

### 2.2.1. Kravet om registrering i en EU-medlemsstat

Det fremgår af retningslinierne vedrørende den skattemæssige behandling af rederier, at formålet med statsstøtte som led i den fælles søtransportpolitik er at øge Fællesskabets flådes konkurrenceevne på verdensskibsfartsmarkedet. Skattelempelser bør derfor som regel være knyttet til registrering i en EU-medlemsstat. De kan imidlertid også rent undtagelsesvist godkendes, når de vedrører hele flåden, der drives af et rederi, som er hjemmehørende og selskabsskattepligtigt i en medlemsstats område, forudsat at det påvises, at den strategiske og kommercielle administration af alle de berørte fartøjer faktisk udføres fra den pågældende stats område, og at aktiviteterne bidrager væsentligt til den økonomiske aktivitet og beskæftigelsen i Fællesskabet.

Før der undtagelsesvis ydes støtte (eller før den godkendes) til flåder, hvis fartøjer føres under andre flag, bør medlemsstaten sikre sig, at modtagerrederierne forpligter sig til at forøge, eller i det mindste bevare den tonnageandel, der føres (førtes) under en af medlemsstaternes flag på det tidspunkt, hvor meddelelsen om retningslinierne får virkning. Hvis en virksomhed har bestemmende indflydelse over rederivirksomheder i den betydning, der anvendes i Rådets syvende direktiv 83/349/EØF om konsoliderede regnskaber, artikel 1, gælder de ovennævnte tonnagebestemmelser for moderselskabet og datterselskaber taget under ét på et konsolideret grundlag. Opfylder en virksomhed (eller en gruppe) ikke dette krav, bør den pågældende medlemsstat ikke indrømme yderligere skattelettelse for andre fartøjer, registreret uden for Fællesskabet, der drives af denne virksomhed, medmindre den andel af den samlede tonnage, der er for skibe, der fører fællesskabsflag, og for hvilken der indrømmes skattelettelse i denne medlemsstat, ikke er faldet i gennemsnit i løbet af det foregående skatteår.

Kravet til EU-tonnageandel, jf. ovenfor, gælder ikke for virksomheder, der driver mindst 60 pct. af deres tonnage under fællesskabsflag.

### 2.2.2. Skibsadministrationsselskaber

Ifølge retningslinierne er rederier med hjemsted i Fællesskabet den naturlige målgruppe for denne beskatningsordning, men skibsadministrationsselskaber (der i dansk ret omtales som »operatørselskaber«) med hjemsted i EU kan også være berettigede i medfør af de samme bestemmelser. Skibsadministrationsselskaber er retlige enheder, der yder forskellige former for tjenester til rederier såsom teknisk tilsyn, an-

sættelse og uddannelse af besætningsmedlemmer, besætningsadministration og drift af fartøjer. I nogle tilfælde står skibsadministratorerne for både skibenes tekniske ledelse og administrationen af deres besætninger. I så fald optræder de som klassiske »rederier« for så vidt angår de berørte transaktioner. I lighed med hvad der gælder for skibsfartserhvervene, er der også inden for denne sektor en stærk og stigende konkurrence på internationalt plan. Derfor forekommer det formålstjenligt, at udvide muligheden for at indrømme skattelempelser til denne kategori af skibsadministrationsselskaber.

Skibsadministrationsselskaber er kun berettiget til støtte for de skibe, for hvilke de har fået overladt både administrationen af besætningen og den tekniske ledelse. For at være berettiget til skattelettelse skal skibsadministratorerne fra ejeren have overladt det fulde ansvar for skibets drift samt alle forpligtelser og ansvar ifølge ISM-koden (ISM-koden er den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) ved resolution A741 (18)). Hvis de leverer andre specialiserede tjenesteydelser, herunder også med relation til drift af fartøjer, skal det sikres, at der føres adskilte regnskaber for disse aktiviteter, da de ikke berettiger til skattelettelse. De ovenfor i afsnit 2.2.1. beskrevne krav vedrørende andel af skibe, der sejler under medlemsstaters flag, gælder også for skibsadministrationsselskaber.

### 2.2.3. Bugserbåde

Retningslinierne gælder kun for søtransport. Kommissionen kan dog acceptere, at bugsering på havet af skibe, olieplatforme o.s.v. falder ind under denne definition.

»Bugsering« omfatter kun af retningslinierne, hvis over 50 pct. af de bugseringsaktiviteter, der faktisk udføres af en slæbebåd i et givet år, udgøres af »søtransport«. Ventetid kan forholdsmæssigt lægges til den del af slæbebådens samlede aktivitet, der består af »søtransport«. Det understreges i retningslinierne, at bugseringsaktiviteter, der udføres bl.a. i havne, eller som består i at bistå fartøjer med egen fremdrift med at lægge til i en havn, ikke anses for »søtransport« i henhold til retningslinierne. Undtagelse fra kravet om flagtilknytning er ikke mulig i forbindelse med bugsering. Det vil sige, at kun bugseringsfartøjer, der er registreret i en medlemsstat, kan være omfattet af beskatningsordningerne for virksomheder (f.eks. tonnagekat).