kan rederier undlade at træffe samme valg, når de ikke har fælles ledelse eller driftsorganisation, og de ikke driver virksomhed inden for beslægtede forretningsområder. Efter den foreslåede regel er et operatørselskab og et rederi, der er koncernforbundet omfattet af reglen. For at fjerne en eventuelt usikkerhed om at operatørvirksomhed og rederivirksomhed kunne blive anset som forskellig forretningsområde kunne det overvejes at uddybe dette i bemærkningerne til bestemmelsen.

*Til § 1, nr. 7:*

Bestemmelsen bør udvides til også at omfatte operatørselskaber for så vidt angår § 3, stk. 1 og 2 om koncernforbundne rederier, således at der er parallelitet mellem rederier og operatørselskaber for så vidt angår kontrolbestemmelserne i § 22, stk. 2.

**Administrative konsekvenser:**

En gennemførelse af lovforslaget skønnes ikke at medføre administrative konsekvenser.

Med venlig hilsen  
Retsafdelingen

Lone Stonor Kristensen  
Direkte telefon 72 37 49 45  
lone.stonor.kristensen@toldskat.dk

/Karen Madsen  
Direkte telefon 72 37 38 83  
karen.madsen@toldskat.dk