



DET KONGELIGE
FINANSDEPARTEMENT

Prop. 104 LS

(2017–2018)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Endringer i skatteloven mv.
(utleie av fartøyer mv. i rederiskatteordningen)

Innhold

1	Innledning og sammendrag	5	5	Innleie av fartøyer	18
2	Skip uten eget fremdrifts- maskineri	7	6	Overgangsregel – utvidet rettefrist	20
3	Tonnasjeskatt	9	7	Ikrafttredelse	21
4	Utleie av fartøyer	11	8	Økonomiske og administrative virkninger	22
4.1	Innledning	11			
4.2	Departementets forslag	11			
4.2.1	Definisjoner mv. i forbindelse med begrensningene i adgangen til utleie på bareboat-vilkår	11		A Forslag til lov om endringer i lov 26. mars 1999 nr. 14 om skatt av formue og inntekt (skatteloven)	23
4.2.2	Hovedregel for begrensning i adgangen til utleie på bareboat- vilkår – operasjonell leasing- regelen	13		B Forslag til vedtak om endring i Stortingets vedtak 12. desember 2017 nr. 2183 om skatt av inntekt og formue mv. for inntektsåret 2018 (Stortingets skattevedtak)	25
4.2.3	Alternativ regel for begrensning i adgangen til utleie på bareboat- vilkår – offshore service-regelen ...	15			
4.2.4	Definisjonen av tonnasje i forbindelse med begrensningene i adgangen til utleie på bareboat-vilkår	16		Vedlegg	
4.2.5	Overgangsregler	16		1 Utkast til endringer i forskrift av 19. november 1999 nr. 1158 til utfylling og gjennomføring mv. av skatteloven av 26. mars 1999 nr. 14	26

Prop. 104 LS

(2017–2018)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Endringer i skatteloven mv. (utleie av fartøyer mv. i rederiskatteordningen)

*Tilråding fra Finansdepartementet 22. juni 2018,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Innledning og sammendrag

Departementet foreslår i denne proposisjonen endringer i den særskilte skatteordningen for skipseiende selskaper (rederiskatteordningen). Bakgrunnen for endringene er EFTAs overvåkningsorgans (ESAs) vedtak av 14. desember 2017 (214/17/COL) om godkjenning av rederiskatteordningen som tillatt statsstøtte for en ny periode på 10 år (2018–2027). ESAs vedtak innebærer en godkjenning av departementets notifikasjon av 1. desember 2017. Vedtaket forutsetter noen innstramminger i de gjeldende reglene for ordningen. Forslagene i denne proposisjonen innebærer en gjennomføring av slike innstramminger.

Aksjeselskaper og allmennaksjeselskaper som oppfyller nærmere fastsatte vilkår, kan velge å bli beskattet etter bestemmelsene om den særskilte rederiskatteordningen i skatteloven §§ 8-10 til 8-20. Ordningen innebærer at det ikke skal gjennomføres skattlegging av skipsfartsinntekter, jf. skatteloven § 8-15 første ledd. Netto finansinntekter i selskapene skal skattlegges, jf. skatteloven § 8-15 annet til fjerde ledd. Selskapene skal i tillegg svare en særskilt tonnasjeskatt etter satser som fast-

settes av Stortinget i det årlige skattevedtaket, jf. skatteloven § 8-16.

Rederiskatteordningen er godkjent av ESA som statsstøtte i samsvar med ESAs retningslinjer for støtte til sjøfart, jf. EØS-avtalens artikkel 61 nr. 3 bokstav c. Ordningen ble første gang godkjent i 1998 med virkning fra og med skattleggingsperioden 1996. Etter omfattende endringer i ordningen (jf. Ot.prp. nr. 1 (2007–2008) kapittel 3) ble ordningen godkjent på nytt i 2008, for perioden 2007–2016. I februar 2016 ble det innledet en ny notifikasjonsprosess, med sikte på godkjenning av ordningen for årene 2017 til 2026. På bakgrunn av at prosessen med ESA tok noe tid, fattet ESA 11. november 2016 vedtak om å forlenge den tidligere godkjenningen av ordningen frem til og med 30. juni 2017. Den 23. juni 2017 fattet ESA vedtak om en forlengelse av den gjeldende ordningen med ytterligere et halvt år, frem til og med 31. desember 2017.

Endringene departementet foreslår i denne proposisjonen gjelder innføring av begrensninger for utleie av fartøyer på bareboat-vilkår, begren-

ninger for innleie av fartøyer på time charter-/voyage charter-vilkår, innføring av tonnasjeskatt i laveste tonnasjeintervall og nye begrensninger med hensyn til fartøyer uten eget fremdriftsmaskineri.

Departementet foreslår at utleie av fartøyer på bareboat-vilkår begrenses til 40 prosent av total tonnasje i selskapsgruppen. Bareboat-kontraktene kan ikke være «finansielle». En bareboat-charter er finansiell blant annet dersom det er sannsynlig at innleier eller en tredjepart vil overta fartøyet på andre vilkår enn markedsvilkår i løpet av eller etter utløpet av leieperioden.

Virksomheter med offshore service-fartøyer mv. kan velge en alternativ begrensningsregel for bareboat-utleie, slik at maksimalt 50 prosent av tonnasjen i konsernet kan leies ut på bareboat-vilkår. Leieperioden kan maksimalt være 5 år (+ 3 års forlengelse) og strategisk ledelse må utføres fra EØS-området.

Innleie på time charter- og voyage charter-vilkår av fartøyer som ikke er registrert i et EØS-land foreslås begrenset til 90 prosent av total tonnasje i selskapsgruppen.

Begrensningene for utleie og innleie skal som hovedregel ikke gjelde for allerede inngåtte kontrakter.

Fartøyer uten eget fremdriftsmaskineri (lektere) skal ikke være tillatt i ordningen dersom de vesentlig går i fart på innsjøer og elver. Videre må slike fartøyer være EØS-registrerte og ha en bruttotonnasje på minst 1 000 bruttoregistertonn.

ESA har i vedtaket av 14. desember 2017 også godkjent en utvidelse av rederiskatteordningen til å omfatte visse nye typer vindmøllefartøyer. Utvidelsen ble vedtatt i 2016 og har virkning fra og med inntektsåret 2017.

Det foreslås at forslagene i denne proposisjonen trer i kraft straks med virkning fra og med inntektsåret 2018.

ESA har godkjent at det kan etableres en overgangsordning, slik at rederiene gis frist frem til 1. november 2018 for å tilpasse seg de nye kravene for bareboat-utleie og kravene om EØS-registrering og bruttotonnasje på minst 1 000 bruttoregistertonn for lektere uten eget fremdriftsmaskineri. Departementet foreslår overgangsregler i samsvar med dette.

Den delen av forslaget som knytter seg til tonnasjeskattesatser antas å øke provenyet i 2018 med 5 mill. kroner påløpt. Provenyet bokføres i 2019. For øvrig antas forslagene ikke å få vesentlige provenyvirkninger. Forslagene antas ikke å få administrative konsekvenser av betydning.

Det vises til forslag til endringer i skatteloven §§ 8-13 og 8-17, forslag til endring i § 5-1 i Stortingets skattevedtak for 2018 og til utkast til endringer i §§ 8-11-1, 8-13-2 og 8-16-1 i Finansdepartementets forskrift til skatteloven (forskrift av 19. november 1999 nr. 1158 til utfylling og gjennomføring mv. av skatteloven av 26. mars 1999 nr. 14).

2 Skip uten eget fremdriftsmaskineri

Rederiskatteordningen stiller krav til hvilke eien- deler et selskap innenfor ordningen kan eie og til hva slags virksomhet selskapet kan utøve, jf. skatteloven §§ 8-11 og 8-13. Selskapet kan som hovedregel ikke utøve annen virksomhet enn utleie og drift av nærmere definerte fartøyer. For at et selskap skal kunne skattlegges etter den sær- skilte rederiskatteordningen er karakteren av selve fartøyet og virksomheten som drives avgjø- rende. Det er ikke bare fartøyet i seg selv som er avgjørende i vurderingen av hva slags eiendeler som er tillatt innenfor ordningen. Virksomheten som drives om bord må også være tillatt innenfor ordningen for at fartøyet skal kunne eies av rederibeskattede selskaper.

Foruten «skip i fart» (transport av personer og gods) er hjelpefartøyer til bruk i petroleumsvirk- somhet og vindmøllefartøyer tillatte eiendeler innenfor rederiskatteordningen, jf. skatteloven § 8-11 første ledd bokstav a, b og i. Uttrykket «skip i fart» er nærmere definert i § 8-11-1 i Finansdepartementets forskrift av 19. november 1999 nr. 1158 til utfylling og gjennomføring mv. av skatteloven av 26. mars 1999 nr. 14 (FSFIN).

Når det gjelder fartøyer uten eget fremdrifts- maskineri, bestemmer FSFIN § 8-11-1 bokstav b at slike fartøyer ikke er tillatte innenfor ordnin- gen, med mindre de drives i tilknytning med skip i fart med eget driftsmaskineri.

På bakgrunn av prosessen med ESA angående godkjenning av rederiskatteordningen for en ny periode, jf. punkt 1 ovenfor, foreslår departementet noen justeringer med hensyn til vilkårene for å skattlegge fartøyer uten eget fremdriftsmaskineri innenfor rederiskatteordningen. Justeringene gjel- der fartsområde, registrering og størrelse:

For det første må fartøyene være sjøgående og ikke vesentlig gå i fart på norske eller utenlandske innsjøer og elver. Bakgrunnen er at gjeldende ord- lyd i FSFIN § 8-11-1 kan tilsi at denne avgrens- ningen bare gjelder for fart på norske innsjøer og elver.

For det andre stilles det krav om at fartøyet må være på minst 1 000 brutto registertonn. Denne endringen vil innebære at enkelte lektere uten eget fremdriftsmaskineri som skattlegges innen-

for rederiskatteordningen i dag, ikke lenger vil kvalifisere for ordningen.

For det tredje må alle fartøyer uten eget frem- driftsmaskineri være registrert i et EØS-register.

Det foreslås også en presisering av at fartøy- ene må oppfylle kravene til å være «skip i fart», jf. skatteloven § 8-11 første ledd bokstav a.

En ny ordning som beskrevet for fartøyer uten eget fremdriftsmaskineri ble godkjent i ESAs ved- tak av 14. desember 2017.

Kravene om at lektere uten eget fremdrifts- maskineri må være havgående og oppfylle vil- kårene for å være et «skip i fart», utelukker at lek- tere som brukes til lagring eller lignende kan skattlegges innenfor rederiskatteordningen.

Lektere uten eget fremdriftsmaskineri som ikke brukes som ledd i et transportoppdrag, men som blir transportert til et bestemmelsessted for å brukes i en aktivitet der som ikke er knyttet til transportvirksomhet, vil heller ikke omfattes av definisjonen av «skip i fart». Slike lektere er der- med ikke kvalifisert for rederiskatteordningen.

Med de foreslåtte endringene vil lektere uten eget fremdriftsmaskineri kvalifisere for ordnin- gen bare dersom de er på 1 000 brutto register- tonn eller mer. Slike lektere er i realiteten et sup- plement til andre fartøyers lastekapasitet, og brukes ofte i tilfeller der det ikke er hensikts- messig å transportere store installasjoner (off- shoremoduler mv.) på fartøyer med eget frem- driftsmaskineri.

Etter den nåværende bestemmelsen i FSFIN § 8-11-1 regnes ikke skip under 100 brutto regis- tertonn som «skip i fart». Den foreslåtte end- ringen for lektere uten eget fremdriftsmaskineri innebærer at fartøyer av denne typen på mellom 100 og 1 000 brutto registertonn ikke lenger vil være tillatte eiendeler innenfor ordningen. Etter det departementet er kjent med, har det tidligere vært et mindre antall slike fartøyer innenfor ordningen. Disse må i utgangspunktet tas ut av ordningen fra og med inntektsåret 2018, ved at eierselskapet trer ut av ordningen eller ved at far- tøyene overføres til et selskap utenfor ordningen. Se likevel nedenfor om forslaget til en overgangs- ordning for lektere uten eget fremdriftsmaskineri.

Kravet om EØS-registrering innebærer at ikke-selvgående lektere vil omfattes av standarder knyttet til sikkerhet, miljø mv. i en registreringsstat innenfor EØS-området.

I samsvar med departementets notifikasjon av 1. desember 2017 og ESAs godkjenning av rederiskatteordningen 14. desember 2017 foreslås det

en overgangsordning, slik at rederiene gis utvidet frist frem til 1. november 2018 for å tilpasse seg de nye kravene om minst 1 000 brutto registertonn og EØS-registrering, jf. punkt 6 nedenfor.

Det vises til utkast til nytt fjerde ledd i FSFIN § 8-11-1 med overgangsregel.

3 Tonnasjeskatt

Etter skatteloven § 8-16 skal selskap innenfor den særskilte rederiskatteordningen svare en årlig tonnasjeskatt til staten beregnet på grunnlag av nettotonnasjen av de fartøyene selskapet eier. Tonnasjeskatt skal også svares av innleide fartøyer når eieren ikke er skattepliktig til Norge for inntekten ved utleien. Det skal ikke svares tonnasjeskatt for innleid fartøy dersom utleier svarer tonnasjeskatt for det samme fartøyet.

Satsene for tonnasjeskatten fastsettes for hvert inntektsår i statsskattevedtaket, jf. Stortingsvedtak 12. desember 2017 nr. 2183 om skatt av inntekt og formue mv. for inntektsåret 2018 (Stortingets skattevedtak). Satsene for tonnasjeskatten er for inntektsåret 2018 fastsatt slik:

- kroner 0 for de første 1 000 nettotonn, deretter
- kroner 18 per dag pr. 1 000 nettotonn opp til 10 000 nettotonn, deretter
- kroner 12 per dag pr. 1 000 nettotonn opp til 25 000 nettotonn, deretter
- kroner 6 per dag pr. 1 000 nettotonn

Tonnasjeskatten sikrer at skatten for rederiselskapene er i samsvar med det minimumsnivå som

er forutsatt i ESAs retningslinjer for statsstøtte til sjøtransportsektoren. Tabellen nedenfor viser en sammenligning av tonnasjeskattesatsene for 2017 for utvalgte EØS-land med rederiskatteordninger. Satsene er omregnet til euro, og slik at de viser tonnasjeskatt per 100 nettotonn.

Oversikten viser at Kypros og Kroatia har den laveste tonnasjeskatten i laveste tonnasjeintervall, foruten Norge. For å sikre en godkjenning av rederiskatteordningen for en ny periode, notifiserte departementet til ESA en sats for laveste tonnasjeintervall i den norske rederiskatteordningen på nivå med satsene i Kypros og Kroatia. I notifikasjonen til ESA viste Finansdepartementet til at satsene i Kypros og Kroatia tilsvarte om lag 9 kroner per dag per 1 000 nettotonn for første tonnasjeintervall. Tallet er omregnet til norske kroner ved bruk av gjennomsnittlige valutakurser i de tolv månedene forut for utarbeidelsen av notifikasjonen. Denne satsen ble godkjent i ESAs vedtak av 14. desember 2017.

Nettotonnasjen skal avrundes til nærmeste hele tusen tonn, jf. FSFIN § 8-16-1 fjerde ledd annet punktum. Dette vil si at det etter dagens

Tabell 3.1 Tonnasjeskatt per dag per 100 nettotonn¹, 2017. EUR

Land	NT-Intervall				
	0–1 000	1 001–10 000	10 001–25 000	25 000–40 000	40 001–
Litauen ^{2, 3}	0,139	0,100	0,065	0,040	0,040
Sverige ^{2, 3}	0,219	0,163	0,105	0,056	0,056
Italia ²	0,250	0,195	0,111	0,056	0,056
Kroatia	0,099	0,084	0,055	0,035	0,020
Finland ²	0,180	0,140	0,100	0,040	0,040
Kypros	0,100	0,085	0,055	0,035	0,020
Norge ^{3, 4}	0,000	0,196	0,131	0,065	0,065

¹ For regimer med årlige satser, er satsen dividert med 365.

² Sjablongmessig inntekt er omregnet til skatt ved bruk av landets formelle selskapsskattesats i 2017.

³ Satser omregnet til euro fra nasjonal valuta med gjennomsnittlig månedlig kurs fra oktober 2016 til september 2017. For Litauen er fastkursen som gjaldt før overgang til euro benyttet.

⁴ Sats er omregnet fra per 1 000 nettotonn til per 100 nettotonn.

Kilde: Finansdepartementet, utarbeidet ifm. notifikasjon til ESA sendt 1. desember 2017.

regler ikke svares tonnasjeskatt for fartøy på inntil 1 500 nettotonn.

For at satsen for første tonnasjeintervall skal få effekt, foreslår departementet at nettotonnasjen i første tonnasjeintervall i stedet skal avrundes til nærmeste hele 100 tonn og at det betales en tonnasjeskatt på 90 øre per 100 nettotonn. For fartøyer på under 50 nettotonn, skal tonnasjen settes til 100 nettotonn. Det betyr at alle fartøyer på mellom 0 og 149 nettotonn vil få tonnasjen fastsatt til

100 nettotonn, og tonnasjeskatten vil bli på 90 øre per dag for hvert fartøy. For fartøyer på over 1 000 nettotonn skal tonnasjen fremdeles avrundes til nærmeste 1 000 nettotonn. Endringen i avrundingsreglene vil gjennomføres ved endringer i Finansdepartementets skattelovforskrift.

Det vises til forslag til endring i Stortingets skattevedtak for 2018 kapittel 5 og utkast til nye tredje og fjerde punktum i FSFIN § 8-16-1 fjerde ledd.

4 Utleie av fartøyer

4.1 Innledning

Utleie på bareboat-vilkår forekommer i alle skipsfartssegmenter. Grunner til at fartøyer leies ut på bareboat-vilkår kan være regulatoriske og/eller forretningsmessige forhold knyttet til spesielle markeder der fartøyene opererer. Bareboat-utleien kan også være ledd i finansiering av fartøyer, og avtalene kan i noen tilfeller karakteriseres som avtaler om finansiell leasing.

Den gjeldende norske rederiskatteordningen inneholder ikke begrensninger med hensyn til utleie av fartøyer. I EU-kommisjonens praksis vedrørende særskilte skatteordninger for rederiskapskaper i EU-land er det satt begrensninger med hensyn til utleie på bareboat-vilkår, blant annet slik at det stilles krav om at andelen av tonnasje som er leid ut på bareboat-vilkår ikke overstiger en maksimalandel. Departementet legger til grunn at formålet med disse begrensningene er å sørge for at virksomhet i form av finansiell leasing av fartøyer ikke skal omfattes av skattesubsidieordninger for skipsfart.

På bakgrunn av notifikasjonsprosessen med ESA, jf. punkt 1 ovenfor, foreslår departementet noen begrensninger i adgangen til å leie ut fartøyer på bareboat-vilkår. Endringene er i samsvar med ordningen som ble notifisert til ESA 1. desember 2017 og godkjent i ESAs vedtak av 14. desember 2017.

4.2 Departementets forslag

4.2.1 Definisjoner mv. i forbindelse med begrensningene i adgangen til utleie på bareboat-vilkår

4.2.1.1 Definisjonen av utleie på bareboat-vilkår

Med utleie på bareboat-vilkår menes her utleie av fartøy i tilfeller der eieren (utleieren) ikke har ansvar for bemanning av fartøyet. Til sammenligning vil utleie på time charter-/voyage charter-vilkår typisk innebære at ansvaret for bemanning påligger eieren. I mange tilfeller vil eieren ved utleie på time charter-/voyage charter-vilkår

bruke spesialiserte bemanningsselskaper som underleverandører. Ansvar og risiko knyttet til bemanningen vil likevel hvile på eieren.

Ofte vil en part med tilknytning til eieren av fartøyet ha ansvar for bemanning av fartøyet. Selv om det formelt foreligger en avtale om utleie på bareboat-vilkår, vil avtalemotparten i utleieavtalen i slike tilfeller i realiteten motta en ytelse som innebærer innleie på time charter-/voyage charter-vilkår. I slike tilfeller vil det etter definisjonen som foreslås i denne proposisjonen ikke foreligge utleie på bareboat-vilkår. Forutsetningen er at parten med tilknytning til eieren er nærstående.

Når det gjelder nærstående-definisjonen, uttalte departementet i notifikasjonen til ESA av 1. desember 2017 at det må stilles krav om en betydelig tilknytning, og antydning at en minimumsandel på 25 prosent eierskap eller kontroll vil være passende.

Den tilknyttede (nærstående) parten kan for eksempel være et selskap i en annen gren av samme selskapsgruppe.

Departementet foreslår en definisjon av nærstående part slik at ansvaret for bemanning må pålegges at selskap der skipseierselskapet har en direkte eller indirekte eier- og/eller kontrollinteresse som ikke er lavere enn 25 prosent. Det nærstående selskapet kan også ha en direkte eller indirekte eier- og/eller kontrollinteresse i skipseierselskapet som ikke er lavere enn 25 prosent. Kravet vil også være oppfylt i tilfeller der et annet selskap har en tilstrekkelig eier- og/eller kontrollinteresse i både selskapet med ansvar for bemanning og det skipseiende selskapet. Det har ikke betydning om selskapet med ansvar for bemanning skattlegges innenfor rederiskatteordningen, om det er hjemmehørende i Norge eller hva slags type selskap det er tale om (aksjeselskap, kommandittselskap, NOKUS-selskap mv.).

Ved eierskap i kjede kan det forekomme at to selskaper ikke er nærstående etter 25 prosentregelen som er omtalt over, men likevel har en slik tilknytning at vilkåret om bestemmende innflytelse i regnskapsloven § 1-3 er oppfylt. Selskapene er dermed en del av samme konsern i regn-

skapslovens forstand. Departementet foreslår å presisere at selskapene også i slike tilfeller vil anses som nærstående med hensyn til definisjonen av utleie på bareboat-vilkår når ansvaret for bemanning ligger hos en tilknyttet part.

I tilfeller der vilkåret om bestemmende innflytelse i regnskapsloven § 1-3 ikke er oppfylt, kan det oppstå tilfeller der et selskap (A) er nærstående med et annet selskap (B), og også nærstående med et tredje selskap (C), uten at de to andre selskapene (B og C) er nærstående til hverandre. Vurderingen av om et selskap er nærstående med selskapet som har ansvar for bemanning av fartøyet må derfor skje individuelt for hvert enkelt selskap.

Utleieavtaler som etter dette ikke omfattes av definisjonen av bareboat-utleie vil ikke være omfattet av begrensningene for slik utleie og vil ikke inngå ved beregning av andelen av tonnasje som er utleid på bareboat-vilkår. Som eksempel på dette kan nevnes et tilfelle der et rederibeskattet selskap eier fem fartøyer. Hvert av fartøyene har like stor tonnasje og det er ingen andre fartøyer i selskapsgruppen. To av fartøyene driftes og bemannes av eierselskapet selv. De tre andre fartøyene leies ut uten at eierselskapet har ansvar for bemanningen. For det ene av de tre utleide fartøyene er det imidlertid et nærstående selskap som har ansvaret for bemanning. I dette tilfellet vil selskapet oppfylle vilkåret i begrensningsregelen for «operasjonell bareboat-utleie» (jf. punkt 4.2.2 nedenfor) om at maksimalt 40 prosent av selskapsgruppens flåte innenfor den norske rederiskatteordningen kan være leid ut på bareboat-vilkår.

I tilfeller der utleien skjer fra et selskap med deltakerfastsetting, er det avgjørende om ansvaret for bemanningen påligger et selskap som er nærstående til selskapet med deltakerfastsetting. Det er altså ikke nødvendig eller tilstrekkelig at ansvaret for bemanningen ligger hos et selskap som er nærstående til en rederibeskattet deltaker.

Ved beregning av andelen som er utleid på bareboat-vilkår ved anvendelse av begrensningsreglene for bareboat-utleie, jf. punkt 4.2.3 og 4.2.4 nedenfor, vil tonnasje medtas i bareboat-andelen for perioder der ansvaret for bemanningen ikke påligger et nærstående selskap.

En konsekvens av definisjonen av utleie på bareboat-vilkår er at bareboat-utleie mellom nærstående selskaper ikke vil omfattes av definisjonen av utleie på bareboat-vilkår i forbindelse med de nye begrensningene for slik utleie i rederiskatteordningen, dersom ansvaret for bemanning påligger et selskap som er nærstående til utleier.

Det vises til forslag til nytt sjettede ledd i skatteloven § 8-13.

4.2.1.2 Selskapsgruppe

I forbindelse med beregning av andelen som er utleid på bareboat-vilkår ved anvendelse av begrensningsreglene for bareboat-utleie, jf. punkt 4.2.3 og 4.2.4 nedenfor, skal et selskap utgjøre en selskapsgruppe sammen med andre selskaper dersom det foreligger en direkte eller indirekte eier- og/eller kontrollinteresse i det/de andre selskapene per 31. desember i inntektsåret. Eier- og/eller kontrollinteressen må være betydelig nok til at vilkåret om bestemmende innflytelse i regnskapsloven § 1-3 er oppfylt. Alle de nevnte selskapene vil i denne sammenhengen være en del av samme selskapsgruppe. Dette skal gjelde uavhengig av om selskapene skattlegges innenfor rederiskatteordningen, uavhengig av om selskapene er hjemmehørende i Norge og uavhengig av hva slags type selskap det er tale om (aksjeselskap, kommandittselskap, NOKUS-selskap mv.). Det er likevel bare tonnasjen i norske, rederibeskattede selskaper, herunder en andel av tonnasjen i underliggende selskaper med deltakerfastsetting og NOKUS-selskaper, som skal tas med ved beregningen av gruppens andel av tonnasje leid ut på bareboat-vilkår.

Det vises til forslag til nytt syvende ledd i skatteloven § 8-13.

4.2.1.3 Tilordning av tonnasje og beregning av tonnasjeandel

I tilfeller der tonnasje er eid gjennom selskaper med deltakerfastsetting (SDF), det vil si kommandittselskaper, partsrederier mv., og NOKUS-selskaper, jf. skatteloven § 8-11 første ledd bokstav e og f, skal en forholdsmessig andel av tonnasjen medtas ved utregningen av andelen som er leid ut på bareboat-vilkår. Ved endring i eierandel i løpet av året beregnes andelen slik at SDF- eller NOKUS-selskapets samlede tonnasje for hele året fordeles i forhold til eierandel og dager andelen har vært eiet. Når tonnasje er eiet gjennom underliggende rederibeskattet selskap, jf. skatteloven § 8-11 første ledd bokstav g, som ikke tilhører selskapsgruppen fordi eier- og kontrollandel er lavere enn kravene for å anses å tilhøre en slik gruppe, jf. ovenfor, skal det ses bort fra tonnasjen i selskapet. Det underliggende, og for dette formålet ikke-konsoliderte selskapet vil på selvstendig grunnlag, eventuelt sammen med selskaper som tilhører samme gruppe som dette selskapet, måtte oppfylle kravene til lovlig virksomhet med hensyn til bareboat-utleie.

For øvrig skal tonnasjen innenfor en selskapsgruppe regnes med fullt ut ved beregning av

andelen som er utleid på bareboat-vilkår. For rederibeskattede aksjeselskaper i selskapsgruppen skal tonnasjen dermed tas med uten reduksjon ved beregningen av gruppens bareboat-andel, selv om eierinteressen er lavere enn 100 prosent.

Innleid tonnasje skal i utgangspunktet medtas ved beregningen. Fartøyer som leies inn til et rederibeskattet selskap på bareboat-vilkår, og ut igjen på bareboat-vilkår, skal likevel ses bort fra ved beregningen. Det samme gjelder for fartøyer som er leid inn på time charter- eller voyage charter-vilkår, og ut igjen på tilsvarende vilkår. Et unntak fra det sistnevnte skal likevel gjelde dersom det innleide fartøyet inngår i virksomhet i selskapet knyttet til salg av transporttjenester. Fartøyer skal ikke medtas mer enn en gang ved beregning av gruppens bareboat-andel.

Det fremgår av punkt 4.2.3 og 4.2.4 nedenfor at andelen av tonnasjen som er leid ut på bareboat-vilkår ikke kan overstige en maksimalandel (40 prosent eller 50 prosent). Måling av andelen av selskapsgruppens tonnasje som er leid ut på bareboat-vilkår skal gjennomføres årlig, som et gjennomsnitt av alle årets dager. For å unngå utilsiktede utslag av kortvarige utleieforhold foreslås det at gruppen som et alternativ kan velge å måle andelen over en periode på fire år. Tonnasjeandelen regnes ut som et vektet snitt av tonnasjeandelen for årets dager.

Det er bare tonnasje som er omfattet av særskilt beskatning etter skatteloven §§ 8-10 til 8-20 som skal tas med ved beregningen av andel av tonnasje som er utleid på bareboat-vilkår.

Det vises til forslag til nytt syvende ledd i skatteloven § 8-13.

4.2.2 Hovedregel for begrensning i adgangen til utleie på bareboat-vilkår – operasjonell leasing-regelen

Som nevnt ovenfor under punkt 4.1 antas det at formålet med EU-kommisjonens praksis når det gjelder begrensninger i adgangen til utleie på bareboat-vilkår er å sørge for at virksomhet som fremstår som avtaler om finansiering av fartøyer ikke skal omfattes av rederiskatteordningen. Notifikasjonsprosessen med ESA angående godkjenning av den norske rederiskatteordningen for en ny periode fra og med 2018 gjorde det klart at ESAs godkjenning forutsatte visse begrensninger med sikte på å oppnå et slikt formål.

Typisk er det i EU-kommisjonens praksis stilt krav om begrensninger som gjelder formålet med anskaffelsen av fartøyer, lengden på bareboat-

avtalene og behovet for utleie (midlertidig overkapasitet). Departementets notifikasjon av 1. desember 2017 og ESAs godkjenning av rederiskatteordningen 14. desember 2017 innebærer en annen form for avgrensning mot «finansiell bareboat-utleie», der det gis adgang til en viss utstrekning av «operasjonell bareboat-utleie». For slik utleie gjelder en begrensning til 40 prosent av selskapsgruppens totale tonnasje innenfor den norske rederiskatteordningen. Denne hovedregelen for begrensning av utleie på bareboat-vilkår gjelder i utgangspunktet for alle typer fartøyer som er tillatte innenfor ordningen. Selskapsgrupper som driver virksomhet i form av bareboat-utleie, men der denne utleien bare gjelder fartøyer som kan defineres som offshore service-fartøyer mv., kan likevel velge i stedet å oppfylle et alternativt sett av begrensninger. Den alternative «offshore-regelen» og definisjonen av offshore service-fartøyer mv. er omtalt nedenfor under punkt 4.2.3.

Ved utformingen av hovedregelen for begrensning av tillatt utleievirksomhet i rederiskatteordningen – operasjonell leasing-regelen – har departementet sett hen til visse regnskapsstandarder som angir situasjoner som kan medføre klassifikasjon av en leieavtale som finansiell leasing for innleier (jf. Norsk RegnskapsStandard (NRS) 14 Leieavtaler og International Accounting Standard 17 Leases). Departementets forslag henter elementer fra de nevnte regnskapsstandardene. Det må likevel gjøres justeringer ved utformingen av vilkårene. Formålet med justeringene er til dels å sikre en tilstrekkelig avgrensning mot finansiell leasing, til dels å unngå skjønnsmessige vurderinger som kan gjøre regelen vanskelige å praktisere for skattemyndighetene og til dels å hindre tilpasninger i strid med formålet med regelen.

I forslaget til begrensningsregel defineres finansiell bareboat-utleie ved flere vilkår hvorav det er tilstrekkelig at ett av dem er oppfylt for at et fartøy skal anses som utleid på finansiell bareboat-vilkår. Dersom ingen vilkår er oppfylt, kan utleien regnes som en operasjonell bareboat-avtale:

- Leieavtalen overfører eierskapet til fartøyet til leietaker eller en tredjepart ved utløpet av leieperioden, unntatt når prisen skal tilsvare markedspris vurdert på tidspunktet for utløp av leieperioden.
- Leietaker eller en tredjepart har rett til å kjøpe av fartøyet ved utløpet av leieperioden, unntatt når prisen skal tilsvare markedspris vurdert på tidspunktet for utløp av leieperioden.
- Andre forhold gjør det sannsynlig at leietaker eller en tredjepart vil overta leieobjektet i løpet

av avtaleperioden eller senere, unntatt når prisen skal tilsvare markedspris vurdert på tidspunktet for overtakelse.

- Nåverdien av minimum leiebetalinger tilsvarer mer enn 90 prosent av markedsverdien for fartøyet ved inngåelse av leieavtalen.
- Hele eller deler av gevinst og tap på fartøyet som følge av variasjoner i restmarkedsverdien av fartøyet tilfaller leietaker.
- Leietaker har etter utløpet av den opprinnelige avtalen rett til å fornye denne, til en leie som ligger under markedsleie for et tilsvarende fartøy.
- Leieperioden går over mer enn 50 prosent av fartøyets totale økonomiske levetid, estimert ved leieperiodens begynnelse.

Vilkårene skal hindre at skipseiende selskaper som gjennom avtaler om bareboat-utleie fraskriver seg hele eller deler av markedsrisikoen knyttet til eierskap av fartøyer ut over den avtalte leieperioden kan skattlegges innenfor rederiskatteordningen. Dette utelukker rene finansierings-/leasingselskaper fra ordningen. Overføring av markedsrisikoen kan gjennomføres på ulike måter i en bareboat-avtale, og departementets forslag til vilkår er ment å fange opp disse ulike måtene.

Dersom et eller flere av de nevnte vilkårene er oppfylt, anses utleieavtalen som en finansiell bareboat-avtale. Under operasjonell leasing-regelen er utleieaktiviteten dermed ikke tillatt virksomhet.

Dersom ingen av de nevnte vilkårene er oppfylt, anses utleieavtalen som en operasjonell bareboat-avtale. Slik aktivitet skal i utgangspunktet være tillatt innenfor rederiskatteordningen. Det skal imidlertid gjelde en begrensning slik at maksimalt 40 prosent av selskapsgruppens totale tonnasje som skattlegges innenfor rederiskatteordningen, kan være leid ut på bareboat-vilkår.

Ofte vil ansvaret for visse typer oppgaver påligge utleieren selv om et fartøy er utleid på operasjonell bareboat-vilkår. Omfanget av og innholdet i slike oppgaver varierer likevel med den enkelte utleieavtale. Vilkårene knyttet til markedsrisiko som er nevnt ovenfor, sikrer at finansiering av fartøyet ikke er hovedmotivet for å inngå en utleieavtale på bareboat-vilkår. Departementet foreslår derfor ikke at det skal stilles krav om at utleieren utfører bestemte funksjoner knyttet til det utleide fartøyet.

I forslaget er det heller ikke satt en fast, generell grense for utleieperiodens lengde. Som det fremgår av det ovennevnte, kan kontraktperiodens lengde likevel ikke overstige halvparten av det aktuelle fartøyets forventede totale levetid

(fra ferdigstillelse til utrangering). Forventet levetid skal vurderes ut fra forholdende på starttidspunktet for leieperioden. Den skattepliktige må dokumentere at vilkåret er oppfylt. Et utgangspunkt kan være å se hen til hva levetiden er anslått til i regnskapssammenheng. Tredjepartserklæringer mv. kan være ledd i en slik dokumentasjon.

I tillegg til å gå klar av definisjonen av finansiell bareboat-utleie, stilles det som nevnt vilkår om at maksimalt 40 prosent av selskapsgruppens flåte innenfor den norske rederiskatteordningen kan være leid ut på bareboat-vilkår.

Måling av andelen av selskapsgruppen tonnasje som er leid ut på bareboat-vilkår skal gjennomføres årlig, som et vektet gjennomsnitt av alle årets dager. For å unngå utilsiktede utslag av kortvarige utleieforhold foreslås det at gruppen som et alternativ kan velge å måle andelen over en periode på fire år. Andelen kan dermed måles over en fireårsperiode som omfatter skattleggingsperioden og de tre forutgående årene. For inntektsåret 2018 betyr fireårs-regelen at bareboat-andelen måles over perioden 2015–2018. For grupper som velger fireårs-regelen for inntektsåret 2019, vil bareboat-andelen måles over skattleggingsperiodene 2016–2019. Gruppen kan for hver skattleggingsperiode velge mellom måling over ett år og måling over fire år. Valget av alternativ er altså ikke bindende for fremtidige skattleggingsperioder. Dersom det har skjedd endringer i selskapsgruppens sammensetning i løpet av ettårs- eller fireårs-perioden, gjelder beregningen for de selskapene som utgjorde en gruppe per 31. desember i inntektsåret. Det er bare tonnasje som har vært beskattet under den særskilte rederiskatteordningen for de aktuelle årene som skal tas med ved beregningen.

Hovedregelen for begrensning av utleie gir ikke rom for andre typer bareboat-utleie enn bareboat-utleie på operasjonell bareboat-vilkår. Dette gjelder uavhengig av kontraktens varighet, formålet med anskaffelsen og bakgrunnen for bareboat-avtalen (midlertidig overkapasitet). Under hovedregelen vil innslag av andre former for bareboat-utleie enn «operasjonell bareboat-utleie» innebære brudd på vilkårene for å skattlegges etter rederiskatteordningen, selv om disse andre innslagene oppfyller vilkårene som er stilt i «offshoreregelen» (jf. punkt 4.2.3 nedenfor) eller vilkår som er stilt av EU-kommisjonen i vedtak vedrørende rederiskatteordninger i andre land.

Etter skatteloven § 8-17 første ledd bokstav b anses et selskap innenfor rederiskatteordningen som trådt ut av ordningen fra og med

det inntektsåret da vilkårene for særskilt rederibeskatning brytes. Selskapet anses likevel ikke trådt ut dersom brudd på vilkårene rettes innen to måneder etter at bruddet oppsto, jf. skatteloven § 8-17 tredje ledd første punktum. Rettefristen gjelder brudd på vilkår som i utgangspunktet må være oppfylt alle dager i inntektsåret. Vilkåret om at andelen av selskapsgruppens tonnasje som er utleid på bareboat-vilkår ikke kan overstige 40 prosent av gruppens totale tonnasje gjelder et vektet snitt av tonnasjeandelen for årets dager og er derfor av en annen karakter enn øvrige vilkår for rederibeskatning. Reglene om rettefrist passer derfor ikke. At rettefristen ikke skal gjelde for dette vilkåret foreslås presisert i skatteloven § 8-17 tredje ledd nytt femte punktum.

Det vises til forslag til nytt syvende og åttende ledd i skatteloven § 8-13 og nytt sjette punktum i skatteloven § 8-17 tredje ledd.

4.2.3 Alternativ regel for begrensning i adgangen til utleie på bareboat-vilkår – offshore service-regelen

Departementets notifikasjon til ESA av 1. desember 2017 inneholdt en særlig, alternativ begrensingsregel for bareboat-utleie innenfor offshore service-segmentet mv. Bakgrunnen er at det for dette segmentet i særlig grad kan foreligge forretningsmessige og/eller regulatoriske forhold på utenlandsk sokkel mv. som forutsetter inngåelse av charter-avtaler på bareboat-vilkår. En mulighet i slike situasjoner kan være å opprette datterselskaper i den aktuelle jurisdiksjonen som kan ha ansvar for bemanning av fartøyer. Det er likevel ikke alltid at omstendighetene tillater en slik fremgangsmåte. Den norske offshore service-sektoren har mange små aktører som ikke har ressurser til slike investeringer, blant annet fordi oppdragets varighet og størrelse kan være begrenset. Bemanning må da settes bort til lokale bemanningsselskaper.

De spesielle utfordringene i offshore service-sektoren mv. tilsier en alternativ begrensingsregel for bareboat-utleie. I samsvar med notifikasjon til ESA av 1. desember 2017 og ESAs godkjenning av 14. desember 2017, foreslås det en slik alternativ regel.

Offshore service-regelen er alternativ, det vil si at virksomheter som leier ut offshore-fartøyer mv. på bareboat-vilkår og som oppfyller vilkårene etter hovedregelen (operasjonell leasing-regelen) vil kvalifisere for rederiskatteordningen selv om vilkårene i offshore service-regelen ikke er oppfylt. Det er altså tilstrekkelig at slike virksomheter oppfyller vilkårene i en av de to reglene.

Offshore service-regelen skal omfatte selskapsgrupper som driver virksomhet i form av bareboat-utleie, men der denne utleien bare gjelder nærmere definerte offshore service-fartøyer mv. Dersom gruppen leier ut ett eller flere fartøyer som ikke anses som offshore service-fartøyer mv. på bareboat-vilkår, vil den alternative regelen ikke få anvendelse. Det har ikke betydning om de aktuelle fartøyene som ikke anses som offshore service-fartøyer mv. omfattes av overgangsregelen for eksisterende kontrakter, jf. punkt 4.2.5 nedenfor. Dette betyr at dersom et ikke-offshorefartøy mv. som omfattes av overgangsregelen leies ut på bareboat-vilkår vil den alternative regelen for begrensning i adgangen til utleie på bareboat-vilkår (offshore service-regelen) ikke få anvendelse.

Etter departementets oppfatning bør avgrensningen av begrepet «offshorefartøyer mv.» i sammenheng med begrensningsreglene for bareboat-utleie foretas gjennom en nærmere regulering i FSFIN, og fartøystypene som skal anses å være innenfor denne kategorien bør nevnes i forskriften. Det foreslås å etablere en egen hjemmelsbestemmelse for å gi forskrift om hvilke typer fartøyer som omfattes.

Utgangspunktet for reguleringen må være at de forretningsmessige og/eller regulatoriske forholdene på utenlandsk sokkel mv. typisk gjør det nødvendig å inngå utleieavtaler på bareboat-vilkår for slike fartøyer. De aktuelle offshore-fartøyene mv. må derfor brukes i maritim aktivitet på norsk eller utenlandsk kontinentalsokkel, i norsk eller utenlandsk økonomisk sone eller i norsk eller utenlandsk territorialfarvann. Fartøyene vil være knyttet til petroleumssektoren, fornybar energi, akvakultur eller havbunnrelatert virksomhet. I notifikasjon til ESA av 1. desember 2017 er det uttalt at følgende fartøystyper kan inkluderes i definisjonen av offshorefartøyer:

- a. Hjelpefartøyer i petroleumsvirksomhet, det vil si fartøyer som nevnt i skatteloven § 8-11 første ledd bokstav b. Dette omfatter en rekke forskjellige fartøystyper blant annet supplybåter, ankerhåndteringsfartøyer, rørleggingsfartøyer og subsea-fartøyer
- b. Skytteltankskip (shuttle tankers), herunder bøyelastere som opererer fra petroleumsinstallasjoner på kontinentalsokkelen, som ikke er omfattet av skatteloven § 8-11 første ledd bokstav b
- c. Brønnbåter for frakt av fisk
- d. Kabelleggingsfartøyer som ikke er omfattet av skatteloven § 8-11 første ledd bokstav b eller i

- e. Taubåter som ikke brukes i tradisjonelle fraktoppdrag og som ikke er omfattet av skatteloven § 8-11 første ledd bokstav b
- f. Seismikkfartøyer som ikke er omfattet av skatteloven § 8-11 første ledd bokstav b
- g. Vindmøllefartøyer, jf. skatteloven § 8-11 første ledd bokstav i

Fartøyer som nevnt i kategori b til f ovenfor må oppfylle kravene til å være «skip i fart» jf. skatteloven § 8-11 første ledd bokstav a og FSFIN § 8-11-1.

Departementet foreslår at maksimal andel tonnasje utleid på bareboat-vilkår i offshore service-regelen settes til 50 prosent. Dette sikrer at hovedaktiviteten i gruppen består av skipsfart der ansvaret for bemanningen ikke er flyttet ut av gruppen. Som for operasjonell leasing-regelen, jf. punkt 4.2.2 ovenfor, skal måling av andelen av selskapsgruppens tonnasje som er leid ut på bareboat-vilkår gjennomføres årlig, som et gjennomsnitt av alle årets dager, men slik at gruppen som et alternativ kan velge å måle andelen over en periode på fire år. Dersom det har skjedd endringer i selskapsgruppens sammensetning i løpet av ettårs- eller fireårs-perioden, gjelder beregningen for de selskapene som utgjorde en gruppe per 31. desember i inntektsåret. Forholdsmessig andel av tonnasje i selskaper med deltakerfastsetting regnes med. Det er bare tonnasje som har vært beskattet under den særskilte rederiskatteordningen for de aktuelle årene som skal tas med ved beregningen.

Departementet foreslår videre at maksimal leieperiode for tonnasje utleid på bareboat-vilkår i offshore service-regelen settes til fem år, med mulighet for forlengelse i inntil tre år.

I tillegg til begrensningene med hensyn til maksimal utleid tonnasjeandel og leieperiodens varighet, foreslås det at strategisk ledelse for alle fartøyer som er utleid på bareboat-vilkår må utøves fra en EØS-stat. Dette kravet sikrer en klar tilknytning til maritim sektor i EØS-området. Kravet retter seg mot utleieren. Det er altså den strategiske ledelsen som utøves for utleierselskapet som må foretas fra en EØS-stat. I noen utstrekning samsvarer dette med kravene for at et selskap skal være skattemessig hjemmehørende. Typisk vil det dreie seg om sentrale beslutninger om kjøp og salg av fartøyer, inngåelse av viktige kontrakter og strategiske allianser med andre aktører. Utenfor funksjonen faller typisk kommersiell ledelse (inngåelse av fraktavtaler mv.) teknisk management, bemanning osv.

Rettefristen etter skatteloven § 8-17 tredje ledd skal ikke gjelde for vilkåret om at andelen av sel-

skapsgruppens tonnasje som er utleid på bareboat-vilkår ikke kan overstige 50 prosent av gruppens totale tonnasje, jf. omtalen av den tilsvarende problemstillingen for operasjonell leasing-regelen ovenfor under punkt 4.2.3.

Det vises til forslag til nytt syvende og niende ledd i skatteloven § 8-13 og nytt tredje ledd sjette punktum i skatteloven § 8-17.

4.2.4 Definisjonen av tonnasje i forbindelse med begrensningene i adgangen til utleie på bareboat-vilkår

De foreslåtte begrensningene i adgangen til utleie på bareboat-vilkår, jf. punkt 4.2.2 og 4.2.3 ovenfor, innebærer en maksimalandel for tonnasje utleid på bareboat-vilkår i selskapsgruppen. Definisjonen av tonnasje skal være den samme som i bestemmelsen om EØS-registrering i rederiskatteordningen (flaggkrav), jf. skatteloven § 8-11 åttende ledd tredje punktum. Det innebærer at tonnasjen skal beregnes ut fra nettotonnasje slik denne til enhver tid er fastsatt i målebrev som er gyldig her i riket i henhold til forskrift 26. juli 1994 nr. 749 om måling av fartøyer.

Det vises til forslag til nytt syvende ledd i skatteloven § 8-13.

4.2.5 Overgangsregler

De nye begrensningene for utleie av fartøyer på bareboat-vilkår kan innebære at selskaper som har vært skattlagt innenfor rederiskatteordningen må tre ut av ordningen fra og med inntektsåret 2018. For å gi selskaper innenfor ordningen mulighet til å tilpasse seg de nye begrensningene, slik at utredningen kan unngås, foreslår departementet noen overgangsregler. De foreslåtte overgangsreglene er i samsvar med departementets notifikasjon til ESA av 1. desember 2017 og ESAs godkjenning av rederiskatteordningen 14. desember 2017.

Etter forslaget skal de nye begrensningene for utleie av fartøyer på bareboat-vilkår i utgangspunktet bare gjelde for nye kontrakter om utleie på bareboat-vilkår, det vil si kontrakter inngått etter 31. desember 2017. Tonnasje som er leid ut på bareboat-vilkår etter eksisterende kontrakter per 31. desember 2017 vil dermed heller ikke inngå i beregningen med hensyn til tonnasjeandelen som er utleid på bareboat-vilkår. Et eksempel kan illustrere dette:

En selskapsgruppe har syv fartøyer, hvorav fire er utleid på bareboat-vilkår. Hvert av fartøyene har like stor tonnasje, og det er ingen andre fartøyer i selskapsgruppen. To av bareboat-kontrak-

tene er inngått før 1. januar 2018. I forbindelse med begrensningene på bareboat-utleie regnes andelen tonnasje som er utleid på bareboat-vilkår da ut som 2/5 av tonnasjen, det vil si 40 prosent.

For å sikre at selskaper som i realiteten driver aktivitet i form av finansiering av skip ikke lenger kan skattlegges innenfor ordningen, skal langtidskontrakter som er inngått før 1. januar 2018 likevel omfattes av begrensningene og inngå i beregningen med hensyn til tonnasjeandelen som er utleid på bareboat-vilkår. Innholdet av begrepet «langtidskontrakt» skal etter forslaget bero på om det er «operasjonell leasing-regelen» eller «offshore-regelen» som kommer til anvendelse.

Når det gjelder «operasjonell leasing-regelen» skal kontrakter der gjenværende leieperiode per 1. januar 2018 overstiger 8 år anses som langtidskontrakter.

For «offshore-regelen» skal kontrakter der gjenværende leieperiode per 1. januar 2018 overstiger fem år anses som langtidskontrakter, men likevel slik at mulighet til forlengelse for inntil tre

år ikke skal tas med ved beregning av gjenværende leieperiode. Som eksempel kan nevnes en kontrakt der leieperioden er satt til seks år, med mulighet til forlengelse i tre år. I et slikt tilfelle skal tonnasjen kunne omfattes av «offshore-overgangsregelen» dersom ett år eller mer av utleieperioden er forløpt per 1. januar 2018.

For å unngå tilpasninger skal endringer i bareboat-kontrakter i form av reduksjon av leieperioden som er gjort i perioden 15. november 2017 til 31. desember 2017, ikke tas i betraktning ved anvendelsen av overgangsreglene ved innføringen av de nye begrensningene for utleie av fartøyer på bareboat-vilkår.

Departementet foreslår også en utvidet rettefrist i 2018, blant annet ved brudd med de nye begrensningene for utleie av fartøyer på bareboat-vilkår, jf. punkt 6 nedenfor.

Det vises til forslag til annet ledd i overgangsreglene ved ikrafttreddelsen av endringene i skatteloven §§ 8-13 og 8-17.

5 Innleie av fartøyer

Innleie av fartøy på bareboat-vilkår, det vil si leieavtaler der utleier ikke har ansvaret for bemanning av fartøyet (jf. punkt 4 ovenfor), kan gjennomføres uten begrensninger i rederiskatteordningen dersom vilkårene med hensyn til tillatte fartøystyper mv. er oppfylt.

Innleie av fartøyer på såkalte time charter- og voyage charter-vilkår reiser imidlertid spørsmål som har vært gjenstand for prosess i forbindelse med departementets notifikasjon til ESA angående godkjenning av rederiskatteordningen for en ny periode. Ved innleie av fartøyer på slike vilkår vil ansvaret for bemanning, vedlikehold mv. typisk påligge eieren (utleieren), mens ansvaret for kostnader til drivstoff, havneavgifter, lasting og lossing mv. vil påligge innleieren.

I den gjeldende norske rederiskatteordningen er det ingen begrensninger når det gjelder innleie av fartøyer på time charter- og voyage charter-vilkår. I EU-kommisjonens praksis vedrørende særskilte skatteordninger for rederiselskaper i EU-land er det satt begrensninger med hensyn til slik innleie, særlig når det gjelder innleie av ikke EØS-registrerte fartøyer. Departementet antar at hensikten med begrensningene er å sikre at virksomheter innenfor de ulike EU-landenes skattefritaksordninger for skipsfart i noen grad har ansvar for funksjoner som bemanning mv., og dermed har en tilknytning til kjerneoppgaver på skipsfartsområdet.

På bakgrunn av notifikasjonsprosessen med ESA, jf. punkt 1 ovenfor, foreslår departementet noen begrensninger i adgangen til å leie inn fartøyer på time charter- og voyage charter-vilkår. Endringene er i samsvar med den notifiserte ordningen som ble godkjent av ESA i vedtak av 14. desember 2017.

Fartøyer anses som leid inn på time charter- eller voyage charter-vilkår dersom verken innleier eller et selskap i samme gruppe har overtatt ansvaret for bemanning av fartøyet. Om begrepet selskapsgruppe, se punkt 4.2.1.2 ovenfor.

Departementet foreslår at maksimalt 90 prosent av tonnasjen for fartøyer i en selskapsgruppe som skattlegges innenfor den norske rederiskatteordningen kan være ikke EØS-registrert tonnasje

som er leid inn på time charter- eller voyage charter-vilkår.

Sagt på en annen måte må minst 10 prosent av tonnasjen i selskapsgruppen som skattlegges innenfor den norske rederiskatteordningen være eid, innleid på bareboat-vilkår og/eller være EØS-registrert. Tonnasje som er eid eller innleid av selskapsgruppen, men som ikke skattlegges innenfor den norske rederiskatteordningen tas ikke med ved beregningen av andelen som er innleid på time charter- og voyage charter-vilkår.

Fartøyer som leies inn på bareboat-vilkår og som leies ut igjen på bareboat-vilkår skal det ses bort fra ved beregningen.

I tilfeller der tonnasje er eid gjennom selskaper med deltakerfastsetting (SDF), det vil si for kommandittselskaper, partsrederier mv., eller gjennom NOKUS-selskaper, skal en forholdsmessig andel av tonnasjen medtas ved utregningen av andelen som er leid inn på time charter- og voyage charter-vilkår. Ved endring i eierandel i løpet av året beregnes andelen slik at SDF- eller NOKUS-selskapets samlede tonnasje for hele året fordeles i forhold til eierandel og dager andelen har vært eiet.

Måling av andelen av selskapsgruppens tonnasje som er innleid på time charter- og voyage charter-vilkår skal gjennomføres årlig, som et vektet gjennomsnitt av alle årets dager. Definisjonen av tonnasje skal være den samme som i forbindelse med bestemmelsen om EØS-registrering i rederiskatteordningen (flaggkrav), jf. skatteloven § 8-11 åttende ledd tredje punktum. Det innebærer at tonnasjen skal beregnes ut fra nettotonnasjen slik denne til enhver tid er fastsatt i målebrev som er gyldig her i riket i henhold til forskrift 26. juli 1994 nr. 749 om måling av fartøyer. Dersom det har skjedd endringer i selskapsgruppens sammensetning i løpet av inntektsåret, gjelder beregningen for de selskapene som utgjorde en gruppe per 31. desember i inntektsåret.

For å gi rederier som har inngått kontrakter om innleie av fartøy på time charter- og voyage charter-vilkår tid til å tilpasse seg den nye begrensningen, foreslås det at bare tonnasje som

er innleid etter nye avtaler, det vil si avtaler inngått etter 31. desember 2017, skal medregnes ved beregning av andelen som er leid inn på time charter- og voyage charter-vilkår. Opsjoner på forlengelse av eksisterende kontrakter skal behandles på samme måte, slik at tonnasje som er leid inn i henhold til en forlenget kontrakt ikke skal regnes med ved beregning av andelen som er leid inn på time charter- og voyage charter-vilkår.

Rettefristen etter skatteloven § 8-17 tredje ledd skal ikke gjelde for begrensningen i adgangen til å leie inn fartøyer på time charter- og voyage charter-vilkår, jf. omtalen av den tilsvarende problemstillingen for operasjonell leasing-regelen under punkt 4.2.3.

Det vises til forslag til nytt tiende ledd i skatteloven § 8-13, nytt syvende punktum i skatteloven § 8-17 tredje ledd og tredje ledd i overgangsreglene til endringene i skatteloven §§ 8-13 og 8-17.

6 Overgangsregel – utvidet rettefrist

Et selskap innenfor rederiskatteordningen anses trådt ut av ordningen fra og med det inntektsåret da vilkårene brytes, jf. skatteloven § 8-17 første ledd bokstav b. Selskapet anses likevel ikke trådt ut dersom brudd på vilkårene rettes innen to måneder etter at bruddet oppsto, jf. skatteloven § 8-17 tredje ledd første punktum. Hvis bruddet er uvesentlig eller skyldes forhold utenfor selskapets kontroll, anses ikke selskapet trådt ut av ordningen dersom bruddet rettes innen to måneder etter det tidspunktet selskapet burde ha oppdaget bruddet, jf. skatteloven § 8-17 tredje ledd annet punktum. Etter tredje punktum i skatteloven § 8-17 tredje ledd kan skattemyndighetene forlenge fristen, men bare dersom selskapet godtgjør at det vil medføre særlige ulemper å rette bruddet innen fristen.

Departementet foreslår å utvide rettefristen til 1. november 2018 for selskaper som kommer i brudd på grunn av enkelte av de nye reglene som foreslås å tre i kraft fra og med inntektsåret 2018. Den utvidede rettefristen gjelder de nye begrensningene for utleie på bareboat-vilkår, jf. punkt 4 ovenfor, og kravene til at lektere uten eget fremdriftsmaskineri skal være EØS-registrert og på minst 1 000 bruttoregistertonn, jf. punkt 2 ovenfor. Dersom selskapet er i brudd med andre vilkår som gjelder for skattleggingsperioden 2018 må selskapet rette bruddene i tide etter de ordinære rettefristene i skatteloven § 8-17 tredje ledd, eller tre ut av ordningen med virkning fra og med 1. januar 2018.

Når det gjelder begrensningene knyttet til andelen av selskapsgruppens tonnasje som er leid

ut på bareboat-vilkår skal overgangsregelen innebære at andelen alternativt kan måles over perioden 1. november 2018 til 31. desember 2018.

Den utsatte rettefristen kan ikke forlenges. Fristen vil bare gjelde for selskapsgrupper som allerede skattlegges innenfor rederiskatteordningen, det vil si for selskapsgrupper som har vært skattlagt innenfor ordningen for skattleggingsperioden 2017.

Selskaper som er i brudd med de nevnte nye vilkårene etter 1. november 2018 må tre ut av ordningen. Uttreden vil i slike tilfeller skje med virkning fra og med 1. november 2018. Dette innebærer at skipsfartsinntektene i selskapet som kan tilordnes årets 10 første måneder i samsvar med ordinære tidfestingsprinsipper, omfattes av skattefritaket i rederiskatteordningen. Dette gjelder også inntekter fra bareboat-utleie og lektere uten eget fremdriftsmaskineri som ikke er EØS-registrert og/eller er på under 1 000 bruttoregistertonn.

Dersom selskapet har inntekter for øvrig som ikke er tillatte innenfor ordningen, og som er knyttet til brudd på ordningen som ikke er rettet innen de ordinære rettefristene, vil selskapet måtte tre ut fra og med 1. januar 2018, jf. ovenfor. I slike tilfeller vil også inntekter fra bareboat-utleie og lektere uten eget fremdriftsmaskineri skattlegges ordinært for hele skattleggingsperioden.

Tonnasjeskatt, jf. skatteloven § 8-16, svares med ordinære satser frem til 1. november 2018. For øvrig kan prinsippene som legges til grunn ved overgang fra avvikende regnskapsår gis tilsvarende anvendelse.

7 Ikrafttredelse

Det foreslås at forslagene trer i kraft straks med virkning fra og med inntektsåret 2018. Om overgangsregler, se punkt 4 til 6 ovenfor.

8 Økonomiske og administrative virkninger

Delen av forslaget som knytter seg til tonnasje-skattesatser antas å øke provenyet i 2018 med 5 mill. kroner påløpt. Provenyet bokføres i 2019.

Øvrige deler av forslaget vil kunne medføre at noe virksomhet som med dagens regelverk kvalifiserer for skattefritak under rederiskatteordningen, ikke lenger vil omfattes. Det er grunn til å anta at en del av den virksomheten det måtte gjelde, vil tilpasse eller reorganisere seg slik at den likevel faller inn under ordningen. Utflytting av eierskap til andre land kan også være aktuelt i noen tilfeller. Det kan innebære at virksomhet som med forslaget faller ut av ordningen, ikke vil fortsette som skattepliktig virksomhet i Norge. Departementet mener derfor at det ikke er grunnlag for å budsjettere med provenyvirkninger knyttet til endringene av vilkårene for å kvalifisere for rederiskatteordningen.

Forslagene antas ikke å få administrative konsekvenser av betydning.

Finansdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om

- lov om endringer i lov 26. mars 1999 nr. 14 om skatt av formue og inntekt (skatteloven) og
- vedtak om endring i Stortingets vedtak 12. desember 2017 nr. 2183 om skatt av inntekt og formue mv. for inntektsåret 2018 (Stortingets skattevedtak).

Vi HARALD, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til

- lov om endringer i lov 26. mars 1999 nr. 14 om skatt av formue og inntekt (skatteloven) og
- vedtak om endring i Stortingets vedtak 12. desember 2017 nr. 2183 om skatt av inntekt og formue mv. for inntektsåret 2018 (Stortingets skattevedtak)

i samsvar med vedlagte forslag.

A

Forslag

til lov om endringer i lov 26. mars 1999 nr. 14 om skatt av formue og inntekt (skatteloven)

I

I lov 26. mars 1999 nr. 14 om skatt på formue og inntekt gjøres følgende endringer:

§ 8-13 nye femte til tiende ledd skal lyde:

(5) For selskaper innenfor ordningen gjelder begrensninger i adgangen til å leie ut fartøyer på bareboat-vilkår etter bestemmelsene i sjette til niende ledd nedenfor.

(6) Som utleie på bareboat-vilkår regnes utleier der ansvaret for å bemanne fartøyet ikke påhviler uteieren eller et nærstående selskap. Som nærstående selskap etter dette ledd regnes

- a. selskap der uteieren har direkte eller indirekte interesse i form av eierskap eller stemmerettigheter på 25 prosent eller mer eller rett til å motta 25 prosent eller mer av overskuddet og
- b. selskap som har direkte eller indirekte interesse i uteieren i form av eierskap eller stemmerettigheter på 25 prosent eller mer eller rett til å motta 25 prosent eller mer av overskuddet.

Hvis et selskap har direkte eller indirekte interesse i uteieren og en eller flere andre enheter på 25 prosent eller mer, anses alle selskapene for nærstående. Som nærstående regnes også norske og utenlandske selskaper som utgjør et konsern i henhold til regnskapsloven § 1-3.

(7) Ved beregning av tonnasjeandel som er leid ut på bareboat-vilkår etter denne paragraf medtas den samlede innleide og eide tonnasjen i en selskapsgruppe som er omfattet av skatteordningen etter §§ 8-10 til 8-20. Med tonnasje forstås netto-tonnasje slik denne til enhver tid er fastsatt i målebrev som er gyldige her i riket i henhold til forskrift 26. juli 1994 nr. 749 om måling av fartøyer. I selskapsgruppe etter dette ledd inngår norske og utenlandske selskaper som per 31. desember i inntektsåret utgjør et konsern i henhold til regnskapsloven § 1-3. Tonnasje som leies inn til et selskap på bareboat-vilkår og som leies ut igjen på bareboat-vilkår medtas ikke. Det samme gjelder tonnasje som leies inn til et selskap på time charter- eller voyage

charter-vilkår og som leies ut igjen på time charter- eller voyage charter-vilkår, jf. tiende ledd annet punktum, unntatt når tonnasjen inngår i selskapets virksomhet knyttet til salg av transporttjenester. Tonnasje i underliggende selskap som beskattes etter §§ 8-10 til 8-20, jf. § 8-11 første ledd g, medregnes bare dersom det underliggende selskapet tilhører selskapsgruppen. Tonnasjeandelen for inntektsåret beregnes som et vektet snitt av andelen for alle årets dager. Det enkelte selskap kan likevel velge at tonnasjeandelen for inntektsåret skal beregnes som et vektet snitt av alle dager i inntektsåret og de tre siste årene forut for inntektsåret. Tonnasje i underliggende selskap med deltakerfastsetting og NOKUS-selskap, jf. § 8-11 første ledd e og f, medregnes med en forholdsmessig andel. Ved endring i eierandel i løpet av et år medregnes tonnasje i underliggende selskap med deltakerfastsetting og NOKUS-selskap slik at selskapets samlede tonnasje for hele året fordeles i forhold til eierandel og dager andelen har vært eiet.

(8) Selskap innenfor ordningen kan ikke leie ut fartøy på bareboat-vilkår dersom:

- a. leieavtalen overfører eierskapet til fartøyet til leietaker eller en tredjepart ved utløpet av leieperioden, unntatt når prisen skal tilsvare markedspris vurdert på tidspunktet for utløp av leieperioden,
- b. leietaker eller en tredjepart har rett til å kjøpe fartøyet ved utløpet av leieperioden, unntatt når prisen skal tilsvare markedspris vurdert på tidspunktet for utløp av leieperioden,
- c. andre forhold gjør det sannsynlig at leietaker eller en tredjepart vil overta fartøyet i løpet av avtaleperioden eller senere, unntatt når prisen skal tilsvare markedspris vurdert på tidspunktet for overtakelse,
- d. nåverdien av minimum leiebetalinger tilsvarer mer enn 90 prosent av markedsverdien for fartøyet ved inngåelse av leieavtalen,
- e. hele eller deler av gevinst og tap som følge av variasjoner i restmarkedsverdien av fartøyet tilfaller leietaker,

- f. leietaker har etter utløpet av den opprinnelige avtalen rett til å fornye denne, til en leie som ligger under markedsleie for et tilsvarende fartøy eller
- g. leieperioden går over mer enn 50 prosent av fartøyets totale økonomiske levetid, estimert ved leieperiodens begynnelse.

Andelen av selskapsgruppens tonnasje som er utleid på bareboat-vilkår kan ikke overstige 40 prosent av gruppens totale tonnasje.

(9) Oppfylles ikke vilkårene som nevnt under åttende ledd kan selskap som leier ut hjelpefartøyer i petroleumsvirksomhet mv. på bareboat-vilkår, og som ikke leier ut andre typer fartøyer på slike vilkår, likevel skattlegges etter §§ 8-10 til 8-20 dersom andelen av selskapsgruppens tonnasje som er utleid på bareboat-vilkår ikke overstiger 50 prosent av gruppens totale tonnasje. Departementet gir forskrift om hvilke typer fartøy som omfattes av foregående punktum. Den strategiske ledelsen for fartøy som nevnt i første punktum må utøves av et selskap som er hjemmehørende i en EØS-stat og leieperioden kan være maksimalt fem år, med tillegg på inntil tre år dersom det foreligger avtale om adgang til å forlenge perioden.

(10) Andelen av selskapsgruppens tonnasje som som er leid inn på time charter- eller voyage charter-vilkår og som ikke er EØS-registrert kan ikke overstige 90 prosent av den totale tonnassen i selskapsgruppen som er omfattet av skatteordningen etter §§ 8-10 til 8-20. Fartøyer anses som leid inn på time charter- eller voyage charter-vilkår dersom verken innleier eller et selskap i samme selskapsgruppe har overtatt ansvaret for bemanning av fartøyet. Med tonnasje forstås nettotonnasje slik denne til enhver tid er fastsatt i målebrev som er gyldige her i riket i henhold til forskrift 26. juli 1994 nr. 749 om måling av fartøyer. I selskapsgruppe etter dette ledd inngår norske og utenlandske selskaper som utgjør et konsern i henhold til regnskapsloven § 1-3 per 31. desember i inntektsåret. Tonnasje som leies inn til et selskap på bareboat-vilkår og som leies ut igjen på bareboat-vilkår medtas ikke. Tonnasje i underliggende selskap som beskattes etter §§ 8-10 til 8-20, jf. § 8-11 første ledd g, medregnes bare dersom det underliggende selskapet tilhører selskapsgruppen. Andelen beregnes som et vektet snitt av andelen for alle inntektsårets dager. Tonnasje i underliggende selskap med deltakerfastsetting og NOKUS-selskap, jf. § 8-11 første ledd e og f, medregnes med en forholdsmessig andel. Ved endring i eierandel i løpet av året medregnes tonnasje i underliggende selskap med deltakerfastsetting og NOKUS-selskap slik at selskapets samlede tonnasje for hele året fordeles i forhold til eierandel og dager andelen har vært eiet.

§ 8-17 tredje ledd nytt sjette og syvende punktum skal lyde:

Rettingsadgangen etter dette ledd gjelder ikke ved brudd på vilkåret etter § 8-13 åttende ledd om at andelen av selskapsgruppens tonnasje som er utleid på bareboat-vilkår ikke kan overstige 40 prosent av gruppens totale tonnasje eller ved brudd på vilkåret etter § 8-13 niende ledd om at andelen av selskapsgruppens tonnasje som er utleid på bareboat-vilkår ikke kan overstige 50 prosent av gruppens totale tonnasje. Rettingsadgangen gjelder heller ikke ved brudd på vilkåret i § 8-13 tiende ledd.

II

Endringene under I trer i kraft straks med virkning fra og med inntektsåret 2018.

III

Ved ikrafttredelsen av endringene under I gjelder følgende overgangsregler:

(1) For selskap som er skattlagt etter den særskilte skatteordningen for inntektsåret 2017, og som for inntektsåret 2018 fortsatt skal skattlegges etter den særskilte skatteordningen, må kravene i § 8-13 åttende og niende ledd være oppfylt innen 1. november 2018. Ved beregningen av andelen av selskapsgruppens tonnasje som er utleid på bareboat-vilkår kan perioden 1. november 2018 til 31. desember 2018 alternativt legges til grunn. Selskaper som trer ut av ordningen på grunn av brudd på vilkårene i § 8-13 åttende og niende ledd anses som trådt ut av ordningen fra og med 1. november 2018.

(2) Tonnasje som er leid ut på bareboat-vilkår etter eksisterende kontrakter per 31. desember 2017 er ikke omfattet av begrensningene i § 8-13 åttende og niende ledd og skal ikke inngå ved beregningen av tonnasjeandel som er utleid på bareboat-vilkår. Foregående punktum gjelder ikke dersom gjenværende leieperiode per 1. januar 2018 overstiger åtte år. For hjelpefartøyer i petroleumsvirksomhet mv. er tidsgrensen etter foregående punktum fem år, men slik at det ikke tas hensyn til adgang til å forlenge leieperioden med inntil tre år. Ved anvendelse av bestemmelsene i dette ledd tas det ikke hensyn til avtaler om reduksjon av leieperioden i eksisterende avtaler om bareboat-utleie som er gjort i perioden 15. november 2017 til 31. desember 2017.

(3) Tonnasje som er innleid på time charter- eller voyage charter-vilkår etter eksisterende kontrakter per 31. desember 2017 skal ikke inngå ved

beregningen av tonnasjeandel som er innleid på time charter- og voyage charter-vilkår etter § 8-13 tidende ledd.

B

Forslag

til vedtak om endring i Stortingets vedtak 12. desember 2017 nr. 2183 om skatt av inntekt og formue mv. for inntektsåret 2018 (Stortingets skattevedtak)

I

§ 5-1 skal lyde:

§ 5-1 Tonnasjeskatt

Aksjeselskap, allmennaksjeselskap og tilsvarende selskap hjemmehørende i annen EØS-stat som nevnt i skatteloven § 8-10, skal svare tonnasje-skatt, jf. skatteloven § 8-16, etter følgende satser:

- 90 øre per dag per 100 nettotonn for de første 1 000 nettotonn, deretter
- 18 kroner per dag per 1 000 nettotonn opp til 10 000 nettotonn, deretter

- 12 kroner per dag per 1 000 nettotonn opp til 25 000 nettotonn, deretter
 - 6 kroner per dag per 1 000 nettotonn.
- Satsene i første ledd kan reduseres etter nærmere bestemmelser fastsatt av departementet, jf. skatte-
loven § 8-16 første ledd.

II

Endringen under I trer i kraft straks med virkning fra og med inntektsåret 2018.

Vedlegg 1

Utkast til endringer i forskrift av 19. november 1999 nr. 1158 til utfylling og gjennomføring mv. av skatteloven av 26. mars 1999 nr. 14

I

§ 8-11-1 nytt fjerde ledd skal lyde:

(4) Skip uten eget fremdriftsmaskineri anses som skip i fart bare dersom skipet er på minst 1.000 brutto registertonn, er EØS-registrert, ikke vesentlig går i fart på innsjøer og elver og oppfyller vilkårene som nevnt i første ledd d til h.

Ny § 8-13-2 skal lyde:

§ 8-13-2 Anvendelsesområde for begrensningene i utleie på bareboat-vilkår av hjelpefartøyer i petroleumsvirksomhet mv.

Begrensningsregelen i skatteloven § 8-13 niende ledd gjelder for:

- a. hjelpefartøyer i petroleumsvirksomhet, jf. skatteloven § 8-11 første ledd bokstav b,
- b. skytteltankskip (shuttle tankers) som ikke er omfattet av skatteloven § 8-11 første ledd bokstav b,
- c. brønnbåter for frakt av fisk,
- d. kabelleggingsfartøyer som ikke er omfattet av skatteloven § 8-11 første ledd bokstav b eller i,
- e. taubåter som ikke brukes i tradisjonelle fraktoppdrag og som ikke er omfattet av skatteloven § 8-11 første ledd bokstav b,
- f. seismikkfartøyer som ikke er omfattet av skatteloven § 8-11 første ledd bokstav b og
- g. vindmøllefartøyer, jf. skatteloven § 8-11 første ledd bokstav i.

§ 8-16-1 fjerde ledd nytt tredje og fjerde punktum skal lyde:

For skip med nettotonnasje under 1.000 tonn skal nettotonnasjen avrundes til nærmeste hele 100 tonn. For skip med nettotonnasje under 50 tonn skal nettotonnasjen avrundes til 100 tonn.

II

Endringene under I trer i kraft straks med virkning fra og med inntektsåret 2018.

III

Ved ikrafttredelsen av endringen under I § 8-11-1 fjerde ledd gjelder følgende overgangsregel:

For selskap som er skattlagt etter den særskilte skatteordningen for inntektsåret 2017, og som for inntektsåret 2018 fortsatt skal skattlegges etter den særskilte skatteordningen, må vilkårene om at fartøyet skal være på minst 1.000 brutto registertonn og EØS-registrert være oppfylt innen 1. november 2018. Selskaper som trer ut av ordningen på grunn av brudd på vilkårene som nevnt i foregående punktum anses som trådt ut av ordningen fra og med 1. november 2018.

