

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om ändring av tonnageskattelagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås ändringar i tonnageskattelagen. Istället för att skatten beräknas på basis av fartygens dräktighet ska man övergå till beskattning av den beräknade tonnageskattade inkomsten. Det föreslås också att ett tonnageskattat bolags vinstutdelning inte längre ska utgöra beskattningsbar inkomst för utdelningsmottagaren. På vinstutdelningen tillämpas det som i den övriga skattelagstiftningen bestäms om beskattning av utdelningsmottagare.

Vidare föreslås det att definitionen av tonnageskattad verksamhet ska utvidgas, så att verksamheten även omfattar sådana hamn-, transport- och terminaltjänster som har en nära anknytning till sjötransportverksamhet. Utgifterna för de utrymmen på fartyget som används för taxfreeförsäljning ska i sin helhet bli avdragsgilla vid rederibolagets inkomstbeskattning.

Av rederiets alla fartyg ska 60 procent vara registrerade under EU-medlemsstaters flagg. När det gäller sådana fartyg som bolaget äger eller har inhyrt krävs det att 25 procent av fartygen ska vara registrerade under finsk flagg.

Som tonnageskattade inkomster betraktas hyresinkomster för fartyg som ägs av bolaget och som temporärt har hyrts ut eller som från första början har hyrts ut utan besättning till ett tonnageskattskyldigt bolag. Hyresinkomsterna för ett sådant fartyg omfattas av tonnageskattningen i det fall då fartyget hyrs ut för högst tre år.

Enligt förslaget ska förluster som tidigare fastställts vid inkomstbeskattningen få avdras från andra inkomster än sådana som erhållits genom tonnageskattad verksamhet, till den del förlusterna har uppkommit inom den inkomstbeskattade verksamheten.

Dessutom ska rederiet på basis av anskaffningsutgiften för fartyg som är avsedda att varaktigt användas inom den tonnageskattade verksamheten och på basis av vissa mil-

jöinvesteringar vara berättigat till en minskning av den maximiinkomstföring som fastställs för rederiet vid övergången till tonnageskattning. Detta innebär att rederibolagets skattebörda lindras med hälften av investeringarnas belopp. Maximiinkomstföringens belopp beräknas som differensen mellan den utgiftsrest som inte avskrivits i bokföringen och den utgiftsrest som inte avskrivits vid beskattningen. Det föreslås också en ändring av föreskrifterna om återanskaffningsreserven för tonnageskattad verksamhet, så att ett bindande skriftligt beställningsavtal förlänger reservens giltighetstid.

Godkännandet av ett bolag som tonnageskattskyldigt ska kunna återkallas endast ifall det inte längre föreligger förutsättningar för tonnageskattning eller ifall bolaget försöker kringgå skatt. De sanktioner som påförs då bolaget avförs ur tonnageskattesystemet ska samtidigt lindras.

Ett verksamt bolag som uppfyller villkoren för tonnageskattskyldighet ska kunna ansöka om godkännande som tonnageskattskyldigt inom 36 månader efter att lagen trätt i kraft.

Lagen ska första gången tillämpas vid beskattningen för det skatteår som börjar under kalenderåret 2010. Lagen ska också kunna tillämpas vid beskattningen för det skatteår som börjat före lagens ikraftträdande under år 2010, om villkoren för att bolaget ska godkännas som tonnageskattskyldigt har varit uppfyllda från och med ingången av skatteåret.

Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt efter att Europeiska gemenskapernas kommission har godkänt den föreslagna ändringen av det statliga stödet till sjötransport. Tidpunkten för lagens ikraftträdande ska fastställas genom förordning av statsrådet.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för år 2010 och avses bli behandlad i samband med den.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÅN MOTIVERING	3
1 INLEDNING.....	3
2 NULÄGE	3
2.1 Lagstiftning och praxis.....	3
Tonnageskattelagen	3
Lagstiftningsprojekt som främjar sjöfarten	6
Sjöfartsstöden i Finland	7
2.2 Den internationella utvecklingen	8
Europeiska gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport	8
2.3 Bedömning av nuläget	9
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	9
3.1 Målsättning.....	9
3.2 De viktigaste förslagen.....	10
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	11
4.1 Ekonomiska konsekvenser	11
4.2 Konsekvenser för miljön	12
4.3 Samhälleliga konsekvenser	12
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	12
6 ANDRA OMSTÄNDIGHETER SOM INVERKAT PÅ PROPOSITIONEN	13
6.1 Samband med internationella förpliktelser	13
7 SAMBAND MED BUDGETPROPOSITIONEN FÖR ÅR 2010	13
DETALJMOTIVERING	13
1 LAGFÖRSLAG	13
1.1 Tonnageskattelagen.....	13
2 IKRAFTTRÄDANDE	19
LAGFÖRSLAG	21
om ändring av tonnageskattelagen	21
BILAGA	27
PARALLELLTEXTER	27
om ändring av tonnageskattelagen	27

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

På grund av sitt geografiska läge är Finland beroende av sjötransporter. Ca 80 procent av Finlands utrikeshandel sker sjövägen. Samtidigt som utlandstrafiken i Finlands hamnar har ökat, har de finska fartygens andel av transportererna minskat. År 2008 svarade finska fartyg för 39,1 procent av importen och för 20,3 procent av exporten, medan de finska fartygen på 1990-talet svarade för över 30 procent av exporten. Under de senaste fem åren har antalet anställda inom den finska sjöfartssektorn minskat med ca 1 400 personer. För närvarande sysselsätter sjöfartssektorn ungefär 7 000 personer. Dessa förändringar har orsakats av den allt hårdare internationella konkurrensen mellan rederierna inom Östersjöområdet. Samtidigt är sjötrafiken inom Östersjöområdet stadd i kraftig tillväxt.

Uppskattningsvis kommer trafiken även i framtiden att öka till följd av den starka ekonomiska utvecklingen i kuststaterna kring Östersjön. Framtidsutsikterna för den finska sjöfarten är fast förknippade med den finska handelsflottans internationella konkurrenskraft.

Inom Europeiska gemenskapen har man upplevt en oro över hur medlemsstaterna ska klara sig i den internationella konkurrensen inom sjöfartssektorn i förhållande till stater med s.k. bekvämlighetsflagg. I dessa stater är rederiernas beskattning lindrigare och bemanningskostnaderna lägre än i Europeiska gemenskapens medlemsstater. I vissa fall är även de krav som ställs på fartygen och på besättningens kompetens betydligt lägre än i medlemsstaterna. För närvarande svarar Europeiska gemenskapens medlemsstater för ungefär en tredjedel av sjöfarten i världen.

När det gäller den finska sjöfartens internationella konkurrenskraft hör bl.a. Sverige, Estland, Nederländerna, Storbritannien, Tyskland och Bahamas till Finlands viktigaste konkurrentländer, dit finskt tonnage har flaggats ut under de senaste åren.

Det centrala i de länder som har haft framgång inom den internationella sjöfartsbran-

schan är dels att beskattningen är lindrig, dels att blandbesättningar tillåts och att stöd för bemanningskostnader betalas till fullt belopp, i synnerhet för lastfartygens del.

2 Nuläge

2.1 Lagstiftning och praxis

Tonnageskattelagen

Tonnageskattelagen (476/2002) trädde i kraft genom statsrådets förordning (947/2002) den 20 november 2002. Lagen tillämpades första gången vid beskattningen för det skatteår som började under kalenderåret 2002. Lagen har ändrats två gånger. År 2004 ändrades bestämmelserna i 19 § som gäller verkningarna av ett tonnagebeskattat bolags vinstutdelning, i samband med att systemet för gottgörelse av bolagsskatt avskaffades. Under det innevarande året ändrades den definitionen av ett tonnagebeskattat fartyg som ingår i 8 §, så att den överensstämmer med den lagändring som berör handelsfartygsförteckningen.

Tonnageskattelagen innehåller bestämmelser om det skattesystem som tillämpas på rederier som bedriver internationell sjöfart med last- eller passagerarfartyg. Ett rederibolag som uppfyller de föreskrivna villkoren kan välja sådan tonnagebeskattning som baseras på fartygens nettodräktighet istället för normal inkomstbeskattning av den vinst som hänför sig till gods- och passagerartransport och därmed nära anknuten verksamhet. Skattens belopp är relativt lågt, eftersom det är fråga om ett statligt stöd som rederierna beviljas via beskattningen. På bolagets övriga verksamhet, som inte hör till den tonnagebeskattade verksamheten, tillämpas de normala inkomstskattebestämmelserna.

Bolaget kan inkluderas i tonnageskattesystemet om bolaget äger åtminstone ett fartyg på minst 1 000 bruttoton som bolaget bedriver operativ verksamhet med och i huvudsak använder i internationell sjötrafik. Bolaget får samtidigt bedriva verksamhet som omfattas av inkomstbeskattningen. Bolaget kan

t.ex. ha en stor flotta som bedriver inrikestrafik, på vilken tonnageskattelagen inte kan tillämpas.

Ett aktiebolag som idkade rederiverksamhet då tonnageskattelagen trädde i kraft hade möjlighet att ansluta sig till tonnageskattesystemet inom en ettårig tidsfrist, dvs. senast den 20 november 2003. Ett nytt aktiebolag som inleder rederiverksamhet har möjlighet att ansluta sig till tonnageskattesystemet inom tre månader efter att bolaget har registrerats.

Ett bolag som har ansökt om att omfattas av tonnagebeskattningen förbinder sig att höra till systemet under en tioårig tonnageskatteperiod. Under denna period betalar bolaget tonnageskatt oavsett om bolaget uppvisar vinst eller förlust för ett enskilt år. Bolaget kan inte välja att utträda ur tonnageskattesystemet under tonnageskatteperioden. Skattemyndigheterna kan emellertid avföra bolaget ur systemet om villkoren för godkännande av bolaget som tonnageskattskyldigt inte längre är uppfyllda. Ett bolag som avförs ur systemet påförs retroaktiv inkomstskatt i enlighet med inkomstskattebestämmelserna. Dessutom höjs skatten med minst 10 procent och i vissa fall med högst 40 procent. Ett bolag som har avförts ur tonnageskattesystemet kan inte på nytt godkännas som tonnage-skattskyldigt.

Tonnageskattesystemet tillämpas på ett bolag som är allmänt skattskyldigt i Finland och på ett fast driftställe som ett bolag med hemvist utomlands har i Finland, då bolaget eller det fasta driftsstället i verkligheten leds från Finland och bolaget bedriver gods- eller passagerartransport med tonnagebeskattade fartyg från Finland. Minst 25 procent av fartygens nettodräktighet ska utgöras av fartyg som är registrerade i det finska fartygsregistret och som ägs av bolaget eller av andra bolag inom samma koncern. Nettodräktigheten för fartyg som är registrerade i fartygsregistret i en medlemsstat i Europeiska unionen och som har inhyrts med besättning får endast tillfälligt överskrida 50 procent av de tonnagebeskattade fartygens dräktighet. Bolaget eller koncernen kan därutöver använda sig av sådana fartyg som är registrerade i fartygsregistret i en medlemsstat i Europeiska unionen och som har inhyrts utan besättning.

Tonnageskattesystemet omfattar en hel koncern, vilket innebär att alla bolag som hör till samma koncern och som uppfyller villkoren för tonnageskattskyldighet ska anhölla om att omfattas av tonnagebeskattningen.

Tonnagebeskattade fartyg är fartyg som huvudsakligen är avsedda för och används för gods- eller passagerartransport, närmast i internationell sjöfart. Fartygen ska ha en nettodräktighet på minst 100 ton och de ska ha sin strategiska och ekonomiska ledning i Finland. Ett fartyg anses vara i internationell sjöfart när det trafikerar mellan en finsk och en utländsk hamn, mellan utländska hamnar eller mellan en utländsk hamn och öppna havet. Ett fartyg anses emellertid inte vara i internationell sjöfart i det fall då fartyget utslutande trafikerar mellan två hamnar i samma stat.

Tonnageskatt betalas på basis av fartygets dräktighet på följande sätt:

- 0,4 euro per dag för varje 100 ton upp till 1 000 ton,
- 0,3 per dag för varje 100 ton för den del som överstiger 1 000 ton upp till 10 000 ton,
- 0,2 euro per dag för varje 100 ton för den del som överstiger 10 000 ton upp till 25 000 ton och
- 0,1 euro per dag för den del som överstiger 25 000 ton.

Tonnagebeskattningen omfattar sådana särskilt definierade inkomster som hänför sig till internationell sjötrafik och därmed direkt anknuten verksamhet. Bolaget kan också ha andra inkomster än sådana som omfattas av tonnagebeskattningen. Bolagets övriga inkomster beskattas i enlighet med de allmänna inkomstskattebestämmelserna.

Inom tonnageskattesystemet är det viktigt att de tonnagebeskattade och de inkomstbeskattade inkomsterna hålls åtskilda från varandra. Detsamma gäller de kostnader som hänför sig till inkomsterna. De kostnader som orsakas av förvärvandet av tonnagebeskattade inkomster är inte avdragsgilla inom tonnagebeskattningen och de kan inte heller avdras från de inkomstbeskattade inkomsterna. Endast de utgifter som hänför sig till inkomstbeskattade inkomster är avdragsgilla. När det gäller ränteutgifter och kursförluster är endast de delar avdragsgilla som svarar mot den andel av bolagets tillgångar som hör

samman med annan än tonnagebeskattad verksamhet. Förluster som uppkommit före övergången till tonnagebeskattning är inte avdragsgilla.

Vid beskattningen under tonnageskatteperioden görs inte avskrivningar av sådana anläggningstillgångar som helt eller delvis används inom den tonnagebeskattade verksamheten. Överlåtelsepriserna för dessa anläggningstillgångar betraktas inte heller som beskattningsbar inkomst under tonnageskatteperioden. På sådana anläggningstillgångar som hänför sig till den inkomstbeskattade verksamheten tillämpas däremot normala avskrivningsbestämmelser. Även om anskaffningsutgifterna för anläggningstillgångar som hör till den tonnagebeskattade verksamheten inte avdras vid beskattningen, följer man dock med deras värde genom att göra årliga maximiavskrivningar från anskaffningsutgifterna. Då bolaget utträder ur tonnageskattesystemet betraktas det belopp som minskats med kalkylerade maximiavskrivningar som anläggningstillgångarnas oavskrivna anskaffningsutgift vid bolagets första inkomstbeskattning.

Eftersom Finlands skattesystem är fördelaktigt och sporrar till investeringar betalar rederibolagen förhållandevis lite inkomstskatt. På grund av avskrivningssystemet har bolagen i Finland en mycket stor latent skatteskuld som hänför sig till de fartyg som hör till anläggningstillgångarna. Denna skatteskuld har uppkommit då bolaget gjort sådana avskrivningar av förslitning underkastade lösa anläggningstillgångar som överstiger de avskrivningar som motsvarar tillgångarnas ekonomiska livslängd. Skatteskulden ökar också i samband med överlåtelser av anläggningstillgångar, eftersom överlåtelsepriserna avdras från utgiftsresten. Överlåtelsevinster inkomstförs således inte som direkta inkomster, utan indirekt i och med att bolagets avskrivningsgrund minskar.

När det gäller inkomstbeskattningen inkomstförs skatteskulden indirekt genom att avskrivningsgrunden minskar och genom att de framtida avskrivningarna blir mindre. Vid övergången från inkomstbeskattning till tonnagebeskattning beaktas inkomstskatteskulden genom att man utreder differensen mellan den oavskrivna anskaffningsutgiften för

de lösa förslitning underkastade anläggningstillgångar som kommer att användas inom den tonnagebeskattade verksamheten och deras gängse värde. Den skatteskuld som har fastställts på detta sätt och som har uppkommit innan bolaget övergår till tonnagebeskattning kan inkomstföras då tillgångar överläts under tonnageskatteperioden. Denna skatteskuld betraktas emellertid som beskattningsbar inkomst i samband med överlåtelse av anläggningstillgångar som används inom den tonnagebeskattade verksamheten endast om de överlåtna tillgångarnas överlåtelsepris överskrider den återstående utgiftsrestens belopp och utgiftsresten blir negativ. Detta kan bli aktuellt endast i det fall då rederiets flotta minskar väsentligt och varaktigt. Skatteskulden betraktas dock inte som inkomst om rederiet visar att man inom de närmaste tre åren kommer att skaffa nya anläggningstillgångar som hänför sig till den tonnagebeskattade verksamheten.

Om förutsättningarna för tillämpning av tonnagebeskattning upphör att vara gällande, avförs bolaget ur systemet. Bolaget påförs då retroaktivt inkomstskatt för tonnageskatteperioden och skatten höjs med 10 procent. Bolaget kan också avföras ur systemet om bolaget är delaktigt i ett arrangemang för kringgående av skatt, beviljar penninglån till sina aktieägare eller försummar sin deklarationskyldighet. Bolaget har emellertid möjlighet att åtgärda de nämnda bristerna eller omständigheterna. Om bolaget däremot inte åtgärdar situationen kan skatten höjas med högst 40 procent.

Genom det ovan beskrivna systemet för fastställelse och inkomstföring av skatteskulden och de sanktioner som följer då bolaget upphör att omfattas av tonnageskattskyldigheten strävar man efter att förhindra sådana situationer där rederiet fritt kunde sälja sina fartyg till utlandet och därmed avhända sig det fartygsbestånd för vilket skattestödet är avsett. Eftersom de överlåtelsevinster som erhålls för tonnagebeskattade fartyg är skattefria vid tonnagebeskattningen, till skillnad från vad som är fallet vid den normala inkomstbeskattningen, behövs reglering av den dolda skatteskulden för att systemet inte ska sporra rederierna till fartygsöverlåtelser.

För att bolagets vinstutdelning åtminstone ska bli föremål för enkel beskattning, utgör ett tonnageskattskyldigt bolags vinstutdelning beskattningsbar inkomst för mottagaren. Den vinst som hänför sig till den tonnageskattade verksamheten omfattas således av lindrigare beskattning så länge den inte delas ut till bolagets delägare.

Det faktum att ränteutgifterna inte är avdragbara inom tonnageskattningen kan sporra bolagen till att i första hand rikta rederikoncernens lånefinansiering till koncernens inkomstbeskattade bolag, som kan avdra ränteutgifterna vid sin inkomstbeskattning. Enligt tonnageskattelagen ska bolagets inkomster utökas med den ränta som beräknas på differensen mellan bolagets eget kapital och det främmande kapitalet, om det främmande kapitalet underskrider hälften av det egna kapitalets belopp.

Då tonnageskattningen upphör övergår bolaget till att omfattas av inkomstbeskattningen. Vid inkomstbeskattningen är inte sådana poster avdragsgilla som kunde ha dragits av i bolagets beskattning under tonnageskatteperioden, om bolaget då hade beskattats enligt inkomstskattelagen. Som oavskrivnen anskaffningsutgift för de anläggningstillgångar som hänför sig till den tonnageskattade verksamheten betraktas vid inkomstbeskattningen det belopp som hade kvarstått om maximala avskrivningar hade gjorts från anläggningstillgångarna.

För ett tonnageskattskyldigt bolag verkställs både tonnageskattningen och inkomstbeskattningen av Koncernskattecentralen. Ett tonnageskattat bolag är skyldigt att lämna in en särskild utredning över de inkomster som hänför sig till den tonnageskattade verksamheten, liksom över de utgifter och avdrag samt tillgångar och skulder som hänför sig till verksamheten. Bolaget ska dessutom lämna in en utredning över de redovisningsprinciper som iaktas vid fördelningen av bolagets inkomster och utgifter mellan den tonnageskattade verksamheten och den övriga verksamheten. Inkomstbeskattningen verkställs med iakttagande av de allmänna procedurbestämmelser som gäller inkomstbeskattningen. Vid inkomstbeskattningen blir således bl.a. bestämmelserna om

kringgående av skatt och skatteförhöjning tillämpliga.

Efter tonnageskattelagens ikraftträdande år 2002 har endast ett rederi, som bedriver rederyksamhet med två fartyg, ansökt om godkännande som tonnageskattskyldigt.

Lagstiftningsprojekt som främjar sjöfarten

I avsikt att trygga sjöfartens konkurrenskraft förnyades lagstiftningen om stöd för bemanningskostnader helt och hållet vid ingången av år 2008. Samtidigt blev stödet för passagerarfartyg varaktigt och på samma gång förenhetligades också stödet för lastfartyg och passagerarfartyg.

Lagstiftningen om stöd för bemanningskostnader preciserades genom en ändring av lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport (967/2008). Lagändringen är avsedd att tillämpas från ingången av år 2009. Den krets som omfattas av stödet justerades i fråga om fartygskategorierna och bemanningskostnaderna. Stödet utvidgades till vissa lastfartyg, bogserbåtar och skjutbogserare som går i inrikes sjöfart inom Finlands havsområde, samt för begränsat skattskyldigas del också till passagerarfartyg. Europeiska unionens kommission har godkänt stödet. Lagen har trätt i kraft den 15 september 2009, genom statsrådets förordning 674/2009.

Den handelsflotta som seglar under finsk flagg har drabbats av en tillbakagång under den första halvan av det innevarande decenniet. En orsak till detta kan utgöras av att konkurrensen inom Östersjöområdet har blivit allt hårdare, framför allt i och med de Baltiska ländernas förbättrade konkurrenskraft inom sjöfartssektorn. I Sverige har det blivit tillåtet att använda blandbesättningar på lastfartyg i utrikesfart, bogserbåtar och skjutbogserare. Tonnageskattearrangemang har införts i viktiga konkurrentländer såsom Danmark, Tyskland, Nederländerna och Storbritannien.

Under de senaste tre åren har det inte skett några större förändringar när det gäller antalet fartyg och tonnageskattens omfattning i Finland. I slutet av år 2005 fanns det 115 fartyg i utrikesfart, med en sammanlagd bruttodräktighet på 1,37 miljoner. I slutet av år 2008 var

antalet fartyg 120 och bruttodräktigheten 1,44 miljoner. En del av det äldre tonnage har sålts och samtidigt har nya fartyg tagits i bruk under finsk flagg. I Finland är handelsflottans genomsnittsålder emellertid fortfarande högre än i EU:s medlemsstater. Genomsnittsåldern för de finska fartyg som har inskrivits i handelsfartygsförteckningen är för närvarande 19,5 år. För medlemsstaternas och för Norges del är medelåldern ca 12 år

och för hela världshandelsflottans del ca 13 år.

Rederiernas orderstock har under de senaste åren omfattat ca 13 fartyg. Under de senaste åren har ca 17 nya fartyg avsedda för utlandstrafik varit under byggnad för finska rederiernas räkning. Av dessa har fyra färdigställt år 2007, två har färdigställts under år 2008, två kommer att bli färdiga under år 2009 och nio under åren 2010 och 2011.

Fartyg inskrivna i handelsfartygsförteckningen under åren 2004—2008					
Fartyg i slutet av året	2004	2005	2006	2007	2008
Fartyg som omfattas av lastfartygsstödet	106	100	94	100	101
Fartyg som omfattas av passagerarfartygsstödet	13	15	15	15	19
Sammanlagt	119	115	109	115	120
Bruttodräktighet	1 345 229	1 371 368	1 219 217	1 350 902	1 435 571

I Finland har antalet arbetsplatser inom sjöfartsbranschen minskat under de senaste åren. Minskningen av antalet årsverken inom sjöfarten har varit avsevärd.

År 2008 arbetade ca 6 600 personer, räknat i årsverken, på fartyg i utlandstrafik. På de fartyg som omfattas av stödsystemen arbetar för närvarande ca 5 500 personer. Av dem arbetar ca 3 500 på passagerarfartyg och ca

2 000 på lastfartyg. Av arbetstagarna inom den finska handelsflottan utgjordes år 2008 3,4 procent av utlänningar, närmast av svenskar och ester.

Sjöfartsstöden i Finland

Fartyg inskrivna i handelsfartygsförteckningen har under åren 2004—2006 betalats följande direkta stöd:

	1 000 euro		
	2004	2005	2006
Lastfartygsstöd, mom. 31.32.41	39 132	39 292	38 039
Passagerarfartygsstöd, mom. 31.32.42	23 640	21 700	22 025
Sammanlagt	62 772	60 992	60 064

Med beaktande av att passagerarfartygsstödet genom en lagändring vid ingången av år 2007 har utvidgats så att det motsvarar lastfartygsstödet, dvs. så att det omfattar 100 procent av förskottsinnehållningarnas, socialskyddsavgifternas samt pensions- och försäk-

ringspremiernas belopp, uppgår de lagstadgade passagerarfartygsstöden mellan år 2007 och år 2009 till ca 95 miljoner euro per år.

Stöd för bemanningskostnader i budgetpropositionen för år 2010:

Förbättring av konkurrenskraften för fartyg som används i sjötrafik (31.30.43)	95 673	miljoner euro
Sjömannsservice (32.40.51)	1 630	miljoner euro
Statens andel av Sjömanspensionskassans utgifter (33.40.50)	51 000	miljoner euro
Avdrag för sjöarbetsinkomst	25 000	miljoner euro
Sammanlagt	173 303	miljoner euro
Årsverken (31.8.2008)	5 300	
Stöd euro/årsverke	32 699	

Dessa belopp innefattar den statsandel som avses i sjömannsservicelagen (447/2007) och alla andelar av sjömännens resekostnader som staten betalar till arbetsgivarna, statens andel av Sjömanspensionskassans utgifter samt sjöarbetsinkomstavrdragets inverkan på statsekonomin.

Utfallsprognosen för år 2010 uppgår till 173,3 miljoner euro. Prognosen innefattar också finansministeriets uppskattning av statens andel av Sjömanspensionskassans utgifter, som ingår i statsbudgeten under moment 33.40.50, samt en uppskattning av sjöarbetsinkomstavrdragets inverkan på statsekonomin.

2.2 Den internationella utvecklingen

Europeiska gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport

Europeiska unionens kommission fastställde redan år 1989 de första riktlinjerna för stödsystemen inom sjöfartssektorn. Det visade sig emellertid att det stöd som var förenligt med dessa riktlinjer var otillräckligt. Kommissionen utfärdade således år 1997 ett meddelande (EGT C 205, 5.7.1997, s. 5) som innehöll nya riktlinjer för statligt stöd till sjötransport. År 2002 utförde kommissionen en uppföljningsundersökning av vilka effekter medlemsstaternas stödåtgärder hade haft i förhållande till de allmänna målen för de riktlinjer som fastställdes år 1997. På basis av sin undersökning konstaterade kommissionen att en betydande del av tonnagevolymen hade återregistrerats under nationell flagg, i synnerhet i de medlemsstater som hade vidtagit stödåtgärder i form av skattelättnader. Stödåtgärderna hade också haft positiva verkningar för sysselsättningen inom sjöfarts-

branschen, för förnyelsen av flottan och för sjöfartsindustrin.

Kommissionen konstaterade att den utveckling som hade fortgått fram till år 1997 och som innebar att det skedde en utflaggning inom gemenskapen hade vänt. I de länder där man hade vidtagit åtgärder i enlighet med riktlinjerna från år 1997 hade man lyckats stoppa gemenskapsregistrens och gemenskapsflottans strukturella nedgång. I dessa länder hade kommissionens mål åtminstone delvis nåtts. Kommissionen betraktade det fortsättningsvis som berättigat att sjöfartssektorn i Europa beviljas statligt stöd och ansåg att det förhållningssätt som omfattats i riktlinjerna från år 1997 är korrekt. På dessa grunder utfärdade kommissionen ett nytt meddelande, nämligen Meddelande C(2004)43 från kommissionen – Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (EGT C 13/3, 17.1.2004). I detta meddelande omfattade kommissionen samma förhållningssätt som i det tidigare meddelandet.

Enligt riktlinjerna ska det statliga stödet alltid begränsas till vad som är nödvändigt för att dess syfte ska nås. Stödet ska beviljas under öppenhet. Riktlinjerna för statligt stöd till sjötransport gäller allt slags stöd som medlemsstaterna beviljar. Vid bedömningen av huruvida det totala stödet är godtagbart ska man alltid bedöma den sammanlagda effekten av det stöd som beviljas av statliga myndigheter, såväl på nationell som på regional och lokal nivå.

De fördelar som erhålls genom stödprogrammen är avsedda att underlätta utvecklingen av sjöfartssektorn och främja sysselsättningen i enlighet med gemenskapens intressen. De skattemässiga fördelar som beviljas rederierna ska således begränsas endast

till sjöfartsverksamhet. Enligt riktlinjerna är det primära målet med stödet att stärka den europeiska sjöfartssektorns konkurrenskraft. Till de centrala målen hör också att utveckla den gemenskapsflaggade flottan och främja sysselsättningen inom sjöfartssektorn.

För att en jämlik konkurrenssituation som överensstämmer med gemenskapens riktlinjer ska vidmakthållas, har kommissionen i sina tidigare beslut som gällt tonnageskattesystem konsekvent ansett att tonnageskattningen inte får omfatta sådan försäljning av varor eller tjänster som inte direkt hör samman med passagerartrafik inom sjöfartssektorn.

Kommissionen har konstaterat att den i sina beslut som gällt godkännande av tonnageskattesystem har krävt att medlemsstaterna ska vidta åtgärder för att förhindra missbruk (ring-fencing), så att inte annan verksamhet än sådan som berättigar till stöd gynnas av de skattefördelar som är avsedda för sjöfart.

Tonnageskattesystemet har införts i många av Europeiska unionens medlemsstater. Först togs systemet i bruk i Grekland och därefter har systemet etappvis spritt sig till Nederländerna och Norge (1996), Tyskland (1999), Storbritannien (2000), Danmark, Spanien, Finland och Irland (2002), Belgien och Frankrike (2003), Italien (2005) samt Polen och Lettland (2007). Senast har Norge år 2008 förändrat sitt tidigare system så att det till sitt innehåll överensstämmer med de system som allmänt tillämpas inom EU.

2.3 Bedömning av nuläget

Utrikeshandeln är mycket viktig för Finland som är ett litet land med en öppen nationalekonomi. Handeln riktar sig i huvudsak västerut och är beroende av fungerande sjötrafikförbindelser. Finlands handelsflotta har hittills svarat för ca 40 procent av godstransporterna inom utrikeshandeln. Under de senaste åren har de finska transporternas proportionella andel emellertid sjunkit till mindre än 20 procent. Med tanke på Finlands försörjningsberedskap, sysselsättningen inom sjöfartssektorn och upprätthållandet av sjöfartskompetensen är det viktigt att den flotta som ägs av finska rederier och som är regi-

strerad under finsk flagg förblir registrerad i det finska fartygsregistret.

Rederierna har ansett att det påföljdssystem som föreskrivs i lagen är alltför strängt och att det föreskrivna systemet för hantering av den skatteskuld som uppkommit under den tid bolaget varit föremål inkomstbeskattning är ofördelaktigt för rederierna. Av dessa orsaker har Finlands tonnageskattesystem inte betraktats som konkurrenskraftigt på det internationella planet. Det gällande tonnageskattesystemet har i praktiken inte tagits i bruk inom branschen.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

3.1 Målsättning

Propositionen hör samman med det beslut som regeringen fattade sommaren 2008 om att revidera beskattningen av rederierna och öka stöden till sjöfarten. Det primära målet med propositionen är att främja den internationella konkurrenskraften för fartyg som seglar under finsk flagg. Till målen hör också att garantera att det finns tillräcklig finsk arbetskraft inom sjöfartssektorn samt att sjöfartskompetensen upprätthålls. Detta eftersträvar man särskilt genom att göra skattenivån inom sjöfartssektorn jämförbar med nivån i konkurrentländerna. Avsikten är att lagen ska göra det möjligt för rederierna att utarbeta långsiktiga planer samt sporra till nya investeringsbeslut och till att fartyg registreras under finsk flagg. Genom lagen strävar man också efter att trygga sysselsättningen inom den finska sjöfartssektorn.

I andra länder har bruket av tonnageskattesystem ökat avsevärt efter att tonnageskattning infördes i Finland. För att tonnageskattesystemet ska erbjuda en lika stor skattefördel för finska rederier som rederierna i övriga EU-medlemsländer åtnjuter, bör systemet förnyas så att det i så stor utsträckning som möjligt innefattar de åtgärder som är tillåtna enligt kommissionens riktlinjer för stöd till sjötransport. Dessutom bör lagens tillämpningsområde bli flexiblarare och påföljdssystemet förtydligas och lindras.

På grund av Finlands fördelaktiga avskrivningssystem har en avsevärd skatteskuld ac-

kumulerats hos rederierna. Med tanke på ibrukttagandet av tonnageskattesystemet är frågan om en minskning av denna skatteskuld av väsentlig betydelse för rederierna. En graderad minskning av skatteskulden skulle göra det möjligt för rederierna att övergå till tonnagebeskattning utan att den latent skatteskulden debiteras i samband med fartygsöverlåtelse.

Målet med de ändringar som nu föreslås i tonnageskattesystemet är att det med avseende på beskattningen ska bli ett konkurrenskraftigt alternativ för rederierna att använda finskregistrerade fartyg.

Genom att förbättra den internationella konkurrenskraften inom sjöfartssektorn strävar man också efter att trygga landets försörjningsberedskap, även om man i huvudsak använder andra metoder för detta. Försörjningsberedskapen grundar sig på att man även då undantagsförhållanden råder tillämpar finsk lag på fartyg som ägs av finska bolag och som är registrerade under finsk flagg. Tryggandet av försörjningsberedskapen är av betydelse särskilt när det gäller livsmedels- och bränsletransporter. Med tanke på försörjningsberedskapen är således lastfartygen viktigast, men ropax-färjorna och passagerarfärjorna svarar också för en betydande del av transporterna. I Finland är det dessutom viktigt att både tonnage och besättningen är lämpade för de svåra förhållanden som råder under vintern.

3.2 De viktigaste förslagen

I syfte att skapa klarhet i systemet föreslås det att man istället för att beräkna skattens belopp ska övergå till att beräkna den tonnagebeskattade inkomstens belopp. Denna lösning har omfattats i de tonnageskattesystem som är gällande i andra länder inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Efter denna ändring av systemet kommer det bli lättare än förut att jämföra tonnagebeskattningens nivå med tonnagebeskattningen i andra länder.

På den vinstutdelning som ett tonnage-skattskyldigt bolag delar ut tillämpas enligt förslaget det som bestäms om beskattning av utdelningsmottagare i inkomstskattelagen (1535/1992), i lagen om beskattning av in-

komst av näringsverksamhet (360/1968) och i lagen om beskattning av begränsat skattskyldig för inkomst (627/1978). Inom Finlands system för beskattning av vinstutdelning leder detta i vissa situationer till att den tonnagebeskattade inkomsten i praktiken inte ens blir föremål för enkel beskattning.

I synnerhet inom rederikoncerner medför övergången till tonnageskattesystemet tidskrävande planering och eventuellt också förändringar i koncernstrukturerna. Genomförandet av dessa åtgärder kan i vissa fall räcka rätt så länge. Därför föreslås det att tidsfristen för inlämnande av ansökan om tonnage-skattskyldighet ska förlängas, så att bolagen bl.a. ska ha en möjlighet att genomföra ändamålsenliga förändringar av bolagsstrukturerna. Enligt förslaget ska bolaget ansöka om att bli godkänt som tonnage-skattskyldigt inom tre år efter att lagändringen har trätt i kraft.

Den tonnagebeskattade verksamheten föreslås också i större omfattning än förut innefatta sådana hamn-, transport- och terminaltjänster som är fast förknippade med sjötransportverksamhet. Sådan hamnverksamhet som är förenlig med kommissionens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport ska omfattas av tonnagebeskattningen.

Taxfreeförsäljningen ska däremot fortfarande inte höra till den tonnagebeskattade verksamheten. Utgifterna för de utrymmen på fartyget som används för taxfreeförsäljning är avdragsgilla vid inkomstbeskattningen. Enligt förslaget ska också den andel av fartygets avskrivningar som hänför sig till försäljningsutrymmena vara avdragsgill vid rederibolagets inkomstbeskattning.

Vidare föreslås det att flaggkraven för det tonnage som är föremål för tonnagebeskattning ska lindras. Enligt förslaget ska 60 procent av det tonnagebeskattade rederiets fartyg, beräknat enligt fartygens bruttodräktighet, vara registrerade under EU-medlemsstaters flagg. Dessutom krävs det att minst 25 procent av fartygens bruttodräktighet utgörs av fartyg som är registrerade under finsk flagg. Det kan vara fråga om fartyg som rederiet äger eller hyr in utan besättning samt utrustar och använder i trafik. Den andel fartyg som ska vara registrerad under finsk flagg kan också omfatta finskflaggade

fartyg som inhyrts med besättning, om fartygen har inhyrts med stöd av hyresavtal som gäller minst 12 månader.

Dessutom föreslås en lindring av föreskrifterna om att tonnageskattskyldigheten gäller en koncern som en helhet. Enligt förslaget ska man för sådana bolags del som inom en koncern antingen bedriver enbart passagerarfartygsverksamhet eller enbart lastfartygsverksamhet fritt kunna välja huruvida bolagen ska omfattas av tonnagebeskattningen eller inte.

Som tonnagebeskattade inkomster betraktas enligt förslaget också hyresinkomster som erhålls genom tillfällig uthyrning av fartyg som bolaget äger eller av fartyg som från första början har hyrts ut utan besättning till ett tonnageskattskyldigt bolag. Hyresinkomsterna för ett sådant fartyg omfattas av tonnagebeskattningen i det fall då uthyrningen är tillfällig och fartyget hyrs ut för högst tre år. Då tonnagebeskattningen utvidgas att också omfatta inkomsterna av tillfällig uthyrning ökar flexibiliteten i rederiernas verksamhet.

Dessutom föreslås det att sådana förluster som har uppkommit inom den inkomstbeskattade verksamheten och som tidigare har fastställts vid inkomstbeskattningen ska få avdras från andra inkomster än sådana som erhållits genom tonnagebeskattad verksamhet. På prestationer som en tonnageskattskyldig har gett eller tagit emot ska lagen om koncernbidrag vid beskattningen (825/1986) enligt förslaget tillämpas vid givarens och mottagarens beskattning, till den del det är fråga om bolagens inkomstbeskattade verksamhet. Sådana tonnagebeskattade inkomster som har fastställts enligt denna lag kan inte användas för koncernbidrag och koncernbidrag kan inte heller ges för tonnagebeskattad verksamhet.

Det föreslås också att strukturen på bolagets återanskaffningsreserv för tonnagebeskattad verksamhet ska ändras. För att en återanskaffningsreserv ska få avsättas krävs det inte längre att ett bindande beställningsavtal har ingåtts. En reserv får avsättas i samband med att ett fartyg överlåts, om bolaget visar att det har för avsikt att skaffa sådana lösa anläggningstillgångar som hänför sig till dess tonnagebeskattade verksamhet. Ett bindande skriftligt beställningsavtal som

gäller leverans av ett fartyg förlänger den tid inom vilken återanskaffningsreserven får användas. Reserven upplöses i det fall då beställningsavtalet hävs eller förfaller. Med tanke på varvens långa leveranstider kan man på detta sätt avsevärt öka flexibiliteten i samband med fartygsanskaffningar.

Vidare föreslås det att den skatteskuld som har uppkommit under den tid rederiet varit föremål för inkomstbeskattning, dvs. före övergången till tonnagebeskattning, ska minskas i samband med vissa investeringar som rederiet gör. På basis av anskaffningspriserna för fartygsanskaffningar och på basis av investeringar i vissa anläggningstillgångar som främjar miljöskyddet ska rederiet vara berättigat till ett avdrag som minskar den skatteskuld som fastställs för bolaget vid övergången till tonnageskattesystemet. Avdraget motsvarar hälften av investeringens belopp.

Dessutom föreslås det att de påföljder som fastställs i samband med att bolaget avförs ur tonnageskattesystemet ska lindras. Ifall det inte är fråga om ett uppenbart försök att kringgå skatt ska påföljden endast vara att bolaget på nytt kan godkännas som tonnageskattskyldigt tidigast tio år efter att bolaget har avförts ur systemet på grund av att tonnageskattskyldigheten har återkallats.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Ekonomiska konsekvenser

Rederibolagen har under åren 2003—2007 betalat ca 30—50 miljoner euro per år i inkomstskatt. Om rederierna i stor utsträckning övergår till tonnagebeskattning, kan det därmed leda till att samfundsskatteintäkterna minskar med 30—50 miljoner euro per år. Beloppet av den samfundsskatt som debiteras på basis av bolagens tonnagebeskattade inkomster kan uppskattas till ca 0,5 miljoner euro per år.

Det har föreslagits att tonnagebeskattningen i synnerhet bör förnyas så att ett rederibolag som övergår till tonnagebeskattning befrias från den latent skatteskuld som har uppkommit under den tid bolaget varit föremål för inkomstbeskattning. Rederiernas balans omfattade vid utgången av år 2008 en

avskrivningsdifferens på sammanlagt ca 600 miljoner euro. Om denna skatteskuld efterskänks i sin helhet, skulle stödets belopp till denna del uppgå till ca 156 miljoner euro, beräknat enligt en skattesats på 26 procent.

Propositionen är av särskild betydelse för kommunerna i landskapet Åland, liksom för vissa andra kommuner som är belägna vid kusten, där rederiverksamheten är en viktig näringsgren.

De inkomstskatter kommunerna erhåller från rederier som är verksamma inom kommunens område kommer uppskattningsvis att minska med knappt sju miljoner euro per år. De åtgärder som stöder sjöfarten är emellertid sammantaget av större betydelse för sysselsättningen och näringslivet i de kommuner vars skatteinkomster kommer att minska i och med övergången till tonnageskattesystemet.

Då rederierna bedriver verksamhet med fartyg som är registrerade under finsk flagg länder deras fraktinkomster i huvudsak Finlands nationalekonomi till nytta. T.ex. år 2007 uppgick de finska rederiernas inkomster inom utrikestrafiken till 2 196 miljoner euro. Av detta belopp hänförde sig 55 procent, dvs. 1 203 miljoner euro, till finska fartyg. Den återstående delen av inkomsterna hänförde sig till fartyg som inhyrts från utlandet. Då utgifterna till utlandet minskades från rederiernas inkomster från utlandstrafiken, förblev en andel på 1 282 miljoner euro av inkomsterna kvar i Finland. Utan finskt tonnage skulle denna summa däremot ha inlutit till utlandet.

4.2 Konsekvenser för miljön

De ändringar som föreslås i tonnageskattelagen kan förväntas sporra rederierna att förnya sin flotta. En förnyelse av flottan skulle bidra till att minska de föroreningar fartygsstrafiken medför inom Östersjöområdet. I och med att miljöinvesteringar berättigar till en minskning av bolagets skatteskuld sporrar rederibolagen också att förbättra sin teknologi. Förbättringarna av miljötekniken bidrar likaså direkt till att minska de miljöskador som fartygsstrafiken medför.

Sådana olycksituationer som skadar miljön kan även förebyggas genom att man sä-

kerställer att fartygen och besättningen klarar av svåra förhållanden. Detta sker bl.a. genom att det finska tonnaget är anpassat till isförhållanden, genom besättningens utbildning, dess erfarenhet av vinterförhållanden och av att trafikera i Finlands kustvatten som är fulla med grynnor, samt genom systemet för klassificering av fartyg.

4.3 Samhälleliga konsekvenser

Antalet fartyg som seglar under finsk flagg är av betydelse för de finska sjöfararnas antal, den finska sjöfartsbranschens omfattning och upprätthållandet av sjöfartskompetensen i Finland. Sjöfartsbranschen omfattar utöver sjötransporter även hamnverksamhet, lastnings- och lossningsverksamhet, rederiernas övriga affärsverksamhet, sjöfartsbranschens forsknings- och utbildningsverksamhet, sjöfartsbranschens förvaltning samt varvsindustrin och dess underleveranser.

Till de samhälleliga konsekvenserna kan man också hänföra tryggheten av försörjningsberedskapen i krävande naturförhållanden samt i eventuella krissituationer. Den normala livsmedels- och energiförsörjningen och de övriga transporter som hör samman med utrikeshandeln ska kunna skötas så att försörjningsberedskapen tryggas på ett sådant sätt som föreskrivs i den finska lagstiftningen.

5 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid finansministeriet. Angående utkastet till regeringsproposition har utlåtanden begärts av följande aktörer: Ålands landskapsstyrelse, Länsstyrelsen på Åland, Finlands Näringsliv EK, Försörjningsberedskapscentralen, Koncernskattecentralen, kommunikationsministeriet, Sjöfartsverket, Sjömanspensionskassan, försvarsministeriet, Hamnoperatörerna rf, inrikesministeriet, Suomen Konepäälystöliitto - Finlands Maskinbefälsförbund ry, Finlands Sjömans-Union FSU rf, Finlands Hamnförbund, Rederierna i Finland rf, arbets- och näringsministeriet, Statens revisionsverk, finansministeriets budgetavdelning och Skatteförvaltningen.

6 Andra omständigheter som inverkat på propositionen

6.1 Samband med internationella förpliktelser

I enlighet med gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport ska kommissionen underrättas om de föreslagna lagändringarna. Kommissionen utreder huruvida det statliga stödet kan godkännas med stöd av artikel 87.3 och/eller artikel 86.2 i grundför-

draget, dvs. i enlighet med gemenskapens regler och förfaranden som gäller statligt stöd.

7 Samband med budgetpropositionen för år 2010

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för år 2010 och avses bli behandlad i samband med den.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

1.1 Tonnageskattelagen

2 §. Skattskyldighet. Det föreslås att föreskrifterna i paragrafens 3 mom. som gäller tonnagebeskattade bolag ska göras flexibla. Momentet ska ändras så att 25 procent av bruttodräktigheten för rederibolagets fartyg ska utgöras av fartyg som rederiet äger, utrustar och använder i trafik. Ett fartyg kan också vara inhyrt med besättning, om hyresavtalet gäller minst 12 månader. Både de fartyg som rederibolaget äger och de fartyg som bolaget inhyr ska vara inskrivna i den handelsfartygsförteckning som avses i lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport. Enligt bestämmelsen ska högst 75 procent av bruttodräktigheten för rederibolagets fartyg kunna utgöras av fartyg som bolaget har inhyrt med besättning.

Dessutom föreslås det att momentet ska utökas med en ny 4 punkt, enligt vilken det förutsätts att minst 60 procent av bruttodräktigheten för bolagets samtliga fartyg ska utgöras av fartyg som har registrerats i fartygsregistret i någon av Europeiska unionens medlemsstater. Denna minimiandel innefattar också de fartyg som ska vara registrerade i det finska fartygsregistret.

3 §. Skattskyldighet inom koncern. Den hänvisning till aktiebolagslagens definition av en koncern som ingår i paragrafens 1 mom. ska ändras till en hänvisning till motsvarande lagrum i den nya gällande aktiebolagslagen.

Dessutom ska paragrafen utökas med ett nytt 3 mom., där det bestäms att bolag som står i ett sådant förhållande till varandra som avses i 1 och 2 mom. fritt ska kunna välja huruvida de vill övergå till tonnagebeskattning eller inte i sådana fall då bolagen bedriver verksamhet inom skilda sjöfartssektorer. Ett rederibolag som bedriver passagerarfartygsverksamhet kan t.ex. således välja att inte övergå till tonnagebeskattning trots att ett bolag som bedriver lastfartygsverksamhet inom samma koncern väljer att omfattas av tonnagebeskattningen. En förutsättning för detta är att bolagen bedriver affärsverksamhet såsom fristående affärsverksamhetsenheter, med egen självständig affärsledning. Vidare borde alla fartyg av en viss typ överföras till det bolag som väljer tonnagebeskattning. När det gäller att klassificera fartyg som passagerarfartyg eller lastfartyg iaktas den definition som finns i 3 § i lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport. Som passagerarfartyg definieras i den nämnda paragrafen ett fartyg som får medföra fler än 12 passagerare. Denna fartygsdefinition motsvarar den definition som ingår i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981), den s.k. SOLAS-konventionen. Huruvida fartyget får medföra fler än 12 passagerare framgår av fartygets besiktningsdokument.

4 §. Ansökan om tonnageskattskyldighet. Det föreslås att 1 mom. i denna paragraf ska ändras så att bestämmelsen om bolagets skyldighet att ansöka om godkännande som tonnageskattskyldigt inom 12 månader från

det att lagen trätt i kraft ska strykas ur momentet. Bland denna lags ikraftträdandebestämmelser finns nämligen föreskrifter om att ett bolag ska ansöka om godkännande som tonnageskattskyldigt inom 36 månader efter att denna lag om ändring av tonnageskattelagen trätt i kraft.

6 §. Tonnagebeskattningens förhållande till inkomstbeskattningen. Det föreslås att paragrafens 2 mom. ska ändras så att de förluster som har uppkommit före tonnageskatteperiodens början blir avdragsgilla till den del de hänför sig till annan verksamhet än tonnagebeskattad rederiverksamhet. Dessa förluster ska under tonnageskatteperioden kunna avdras från de beskattningsbara inkomster som hänför sig till annan än tonnagebeskattad verksamhet. Det ska alltså inte under några omständigheter vara möjligt att avdra förlusterna från de tonnagebeskattade inkomsterna, inte heller när det gäller sådana gamla fastställda förluster som har uppkommit inom den tonnagebeskattade verksamheten före tonnageskatteperioden. Sådana förluster kan således inte alls avdras vid beskattningen under tonnageskatteperioden.

Det föreslås också att paragrafen ska utökas med ett nytt 3 mom. som innehåller föreskrifter om hur de förluster som har fastställts för tidigare år fördelas mellan den inkomstskattade och den tonnagebeskattade verksamheten. Om det är uppenbart att förlusterna har uppkommit inom någon bestämd affärsverksamhet som bolaget bedriver, hänförs förlusterna till denna verksamhet. Om det däremot på grund av verksamhetens karaktär, på grund av att den förlustbringande verksamheten har upphört eller av någon annan orsak inte är möjligt att hänföra bolagets förluster från tidigare år till någon bestämd affärsverksamhet, ska förlusterna fördelas i samma förhållande som den nettoförmögenhet som avses i 2 kap. i lagen om värdering av tillgångar vid beskattningen (1142/2005) fördelas mellan utgiftsresten för bolagets tonnagebeskattade och inkomstbeskattade verksamhet. De förluster som har fastställts i fråga om andra inkomstkällor ska alltid avdras från utgiftsresten för den berörda inkomstkällan inom den inkomstbeskattade verksamheten.

Eftersom förlusterna inte vid beskattningen fastställs separat för olika delar av affärsverksamheten, föreslås det att förlusterna ska kunna hänföras till olika verksamhetssektorer t.ex. då de förluster som har fastställts för bolaget uppenbart har uppkommit inom en viss verksamhet som bolaget bedriver. Det ska också vara möjligt att fördela förlusterna mellan olika verksamheter då det på basis av bolagets branschspecifika resultaträkning är uppenbart att förlusterna hänför sig till en viss verksamhet.

Paragrafens nuvarande 3 mom. blir 4 mom.

7 §. Beskattning av inkomst av tonnagebeskattad verksamhet. Det föreslås att förteckningen i 1 mom. 3 punkten över verksamheter som är nödvändiga för och nära anknutna till gods- och passagerartransporter ska utökas med biljettförsäljning och hamnterminalverksamhet samt med sådan förvaltning och försäkringsverksamhet som har en direkt anknytning till passagerar- eller godstransporter.

Momentets förteckning över tonnagebeskattad verksamhet ska också utökas med en ny 6 punkt, där det bestäms att de tonnagebeskattade inkomsterna också omfattar hyresinkomster för ett fartyg som bolaget äger och har hyrt ut eller för ett sådant fartyg som från första början har hyrts ut till ett tonnageskattskyldigt bolag utan besättning. Hyresinkomsterna för ett sådant fartyg omfattas av tonnagebeskattningen i det fall då fartyget hyrs ut tillfälligt, för högst tre år. Inkomsterna omfattas alltså under tre års tid av tonnagebeskattningen. Om hyresförhållandet av någon anledning fortgår ännu därefter, omfattas de hyresinkomster som hänför sig till tiden efter treårsperioden av inkomstbeskattningen.

Det föreslås dessutom att paragrafens 2 mom. ska ändras så att också inkomster av sådan transport utanför hamnområdet som ingår i transporttjänstens pris ska betraktas som tonnagebeskattade inkomster, om den tonnageskattskyldige har köpt transporten av ett annat företag. Detsamma gäller även då det är fråga om transport av gods i anknytning till sjötransport. Bestämmelsen ska alltså inte längre begränsas bara till persontransporter.

8 §. Tonnagebeskattat fartyg. Bestämmelserna om registrering av fartyg har genom lagen om ändring av lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport (967/2008) ändrats så att bl.a. sådana passagerarfartyg, lastfartyg, bogserbåtar och skjutbogserare som är införda i det finska fartygsregistret och som under stödåret är avsedda att huvudsakligen gå i utrikes sjöfart ska införas i den handelsfartygsförteckning som avses i lagens 4 §. Eftersom både passagerarfartyg och lastfartyg ska införas i handelsfartygsförteckningen, föreslås det att 1 mom. 1 punkten i den aktuella paragrafen ska utökas med en definition av ett sådant tonnagebeskattat fartyg som bolaget äger och som har införts i den finska handelsfartygsförteckningen. Bolaget ska utrusta fartyget och använda det i trafik eller hyra ut fartyget med besättning. Med ett fartyg som bolaget äger jämställs ett sådant fartyg som är inskrivet i den finska handelsfartygsförteckningen och som har inhyrts med besättning för att användas av rederiet med stöd av ett hyresavtal som gäller minst 12 månader.

Det föreslås att 1 mom. 2 punkten i paragrafen ska ändras så att ett tonnagebeskattat fartyg enligt punkten också kan vara ett annat fartyg än ett sådant fartyg som är inskrivet i den finska handelsfartygsförteckningen, vilket bolaget har inhyrt utan besättning samt utrustar och använder i trafik.

Vidare föreslås det att 1 mom. 3 punkten ska ändras så att ett tonnagebeskattat fartyg enligt punkten också kan vara ett annat fartyg än ett sådant fartyg som är inskrivet i den finska handelsfartygsförteckningen, vilket bolaget har inhyrt med besättning och använder i trafik.

Dessutom ska 1 mom. utökas med en ny 4 punkt, där det föreskrivs att också ett fartyg som bolaget tillfälligt, för högst tre år, har hyrt ut utan besättning betraktas som ett tonnagebeskattat fartyg. Enligt propositionen ska hyresinkomsterna för ett sådant fartyg under motsvarande tid hänföra sig till bolagets tonnagebeskattade inkomster.

9 §. Den tonnagebeskattade inkomstens belopp. Paragrafens 1 mom. föreslås innehålla föreskrifter om hur den tonnagebeskattade inkomstens belopp beräknas. Bestämmelsen föreslås innefatta en skala för den tonnagebe-

skattade inkomsten, på basis av vilken inkomstens belopp beräknas. Skalan är fyrdelad och grundar sig på fartygets storlek. Inkomstens belopp fastställs på basis av fartygets nettodräktighet.

Den tonnagebeskattade inkomstens belopp föreslås vara graderat så att 0,9 euro per dag betraktas som inkomst för varje 100 ton upp till 1 000 ton, 0,7 per dag för den del som överstiger 1 000 ton upp till 10 000 ton, 0,5 euro per dag för den del som överstiger 10 000 ton upp till 25 000 ton och 0,2 euro per dag för den del som överstiger 25 000 ton.

Exempel:

För ett fartyg med en nettodräktighet på 20 000 ton beräknas den tonnagebeskattade inkomsten för en dag på följande sätt:

$0,9 \times 1\,000 \text{ ton}/100 \text{ ton} + 0,7 \times (10\,000 - 1\,000)/100 + 0,5 \times (20\,000 - 10\,000)/100 = 203$ euro. Under ett år uppgår den tonnagebeskattade inkomsten för fartyget till 74 095 euro. Den tonnageskatt som ska betalas på basis av inkomsterna för fartyget utgör i enlighet med samfundsskattesatsen $0,26 \times 74\,095 = 19\,264$ euro.

Paragrafen ska utökas med ett nytt 2 mom. som föreslås innehålla en bestämmelse om att den tonnagebeskattade inkomsten beskattas enligt en skattesats på 26 procent, vilket motsvarar den allmänna samfundsskattesatsen.

Paragrafens 2 mom. blir således 3 mom., där det bestäms att skatt ska betalas även för de dagar fartyget inte är i trafik.

12 §. Avdrag av anskaffningsutgift för anläggningstillgångar. De utgifter som har uppkommit vid rederiets inkomstbeskattade verksamhet är avdragsgilla vid inkomstbeskattningen. Då dessa utgifter avdras från inkomsterna för den inkomstbeskattade verksamheten hänförs utgifterna således till de korrekta inkomsterna vid beskattningen. Det är alltså fråga om att utgifterna ska fördelas korrekt mellan den tonnagebeskattade verksamheten och den inkomstbeskattade verksamheten, vilket regleras i 11 §.

Det föreslås att paragrafens 1 mom. ska ändras så att det vid inkomstbeskattningen också ska bli möjligt att avdra anskaffningsutgiften för sådana anläggningstillgångar

som delvis används inom den inkomstbeskattade verksamheten. T.ex. den andel av fartygets avskrivningar som hänför sig till fartygets inkomstbeskattade försäljningsverksamhet ska kunna avdras vid det tonnagesbeskattade bolagets inkomstbeskattning. Eftersom intäkterna och kostnaderna för den tonnagesbeskattade och den inkomstbeskattade verksamheten ska hållas åtskilda, ska sådana kostnader för försäljningsutrymmen som är avdragsgilla vid inkomstbeskattningen fastställas enligt principen om gängse värde. Kostnader som hänför sig till tonnagesbeskattade inkomster får däremot inte avdras vid inkomstbeskattningen. Ifall detta sker, överförs det skattestöd som tonnagesbeskattningen innefattar också till inkomstbeskattningen. I kommissionens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport uppställs ett uttryckligt förbud mot att stödet också utsträcks till annan verksamhet än den som stödet är avsett för.

De utgifter som är avdragsgilla vid inkomstbeskattningen ska i första hand fastställas på basis av den gängse hyran, då sådan hyra har betalats. Om försäljningsutrymmena är i rederiets egen användning, betalas ingen hyra. Som avdragsgill utgift betraktas i detta fall den andel av hyran för fartyget eller den andel av fartygets avskrivningar som hänför sig till försäljningsutrymmena.

15 §. Skatteskuld som uppstått före övergången till tonnagesbeskattning. Det föreslås att paragrafen ska utökas med ett nytt 3 mom. som ska innehålla bestämmelser om att den skatteskuld som har uppkommit före övergången till tonnagesbeskattning kan minskas med anledning av vissa investeringar.

Om utgiftsresten för bolagets tonnagesbeskattade lösa anläggningstillgångar till följd av försäljning av anläggningstillgångar skulle bli negativ, får bolaget avsätta en återanskaffningsreserv som motsvarar den negativa utgiftsresten. Om den negativa utgiftsresten inte helt och hållet eller varaktigt kan täckas med hjälp av en återanskaffningsreserv, kan den negativa utgiftsresten inkomstföras hos bolaget. Maximibeloppet av denna negativa utgiftsrest som kan inkomstföras hos bolaget begränsas i enlighet med 2 mom. till det belopp varmed bokföringsvärdet för de lösa anläggningstillgångar som hör till den tonnages-

beskattade verksamheten, minskat med avskrivningar enligt plan, vid övergången till tonnagesbeskattning överstiger utgiftsresten för den anskaffningsutgift som inte avskrivits vid beskattningen. Då rederiet övergår till tonnagesbeskattning fastställer Koncernskattecentralen i samband med beskattningen för det första skatteår som omfattas av tonnageskatteperioden det högsta belopp som kan betraktas som bolagets beskattningsbara inkomst.

På basis av anskaffningsutgifterna för fartyg som tas i varaktigt bruk inom den tonnagesbeskattade verksamheten och anskaffningsutgifterna för vissa miljöinvesteringar ska rederiet vara berättigat till en minskning av det högsta belopp som inkomstförs hos rederiet i samband med övergången till tonnagesbeskattning. Detta leder till att rederibolagets skatteskuld minskar. Minskningen genomförs så att det högsta belopp som inkomstförs hos bolaget med stöd av 2 mom. minskas med nyanskaffningsutgifternas eller miljöinvesteringarnas belopp som multiplicerats med relationstalet 25/13. Då det högsta belopp som ska inkomstföras hos bolaget minskas på detta sätt, leder det också till att skatteskulden i enlighet med samfundsskattesatsen minskar med 26 procent av det belopp med vilket inkomstföringen minskats.

Exempel:

Då ett rederi övergår till tonnagesbeskattning fastställs differensen mellan det värde på anläggningstillgångarna inom den tonnagesbeskattade verksamheten som inte har avskrivits i bokföringen och det värde som inte har avskrivits vid beskattningen till 50 miljoner euro. Detta är samtidigt det belopp som maximalt kan inkomstföras i samband med fartygsförsäljningar vid tonnagesbeskattningen. Enligt en skattesats på 26 procent uppgår den skatteskuld som hänför sig till den nämnda differensen till 13 miljoner euro. Då bolaget skaffar ett nytt fartyg, minskas det högsta belopp som betraktas som inkomst vid beskattningen med 25/13 av anskaffningsutgifternas belopp. Om anskaffningsutgifterna för det nya fartyget är 26 miljoner euro, minskas det högsta belopp som betraktas som inkomst med $25/13 \times 26 = 50$ miljoner euro. Då skattesatsen är 26 procent minskar an-

skaffningen skatteskuldens belopp med 0,26 x 50 miljoner euro = 13 miljoner euro.

Då rederiet skaffar ett nytt fartyg som är avsett att varaktigt användas inom den tonnagebeskattade verksamheten minskas det högsta belopp som enligt 2 mom. ska betraktas som rederiets inkomst på det sätt som beskrivits ovan. Som ett sådant fartyg som tas i bruk av bolaget betraktas ett fartyg som avses i 8 § och som används i sådan verksamhet som avses i 7 §. Denna bestämmelse är inte tillämplig om fartyget förvärvas av en finsk överlåtare som står i ett sådant förhållande till bolaget som avses i 3 §. Därigenom hindrar man att anskaffningar som minskar skatteskulden utförs genom affärer inom en och samma finska koncern. Avdraget beviljas således bara då en koncern som bedriver rederiverksamhet skaffar fartyg från utlandet till Finland.

Syftet med denna bestämmelse är att sporra rederierna att förnya och eventuellt också utvidga sin flotta. Sådana arrangemang där fartygsanskaffningar som medför en minskning av skatteskulden genomförs utan affärsekonomiska skäl, enbart i syfte att erhålla en skatteförmån, ska vid beskattningen bedömas med stöd av den allmänna bestämmelse om kringgående av skatt som ingår i lagen om beskattningsförfarande. Dylika arrangemang kan förekomma i situationer där bolaget genomför sådana fartygsaffärer där bolaget först säljer ett fartyg och senare antingen köper tillbaka samma fartyg eller köper ett annat motsvarande fartyg.

Anskaffningsutgifterna för ett fartyg som bolaget skaffar hänförs i enlighet med den allmänna bestämmelsen i 30 § i lagen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet till anskaffningsutgifterna för lösa anläggningstillgångar under det skatteår då anläggningstillgångarna har tagits i bruk av bolaget.

Bokföringsnämnden har den 8 september 2009 gett utlåtandet nummer 1841 angående bokföringsfrågor i anslutning till tonnagebeskattelagen. Enligt utlåtandet ska den minskning av maximiinkomstförings belopp som medförs av anskaffning av ett nytt fartyg noteras som en minskning av den skatteskuld som uppkommit genom den ackumulerade avskrivningsdifferensen i rederibolagets bokföring. Enligt utlåtandet ska någon skatte-

skuld inte noteras i bolagets balansräkning på basis av de kalkylerade avskrivningar som enligt 14 § i tonnagebeskattelagen hör samman med beräkningen av värdet på de anläggningstillgångar som hör till den tonnagebeskattade verksamheten, eftersom dessa kalkylerade avskrivningar inte avdras vid beskattningen.

Med miljöinvesteringar avses över lag utgifter som föranleds av sådana miljöskyddsåtgärder vars huvudsakliga syfte är att åtgärda, minska, förebygga eller eliminera utsläpp eller avfall eller att förhindra miljöskador som bolagets verksamhet medför.

De utgifter som berättigar till avdrag ska hänföra sig till nyttigheter som har skaffats i syfte att förebygga, minska eller åtgärda miljöskador, förbättra nivån på miljöskyddet i framtiden eller främja en förnuftig användning av naturtillgångar. Dessutom förväntas investeringen, dvs. den anskaffade nyttigheten, vara inkomstbringande eller vara avsedd att under flera räkenskapsperioder kontinuerligt användas som en produktionsfaktor vid rederibolagets verksamhet. Sådana miljöinvesteringar som avses i bestämmelsen kan t.ex. utgöras av anskaffningar av maskiner och anordningar som är avsedda för miljöskyddsverksamhet samt av behövliga tekniska anordningar som behövs för att miljölagstiftningen ska kunna iakttas och som används för att övervaka miljöns tillstånd eller förebygga miljöförstöring. Utgifterna kan t.ex. hänföra sig till bearbetningar av förbränningstekniken, ny motorteknik, anordningar för rening av rökgaser eller avfallshanteringssystem, eller andra liknande investeringar som främjar miljöskyddet.

Det föreslås dessutom att paragrafen ska utökas med ett nytt 4 mom. som innehåller närmare föreskrifter om kravet på att de anläggningstillgångar som bolaget skaffar ska tas i varaktigt bruk. Genom kravet på varaktigt bruk har man för avsikt att förhindra att rederibolaget skaffar nya anläggningstillgångar, vars anskaffningsutgifter berättigar bolaget att omedelbart eliminera en del av sin skatteskuld, och därefter skattefritt överlåter samma fartyg vidare med stöd av den skattefördel som den tonnagebeskattade verksamheten åtnjuter. Därför föreslås det att bolaget måste äga fartyget och använda det inom sin

tonnagebeskattade verksamhet i minst tre år. Om anläggningstillgångarna överläts tidigare än efter tre år, ska den minskning av skattekulden som har beviljats på basis av fartygets anskaffningsutgifter återgå.

Paragrafens nuvarande 3 mom. blir 5 mom. och samtidigt ändras momentet så att det inte längre ska krävas ett bindande beställningsavtal för att en återanskaffningsreserv ska få avsättas. Däremot ska en återanskaffningsreserv för tonnagebeskattad verksamhet fortsättningsvis användas inom tre år. Bolaget ska visa att det har för avsikt att skaffa ett nytt fartyg i framtiden. Om bolaget ingår ett bindande skriftligt beställningsavtal gällande anskaffning av ett nytt fartyg förlängs emellertid den tid inom vilken återanskaffningsreserven får användas, så att tiden motsvarar beställningsavtalets giltighetstid. Återanskaffningsreserven upplöses således t.ex. inte då bolaget genom ett bindande avtal har beställt ett fartyg av ett skeppsbyggnadsföretag, även om leveranstiden är mycket lång eller förlängs av orsaker som inte beror på beställaren.

Paragrafens 4 mom. blir 6 mom.

17 §. Utredning av inkomster och utgifter. Ur paragrafens 1 mom. stryks bestämmelsen om att bokföringsmaterialet ska bevaras i minst 15 år. Eftersom inkomstbeskattning inte längre verkställs retroaktivt i efterskott, finns det inte anledning att förvara bokföringsmaterialet längre än den tid som allmänt föreskrivs i bokföringslagen (1336/1997).

18 §. Inkomstföring av kalkylerad ränta. I denna paragraf föreslås det att den s.k. bestämmelsen om ett tonnagebeskattat bolags överkapitalisering ska ändras. Enligt förslaget ska bolagets inkomst utökas med den ränta som beräknats på differensen mellan bolagets eget kapital och bolagets främmande kapital, om det främmande kapitalets belopp är mindre än 1/9 av det egna kapitalet.

19 §. Beskattning av utdelningen av medel. Denna paragraf ska upphävas. Det föreslås att de sedvanliga bestämmelserna om beskattning av vinstutdelning ska tillämpas på den vinst som ett tonnagebeskattat bolag delar ut. På vinstutdelningen tillämpas således det som bestäms om beskattning av utdelningsmottagare i skattelagstiftningen, såsom i inkomstskattelagen, i lagen om beskattning

av inkomst av näringsverksamhet och i lagen om beskattning av begränsat skattskyldig för inkomst. På den vinstutdelning som erhålls från tonnagebeskattade bolag tillämpas således bl.a. samma bestämmelser om vinstutdelningens skattefria andelar som allmänt tillämpas på sådan vinstutdelning som erhålls från inkomstbeskattade bolag, trots att tonnagebeskattade bolag inte är skyldiga att betala skatt på basis av sin vinst.

20 §. Fusion. Det föreslås att den paragrafhänvisning som ingår i 1 mom. ska ändras till en hänvisning till 52 h § i lagen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet.

21 §. Delning. Det föreslås att denna paragraf ska ändras så att ett tonnagebeskattat bolag ska kunna delas också partiellt. Bestämmelserna i 52 c § i lagen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet har utökats med föreskrifter om partiell fission. Dessa föreskrifter har tillämpats från och med ingången av år 2007. Vid partiell fission överför ett aktiebolag utan likvidationsförfarande och utan att det upplöses en eller flera verksamhetsgrenar som sådana till ett eller flera aktiebolag och lämnar åtminstone en verksamhetsgren i det överlåtande bolaget. Tonnageskattelagens bestämmelser ska ändras så att ett tonnagebeskattat bolag också ska kunna delas partiellt i det fall då det övertagande bolaget blir ett tonnagebeskattat bolag. Dessutom föreslås en ändring av teknisk karaktär i paragrafens 1 mom., som innebär att momentets paragrafhänvisning ändras till en hänvisning till 52 h § i lagen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet.

22 §. Upplösning av bolag. Det föreslås att denna paragraf ska upphävas såsom obehövlig, eftersom inkomstbeskattning inte längre ska verkställas i efterskott. På upplösning av ett tonnageskattskyldigt bolag tillämpas det som bestäms om upplösning av bolag i den övriga skattelagstiftningen.

23 §. Koncernbidrag. Det föreslås att förbudet mot givande och mottagande av koncernbidrag ska upphävas. I det fall där ett tonnagebeskattat bolag också bedriver annan än tonnagebeskattad verksamhet blir det möjligt för koncernen att utnyttja givande och mottagande av koncernbidrag som en resultatutjämningsåtgärd. Detta innebär att bolaget kan ta emot koncernbidrag då dess övriga

verksamhet är förlustbringande. Ett bolag som bedriver övrig inkomstbringande verksamhet kan å sin sida ekonomiskt stöda ett bolag inom samma koncern som bedriver annan än tonnageskattad förlustbringande verksamhet. Koncernbidrag ska bli tillåtna inom ramen för tonnageskattade bolags inkomstbeskattade verksamhet. Ett tonnageskattat bolag kan emellertid inte under några omständigheter i form av koncernbidrag överlåta sådana tillgångar som betraktas som tonnageskattade tillgångar enligt tonnageskattelagen. Bolaget kan inte heller ta emot koncernbidrag om bolaget enbart bedriver tonnageskattad verksamhet. Ett mottaget koncernbidrag betraktas alltid som sådan inkomst som hänför sig till den inkomstbeskattade verksamheten. För att bolaget ska kunna ge eller ta emot koncernbidrag krävs det dessutom att de allmänna villkor som föreskrivs i lagen om koncernbidrag vid beskattningen är uppfyllda, vilket bl.a. innebär att koncernbidraget ska betalas för mottagarens affärsverksamhet.

24 §. Beskattning av inkomst av tonnageskattad verksamhet på grund av återkallande av tonnageskattskyldighet. Denna paragraf föreslås bli upphävd. För den tonnageskattade verksamhetens del ska det inte längre under några omständigheter vara möjligt att verkställa inkomstbeskattning i efterskott.

25 §. Beskattning av ett bolag efter tonnageskattperiodens utgång. I paragrafens 2 mom. föreslås en teknisk ändring gällande en laghänvisning.

28 §. Villkor för tonnageskattskyldighetens giltighet. Bestämmelsen i paragrafens 2 punkt, som gäller penninglån till aktieägare, ska upphävas. Samtidigt ska paragrafens struktur ses över. På delägarlån tillämpas det som allmänt bestäms om hanteringen av delägarlån inom inkomstbeskattningen. De ränteinkomster som inflyter på basis av lånet hänförs till bolagets inkomstbeskattade inkomster. Beviljandet av delägarlån ska inte längre leda till att tonnageskattskyldigheten återkallas.

29 §. Återkallande av godkännande. Paragrafens 5 mom. ska ändras så att ett bolag vars godkännande som tonnageskattskyldigt har återkallats på nytt ska kunna godkännas

som tonnageskattskyldigt tidigast tio år efter att bolaget har avförts ur förteckningen över tonnageskattskyldiga.

30 §. Avstående från att återkalla godkännande i vissa fall. I paragrafens 2 mom. föreslås en ändring av teknisk karaktär med anledning av de ändringar som föreslås i 2 §. Andelen fartyg som inhyrts antingen för viss tid eller för vissa resor får utgöra högst 75 procent av bolagets tonnageskattade tonnage. Under de omständigheter som anges i bestämmelsen ska de inhyrda fartygens tonnage enligt förslaget tillfälligt få överskrida denna andel.

31 §. Verkställande av beskattningen. Den bestämmelse i paragrafens 2 mom. där det bestäms att bolaget blir föremål för retroaktiv inkomstbeskattning till följd av att tonnageskattskyldigheten återkallas föreslås bli upphävd.

32 §. Verkställande av beskattningen efter återkallande av godkännande som tonnageskattskyldig eller upplösning av bolag. Det föreslås att denna paragraf ska upphävas. För den tonnageskattade verksamhetens del ska inkomstbeskattning inte längre under några omständigheter verkställas i efterskott.

36 §. Uppföljning av skattelättnad. Ur paragrafens 3 mom. stryks hänvisningen till den upphävda 32 §.

2 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet, efter att Europeiska gemenskapernas kommission har konstaterat att det stöd som föreslås i propositionen betraktas som godtagbart statligt stöd till sjötransport.

Ett bolag som redan är verksamt och som uppfyller villkoren för tonnageskattskyldighet ska kunna ansöka om godkännande som tonnageskattskyldigt inom 36 månader efter att denna lag trätt i kraft.

Lagen ska första gången tillämpas vid beskattningen för det skatteår som börjar under kalenderåret 2010. Om villkoren för att bolaget ska godkännas som tonnageskattskyldigt har varit uppfyllda från och med ingången av skatteåret 2010, ska lagen kunna tillämpas

vid beskattningen för det skatteår som börjat före lagens ikraftträdande under år 2010. Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs Riksdagen följande lagförslag:

Lag

om ändring av tonnageskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i tonnageskattelagen av den 5 juni 2002 (476/2002) 19, 22, 24 och 32 §, av dem 19 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 723/2004,
ändras 2 § 3 mom., 3 § 1 mom., 4 § 1 mom., 6 § 2 mom., 7 § 1 och 2 mom., 8 § 1 mom., 9 §, 12 § 1 mom., 15 § 2 och 3 mom., 17 § 1 mom., 18 §, 20 § 1 mom., 21 och 23 §, 25 § 2 mom., 28 §, 29 § 5 mom., 30 § 2 mom., 31 § 2 mom. samt 36 § 3 mom.,
 av dem 8 § 1 mom. sådant det lyder delvis ändrat i lag 1283/2007, samt
fogas till 3 § ett nytt 3 mom., till 6 § ett nytt 3 mom., varvid det nuvarande 3 mom. blir 4 mom., och till 15 § nya 3 och 4 mom., varvid det ändrade 3 mom. samt 4 mom. blir 5 och 6 mom., som följer:

2 §

Skattskyldighet

Tonnagebeskattning kan väljas av ett bolag

- 1) som i verkligheten leds från Finland,
- 2) som bedriver gods- eller passagerartransport med ett i 8 § avsett fartyg från Finland och är skattskyldigt för detta i Finland,
- 3) vars i 8 § 1 mom. 1 punkten avsedda fartygs bruttodräktighet utgör minst 25 procent och i 8 § 1 mom. 3 punkten avsedda fartygs bruttodräktighet utgör högst 75 procent av bruttodräktigheten för bolagets samtliga i 8 § avsedda fartyg, och
- 4) vars fartyg som är registrerade i fartygsregistret i någon annan stat än en medlemsstat i Europeiska unionen utgör högst 40 procent av bruttodräktigheten för bolagets samtliga i 8 § avsedda fartyg.

3 §

Skattskyldighet inom koncern

Ett bolag som hör till en i 8 kap. 12 § i lagen om aktiebolag (624/2006) avsedd koncern kan vara tonnageskattskyldigt endast om alla de till samma koncern hörande bolag som uppfyller de i 1 § och 2 § 3 mom. av-

sedda villkoren är tonnageskattskyldiga och bolagen har samma räkenskapsperiod.

Det som 1 mom. bestäms om en koncern gäller inte bolag som under separat affärsledning bedriver sådan affärsverksamhet, antingen med passagerarfartyg eller med lastfartyg, som utgör en fristående affärsverksamhetshelhet.

4 §

Ansökan om tonnageskattskyldighet

Ett bolag ska ansöka om godkännande som tonnageskattskyldigt inom 3 månader från det att bolaget registrerats.

6 §

Tonnagebeskattningens förhållande till inkomstbeskattningen

Förluster som uppkommit inom den inkomstbeskattade verksamheten före tonnageskatteperiodens början avdras i enlighet med inkomstskattelagen (1535/1992) från de skattepliktiga inkomsterna av bolagets inkomstbeskattade verksamhet.

Bolagets förluster anses hänföra sig till den inkomstbeskattade verksamheten till den del det är uppenbart att förlusterna har uppkommit inom den inkomstbeskattade verksamheten. I övrigt överförs förlusterna i samma förhållande som den nettoförmögenhet som avses i 2 kap. i lagen om värdering av tillgångar vid beskattningen (1142/2005) fördelas mellan bolagets tonnagebeskattade och inkomstbeskattade verksamhet. Om det vid bolagets beskattning finns flera inkomstkällor, avdras de förluster som fastställts för en inkomstkälla från de skattepliktiga inkomster som hänför sig till samma inkomstkälla.

7 §

Beskattning av inkomst av tonnagebeskattad verksamhet

Med inkomster av tonnagebeskattad verksamhet avses inkomster av

- 1) gods- och passagerartransport med ett tonnagebeskattat fartyg,
- 2) försäljning ombord av varor och tjänster som är avsedda att konsumeras ombord,
- 3) bolagets verksamheter som är nödvändiga för och nära anknutna till bedrivandet av ovan i 1 punkten avsedd verksamhet, såsom transport av last och passagerare på hamnområdet till och från fartyget, lastning och lossning av gods samt därmed sammanhängande tillfällig uppläggning av gods, vilka ingår i priset för ovan i 1 punkten avsedd transporttjänst, samt sådan biljettförsäljning och hamnterminalverksamhet jämte administrativ verksamhet och försäkringsverksamhet som har en direkt anknytning till passagerar- eller godstransport,
- 4) uthyrning av ett tonnagebeskattat fartyg med besättning, förutsatt att inhyraren använder det för sådan verksamhet som skulle vara tonnagebeskattad om den bedrevs av uthyraren,
- 5) överlåtelse av fartyg, maskiner, materiel och andra därmed jämförbara lösa anläggningstillgångar som används i tonnagebeskattad verksamhet, samt
- 6) bolagets hyresinkomster för ett fartyg som tillfälligt, för högst tre år, hyrs ut utan besättning.

Med inkomster av tonnagebeskattad verksamhet avses även inkomster av sådan transport utanför hamnområdet som ingår i transporttjänstens pris, om den tonnageskattskyldige har köpt transporten av ett annat företag.

8 §

Tonnagebeskattat fartyg

Tonnageskatt betalas för följande huvudsakligen i internationell sjöfart varande och huvudsakligen för gods- eller passagerartransport eller bogsering eller skjutbogsering avsedda och använda fartyg (*tonnagebeskattat fartyg*) som har sin strategiska och ekonomiska ledning i Finland och som har en bruttodräktighet om minst 100:

- 1) ett fartyg som är inskrivet i den handelsfartygsförteckning som avses i lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport (1277/2007), och som bolaget äger och använder i trafik eller har hyrt ut med besättning, ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen och som bolaget har inhyrt med besättning för minst 12 månader och använder i trafik,
- 2) ett annat fartyg än ett sådant som avses i 1 punkten, som bolaget äger eller har inhyrt utan besättning och som bolaget utrustar och använder i trafik,
- 3) ett annat fartyg än ett sådant som avses i 1 punkten, som bolaget har inhyrt med besättning och använder i trafik;
- 4) ett fartyg som bolaget tillfälligt, för högst tre år, har hyrt ut utan besättning.

9 §

Den tonnagebeskattade inkomstens belopp

Tonnageskattens belopp beräknas på basis av den kalkylerade inkomst som bestäms enligt nettodräktigheten för ett fartyg som avses i 8 §, så att 0,9 euro per dag betraktas som inkomst för varje 100 ton upp till 1 000 ton, 0,7 euro per dag för den del som överstiger 1 000 ton upp till 10 000 ton, 0,5 euro per dag för den del som överstiger 10 000 ton

upp till 25 000 ton och 0,2 euro per dag för den del som överstiger 25 000 ton.

Tonnageskattens belopp utgör 26 procent av den inkomst som beräknats enligt 1 mom.

Skatt ska betalas även för de dagar fartyget inte är i trafik.

12 §

Avdrag av anskaffningsutgift för anläggningstillgångar

Till anläggningstillgångar som hör till tonnagebeskattad verksamhet hör sådana anläggningstillgångar som under skatteåret utslutande eller delvis används i den tonnagebeskattade verksamheten. Anskaffningsutgiften för sådana anläggningstillgångar är avdragsgill vid inkomstbeskattningen till den del anläggningstillgångarna används i den inkomstbeskattade verksamheten. Av överlåtelsepriset för nyttigheter som avses i 10 § 2 mom. 2 punkten avdras dock den oavskrivna anskaffningsutgift som beräknats enligt 14 § 2 mom.

15 §

Skatteskuld som uppstått före övergången till tonnagebeskattning

Som skattepliktig inkomst beaktas dock under tonnageskatteperioden sammanlagt högst det belopp med vilket den i bokföringen oavskrivna anskaffningsutgiften för sådana anläggningstillgångar som hör till utgiftsresten av den tonnagebeskattade verksamheten överstiger den vid inkomstbeskattningen oavskrivna utgiftsresten av den tonnagebeskattade verksamheten vid övergången till tonnageskatteperiod. Det belopp som på denna grund lämnats obeaktat som inkomst dras under de följande skatteåren av från anskaffningsutgifterna för sådana anläggningstillgångar som beaktas i utgiftsresten av den tonnagebeskattade verksamheten, efter hand som sådana anskaffningsutgifter uppkommer.

Det högsta beloppet av den inkomst som med stöd av 1 och 2 mom. betraktas som

skattepliktig inkomst minskas med 25/13 av fartygets anskaffningsutgift, om ett tonnageskattskyldigt bolag har förvärvat och tagit fartyget i varaktigt bruk som ett sådant fartyg som avses i 8 § och fartyget har förvärvats från en finsk överlåtare som inte står i ett sådant förhållande till bolaget som avses i 3 § 1 och 2 mom. En lika stor minskning får göras på basis av anskaffningsutgiften för sådana lösa anläggningstillgångar med vilka man åtgärdar eller förebygger skador på miljön eller naturtillgångarna, minskar verkningarna av sådana skador eller främjar en förnuftig användning av naturtillgångar, inklusive energisparåtgärder och användning av förnybara energikällor (*miljöinvestering*).

Den minskning av det högsta beloppet som avses i 3 mom. återgår om den skattskyldige överlåter fartyget innan tre år har förflutit från att fartyget togs i bruk.

Om den tonnageskattskyldige bestyrker sin avsikt att inom loppet av tre skatteår efter överlåtelseåret anskaffa förslitning underkastade anläggningstillgångar som beaktas i utgiftsresten av tonnagebeskattad verksamhet, ska det belopp som med stöd av 1 och 2 mom. betraktas som skattepliktig inkomst avdras från anskaffningsutgifterna för de förslitning underkastade anläggningstillgångar som beaktas i utgiftsresten (*återanskaffningsreserv för tonnagebeskattad verksamhet*). Återanskaffningsreserven betraktas inte som skattepliktig inkomst efter de tre följande skatteåren om den skattskyldige med hjälp av skriftliga avtal bestyrker beställningar av nya tillgångar som hänför sig till utgiftsresten för tonnagebeskattad verksamhet. Återanskaffningsreserven betraktas som skattepliktig inkomst för det skatteår under vilket beställningsavtalet upphävs eller det annars blir uppenbart att anskaffningen av anläggningstillgångar har gått om intet.

17 §

Utredning av inkomster och utgifter

Den tonnageskattskyldige ska separat redogöra för inkomsterna av den tonnagebeskattade verksamheten och för de inkomstbe-

skattade inkomsterna, samt för de utgifter och andra avdrag som hänför sig till dem, liksom även för de tillgångar och skulder som hänför sig till de nämnda verksamheterna.

18 §

Inkomstföring av kalkylerad ränta

Om beloppet av det främmande kapitalet i en tonnageskattskyldigs balansräkning vid utgången av skatteåret är mindre än 1/9 av beloppet av det egna kapitalet i bolagets balansräkning, beaktas som skattepliktig inkomst under skatteåret det belopp som erhålls genom att det främmande kapitalets belopp dras av från 1/9 av det egna kapitalet och det sålunda erhållna beloppet multipliceras med en räntesats som motsvarar den grundränta som avses i lagen om vissa referensräntor (996/1998), förhöjd med en procentenhet.

20 §

Fusion

En tonnageskattskyldig anses inte bli upplöst vid beskattningen om denne fusioneras med ett annat tonnageskattskyldigt bolag eller om två tonnageskattskyldiga bolag fusioneras genom bildande av ett nytt bolag som ska godkännas som tonnageskattskyldigt, förutsatt att villkoren för fusion enligt 52 a § i lagen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet uppfylls. Vid fusionen iaktas bestämmelserna i 52 b och 52 h § i lagen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet.

21 §

Delning

En tonnageskattskyldig anses inte bli upplöst vid beskattningen om denne delas i tonnageskattskyldiga bolag på det sätt som före-

skrivs i 52 c § 1 mom. i lagen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet. Vid delningen iaktas bestämmelserna i 52 c och 52 h § i lagen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet.

Det ursprungliga bolagets och de övertagande bolagens utgiftsrest av tonnagebeskattad verksamhet och utgiftsrest av inkomstbeskattad verksamhet fördelas mellan dessa bolag i samma proportion som motsvarande anläggningstillgångar, värderade till det i bokföringen icke-avskrivna värdet, kvarstår hos det ursprungliga bolaget eller överförs till de övertagande bolagen.

Som de högsta belopp som med stöd av 15 § 2 mom. ska beaktas i det ursprungliga bolagets och de övertagande bolagens inkomst betraktas de belopp som erhålls genom att från det vid beskattningen av det ursprungliga bolaget fastställda belopp som avses i 15 § 2 mom. avdra det belopp som med stöd av 15 § beaktats i bolagets inkomst före delningen och fördela det sålunda erhållna beloppet på det ursprungliga bolaget och de övertagande bolagen i den proportion som avses i 2 mom.

23 §

Koncernbidrag

På en prestation som en tonnageskattskyldig har gett eller mottagit tillämpas lagen om koncernbidrag vid beskattningen (825/1986) vid givarens och mottagarens beskattning. Koncernbidraget får inte överskrida den inkomstbeskattade verksamhetens resultat som uppkommit inom näringsverksamheten före koncernbidraget avdragits. Ett mottaget koncernbidrag hör alltid till inkomsterna för mottagarens inkomstbeskattade verksamhet.

25 §

Beskattning av ett bolag efter tonnageskatteperiodens utgång

Vid uträkning av den utgiftsrest som avses i 30 § i lagen om beskattning av inkomst av

näringsverksamhet ska som utgiftsrest vid ingången av det i 1 mom. avsedda skatteåret beaktas det sammanlagda beloppet av utgiftsresten av inkomstbeskattad verksamhet och utgiftsresten av tonnagebeskattad verksamhet vid tonnageskatteperiodens utgång. Från utgiftsresten avdras det belopp som ännu inte dragits av med stöd av 15 § 2 mom. och beloppet av en ovan i 15 § 5 mom. avsedd återanskaffningsreserv för tonnagebeskattad verksamhet.

28 §

Villkor för tonnageskattskyldighetens ikraftvarande

För att tonnageskattskyldigheten ska vara i kraft förutsätts det, utöver det som föreskrivs i 2 och 3 §, att bolaget utreder sina inkomster och utgifter i enlighet med 17 § och att bolaget inte är part i en transaktion eller ett arrangemang som syftar till att på konstgjord väg minska grunden för beräkning av tonnageskatt eller som uppenbarligen har vidtagits i syfte att uppnå befrielse från inkomstskatt.

29 §

Återkallande av godkännande

Om godkännandet av ett bolag som tonnageskattskyldigt återkallas, kan bolaget inte på nytt godkännas som tonnageskattskyldigt förrän tio år förflutit från ingången av året efter återkallandet. Detsamma gäller ett bolag som fortsätter bolagets verksamhet och som står i ett i 3 § avsett förhållande till bolaget.

30 §

Avstående från att återkalla godkännande i vissa fall

Godkännandet som tonnageskattskyldig kan lämnas oåterkallat, utan hinder av att an-

delen fartyg som bolaget eller de bolag som står i ett sådant förhållande till varandra som avses i 3 § har inhyrt på viss tid eller för viss resa tillfälligt, på grund av utvidgning av verksamheten, efter godkännandet som tonnageskattskyldig överstiger 75 procent av det tonnagebeskattade tonnaget, om de villkor som anges i 2 § i övrigt är uppfyllda. Godkännandet ska dock återkallas om villkoren inte uppfylls inom en skälig tid som Koncernskattecentralen förelägger.

31 §

Verkställande av beskattningen

Koncernskattecentralen verkställer inkomstbeskattning av en tonnageskattskyldig för de skatteår som omfattas av tonnageskatteperioden.

36 §

Uppföljning av skattelättnad

Ändring kan inte sökas i fråga om en uträkning som avses i denna paragraf. Vid verkställandet av sådan beskattning som avses i 25 § kan Koncernskattecentralen utan hinder av lagen om beskattningsförfarande eller annan inkomstskattelagstiftning avvika från en uträkning enligt denna paragraf.

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

Lagen tillämpas första gången vid beskattningen för det skatteår som börjar under kalenderåret 2010.

I avvikelse från vad som bestäms i 4 § 1 mom. ska ett bolag med beaktande av de undantag som nämns i 4 § 3 mom., ansöka om godkännande som tonnageskattskyldigt inom 36 månader efter det att denna lag trätt i kraft.

I avvikelse från vad som bestäms i 5 § 1 mom. kan tonnageskatteperioden börja vid

ingången av ett sådant skatteår som börjat år 2010, under vilket denna lag trätt i kraft, om villkoren för att bolaget ska godkännas som _____ tonnageskattskyldigt har varit uppfyllda från och med ingången av det nämnda skatteåret.

Helsingfors den 6 november 2009

Republikens President

TARJA HALONEN

Finansminister *Jyrki Katainen*

*Bilaga
Parallelltexter*

Lag

om ändring av tonnageskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i tonnageskattelagen av den 5 juni 2002 (476/2002) 19, 22, 24 och 32 §, av dem 19 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 723/2004,
ändras 2 § 3 mom., 3 § 1 mom., 4 § 1 mom., 6 § 2 mom., 7 § 1 och 2 mom., 8 § 1 mom., 9 §, 12 § 1 mom., 15 § 2 och 3 mom., 17 § 1 mom., 18 §, 20 § 1 mom., 21 och 23 §, 25 § 2 mom., 28 §, 29 § 5 mom., 30 § 2 mom., 31 § 2 mom. samt 36 § 3 mom.,
av dem 8 § 1 mom. sådant det lyder delvis ändrat i lag 1283/2007, samt
fogas till 3 § ett nytt 3 mom., till 6 § ett nytt 3 mom., varvid det nuvarande 3 mom. blir 4 mom., och till 15 § nya 3 och 4 mom., varvid det ändrade 3 mom. samt 4 mom. blir 5 och 6 mom., som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

2 §

Skattskyldighet

Skattskyldighet

Tonnagebeskattning kan väljas av ett bolag
1) som i verkligheten leds från Finland,
2) som bedriver gods- eller passagerartransport med ett i 8 § avsett fartyg från Finland och är skattskyldigt för detta i Finland,
och
3) vars i 8 § 1 mom. 1 punkten avsedda fartygs bruttodräktighet är minst 25 procent och vars i 8 § 1 mom. 3 punkten avsedda fartygs bruttodräktighet är högst 50 procent av bruttodräktigheten för bolagets samtliga i 8 § avsedda fartyg.

Tonnagebeskattning kan väljas av ett bolag
1) som i verkligheten leds från Finland,
2) som bedriver gods- eller passagerartransport med ett i 8 § avsett fartyg från Finland och är skattskyldigt för detta i Finland,
och
3) vars i 8 § 1 mom. 1 punkten avsedda fartygs bruttodräktighet *utgör* minst 25 procent och i 8 § 1 mom. 3 punkten avsedda fartygs bruttodräktighet *utgör* högst 75 procent av bruttodräktigheten för bolagets samtliga i 8 § avsedda fartyg, *och*
4) vars fartyg som är registrerade i fartygsregistret i någon annan stat än en medlemsstat i Europeiska unionen *utgör* högst 40 procent av bruttodräktigheten för bolagets samtliga i 8 § avsedda fartyg.

3 §

3 §

Skattskyldighet inom koncern

Skattskyldighet inom koncern

Ett bolag som hör till en i 1 kap. 3 § lagen om aktiebolag (734/1978) avsedd koncern kan vara tonnageskattskyldigt endast om alla de till samma koncern hörande bolag som upp-

Ett bolag som hör till en i 8 kap. 12 § i lagen om aktiebolag (624/2006) avsedd koncern kan vara tonnageskattskyldigt endast om alla de till samma koncern hörande bolag som

fyller de i 1 § och 2 § 3 mom. avsedda villkoren är tonnageskattskyldiga och bolagen har samma räkenskapsperiod.

uppfyller de i 1 § och 2 § 3 mom. avsedda villkoren är tonnageskattskyldiga och bolagen har samma räkenskapsperiod.

Det som i 1 mom. bestäms om en koncern gäller inte bolag som under separat affärsledning bedriver sådan affärsverksamhet, aningen med passagerarfartyg eller med lastfartyg, som utgör en fristående affärsverksamhetshelhet.

4 §

Ansökan om tonnageskattskyldighet

Ett bolag skall, med de undantag som nämns i 3 mom., ansöka om godkännande som tonnageskattskyldigt inom 12 månader från det att lagen trätt i kraft, eller om bolaget bildats efter det att lagen trätt i kraft, inom 3 månader från det att bolaget registrerats.

4 §

Ansökan om tonnageskattskyldighet

Ett bolag ska ansöka om godkännande som tonnageskattskyldigt inom 3 månader från det att bolaget registrerats.

6 §

Tonnagebeskattningsens förhållande till inkomstbeskattningen.

Förluster som uppstått före tonnageskatteperiodens början är inte avdragsgilla i beskattningen.

6 §

Tonnagebeskattningsens förhållande till inkomstbeskattningen

Förluster som uppkommit inom den inkomstbeskattade verksamheten före tonnageskatteperiodens början avdras i enlighet med inkomstskattelagen (1535/1992) från de skattepliktiga inkomsterna av bolagets inkomstbeskattade verksamhet.

Bolagets förluster anses hänföra sig till den inkomstbeskattade verksamheten till den del det är uppenbart att förlusterna har uppkommit inom den inkomstbeskattade verksamheten. I övrigt överförs förlusterna i samma förhållande som den nettoförmögenhet som avses i 2 kap. i lagen om värdering av tillgångar vid beskattningen (1142/2005) fördelas mellan bolagets tonnageskattade och inkomstbeskattade verksamhet. Om det vid bolagets beskattning finns flera inkomstkällor, avdras de förluster som fastställts för en inkomstkälla från de skattepliktiga in-

komster som hänför sig till samma inkomstkälla.

7 §

Beskattning av inkomst av tonnagebeskattad verksamhet

Med inkomster av tonnagebeskattad verksamhet avses inkomster av

- 1) gods- och passagerartransport med tonnagebeskattat fartyg,
- 2) försäljning ombord av varor och tjänster som är avsedda att konsumeras ombord,

3) bolagets verksamheter som är nödvändiga för och nära anknutna till bedrivandet av ovan i 1 punkten avsedd verksamhet, såsom transport av last och passagerare på hamnområdet till och från fartyget, lastning och lossning av fartyget samt tillfällig uppläggning av gods vid lastning och lossning, vilka ingår i priset för ovan i 1 punkten avsedd transporttjänst,

4) uthyrning av tonnagebeskattat fartyg med besättning, förutsatt att inhyraren använder det för sådan verksamhet som skulle vara tonnagebeskattad om den bedrevs av uthyraren,

5) överlåtelse av fartyg, maskiner, materiel och andra därmed jämförbara lösa anläggningstillgångar som används i tonnagebeskattad verksamhet.

Som inkomst av tonnagebeskattad verksamhet avses även inkomst av sådan persontransport utanför hamnområdet som ingår i transporttjänstens pris, om den tonnageskattskyldige har köpt persontransporten av ett annat företag.

7 §

Beskattning av inkomst av tonnagebeskattad verksamhet

Med inkomster av tonnagebeskattad verksamhet avses inkomster av

- 1) gods- och passagerartransport med *ett* tonnagebeskattat fartyg,
- 2) försäljning ombord av varor och tjänster som är avsedda att konsumeras ombord,

3) bolagets verksamheter som är nödvändiga för och nära anknutna till bedrivandet av ovan i 1 punkten avsedd verksamhet, såsom transport av last och passagerare på hamnområdet till och från fartyget, lastning och lossning av *gods* samt *därmed sammanhängande tillfällig uppläggning av gods, vilka ingår i priset för ovan i 1 punkten avsedd transporttjänst, samt sådan biljettförsäljning och hamnterminalverksamhet jämte administrativ verksamhet och försäkringsverksamhet som har en direkt anknytning till passagerar- eller godstransport,*

4) uthyrning av *ett* tonnagebeskattat fartyg med besättning, förutsatt att inhyraren använder det för sådan verksamhet som skulle vara tonnagebeskattad om den bedrevs av uthyraren,

5) överlåtelse av fartyg, maskiner, materiel och andra därmed jämförbara lösa anläggningstillgångar som används i tonnagebeskattad verksamhet, *samt*

6) bolagets hyresinkomster för ett fartyg som tillfälligt, för högst tre år, hyrs ut utan besättning.

Med inkomster av tonnagebeskattad verksamhet avses även inkomster av sådan transport utanför hamnområdet som ingår i transporttjänstens pris, om den tonnageskattskyldige har köpt transporten av ett annat företag.

8 §

Tonnagebeskattat fartyg

Tonnageskatt betalas för följande huvudsakligen i internationell sjöfart varande och huvudsakligen för gods- eller passagerartransport avsedda och använda fartyg (*tonnagebeskattat fartyg*) som har sin strategiska och ekonomiska ledning i Finland och som har en bruttodräktighet om minst 100:

1) i bolagets ägo varande passagerarfartyg som är infört i det finska fartygsregistret och lastfartyg som är inskrivet i den i lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport (1277/2007) avsedda handelsfartygsförteckningen, och som används av bolaget i trafik eller som bolaget hyrt ut med besättning,

2) av bolaget utan besättning inhyrt fartyg som är infört i ett fartygsregister i en medlemsstat i Europeiska unionen, och som av bolaget utrustas och används i trafik, och

3) av bolaget med besättning inhyrt fartyg som är infört i ett fartygsregister i en medlemsstat i Europeiska unionen.

8 §

Tonnagebeskattat fartyg

Tonnageskatt betalas för följande huvudsakligen i internationell sjöfart varande och huvudsakligen för gods- eller passagerartransport eller bogsering eller skjutbogsering avsedda och använda fartyg (*tonnagebeskattat fartyg*) som har sin strategiska och ekonomiska ledning i Finland och som har en bruttodräktighet om minst 100:

1) ett fartyg som är inskrivet i den handelsfartygsförteckning som avses i lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport (1277/2007), och som bolaget äger och använder i trafik eller har hyrt ut med besättning, ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen och som bolaget har inhyrt med besättning för minst 12 månader och använder i trafik,

2) ett annat fartyg än ett sådant som avses i 1 punkten, som bolaget äger eller har inhyrt utan besättning och som bolaget utrustar och använder i trafik,

3) ett annat fartyg än ett sådant som avses i 1 punkten, som bolaget har inhyrt med besättning och använder i trafik;

4) ett fartyg som bolaget tillfälligt, för högst tre år, har hyrt ut utan besättning.

9 §

Tonnageskattens belopp

I tonnageskatt betalas på basis av nettodräktigheten av ett i 8 § avsett fartyg för varje 100 ett belopp om 0,4 euro per dag upp till 1 000 ton, 0,3 per dag för den del som överstiger 1 000 ton upp till 10 000 ton, 0,2 euro per dag för den del som överstiger 10 000 ton upp till 25 000 ton och 0,1 euro per dag för den del som överstiger 25 000 ton.

Skatt skall betalas även för de dagar fartyget inte har varit i trafik.

9 §

Den tonnagebeskattade inkomstens belopp

Tonnageskattens belopp beräknas på basis av den kalkylerade inkomst som bestäms enligt nettodräktigheten för ett fartyg som avses i 8 §, så att 0,9 euro per dag betraktas som inkomst för varje 100 ton upp till 1 000 ton, 0,7 euro per dag för den del som överstiger 1 000 ton upp till 10 000 ton, 0,5 euro per dag för den del som överstiger 10 000 ton upp till 25 000 ton och 0,2 euro per dag för den del som överstiger 25 000 ton.

Tonnageskattens belopp utgör 26 procent av den inkomst som beräknats enligt 1 mom.

Skatt ska betalas även för de dagar fartyget inte är i trafik.

12 §

Avdrag av anskaffningsutgift för anläggningstillgångar

Till anläggningstillgångar som hör till tonnagebeskattad verksamhet hör sådana anläggningstillgångar som under skatteåret utslutande eller delvis används i den tonnagesbeskattade verksamheten. Anskaffningsutgiften för sådana anläggningstillgångar är inte avdragsgill i inkomstbeskattningen. Av överlåtelsepriset för ovan i 10 § 2 mom. 2 punkten avsedda nyttigheter avdras dock det i enlighet med 14 § 2 mom. uträknade anskaffningsutgiftens oavskrivna belopp.

12 §

Avdrag av anskaffningsutgift för anläggningstillgångar

Till anläggningstillgångar som hör till tonnagebeskattad verksamhet hör sådana anläggningstillgångar som under skatteåret utslutande eller delvis används i den tonnagesbeskattade verksamheten. Anskaffningsutgiften för sådana anläggningstillgångar är avdragsgill vid inkomstbeskattningen till den del anläggningstillgångarna används i den inkomstbeskattade verksamheten. Av överlåtelsepriset för nyttigheter som avses i 10 § 2 mom. 2 punkten avdras dock den oavskrivna anskaffningsutgift som beräknats enligt 14 § 2 mom.

15 §

Skatteskuld som uppstått före övergången till tonnagesbeskattning

Som skattepliktig inkomst beaktas dock under tonnageskatteperioden sammanlagt högst det belopp, varmed det sannolika överlåtelsepriset för anläggningstillgångar som hör till utgiftsresten av tonnagesbeskattad verksamhet överstiger utgiftsresten av tonnagesbeskattad verksamhet vid övergången till tonnagesbeskattning. Det belopp som på denna grund lämnats obeaktat som inkomst dras under de följande skatteåren av från anskaffningsutgifter för anläggningstillgångar som beaktas i utgiftsresten av tonnagesbeskattad verksamhet efter hand som anskaffningsutgifter uppkommer.

15 §

Skatteskuld som uppstått före övergången till tonnagesbeskattning

Som skattepliktig inkomst beaktas dock under tonnageskatteperioden sammanlagt högst det belopp med vilket den i bokföringen oavskrivna anskaffningsutgiften för sådana anläggningstillgångar som hör till utgiftsresten av den tonnagesbeskattade verksamheten överstiger den vid inkomstbeskattningen oavskrivna utgiftsresten av den tonnagesbeskattade verksamheten vid övergången till tonnagesbeskattning. Det belopp som på denna grund lämnats obeaktat som inkomst dras under de följande skatteåren av från anskaffningsutgifterna för sådana anläggningstillgångar som beaktas i utgiftsresten av den tonnagesbeskattade verksamheten, efter hand som sådana anskaffningsutgifter uppkommer.

Det högsta beloppet av den inkomst som med stöd av 1 och 2 mom. betraktas som skattepliktig inkomst minskas med 25/13 av fartygets anskaffningsutgift, om ett tonnageskattskyldigt bolag har förvärvat och tagit fartyget i varaktigt bruk som ett sådant fartyg som avses i 8 § och fartyget har förvärvats från en finsk överlåtare som inte står i ett sådant förhållande till bolaget som avses i 3 §

Om den tonnageskattskyldige med hjälp av bindande beställningsavtal eller på annat tillförlitligt sätt bestyrker sin avsikt att inom loppet av tre skatteår efter överlåtelseåret anskaffa förslitning underkastade anläggningstillgångar som beaktas i utgiftsresten av tonnagebeskattad verksamhet, skall det belopp som med stöd av 1 och 2 mom. beaktas som skattepliktig inkomst avdras från anskaffningsutgifterna för de förslitning underkastade anläggningstillgångar som beaktas i utgiftsresten (*återanskaffningsreserv för tonnagebeskattad verksamhet*).

1 och 2 mom. En lika stor minskning får göras på basis av anskaffningsutgiften för sådana lösa anläggningstillgångar med vilka man åtgärdar eller förebygger skador på miljön eller naturtillgångarna, minskar verkningarna av sådana skador eller främjar en förnuftig användning av naturtillgångar, inklusive energisparåtgärder och användning av förnybara energikällor (*miljöinvestering*).

Den minskning av det högsta beloppet som avses i 3 mom. återgår om den skattskyldige överlåter fartyget innan tre år har förflutit från att fartyget togs i bruk.

Om den tonnageskattskyldige bestyrker sin avsikt att inom loppet av tre skatteår efter överlåtelseåret anskaffa förslitning underkastade anläggningstillgångar som beaktas i utgiftsresten av tonnagebeskattad verksamhet, ska det belopp som med stöd av 1 och 2 mom. betraktas som skattepliktig inkomst avdras från anskaffningsutgifterna för de förslitning underkastade anläggningstillgångar som beaktas i utgiftsresten (*återanskaffningsreserv för tonnagebeskattad verksamhet*). Återanskaffningsreserven betraktas inte som skattepliktig inkomst efter de tre följande skatteåren om den skattskyldige med hjälp av skriftliga avtal bestyrker beställningar av nya tillgångar som hänför sig till utgiftsresten för tonnagebeskattad verksamhet. Återanskaffningsreserven betraktas som skattepliktig inkomst för det skatteår under vilket beställningsavtalet upphävs eller det annars blir uppenbart att anskaffningen av anläggningstillgångar har gått om intet.

17 §

Utredning av inkomster och utgifter

Den tonnageskattskyldige skall separat utreda inkomster av tonnagebeskattad verksamhet och inkomstbeskattade inkomster samt därtill hänförliga utgifter och andra avdrag, liksom även tillgångar och skulder som hänför sig till de nämnda verksamheterna. Bolaget skall dessutom bevara bokföringsmaterial som avses i 2 kap. 10 § bokföringslagen på det sätt som avses i nämnda lagrum i minst 15 år efter utgången av det år under vilket räkenskapspe-

17 §

Utredning av inkomster och utgifter

Den tonnageskattskyldige ska separat redogöra för inkomsterna av den tonnagebeskattade verksamheten och för de inkomstbeskattade inkomsterna, samt för de utgifter och andra avdrag som hänför sig till dem, liksom även för de tillgångar och skulder som hänför sig till de nämnda verksamheterna.

rioden har upphört.

18 §

Inkomstföring av kalkylerad ränta

Om beloppet av det främmande kapitalet i en tonnageskattskyldigs balansräkning vid utgången av skatteåret är mindre än hälften av beloppet av det egna kapitalet i bolagets balansräkning, skall som skattepliktig inkomst under skatteåret beaktas ett belopp som erhålls genom att från hälften av det egna kapitalet dra av beloppet av det främmande kapitalet och multiplicera det sålunda erhållna beloppet med en räntesats motsvarande den i lagen om vissa referensräntor (996/1998) avsedda grundräntan förhöjd med en procentenhet.

18 §

Inkomstföring av kalkylerad ränta

Om beloppet av det främmande kapitalet i en tonnageskattskyldigs balansräkning vid utgången av skatteåret är mindre än 1/9 av beloppet av det egna kapitalet i bolagets balansräkning, *beaktas som skattepliktig inkomst under skatteåret det belopp som erhålls genom att det främmande kapitalets belopp dras av från 1/9 av det egna kapitalet och det sålunda erhållna beloppet multipliceras* med en räntesats som motsvarar den grundränta som avses i lagen om vissa referensräntor (996/1998), förhöjd med en procentenhet.

19 §

Beskattning av utdelningen av medel

Dividend som en tonnageskattskyldig delar ut är i sin helhet skattepliktig inkomst för dividendtagaren. Dividend som fysiska personer och dödsbon får från tonnageskattskyldiga bolag utgör kapitalinkomst till den del motsvarande dividend från ett annat bolag skulle utgöra kapitalinkomst eller skattefri inkomst med stöd av 33 a § och 33 b § 1 mom. i inkomstskattelagen (1535/1992) och förvärvsinkomst till den del dividenden från ett annat bolag skulle utgöra förvärvsinkomst eller skattefri inkomst med stöd av 33 b § 2 mom. i inkomstskattelagen.

Om en tonnageskattskyldig delar ut medel till sina aktieägare på annat sätt än det som avses i 1 mom., skall på det utdelade beloppet vid beskattningen av bolaget tillämpas bestämmelserna i 1 mom. om dividendutdelning. Dessutom tillämpas bestämmelserna om förtäckt dividendutdelning i 29 § lagen om beskattningsförfarande (1558/1995).

19 §

Beskattning av utdelningen av medel

(upphävs)

20 §

Fusion

En tonnageskattskyldig anses inte bli upplöst vid beskattningen om denne fusioneras med ett annat tonnageskattskyldigt bolag eller om två tonnageskattskyldiga bolag fusioneras genom bildande av ett nytt bolag som skall godkännas som tonnageskattskyldigt, förutsatt att villkoren för fusion enligt 52 a § lagen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet uppfylls. Vid fusionen iaktas *i tillämpliga delar* bestämmelserna i 52 b och 52 g § lagen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet.

20 §

Fusion

En tonnageskattskyldig anses inte bli upplöst vid beskattningen om denne fusioneras med ett annat tonnageskattskyldigt bolag eller om två tonnageskattskyldiga bolag fusioneras genom bildande av ett nytt bolag som *ska* godkännas som tonnageskattskyldigt, förutsatt att villkoren för fusion enligt 52 a § *i* lagen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet uppfylls. Vid fusionen iaktas bestämmelserna i 52 b och 52 h § *i* lagen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet.

21 §

Delning

En tonnageskattskyldig anses inte bli upplöst vid beskattningen om denne delas i två eller flera tonnageskattskyldiga bolag, förutsatt att de villkor som avses i 52 c § 1 mom. lagen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet uppfylls. Vid delningen iaktas i tillämpliga delar bestämmelserna i 52 c och 52 g § lagen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet.

Det ursprungliga bolagets utgiftsrest av tonnagebeskattad verksamhet och utgiftsrest av inkomstbeskattad verksamhet överförs till de övertagande bolagen i samma proportion som motsvarande anläggningstillgångar, värderade till det i bokföringen icke-avskrivna värdet, överförs till de övertagande bolagen.

Som de högsta belopp som med stöd av 15 § 2 mom. skall beaktas i de övertagande bolagens inkomst betraktas de belopp som erhålls genom att från det vid beskattningen av det ursprungliga bolaget fastställda belopp som avses i 15 § 2 mom. avdra det belopp som med stöd av 15 § beaktats i bolagets inkomst före delningen och fördela det sålunda erhållna beloppet på de övertagande bolagen i

21 §

Delning

En tonnageskattskyldig anses inte bli upplöst vid beskattningen om denne delas *i tonnageskattskyldiga bolag på det sätt som föreskrivs* i 52 c § 1 mom. *i lagen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet*. Vid delningen iaktas *bestämmelserna* i 52 c och 52 h § *i* lagen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet.

Det ursprungliga bolagets *och de övertagande bolagens* utgiftsrest av tonnagebeskattad verksamhet och utgiftsrest av inkomstbeskattad verksamhet *fördelas mellan dessa bolag* i samma proportion som motsvarande anläggningstillgångar, värderade till det i bokföringen icke-avskrivna värdet, *kvarstår hos det ursprungliga bolaget eller* överförs till de övertagande bolagen.

Som de högsta belopp som med stöd av 15 § 2 mom. *ska* beaktas i *det ursprungliga bolagets och* de övertagande bolagens inkomst betraktas de belopp som erhålls genom att från det vid beskattningen av det ursprungliga bolaget fastställda belopp som avses i 15 § 2 mom. avdra det belopp som med stöd av 15 § beaktats i bolagets inkomst före delningen och fördela det sålunda erhållna

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

den proportion som avses i 2 mom.

beloppet på *det ursprungliga bolaget och de* övertagande bolagen i den proportion som avses i 2 mom.

22 §

22 §

*Upplösning av bolag**Upplösning av bolag*

Vid upplösning av ett tonnageskattskyldigt bolag tillämpas bestämmelserna i 24 §. Vid beskattningen av ett bolag som upplöses tillämpas dessutom bestämmelserna i 51 d § lagen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet om de belopp som skall beaktas i det skattepliktiga överlåtelsepriset för ett bolag som upplöses.

(upphävs)

Bestämmelserna i 1 mom. tillämpas även på annan än i 20 § avsedd fusion och på annan än i 21 § avsedd delning.

23 §

23 §

*Koncernbidrag**Koncernbidrag*

På prestation som en tonnageskattskyldig har gett eller mottagit tillämpas inte lagen om koncernbidrag vid beskattningen (825/1986), varken i givarens eller mottagarens beskattning.

På *en* prestation som en tonnageskattskyldig har gett eller mottagit *tillämpas lagen om koncernbidrag vid beskattningen (825/1986) vid givarens och mottagarens beskattning. Koncernbidraget får inte överskrida den inkomstbeskattade verksamhetens resultat som uppkommit inom näringsverksamheten före koncernbidraget avdragits. Ett mottaget koncernbidrag hör alltid till inkomsterna för mottagarens inkomstbeskattade verksamhet.*

24 §

24 §

Beskattning av inkomst av tonnagebeskattad verksamhet på grund av återkallande av tonnageskattskyldighet

Beskattning av inkomst av tonnagebeskattad verksamhet på grund av återkallande av tonnageskattskyldighet

Om godkännande som tonnageskattskyldig återkallas i enlighet med 29 §, påförs bolaget inkomstskatt för den vinst som den tonnagebeskattade verksamheten avkastat under tonnageskatteperioden, med iakttagande av de bestämmelser i den inkomstskattelagstiftning och de internationella avtal som tillämpas vid verkställandet av beskattningen för dessa skatteår. När inkomstskatt påförs fördelas vinsten av den tonnagebeskattade verksamheten i ett

(upphävs)

bolag som delats på det sätt som avses i 21 § för att beskattas hos de övertagande bolagen i samma proportion som utgiftsresten av den tonnageskattade verksamheten med stöd av 21 § 2 mom. har överförts till de övertagande bolagen.

Om bolagets tonnageskatteperiod på grund av 5 § 3 mom. upphör senare än vid den i 5 § 2 mom. avsedda tidpunkten efter tonnageskatteperiodens början, påförs inkomstskatt högst för de skatteår som utgått under de tio kalenderår som föregick tonnageskatteperiodens utgång.

Vid beskattningar som verkställs med stöd av denna paragraf anses bolaget ha gjort alla de avdrag det maximalt hade kunnat göra. Bolagets förluster som uppstått före och under tonnageskatteperioden avdras på det sätt som anges i inkomstskattelagen (1535/1992).

Bestämmelser om verkställande av beskattning i enlighet med denna paragraf samt om skatteförhöjning ingår i 32 §.

25 §

Beskattning av ett bolag efter tonnageskatteperiodens utgång

Vid uträkning av den utgiftsrest som avses i 30 § i lagen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet skall som utgiftsrest vid ingången av det i 1 mom. avsedda skatteåret beaktas det sammanlagda beloppet av utgiftsresten av inkomstbeskattad verksamhet och utgiftsresten av tonnageskattad verksamhet vid tonnageskatteperiodens utgång. Från utgiftsresten avdras det belopp som ännu inte dragits av med stöd av 15 § 2 mom. och beloppet av ovan i 15 § 3 mom. avsedd återanskaffningsreserv.

28 §

Villkor för tonnageskattskyldighetens ikraftvarande

För att tonnageskattskyldigheten skall vara i kraft förutsätts, utöver att de villkor som anges i 2 och 3 § uppfylls, att bolaget

25 §

Beskattning av ett bolag efter tonnageskatteperiodens utgång

Vid uträkning av den utgiftsrest som avses i 30 § i lagen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet *ska* som utgiftsrest vid ingången av det i 1 mom. avsedda skatteåret beaktas det sammanlagda beloppet av utgiftsresten av inkomstbeskattad verksamhet och utgiftsresten av tonnageskattad verksamhet vid tonnageskatteperiodens utgång. Från utgiftsresten avdras det belopp som ännu inte dragits av med stöd av 15 § 2 mom. och beloppet av *en* ovan i 15 § 5 mom. avsedd återanskaffningsreserv *för tonnageskattad verksamhet*.

28 §

Villkor för tonnageskattskyldighetens ikraftvarande

För att tonnageskattskyldigheten *ska* vara i kraft förutsätts *det, utöver det som föreskrivs i 2 och 3 §, att bolaget utreder sina inkomster*

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

1) inte är part i en transaktion eller ett arrangemang som syftar till att på konstgjord väg minska grunden för beräkning av tonnageskatt eller som uppenbarligen har vidtagits i syfte att uppnå befrielse från inkomstskatt eller tonnageskatt,

2) inte beviljar penninglån till sina aktieägare eller till sammanslutningar som står i ett i 3 § avsett förhållande till bolaget och inte heller till dessas aktieägare, och inte i fråga om annan finansiering som bolaget beviljat dessa avviker från de villkor som bolaget iakttar i transaktioner mellan oberoende parter,

3) iakttar bestämmelserna om deklara-tions-skyldighet, och

4) iakttar bestämmelserna i 17 §.

och utgifter i enlighet med 17 § och att bolaget inte är part i en transaktion eller ett arrangemang som syftar till att på konstgjord väg minska grunden för beräkning av tonnageskatt eller som uppenbarligen har vidtagits i syfte att uppnå befrielse från inkomstskatt.

29 §

29 §

*Återkallande av godkännande**Återkallande av godkännande*

Om godkännandet av ett bolag som tonnageskattskyldigt har återkallats, kan bolaget inte på nytt godkännas som tonnageskattskyldigt. Detsamma gäller ett bolag som fortsätter bolagets verksamhet och som står i ett i 3 § avsett förhållande till bolaget.

Om godkännandet av ett bolag som tonnageskattskyldigt återkallas, kan bolaget inte på nytt godkännas som tonnageskattskyldigt *för-rän tio år förflutit från ingången av året efter återkallandet*. Detsamma gäller ett bolag som fortsätter bolagets verksamhet och som står i ett i 3 § avsett förhållande till bolaget.

30 §

30 §

*Avstående från att återkalla godkännande i vissa fall**Avstående från att återkalla godkännande i vissa fall*

Godkännande som tonnageskattskyldig kan lämnas oåterkallat, utan hinder av att de av ett bolag eller av i ett i 3 § avsett förhållande till varandra stående bolag på viss tid eller för viss resa inhyrda fartygs andel av bolagens tonnageskattade tonnage efter godkännande som tonnageskattskyldiga på grund av utvidgning av verksamheten tillfälligt överstiger 50 procent, om de villkor som anges i 2 § i övrigt är uppfyllda. Godkännandet skall dock återkallas, om villkoren inte uppfylls inom en av Koncernskattecentralen förelagd skälig tid.

Godkännandet som tonnageskattskyldig kan lämnas oåterkallat, utan hinder av att andelen fartyg som bolaget eller de bolag som står i ett sådant förhållande till varandra som avses i 3 § har inhyrt på viss tid eller för viss resa tillfälligt, på grund av utvidgning av verksamheten, efter godkännandet som tonnageskattskyldig överstiger 75 procent av det tonnageskattade tonnaget, om de villkor som anges i 2 § i övrigt är uppfyllda. Godkännandet ska dock återkallas om villkoren inte uppfylls inom en skälig tid som Koncernskattecentralen förelägger.

31 §

Verkställande av beskattningen

Koncernskattecentralen verkställer inkomstbeskattning av en tonnageskattskyldig för de skatteår som omfattas av tonnageskatteperioden. Om godkännandet som tonnageskattskyldig återkallas eller ett tonnageskattat bolag upplöses, skall Koncernskattecentralen verkställa inkomstbeskattningen av bolaget för de skatteår som avses i 32 §.

32 §

Verkställande av beskattningen efter återkallande av godkännande som tonnageskattskyldig eller upplösning av bolag

Med avvikelse från bestämmelserna i den övriga lagstiftningen om inkomstbeskattning verkställs ovan i 24 § avsedd beskattning efter tonnageskatteperiodens upphörande för alla de skatteår som omfattas av tonnageskatteperioden. Beskattningen slutförs vid en av Skattestyrelsen fastställd tidpunkt, dock senast före utgången av oktober under kalenderåret efter tonnageskatteperiodens upphörande.

Skatt som avses i 24 § påförs med 10 procents förhöjning eller, om godkännandet återkallats på grund av bolagets förfarande i strid med 28 § 1 punkten eller väsentlig försumelse av deklARATIONSSKYLDIGHET som avses i 3 punkten i nämnda paragraf, med 40 procents förhöjning. Om den skattskyldige visar att godkännandet som tonnageskattskyldig har återkallats eller att bolaget har upplösts av skäl som inte beror på den skattskyldige eller av tvingande skäl, kan Koncernskattecentralen nedsätta förhöjningen eller helt avstå från att påföra den. Förhöjningen kan nedsättas eller lämnas opåförd även i det fall att godkännandet som tonnageskattskyldig återkallas på grund av att bolaget upphört att bedriva tonnageskattad verksamhet, och verksamheten inte har fortsatt inom ett annat bolag.

På skatt som skall betalas skall erläggas samfundsränta i enlighet med bestämmelserna om samfundsränta. Samfundsräntan uträknas

31 §

Verkställande av beskattningen

Koncernskattecentralen verkställer inkomstbeskattning av en tonnageskattskyldig för de skatteår som omfattas av tonnageskatteperioden.

32 §

Verkställande av beskattningen efter återkallande av godkännande som tonnageskattskyldig eller upplösning av bolag

(upphävs)

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

för vart och ett av de skatteår för vilka skatt påförs från dagen efter den sista dagen för inlämning av skattedeklarationen till den första förfallodagen för skatten.

Tonnageskatt som betalats återbetalas inte.

36 §

Uppföljning av skattelättnad

Ändring kan inte sökas i fråga om en uträkning som avses i denna paragraf. Vid verkställandet av beskattning som avses i 25 eller 32 § kan Koncernskattecentralen utan hinder av lagen om beskattningsförfarande eller annan inkomstskattelagstiftning avvika från en uträkning enligt denna paragraf.

36 §

Uppföljning av skattelättnad

Ändring kan inte sökas i fråga om en uträkning som avses i denna paragraf. Vid verkställandet av *sådan* beskattning som avses i 25 § kan Koncernskattecentralen utan hinder av lagen om beskattningsförfarande eller annan inkomstskattelagstiftning avvika från en uträkning enligt denna paragraf.

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

Lagen tillämpas första gången vid beskattningen för det skatteår som börjar under kalenderåret 2010.

I avvikelse från vad som bestäms i 4 § 1 mom. ska ett bolag, med beaktande av de undantag som nämns i 4 § 3 mom., ansöka om godkännande som tonnageskattskyldigt inom 36 månader efter det att lagen trätt i kraft.

I avvikelse från vad som bestäms i 5 § 1 mom. kan tonnageskatteperioden börja vid ingången av ett sådant skatteår som börjat år 2010, under vilket denna lag trätt i kraft, om villkoren för att bolaget ska godkännas som tonnageskattskyldigt har varit uppfyllda från och med ingången av det nämnda skatteåret.
