

b) Pool samarbejde

Det foreslås, at administration af et pool samarbejde medregnes efter reglerne i tonnageskatteloven. Honorarindkomsten, der erhverves som følge af et pool samarbejde, bliver dermed omfattet af tonnageordningen.

Administratorrederiet skal selv have mindst ét tonnagebeskattet skib i pool samarbejdet, som ikke adskiller sig fra de andre skibe i puljen. Det er endvidere en betingelse, at puljen tillige omfatter skibe, der ejes af ikke-koncernforbundne rederier.

Endelig skal alle skibene i pool samarbejdet være skibe, som er omfattet af tonnageskatteordningen. For så vidt angår udenlandsk beskattede skibe skal de dog blot anvendes til formål, som ville muliggøre tonnagebeskatning.

Pool samarbejde mellem rederier er en integreret del af moderne rederivirksomhed. Det er almindeligt, at driften af skibe – både tank- og bulkskibe – sker i såkaldte pools, hvor flere rederier lægger deres skibe sammen.

Det er derfor naturligt at lade hele pool administrationshonoraret omfatte af tonnageskatteordningen. En række lande har allerede ladet det være omfattet af deres tonnageskatteordninger. Opdelingen af honoraret er derfor en administrativ byrde, der ikke pålægges i andre lande – og som med forslaget fjernes i Danmark.

Et væsentligt formål med at etablere pools er, at rederne ved at gå sammen opnår stordriftsfordele, f.eks. i form af en bedre geografisk dækning af markedet, større fleksibilitet i udnyttelsen af den samlede flåde og tilstrækkelig kapacitet til at indgå større rammeaftaler med store kunder. Ved pool deltagelse reducerer den enkelte reder risikoen for ikke at opnå tilstrækkeligt med laster til sine skibe – og forbedrer derved indtjeningen.

Et af de rederier, der deltager i dette samarbejde, administrerer den pågældende pool. Dette administrerende rederi modtager et honorar (pool fee) for administrationen fra de andre rederier. Pool fees er således en associeret ydelse/aktivitet til selve skibsdriften.

Konceptet bag pool samarbejde er, at rederierne skaber en pulje af skibe (pool samarbejde), således at kunderne kun behøver at henvende sig ét sted. Rederierne får mulighed for en bedre og mere fleksibel betjening af kunderne – end hvis rederierne opererer enkeltvis.

Rederierne i en pool har til sammen en mere optimal størrelse end de enkelte rederiers skibe hver for sig. At samle skibene i større flåder har blandt andet følgende fordele:

- Det bliver muligt at kombinere beskæftigelse på kortere og længere kontrakter, hvilket fordeler risikoen samtidig med, at der er mulighed for at drage nytte af kortvarige ratestigninger.
- Poolen kan løfte opgaver over et større geografisk område end de enkelte rederier alene. Når skibene puljes er der større chance for, at der er et skib til rådighed, når og hvor en kunde efterspørger det. Det er i højere grad muligt for rederierne at have det rigtige skib på det rigtige sted på det rigtige tidspunkt.
- Der kan indgås større kontrakter, der kræver mange skibe. Hermed er det muligt at indgå aftaler med store afskibere, som har et stort transportbehov, som de enkelte rederier ikke kan dække alene.

Pool samarbejdet gør det således muligt at indgå kontrakter, der ellers måtte afvises. Herved sikres beskæftigelsen ombord på rederiets egne skibe, og der skabes nye markedsmuligheder, hvilket også kan øge den økonomiske aktivitet på land.

c) Time-chartrede skibe

Skibe lejet med besætning (time-charter) kan omfattes af tonnageskatteordningen, men kun inden for bestemte grænser. Der kan i et indkomstår højst inddrages lejet bruttotonnage svarende til fire gange rederiets egen bruttotonnage under tonnageskatteordningen. Indkomst hidrørende fra eventuel overskydende lejet tonnage skal beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler.

Det foreslås, at dette ændres således, at lejet bruttotonnage svarende til *ti* gange rederiets egen bruttotonnage kan inddrages under tonnageskatteordningen.

Ved bedømmelsen sidestilles skibe lejet med besætning med egne skibe, 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.

Den øvre tidsgrænse foreslås ændret fra fem år til syv år.

Dette foreslås for at bevare danske rammevilkårs konkurrencemæssige stilling. I Holland er tonnageskatteordningen ændret således, at lejet tonnage kan indgå ubegrænset.

Med forslaget sikres fleksibiliteten i det danske system samtidigt med, at det fortsat alene er egentlige rederier, der kan benytte tonnageskatteordningen.