

giver overskud, og de almindelige skatteregler i de år, hvor rederidriften måtte give underskud.

Det vil som hovedregel være en betingelse, at koncernforbundne rederier - herunder udenlandske datterselskaber, der er sambeskattet med danske rederiselskaber - træffer samme valg f.s.v. angår anvendelse af tonnageskatteordningen. Det vil således ikke være muligt for en rederikoncern at placere underskudsgivende rederivirksomhed i et selskab, der beskattes efter de almindelige regler, mens den overskudsgivende del af rederivirksomheden placeres i et selskab, der beskattes efter tonnageskatteordningen.

Betingelsen om samme valg eller fravalg af anvendelse af tonnageskatteordningen gælder også ved tvungen sambeskatning (CFC-beskatning), jf. selskabsskattelovens § 32. Hvis det danske moderselskab ikke ejer hele kapitalen i det udenlandske datterselskab, skal moderselskabet ved opgørelsen af sin andel af datterselskabets indkomst efter danske regler træffe samme valg vedr. tonnageskatteordningen, som moderselskabet selv har truffet.

Ved bedømmelsen af, om rederier er koncernforbundne, anvendes det kontrolbegreb, der findes i ligningslovens § 2, stk. 2. Efter disse bestemmelser er selskaber koncernforbundne, når samme fysiske eller juridiske personkreds råder over mere end 50 pct. af aktiekapitalen eller mere end 50 pct. af stemmerne i de pågældende selskaber.

Der kan dog være tilfælde, hvor rederier i praksis arbejder helt uafhængigt af hinanden, selv om de efter det almindelige kontrolbegreb er koncernforbundne. Det findes ikke rimeligt at opretholde kravet om samme valg eller fravalg af tonnageskatteordningen i sådanne tilfælde. Det foreslås derfor, at rederier, som ikke har fælles ledelse eller driftsorganisation, og som arbejder inden for forskellige forretningsområder, kan træffe hver deres valg, selv om de er koncernforbundne. Et eksempel på forskellige forretningsområder kan være, at det ene rederi udelukkende driver virksomhed med passagerskibe, mens det andet rederi udelukkende driver virksomhed med lastskibe. Dog vil sambeskattede rederiselskaber - danske såvel som udenlandske - altid skulle træffe samme valg.

Det vil bero på en konkret vurdering, om koncernforbundne rederier kan anses for at opfylde betingelserne for at kunne træffe forskelligt valg f.s.v. angår anvendelse af tonnageskatteordningen. Der vil ved bedømmelsen heraf bl.a. skulle lægges vægt på, om der i væsentligt omfang er personsammenfald i bestyrelse og blandt ledende medarbejdere, om rederierne drives fra et fælles forretningssted eller ved anvendelse

af fælles faciliteter, og om rederierne arbejder inden for beslægtede forretningsområder.

Har koncernforbundne rederier truffet forskelligt valg vedr. anvendelse af tonnageskatteordningen, og opfyldes betingelserne herfor på et tidspunkt ikke længere, vil samtlige de rederier, der ikke længere opfylder betingelserne, skulle anvende tonnageskatteordningen. Tonnageskatteordningen vil skulle anvendes fra og med det indkomstår, hvor betingelserne for at træffe forskelligt valg ikke er opfyldt. Dette vil gælde uanset bestemmelserne om, at valg eller fravalg af tonnagebeskatning er gældende for 10 år.

Opfylder to koncernforbundne rederier betingelserne for at træffe forskelligt valg - og træffer man rent faktisk forskelligt valg - vil begrundelsen formentlig være, at den ene del er underskudsgivende. Der vil herefter ikke være nogen tilskyndelse til at anvende tonnageskatteordningen for denne del, da tonnageskatten vil skulle betales uanset det faktiske driftsresultat, og et driftsunderskud ikke vil kunne modregnes i andet overskud. Der ligger således heri en selvregulerende mekanisme, idet manglende overholdelse af betingelserne for at træffe forskelligt valg vil medføre, at samtlige berørte rederier vil blive omfattet af tonnageskatteordningen.

Når tonnageskatteordningen vælges, skal samtlige de skibe og andre aktiver, som opfylder betingelserne for tonnagebeskatning, indgå i tonnageskatteordningen. Dette er en parallel til kravet om, at samtlige rederier i en koncern skal træffe samme valg vedr. anvendelsen af tonnageskatteordningen. Bestemmelsen har til formål som ovenfor skitseret at hindre, at kun den overskudsgivende del af en rederivirksomhed inddrages under tonnagebeskatningen, mens den underskudsgivende holdes udenfor.

Der opstår et særligt problem i tilfælde, hvor eksempelvis to rederier bliver koncernforbundne eller fusionerer, og hvor kun det ene rederi anvender tonnageskatteordningen, eller de begge gør det, men hvor den 10-årige bindingsperiode ikke udløber på samme tidspunkt. Endvidere kan et rederi som nævnt tvinges ind i tonnageskatteordningen, hvis det ikke længere opfylder betingelsen om ikke at have fælles ledelse eller driftsorganisation m.v. med koncernforbundet rederi.

Det foreslås, at bindingsperioden i sådanne tilfælde som hovedregel fastsættes til bindingsperioden for det rederi, der senest blev omfattet af tonnageskatteordningen. Hvis ikke alle de pågældende selskaber anvender tonnageskatteordningen, foreslås bindingsperioden fastsat til 10 år regnet fra og med det indkomstår, hvor selskaberne bliver koncernforbundne