

er gældende (jf. lovforslagets bemærkninger om forholdet til EU-retten). Det defineres ikke nærmere i retningslinjerne, hvad der skal forstås ved, at skibene strategisk og forretningsmæssigt skal drives fra Danmark. Kommissionen har dog allerede godkendt den britiske tonnageskatteordning, som indeholder en tilsvarende bestemmelse, og en afgrænsning svarende til den, der er fastsat i den britiske ordning, må således formodes at falde inden for de opstillede retningslinjer.

Begrebet »strategisk og forretningsmæssig drift« relaterer sig i tonnageskatteordningen alene til driften af skibe, og begrebet bør ikke forveksles med begrebet »ledelsens sæde«, som kan være afgørende for, om et selskab er skattepligtigt til Danmark eller ej.

Det må i det konkrete tilfælde afgøres, om betingelsen om strategisk og forretningsmæssig drift fra Danmark er opfyldt. De elementer, der vil indgå i bedømmelsen, er for de strategiske funktioners vedkommende bl.a., om rederiets hovedsæde og øverste ledelse er placeret i Danmark, og om strategiske beslutninger tages i Danmark – f. eks. beslutninger om indgåelse af store kontrakter, beslutninger om køb og salg af skibe og beslutninger om indgåelse af strategiske alliancer.

Endvidere vil en række elementer på det forretningsmæssige/operationelle plan indgå i bedømmelsen. Det drejer sig f. eks. om tilrettelæggelsen af skibenes sejlplaner, indgåelse af fragtaftaler, proviantering af skibene, bemanding, skibenes rent tekniske drift og vedligeholdelse, tilstedeværelsen af støttefaciliteter i Danmark etc.

Det vil ikke være et krav, at enhver af de ovennævnte funktioner for hvert enkelt skibs vedkommende vil skulle foretages fra Danmark. Kravet vil være, at det enkelte skib i tilstrækkeligt omfang opfylder betingelserne, og at den strategiske og forretningsmæssige drift af flåden som helhed ud fra en samlet vurdering foretages fra Danmark.

For lejede skibe sondres der i lovforslaget mellem skibe lejet *uden* besætning (bareboat-charter) og skibe lejet *med* besætning (time-charter). Ved bareboat-charter står lejeren for skibets drift på samme måde, som hvis skibet havde været ejet af rederiet selv. Ved time-charter varetages visse dele af skibets drift derimod ofte af udlejeren. Der kan f. eks. være tale om, at udlejeren står for reparation og vedligeholdelse af skibet, mens lejeren står for de øvrige driftsopgaver. Desuden er bareboat-kontrakter karakteriseret ved i mange tilfælde at være langvarige - måske skibets hele levetid. Time-charter-kontrakter er derimod ofte af kortere varighed og indgås typisk, når et rederi i en peri-

ode mangler kapacitet, mens et andet rederi tilsvarende i en periode har overskudskapacitet.

Der findes i praksis mange varianter af time-charter, og det må i det konkrete tilfælde afgøres, om en time-charteraftale opfylder betingelsen om, at skibene strategisk og forretningsmæssigt skal drives fra Danmark.

Skibe lejet uden besætning (bareboat-charter) kan uden begrænsninger anvendes under tonnageskatteordningen. Skibe lejet med besætning (time-charter) kan ligeledes omfattes af ordningen, men kun inden for bestemte grænser, jf. nedenfor.

Hvis et rederi *ud*lejer et skib, vil den indkomst, som rederiet oppebærer derved, være omfattet af tonnageskatteordningen, jf. dog nedenfor om bareboat-charter. Det er en forudsætning, at lejeren af skibet anvender dette til et formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteordningen. Dette gælder, uanset om lejeren selv er omfattet af tonnageskatteordningen eller ej.

Udlejes skibet *uden* besætning (bareboat-charter), vil rederiets indkomst herved ikke være omfattet af tonnageskatteordningen. Dog vil der gælde en form for bagatelgrænse, der har til formål at sikre den fornødne fleksibilitet for rederierne. Det vil således være tilladt, at et skib bareboat-udlejes i indtil tre år, hvis et rederi forbigående har overskudskapacitet. Samme skib vil dog kun kunne anvende denne mulighed én gang, når det er ejet af samme rederi eller et dermed koncernforbundet rederi.

Som ovenfor nævnt er der i den foreslåede ordning fastsat nogle begrænsninger for, hvor stor en lejet tonnage, der vil kunne omfattes af tonnageskatteordningen. Der kan i et indkomstår højst inddrages lejet brutotonnage svarende til tre gange rederiets egen brutotonnage under tonnageskatteordningen. Indkomst hidrørende fra eventuel overskydende lejet tonnage skal beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler.

Bedømmelsen af, om det ovennævnte krav til egen-tonnagen er opfyldt, foretages som en samlet bedømmelse over hele indkomståret. Ved bedømmelsen sidestilles skibe lejet uden besætning med rederiets egne skibe. Det samme gælder skibe lejet med besætning, når de er lejet for en periode på mindst et år og højst fem år, og når der samtidig med indgåelsen af lejemålet er aftalt en køberet (købsoption), hvorefter lejer senest ved lejemålets udløb kan erhverve skibet til højst markedsprisen på det tidspunkt, hvor skibet blev udlejet og køberetten aftalt.

Som nævnte tidligere er det for koncernforbundne rederier som hovedregel en betingelse, at alle træffer