

Meddelelse C(2004) 43 fra Kommissionen — EU-retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren

(2004/C 13/03)

1. INDLEDNING

Hvidbogen »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 — De svære valg« fremhæver betydningen af tjenesteydelser inden for søtransport for Fællesskabets økonomi. 90 % af al handel mellem Fællesskabet og resten af verden transporteres ad søvejen. Nærskibsfarten skriver sig for 69 % af den godsmængde, der befordres mellem medlemsstaterne (denne procentdel er 41 %, når indenrigsfarten inkluderes). EU's søtransport og de dertil knyttede aktiviteter er og bliver blandt de største i verden.

Medlemsstaternes rederier administrerer endnu i dag omkring en tredjedel af verdensflåden. Cyperns og Maltas ⁽¹⁾ tiltrædelse i 2004 vil yderligere øge EU's andel af skibsfarten, da disse to landes skibsregistre for øjeblikket skriver sig for ca. 10 % af verdenstonnagen.

Siden 1970'erne har den europæiske flåde været udsat for konkurrence fra skibe, der er registreret i tredjelande, som ikke lægger så stor vægt på at overholde de sociale og sikkerhedsmæssige regler, der gælder på internationalt plan.

Den manglende konkurrenceevne hos skibe, der fører fællesskabsflag blev erkendt ved udgangen af 1980'erne, og da der ikke fandtes harmoniserede europæiske foranstaltninger, vedtog flere medlemsstater forskellige ordninger til støtte for søtransporten. De vedtagne strategier og de tildelte budgetter til støtteforanstaltninger er meget forskellige fra medlemsstat til medlemsstat og afspejler de pågældende staters indstilling til statsstøtte eller den betydning, som de tillægger den maritime sektor.

For at tilskynde til genregistrering af skibe har nogle medlemsstater desuden lempet besætningsreglerne, bl.a. gennem oprettelse af sekundære registre.

Sekundære registre omfatter for det første »offshore-registre«, der tilhører territorier, som har større eller mindre autonomi i forhold den pågældende medlemsstat, og for det andet »internationale registre«, som er direkte knyttet til den stat, der har oprettet dem.

Trods den indsats, der er gjort, vedbliver en stor del af fællesskabsflåden at være registreret under tredjelandsflag. Dette

skyldes, at registre i tredjelande, der anvender foranstaltninger, der indgår i en åben registreringspolitik — hvoraf nogle benævnes »bekvemmelighedsflag« — til stadighed har stået og fortsat står stærkere i konkurrencen med EU-medlemsstaternes registre.

Støtte til skibsfarten siden 1989

På baggrund af forskellene mellem de støttesystemer, som medlemsstaterne havde vedtaget til imødegåelse af den stigende konkurrence fra skibe, der ikke fører fællesskabsflag, fastlagde Kommissionen i 1989 sine første retningslinjer på området for at sikre en vis konvergens mellem medlemsstaternes tiltag. Denne metode viste sig dog at være ineffektiv, og nedgangen i Fællesskabets flåder fortsatte. Retningslinjerne blev derfor revideret, hvilket førte til meddelelsen om de nye retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren i 1997 ⁽²⁾.

Den vigtigste udvikling inden for de seneste år vedrørende støtteforanstaltninger fra medlemsstaterne til søtransport er den i Europa så udbredte brug af systemer med standardsatser for tonnagebeskatning (»tonnageafgift«). Tonnageafgift trådte på et meget tidligt tidspunkt i kraft i Grækenland og blev gradvis udvidet til Nederlandene (1996), Norge (1996), Tyskland (1999), Det Forenede Kongerige (2000), Danmark, Spanien og Finland (2002) og Irland (2002). Belgien og Frankrig besluttede også at indføre systemet i 2002, mens den italienske regering overvejer muligheden.

Resultater af foranstaltninger, der er foreslået af medlemsstaterne og godkendt af Kommissionen, i forhold til målsætningerne i de reviderede retningslinjer fra 1997**a) Udvikling i flåden af skibe, der fører fællesskabsflag (flådens konkurrenceevne)**

Ifølge medlemsstaternes svar på Kommissionens spørgeskema medio 2002 og ud fra de seneste statistiske oplysninger ⁽³⁾ har medlemsstater, som indførte støtteforanstaltninger, især i form af skattelemper, opnået genregistrering under nationalt flag af et betydeligt tonnagevolumen i alle registre tilsammen. I procent øgedes flåden, der er optaget i medlemsstaternes registre således: antallet af skibe med 0,4 % i gennemsnit på årsbasis, tonnage med 1,5 % og containerskibe med 12,4 %. Selv om antallet af enheder, der blev optaget i de første registre, praktisk taget overalt faldt i løbet af perioden 1989-2001, kan tallene ses som en vending i den tendens til udflagning, som var blevet konstateret indtil 1997.

⁽¹⁾ De udgør henholdsvis verdens sjette største og femte største registre udtrykt i tonnage (skibe på over 300 GT). Kilde: ISL 2001.

⁽²⁾ EF-retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren (97/C 205/05) (EFT C 205 af 5.7.1997, s. 5).

⁽³⁾ ISL, Shipping Statistics 2001.

I løbet af den samme periode faldt medlemsstaternes registres andel i den samlede tonnage i verden dog en lille smule. Skibsfarten verden over øgedes, men væksten i den flåde, der drives fra Fællesskabet, men er registreret under tredjelandes flag, var hurtigere end, hvad der var tilfældet for den flåde, der blev registreret under medlemsstaternes flag.

b) *Beskæftigelsestendenser*

Ifølge de seneste skøn faldt antallet af søfolk om bord på skibe, der fører fællesskabsflag, fra 188 000 i 1996 til ca. 180 000 i 2001 ⁽¹⁾. Det samlede antal statsborgere i Fællesskabet, der er ansat om bord på skibe, som fører EU-flag, beløber sig for tiden til ca. 120 000, hvilket er 40 % mindre end i 1985, mens antallet statsborgere fra tredjelande, der er ansat om bord på fællesskabsskibe er steget fra 29 000 i 1983 til omkring 60 000 i dag. Når nedgangen i det samlede antal af søfolk skal vurderes, må der tages hensyn til følgende faktorer:

- for det første har produktiviteten pr. skib været stigende. Derfor er det blevet muligt at transportere den samme, eller en større mængde end tidligere med en mindre besætning
- for det andet er flåden, der fører fællesskabsflag, blevet fornyet i løbet af perioden 1997-2001. Gennemsnitsalderen for skibe faldt fra 22,9 år til 17,2 år. 35 % af den flåde, der var i drift den 1. januar 2001, var blevet bygget i perioden 1996-2000. På nye skibe med mere avanceret teknologi er der behov for bedre uddannede, men mindre besætninger.

Der er dog ikke desto mindre klare forskelle mellem medlemsstaterne, hvad angår beskæftigelsestallene for EU-søfolk. Men intet i disse tal viser, at der skulle være indtrådt en vending i den hidtidige tendens til, at flåden, der fører EU-flag er mere og mere afhængig af søfolk fra tredjelande. Dette blev allerede understreget i Kommissionens meddelelse fra 2001 om uddannelse og tilgang af søfarende ⁽²⁾.

c) *Bidrag til den økonomiske aktivitet i sin helhed*

De maritime erhverv er uløseligt knyttet til søtransport. Denne tilknytning er et stærkt argument, der taler for positive foranstaltninger, der har til formål at opretholde en flåde, der hviler på Fællesskabets skibsfart. Fordi søtransport generelt indgår som et led i transportkæden og specielt i kæden af de maritime erhverv, har foranstaltninger, der sigter på at opretholde EU-flådens konkurrenceevne også

følger for investeringer på land inden for søfartsrelaterede erhverv ⁽³⁾ og for søfartens bidrag til økonomien i Fællesskabet som helhed og for beskæftigelsen i almindelighed.

Betydningen af skibsfarten og hele det dertil knyttede maritime varierer i høj grad fra land til land. Men omfanget af det europæiske maritime kompleks og dets direkte økonomiske indvirkning kan klart illustreres ved følgende tal: 1,550 millioner direkte ansatte, en omsætning på 160 mia. EUR i 1997 (ca. 2 % af BNP i Fællesskabet) ⁽⁴⁾. Data for Danmark (3 % af BNP kan tilskrives det maritime kompleks), Grækenland (2,3 %) og Nederlandene (2 %) er gode eksempler herpå.

I denne sammenhæng er det derfor ikke uden betydning at notere sig, at den del af flåden, der drives af europæiske operatører etableret i Fællesskabet, er forblevet på et niveau omkring 34 % af verdenstonnagen, som på sin side er øget med 10 % i den samme periode. I betragtning af den mobilitet, der hersker inden for de maritime erhverv, og de faciliteter, der tilbydes fra tredjelandes side, kan det konkluderes, at støtteforanstaltninger til fordel for søtransport kan bidrage til at undgå en udbredt flytning af de tilknyttede erhverv.

Kort sagt kan det bekræftes, at hvor der er vedtaget foranstaltninger i overensstemmelse med retningslinjerne fra 1997, er den strukturelle tilbagegang for fællesskabsregistre og fællesskabsflåden blevet standset, og de mål, som Kommissionen satte, er blevet nået, i det mindste delvis.

Andelen af åbne registre udtrykt i verdenstonnage fortsatte dog med at stige i den pågældende periode, nemlig fra 43 % i 1996 til 54 % i 2001, og intet peger på, at der vil indtræde en signifikant vending i tendensen til, at flåden har gjort og vedbliver med at gøre brug af søfolk fra tredjelande. Den kampagne, der er indledt i de senere år, skal videreføres, men med et mere præcist sigte. Foranstaltninger med henblik på at fremme brugen af fællesskabssøfolk skal især gøres til genstand for mere aktiv overvågning.

Resultaterne af de foranstaltninger, som medlemsstaterne har truffet, og som Kommissionen har godkendt, bør undersøges systematisk.

Som følge heraf, og selv om driftsstøtte i princippet skal være ekstraordinær, midlertidig og degressiv, skønner Kommissionen, at det fortsat er berettiget at yde statsstøtte til den europæiske søtransportsektor, og at den fremgangsmåde, der lå til grund for retningslinjerne fra 1997, var rigtig. Denne meddelelse er derfor baseret på den samme til grundliggende fremgangsmåde.

⁽¹⁾ Samlet antal af fællesskabs- og ikke-fællesskabssøfolk.

⁽²⁾ Meddelelse fra Kommissionen om uddannelse og tilgang af søfarende af 6. april 2001, KOM(2001) 188 endelig.

⁽³⁾ Disse aktiviteter omfatter havnetjenester, logistik, byggeri, reparation, vedligeholdelse, inspektion og klassificering af skibe, skibsadministration, mæglervirksomhed, bankaktiviteter og internationale finansieringstjenester, forsikring, rådgivning og erhvervsmæssige tjenesteydelser.

⁽⁴⁾ Undersøgelse foretaget af Europa-Kommissionen, GD for Erhvervs-politik (offentliggjort på Europa-internetstedet).

2. ANVENDELSESOMRÅDET OG OVERORDNEDE MÅLSÆTNINGER FOR DE REVIDERED E RETNINGSLINJER FOR STATSSTØTTE

Denne meddelelse — der erstatter retningslinjerne fra 1997 — tager sigte på at fastlægge de parametre, inden for hvilke statsstøtte til søtransportsektoren vil blive godkendt af Kommissionen efter de fællesskabsretlige regler og procedurer for statsstøtte i henhold til traktatens artikel 87, stk. 3, litra c), og/eller artikel 86, stk. 2.

Støtteordninger bør ikke være til skade for andre medlemsstaters økonomier, og det skal kunne påvises, at der ikke er fare for, at de fordrejer konkurrencen mellem medlemsstaterne i et omfang, som er uforeneligt med den fælles interesse. Statsstøtte skal altid være begrænset til, hvad der er nødvendigt for at opfylde dens formål, og den skal ydes på en gennemskelig måde. Den kumulative effekt af al støtte, der ydes af offentlige myndigheder (på nationalt, regionalt og lokalt plan), skal altid tages i betragtning.

Nærværende retningslinjer gælder for tjenesteydelser inden for søtransport, som disse er defineret i forordning (EØF) nr. 4055/86 ⁽¹⁾ og forordning (EØF) nr. 3577/92 ⁽²⁾, dvs. »søtransport af gods og passagerer«. De gælder også i bestemte tilfælde for bugsering og opmudrings-/sandsugningsaktiviteter.

2.1. Anvendelsesområdet for de reviderede retningslinjer for statsstøtte

Retningslinjerne vedrører al støtte til søtransport, der ydes af medlemsstaterne eller ved hjælp af offentlige midler; herunder økonomiske fordele af enhver art, som finansieres af de offentlige myndigheder (uanset om det er på nationalt, regionalt, amts- eller provinsplan eller på lokalt plan). I denne sammenhæng kan »offentlige myndigheder« også være offentlige virksomheder og statskontrollerede banker. Ordninger, hvor staten garanterer lån eller anden finansiering, der ydes af kommercielle banker, kan også falde ind under definitionen af støtte. Retningslinjerne skelner ikke mellem forskellige typer af støttemodtagere efter deres juridiske form (om de er selskaber, partnerskaber eller privatpersoner) eller mellem offentlige og private ejerforhold, og henvisninger til virksomheder skal anses for at omfatte alle andre juridiske personer.

Disse retningslinjer omfatter ikke støtte til skibsbygning (i betydningen i Rådets forordning (EF) nr. 1540/98 ⁽³⁾ eller

nogen efterfølgende lovgivning). Investeringer i infrastruktur anses normalt ikke for at udgøre statsstøtte efter traktatens artikel 87, stk. 1, hvis staten giver alle de berørte operatører fri og lige adgang til infrastrukturen. Kommissionen kan imidlertid undersøge sådanne investeringer, såfremt de direkte eller indirekte kunne være til fordel for bestemte rederier. Endelig har Kommissionen fastsat princippet om, at der ikke er tale om statsstøtte, når offentlige myndigheder foretager indskud i en virksomhed på vilkår, som ville være acceptable for en privat investor under almindelige markedsøkonomiske forhold.

2.2. Overordnede målsætninger for de reviderede retningslinjer for statsstøtte

Kommissionen har understreget, at statsstøtten skal være mere gennemskelig, så ikke blot de nationale myndigheder i bredeste forstand, men også virksomheder og privatpersoner kender deres rettigheder og forpligtelser. Disse retningslinjer skal bidrage hertil og præcisere, hvilke statsstøtteordninger der kan indføres for at støtte Fællesskabets søfartsinteresser med det formål at:

- gøre en sikker, effektiv og miljøvenlig søtransport bedre,
- fremme indflagning eller genflagning i medlemsstaternes registre,
- medvirke til at underbygge det maritime kompleks i medlemsstaterne og fastholde flådens generelle konkurrenceevne på verdensmarkederne,
- bevare og forbedre den maritime knowhow og beskytte og fremme beskæftigelsen blandt europæiske søfolk og
- medvirke til at fremme nye tjenester inden for nærskibsfart i overensstemmelse med hvidbogen om Fællesskabets transportpolitik.

Der kan normalt ydes statsstøtte til skibe, der er optaget i medlemsstaternes registre. I ekstraordinære tilfælde kan der ydes statsstøtte til skibe, der er optaget i registre under punkt 3 i bilaget, forudsat at:

- de er i overensstemmelse med de internationale standarder og de EF-retlige regler, herunder om sikkerhed, miljøvenlighed og arbejdsforhold om bord,
- de drives fra Fællesskabet og

⁽¹⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 4055/86 af 22. december 1986 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport mellem medlemsstaterne indbyrdes og mellem medlemsstaterne og tredjelande (EFT L 378 af 31.12.1986, s. 1).

⁽²⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads) (EFT L 364 af 12.12.1992, s. 7).

⁽³⁾ EFT L 202 af 18.7.1998, s. 1.

— rederen er etableret i Fællesskabet, og den pågældende medlemsstat godtgør, at registreret bidrager direkte til de ovenfor nævnte formål.

Endvidere kan flagneutrale støtteforanstaltninger godkendes i visse ekstraordinære tilfælde, hvor der klart kan påvises fordel for Fællesskabet.

3. FISKALE OG SOCIALE FORANSTALTNINGER TIL FORBEDRING AF KONKURRENCEEVNEN

3.1. Skattemæssig behandling af rederier

Mange tredjelande har oprettet omfattende skibsregistre, som i nogle tilfælde understøttes af en effektiv international serviceinfrastruktur, der tiltrækker rederierne med et skattemæssigt klima, som er betydeligt mildere end i medlemsstaterne. Den lave beskatning har betydet, at rederierne ikke alene har et incitament til udflagning, men også til at overveje overflytning af hele virksomheden. Det bør fremhæves, at der ikke i øjeblikket findes effektive internationale regler, som kan bremse denne skattemæssige konkurrence, og kun få administrative, retlige og tekniske hindringer for at overflytte et fartøj fra en medlemsstats register. I denne forbindelse ser den bedste vej frem ud til at bestå i at skabe betingelser, som tillader en mere rimelig konkurrence med bekvemmelighedsflagene.

Men spørgsmålet om skattemæssig konkurrence mellem medlemsstaterne bør tages op. På nuværende tidspunkt er der ingen beviser for, at ordningerne fordrejer konkurrencen inden for samhandelen mellem medlemsstaterne på en måde, der strider mod den fælles interesse. Rent faktisk ser der ud til at være stigende sammenfald mellem medlemsstaternes initiativer med hensyn til støtte til skibsfarten. Udflagning af medlemsstaterne imellem er sjældent forekommende. Skattemæssig konkurrence er primært et problem mellem medlemsstaterne og tredjelande, idet rederiernes omkostningsbesparelser gennem tredjelandsregistre er betydelige sammenholdt med deres muligheder inden for Fællesskabet.

Derfor har mange medlemsstater truffet særlige foranstaltninger for at forbedre det skattemæssige klima for skibsejerne, herunder f.eks. hurtigere afskrivning på skibsinvesteringer og ret til skattefrit at tilbageholde overskud fra salg af fartøjer i en årrække, forudsat at disse overskud geninvesteres i fartøjer.

Disse særlige skattelemper for skibsfarten anses for statsstøtte. Samtidig udgør den ordning, hvorefter den sædvanlige selskabsbeskatning erstattes med en tonnageafgift, også statsstøtte. En tonnageafgift indebærer, at rederen betaler en afgift, som er direkte knyttet til den udnyttede tonnage. Tonnage-

afgiften opkræves uafhængigt af virksomhedens faktiske overskud eller underskud.

Det er blevet påvist, at sådanne foranstaltninger sikrer arbejdspladser af høj kvalitet i den maritime sektor på land, som f.eks. skibsfartsadministration, og også inden for tilknyttede sektorer (forsikring, mæglervirksomhed og finansiering). I kraft af deres betydning for EU's økonomi og som støtte for de tidligere anførte målsætninger, kan disse former for skattemæssige incitamenter generelt accepteres. Bevarelsen af kvalitetsarbejdspladser og stimulering af en konkurrencedygtig søfartssektor i en medlemsstat gennem skattebegunstigelser vil sammen med andre initiativer vedrørende uddannelse og forbedring af sikkerheden fremme den europæiske skibsfarts udvikling på verdensmarkedet.

Kommissionen er opmærksom på, at redernes indtægter i dag ofte opnås gennem drift af skibe under forskellige flag, f.eks. ved benyttelse af charrede fartøjer under ikke-nationale flag eller ved brug af partnerskibe inden for konsortier. Det erkendes ligeledes, at tilskyndelsen til en overflytning af administration og tilknyttede aktiviteter ville fortsætte, hvis rederen opnåede en betydelig økonomisk fordel ved at opretholde forskellige forretningssteder og adskilt bogføring for indtjeningen fra EU-flagede fartøjer og andre indtægter. Det ville f.eks. være tilfældet, hvis indtjeningen fra ikke-EU-flagede fartøjer i en medlemsstat var underkastet fuld selskabsskat eller underlagt en lav oversøisk skat, hvis det kunne påvises, at der var tale om oversøisk administration.

Formålet med statsstøtte som led i den fælles til søtransportpolitik er at øge Fællesskabets flådes konkurrenceevne på verdensskibsfartsmarkedet. Skattelemper bør derfor som regel være knyttet til et EU-flag. De kan imidlertid også rent undtagelsesvis godkendes, når de vedrører hele flåden, der drives af et rederi, som er hjemmehørende og selskabsskattepligtigt i en medlemsstats område, forudsat at det kan 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. Den pågældende medlemsstat skal fremlægge dokumentation for denne økonomiske tilknytning i form af oplysninger om fartøjer, som ejes og drives under fællesskabsregistre, om EU-statsborgere beskæftiget på fartøjerne og i aktiviteter på land samt om investeringer i faste aktiver. Det må understreges, at støtten skal være nødvendig for at fremme hjemføring til Fællesskabet af den strategiske og kommercielle administration af samtlige berørte fartøjer, samt at støttedtagerne skal være selskabsskattepligtige inden for Fællesskabet. Kommissionen vil desuden anmode om al tilgængelig dokumentation for, at alle fartøjer, som drives af virksomheder, der nyder godt af sådanne foranstaltninger, overholder de relevante internationale standarder og EU-standarder for sikkerhed, herunder dem, der vedrører arbejdsforholdene om bord.

Som anført i det foregående afsnit må det ikke glemmes, at skattelettelser principielt skal være knyttet til en medlemsstats flag. For der undtagelsesvis ydes støtte (eller for den godkendes) til flåder, hvis fartøjer fører andre flag, bør medlemsstaten sikre sig, at modtagerrederierne forpligter sig til at forøge, eller i det mindste bevare den tonnage, der føres (førtes) under en af medlemsstaternes flag på det tidspunkt, hvor nærværende meddelelse får virkning. Hvis en virksomhed har bestemmende indflydelse over rederivirksomheder i den betydning, der anvendes i Rådets syvende direktiv 83/349/EØF⁽¹⁾ (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 skattelettelser 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 kan indrømmes skattelettelser i denne medlemsstat, ikke er faldet i gennemsnit i løbet af det foregående skatteår. Medlemsstaten skal meddele anvendelsen af den ovennævnte undtagelse til Kommissionen. Det krav til EU-tonnageandel, der er fastlagt i dette afsnit, gælder ikke for virksomheder, der driver mindst 60 % af deres tonnage under et fællesskabsflag.

I alle tilfælde, hvor beskatningsordninger er blevet godkendt på det ovenfor beskrevne undtagelsesvis grundlag, skal de begunstigede, for at de pågældende medlemsstater hvert tredje år kan udarbejde den rapport, der kræves i kapitel 12 (»Afluttende bemærkninger«), godtgøre over for medlemsstaterne, at alle betingelser for undtagelse fra flagtilknytningen er blevet opfyldt i det pågældende tidsrum. Det skal desuden godtgøres, at kravet til tonnageandel i det foregående afsnit er blevet opfyldt for den omfattede flådes vedkommende, og at hvert enkelt fartøj i denne flåde overholder de relevante internationale standarder og EU-standarder, herunder standarderne for sikkerhed, miljøvenlighed og arbejdsforhold om bord. Hvis de begunstigede ikke kan godtgøre dette, kan de ikke fortsat være omfattet af beskatningsordningen.

Det er også vigtigt at præcisere, at rederier med hjemsted i Fællesskabet ganske vist er den naturlige målgruppe for denne beskatningsordning, men skibsadministrationsselskaber 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, ansættelse 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 transporttransaktioner. 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 skattelettelser skal skibsadministratorerne fra ejeren have overtaget det fulde ansvar for skibets drift samt alle forpligtelser og ansvar ifølge ISM-koden⁽²⁾. 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 skattelettelser. De ovenfor beskrevne krav vedrørende andel af skibe, der sejler under medlemsstaters flag, gælder også for skibsadministrationsselskaber⁽³⁾.

Disse retningslinjer gælder kun for søtransport. Kommissionen kan acceptere, at bugsering på havet af skibe, olieplatforme osv. falder ind under denne definition.

Kommissionen er dog blevet klar over, at medlemsstaterne i visse tilfælde lader slæbebåde, der er konstrueret til arbejdet på havet, være omfattet af støtte, også selv om de ikke eller sjældent er aktive på havet. Derfor er det hensigtsmæssigt, at der i disse retningslinjer redegøres for den holdning, som Kommissionen har indtaget og vil indtage til dette punkt.

»Bugsering« omfattes kun af retningslinjerne, hvis over 50 % 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 skal understreges, 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 denne meddelelse. Undtagelse fra flagtilknytningen er ikke mulig i forbindelse med bugsering.

Tilsvarende i forbindelse med opmudring/sandsugning har de erfaringer, der er indhøstet i løbet af de seneste år, vist, at der er behov for visse præciseringer.

»Opmudring/sandsugning« er principielt ikke berettiget til søtransportstøtte. Beskatningsordningerne for virksomheder (f.eks. tonnageafgift) kan kun anvendes for opmudrings-/sandsugningsfartøjer, hvis aktiviteter udgør »søtransport« — dvs. transport på havet af opgravede materialer — for over 50 % af deres årlige driftstids vedkommende og kun for sådanne transportaktiviteter. Kun opmudrings-/sandsugningsfartøjer, der er registreret i en medlemsstat, kan komme i betragtning (undtagelse fra flagtilknytningen er ikke mulig). I sådanne tilfælde kræves der adskilte regnskaber for søtransportaktiviteterne⁽⁴⁾.

⁽²⁾ »ISM-koden«: den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening, vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) ved resolution A741 (18).

⁽³⁾ Kommissionen vil undersøge virkningerne af disse bestemmelser på skibsadministration efter tre års anvendelse af denne meddelelse.

⁽⁴⁾ De fartøjer, der benyttes af disse virksomheder, opgraver også materialer, som de bagefter transporterer. Opgravning eller opmudring som sådan berettiger ikke til statsstøtte til søtransport.

⁽¹⁾ EFT L 193 af 18.7.1983, s. 1.

Endelig har den metode, hvorefter de anmeldte tonnageafgiftssystemer bedømmes, hidtil bestået af følgende led: Redernes formodede fortjeneste beregnes ved at anvende en antaget profitsats på deres tonnage. På det beløb, der herved fremkommer, benyttes den nationale selskabsskat. Det beløb, som bliver resultatet, er den »tonnageafgift«, som skal betales.

De antagne profitsatser, medlemsstaterne opgiver, har hidtil været homogene. Da satserne for selskabsskat imidlertid kan variere betydeligt i Fællesskabet, kan den tonnageafgift, der skal betales for den samme tonnage, være temmelig uensartet i de forskellige medlemsstater. For at fastholde den nuværende balance vil Kommissionen kun godkende ordninger, der beskatter den samme tonnage i rimelig overensstemmelse med de ordninger, som allerede er blevet godkendt.

I samtlige tilfælde skal støttens gunstige virkning fremme skibsfartens udvikling og beskæftigelsen inden for sektoren i Fællesskabets interesse. De ovennævnte skattemæssige fordele skal derfor begrænses til skibsfartsaktiviteter. Deraf følger, at når et rederi har andre kommercielle aktiviteter end skibsfart, skal regnskaberne, være gennemskuelige for at forhindre en spill-over-effekt til aktiviteter, der ikke vedrører skibsfart. Denne fremgangsmåde vil kunne medvirke til at gøre fællesskabsskibsfarten konkurrencedygtig med et skattniveau, der svarer til niveauerne andre steder i verden, samtidig med at den fastholder en medlemsstats sædvanlige skattesatser for andre aktiviteter og aflønning af aktionærer og direktion.

3.2. Arbejdsrelaterede omkostninger

Som nævnt er søtransport en sektor, hvor der hersker en skrap international konkurrence. Støtteforanstaltninger for den maritime sektor bør derfor primært søge at reducere skattemæssige og andre omkostninger og byrder, som belaster fællesskabsredere og fællesskabssøfolk, og bringe dem ned på niveau, der svarer til normerne på verdensplan. Foranstaltningerne bør direkte stimulere udvikling af sektoren og beskæftigelsen, snarere end være en kilde til generel finansiel støtte.

I overensstemmelse med disse målsætninger bør følgende foranstaltninger for personaleomkostninger tillades for Fællesskabets skibsfart:

- nedsatte satser for socialsikringsbidrag for EU-søfolk, der beskæftiges om bord på skibe, som er registreret i en medlemsstat,
- nedsatte indkomstskattesatser for EU-søfolk om bord på skibe, som er registreret i en medlemsstat.

I dette punkt forstås ved EU-søfolk:

- statsborgere i Fællesskabet/EØS med hensyn til søfolk om bord på fartøjer (herunder ro-ro-færger⁽¹⁾), som sejler i regelmæssig passagersejls mellem havne i Fællesskabet,
- i alle andre tilfælde, alle søfolk, som er underkastet beskatning og/eller socialsikringsbidrag i en medlemsstat.

Efter retningslinjerne fra 1997 var sådanne nedsættelser tilladt for alle søfolk, der arbejdede om bord på fartøjer registreret i en medlemsstat, og som var underkastet beskatning eller socialsikringsbidrag i en medlemsstat. Siden er det dog blevet klart, at presset fra den internationale konkurrence på EU-rederier er meget hårdt i forbindelse med international godstransport, mens det er mindre i forbindelse med regelmæssig passagertransport inden for Fællesskabet. At øge den europæiske skibsfarts konkurrenceevne er derfor et primært mål for støtten i det første tilfælde. At hindre medlemsstaterne i at indrømme skattelettelser til alle søfolk ville i dette tilfælde få meget negative virkninger på de europæiske rederiers konkurrenceevne, og disse ville være tilbøjelige til at gribe til udflagning. Samtidigt er det konstateret, at beskæftigelsen af europæiske borgere udgør såvel i procent som i antal en signifikant andel inden for regelmæssig passagertransport inden for Fællesskabet. Beskyttelse af beskæftigelsen inden for Fællesskabet er derfor et primært mål for støtten i dette tilfælde. Af nationale skattemæssige hensyn foretrækker nogle medlemsstater ikke at anvende nedsatte satser som ovenfor nævnt, men godtgør i stedet — helt eller delvist — rederne omkostningerne ved disse afgifter. Denne fremgangsmåde kan generelt anses for at svare til ovennævnte system med nedsatte satser, forudsat at der er en tydelig forbindelse til afgifterne, at der ikke er noget overkompensationselement, og at systemet er gennemskueligt og umuligt at misbruge.

For søtransportdelen af bugsering og opmudrings-/sandsugningsaktiviteter (søtransport af opgravede materialer) kan støtte til beskæftigelse af fællesskabssøfolk kun gives analogt med bestemmelserne i dette punkt, men kun hvis støtten angår fællesskabssøfolk, som arbejder om bord på søgående, selvbevægelige slæbebåde og opmudrings-/sandsugningsfartøjer, der er registreret i en medlemsstat og udfører søfartsaktiviteter i mindst 50 % af deres driftstid⁽²⁾.

Endelig bør det påpeges, at beskæftigelsesstøtte omfattes af gruppefritagelsen i Kommissionens forordning (EF) nr. 2204/2002 af 12. december 2002 om anvendelse af EF-traktatens artikel 87 og 88 på statsstøtte til beskæftigelse⁽³⁾, som også gælder for søtransportsektoren.

⁽¹⁾ Artikel 2 i Rådets direktiv 1999/35/EF af 29. april 1999 om en ordning med obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer (EFT L 138 af 1.6.1999, s. 1).

⁽²⁾ Opmudrings- og sandsugningsaktiviteter, der fortrinsvis udføres i bl.a. havne, berettiger således ikke til beskæftigelsesstøtte til fællesskabssøfolk.

⁽³⁾ EFT L 337 af 13.12.2002, s. 3.

4. UDSKIFTNING AF BESÆTNINGEN

Støtte til besætningsudskiftning har tendens til at nedbringe omkostningerne ved at beskæftige fællesskabssøfolk, især på fartøjer, som opererer i fjerne områder. Støtte, som er undergivet et loft (som fastsat i kapitel 11) kan derfor ydes i form af betaling eller godtgørelse af omkostningerne ved repatriering af fællesskabssøfolk om bord på skibe, der er registreret i medlemsstaternes registre.

5. INVESTERINGSSTØTTE

Støtte til flådefornyelse er ikke almindeligt forekommende inden for andre transportformer (såsom vejtransport og luftfart). Da støtten virker konkurrencefordrejende, har Kommissionen været tilbageholdende med at godkende sådanne ordninger, undtagen i tilfælde, hvor de indgår i en omstruktureringsproces, som fører til en reduktion i den samlede flådes kapacitet.

Investeringer skal være i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1540/98 eller anden EU-lovgivning, som måtte erstatte den.

I forbindelse med nærværende retningslinjer kan anden investeringsstøtte dog, i overensstemmelse med målsætningerne for EU's politik for sikkerhed til søs, under visse særlige omstændigheder tillades for at forbedre udstyr på fartøjer, der er registreret i medlemsstaternes registre, eller for at fremme en sikker og ren skibsfart. Der kan derfor tillades støtte, der giver incitamenter til at opgradere EU-flagede skibe til standarder, som er højere end de obligatoriske sikkerheds- og miljøstandarder i internationale konventioner, og om at foregribe godkendte højere standarder for derved at øge sikkerheds- og miljøkontrolforanstaltningerne. Sådant støtte skal være i overensstemmelse med de gældende fællesskabsbestemmelser for skibsbygning.

Da skibsfart ifølge sagens natur er et meget mobilt erhverv, kan regionalstøtte til skibsfartsvirksomheder i mindre begunstigede regioner, som ofte ydes i form af investeringsstøtte til virksomheder, der investerer i regionerne, kun godkendes, når det klart fremgår, at regionen vil nyde godt af fordelene over en rimelig tidsperiode. Det vil for eksempel være tilfældet, hvis investeringen vedrører opførelse af lagre til et bestemt formål eller erhvervelse af omladningsudstyr. Investeringsstøtte til rederier i mindre begunstigede regioner kan desuden kun tillades, når den er i overensstemmelse med reglerne om regionalstøtte (se kapitel 6).

6. REGIONALSTØTTE PÅ GRUNDLAG AF ARTIKEL 87, STK. 3, LITRA a) OG c)

I forbindelse med regionalstøtteordninger vil Kommissionen anvende de generelle regler, der er fastsat i dens meddelelse om regionalstøtte på nationalt plan eller fremtidige ændringer heraf.

7. UDDANNELSE

Det bør allerførst påpeges, at uddannelsesstøtte omfattes af gruppefritagelsen i Kommissionens forordning (EF) nr. 68/2001 af 12. januar 2001 om anvendelse af EF-traktatens artikel 87 og 88 på uddannelsesstøtte⁽¹⁾, som også gælder for søtransport.

Endvidere betragtes mange uddannelsesordninger for søfolk, som modtager støtte fra det offentlige, ikke som statsstøtte, fordi de har generel karakter (hvad enten de er erhvervsrelaterede eller akademiske). De er derfor ikke anmeldelsespligtige og skal ikke undersøges af Kommissionen.

Hvis en ordning kan anses for at indeholde statsstøtte, skal den anmeldes. Det kan f.eks. være tilfældet, hvis en særlig ordning specielt drejer sig om uddannelse om bord, og uddannelsesinstitutionen, kadetten, sømanden eller skibsrederen modtager økonomisk statsstøtte. Kommissionen stiller sig positivt til støtte, der uden forskelsbehandling gives til uddannelse om bord på skibe, som er registreret i en medlemsstat. Uddannelse om bord på andre fartøjer kan undtagelsesvis få støtte, når dette kan begrundes ud fra objektive kriterier som manglende lærepladser på fartøjerne i medlemsstatens skibsregister.

I det omfang, den finansielle støtte ydes til uddannelse om bord, må praktikanten i princippet ikke være et aktivt medlem af besætningen, men skal være et ekstra medlem. Denne bestemmelse skal sikre, at nettolønssubsidier ikke kan betales for søfolk, der udfører sædvanlige besætningsaktiviteter.

Der kræves ligeledes en yderligere omfattende forsknings- og udviklingsindsats, som fokuserer på kvalitet, produktivitet, sikkerhed og miljøbeskyttelse, med henblik på at bevare og udvikle Fællesskabets ekspertise på søfartsområdet og fællesskabsskibsfartens konkurrencefordel. Statsstøtte inden for de i traktaten fastsatte lofter kan godkendes til sådanne projekter.

Støtte, hvis formål er at forbedre og vedligeholde Fællesskabets officerers kvalifikationer, kan tildeles i hele deres karriere. Støtten kan bestå i et bidrag til uddannelsesomkostningerne og/eller en lønkomensation til officeren i uddannelsesperioden. Ordningen skal imidlertid være udformet sådan, at uddannelsesstøtten hverken direkte eller indirekte kan omdannes til tilskud til officerernes løn.

Støtte til faglig omskoling af havfiskere, der ønsker at arbejde som sømænd, kan også tillades.

⁽¹⁾ EFT L 10 af 13.10.2001, s. 20.

8. OMSTRUKTURERINGSSTØTTE

Skønt Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til omstrukturering og redning af kriseramte virksomheder⁽¹⁾ kun gælder for transportområdet i det omfang, der tages hensyn til sektorens særlige karakter, vil Kommissionen anvende disse rammebestemmelser eller alle andre fællesskabs-instrumenter, der erstatter dem, i forbindelse med vurdering af omstrukturingsstøtte inden for den maritime sektor.

9. FORSYNINGSPLIGT OG FORSYNINGSPLIGTKONTRAKTER

Inden for cabotagesejlads kan der pålægges forsyningspligt eller indgås forsyningspligtkontrakter, for at få udført de tjenester, som nævnes i artikel 4 i forordning (EØF) nr. 3577/92. Sådanne tjenesteydelser (forsyningspligt og forsyningspligtkontrakter) og den kompensation, der ydes herfor, skal opfylde betingelserne i den pågældende bestemmelse og i traktatens regler og procedurer for statsstøtte i henhold til Domstolens fortolkning.

Kommissionen accepterer, at hvis en international transportforbindelse er påkrævet til at opfylde absolut nødvendige behov for offentlig transport, kan der pålægges forsyningspligt eller indgås en forsyningspligtkontrakt, forudsat at al kompensation er underlagt de ovennævnte regler og procedurer i traktaten.

Kontraktperioden for forsyningspligt ydelser skal være rimelig og ikke for lang (normalt omkring seks år), da kontrakter for betydeligt længere perioder indebærer en risiko for at skabe et (privat) monopol.

10. STØTTE TIL NÆRSKIBSFART

Der findes ingen juridisk definition på »nærskibsfart«. Men Kommissionens meddelelse om udviklingen af short sea shipping i Europa⁽²⁾ af 29. juni 1999 indeholder en arbejdsdefinition, hvorefter nærskibsfart (= short sea shipping) betyder »transport af gods og passagerer ad søvejen mellem havne i det geografiske område Europa eller mellem disse havne og havne beliggende i ikke-europæiske lande med kyststrækninger langs indelukkede have ved Europas grænser«⁽³⁾. I denne meddelelse fremhævede Kommissionen denne transportforms rolle med henblik på at fremme bæredygtig og sikker mobilitet, styrke samhørigheden inden for Fællesskabet og øge transporteffektiviteten som et led i en intermodal fremgangsmåde. Kommissionen erkender også, at nærskibsfart bør fremmes på alle niveauer, det være sig på EU-plan, på nationalt eller regionalt plan.

⁽¹⁾ EFT C 288 af 9.10.1999, s. 2.

⁽²⁾ Meddelelse fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — »Udviklingen af short sea shipping i Europa: Et dynamisk alternativ i en bæredygtig transportkæde — Anden toårige situationsrapport« — Dok. KOM(1999) 317 endelig udg. af 29. juni 1999.

⁽³⁾ Ovennævnte meddelelse, s. 2.

Da støtten til denne form for nærskibsfart går ud på at forbedre den intermodale transportkæde og fjerne trængsel fra vejene i medlemsstaterne, bør definitionen i meddelelsen fra 1999 i nærværende meddelelse begrænses til transport mellem havne beliggende inden for medlemsstaternes område.

Kommissionen erkender, at oprettelse af nærskibsfartsforbindelser kan være forbundet med store økonomiske vanskeligheder, som medlemsstaterne kan nære ønske om at mildne for at fremme sådanne forbindelser.

Når dette er tilfældet, kan Kommissionen godkende denne form for støtte, forudsat den er bestemt til rederier i betydningen i artikel 1 i forordning (EØF) nr. 4055/86, for så vidt angår skibe, der sejler under en medlemsstats flag. Støtten skal anmeldes og opfylde følgende betingelser:

- Støttens varighed må ikke være over tre år, og den skal have til formål at finansiere sejlads, som forbinder havne på medlemsstaternes område.
- Sejladsen skal muliggøre, at transport (fortrinsvis godstransport), som foretages ad landevejen, helt eller delvis kan ske ad søvejen, uden omlægning af søtransport i strid med den fælles interesse.
- Støttens formål skal være iværksættelse af et detaljeret projekt, hvis miljøpåvirkning er kendt, og som gælder en ny rute eller opgradering af tjenesteydelserne på en eksisterende rute og om nødvendigt omfatter flere redere, idet den samme rute dog ikke kan være genstand for mere end ét finansieringsprojekt, og dette ikke kan fornys, forlænges eller gentages.
- Støttens formål skal være at dække den pågældende sejlads' driftsomkostninger⁽⁴⁾ med indtil 30 % eller at finansiere indkøb af omladningsudstyr til den påtænkte rute med indtil 10 % af disse investeringer.
- Støtten til projektets iværksættelse skal gives på grundlag af gennemskuelige kriterier uden forskelsbehandling over for skibsredere, der etableret i EU. Normalt skal støtten tage sigte på et projekt, som medlemsstatens myndigheder har udvalgt ved hjælp af et offentligt udbud i overensstemmelse med de gældende fællesskabsretlige regler.
- Den sejlads, projektet drejer sig om, skal være økonomisk rentabel efter den berettigede støtteperiode.

⁽⁴⁾ I tilfælde af fællesskabsfinansiering eller kvalificering under forskellige støtteordninger gælder 30%-loftet for den (det) kumulerede samlede støtte/tilskud. Det bør bemærkes, at støtteprocenten er den samme som den, der er fastsat for trafikoverflytningsprojekter under Fællesskabets Marco Polo-initiativ, jf. artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1382/2003 (EFT L 196 af 2.8.2003, s. 1).

— Støtten kan ikke sammenlægges med kompensation for sejladspligt (forsyningspligt eller forsyningspligtkontrakt).

11. LOFT

Som ovenfor anført støtter nogle medlemsstater deres maritime sektor gennem skattelemper, medens andre foretrækker at yde direkte tilskud, f.eks. i form af godtgørelse af søfolks indkomstskat. Som følge af den manglende harmonisering mellem medlemsstaternes skattesystemer bør de to alternativer fortsat være til rådighed. De to fremgangsmåder kan naturligvis kombineres i visse tilfælde. Der er dog i så fald en risiko for, at støtten akkumuleres og når op på et niveau, som er uforholdsmæssigt højt i forhold til formålene i Fællesskabets fælles interesse, og kan føre til et støttekapløb mellem medlemsstaterne.

Fritagelse af søfolkene for beskatning og socialsikringsbidrag og nedsættelse af selskabsskatten på skibsfartsaktiviteter som beskrevet i punkt 3.1 (næstsidste afsnit) udgør det maksimalt tilladte støtteniveau. Andre støtteordninger vil på grund af faren for konkurrencefordrejning sandsynligvis ikke give større fordele. Skønt hver enkelt støtteordning, der anmeldes, vil blive undersøgt ud fra dens egne meritter, er det derudover Kommissionens opfattelse, at det samlede støttebeløb, som ydes efter kapitel 3-6, ikke må overstige det samlede beløb for skatter og socialsikringsbidrag, der opkræves fra skibsfartsaktiviteter og fra søfolk.

12. AFSLUTTENDE BEMÆRKNINGER

Kommissionen vil fortsat overvåge søfartens markedsbetingelser regelmæssigt og nøje. Skulle de ændre sig, og skulle behovet for statsstøtte derfor blive mindre eller bortfalde, vil Kommissionen i tide træffe de nødvendige foranstaltninger.

Alle nye foranstaltningsforslag, som anmeldes til Kommissionen, skal omfatte en tidsplan, som viser de kvantificerede forventede virkninger for hver af de enkelte målsætninger i punkt 2.2 i de næste seks år. Sådanne forslag skal navnlig angive det forventede makroøkonomiske udbytte af det tilsvarende maritime kompleks foruden et overslag over antallet af bevarede eller oprettede arbejdspladser.

For alle støtteordninger (eksisterende eller nye), som omfattes af denne meddelelse, skal medlemsstaterne give Kommissionen en vurdering af virkningerne i det sjette år af deres anvendelsesperiode.

Når en støtte er blevet godkendt og tildelt modtageren efter undtagelsen fra flagtilknytningen i punkt 3.1, skal den pågældende medlemsstat aflægge rapport til Kommissionen hvert tredje år fra det tidspunkt, hvor støtten blev indrømmet. I rapporten skal medlemsstaterne kvantificere virkningerne og sammenligne resultaterne med de forventede virkninger. Kravene til rapportaflæggelse i overensstemmelse med denne meddelelse træder i kraft på tidspunktet for meddelelsens offentliggørelse.

Hvis det viser sig at være nødvendigt, f.eks. efter en berettiget klage, skal den pågældende medlemsstat desuden godtgøre over for Kommissionen, at støtten til den pågældende modtager efter en vedtaget støtteordning, er strengt begrænset til sit formål og har givet de forventede virkninger.

13. PASSENDE FORANSTALTNINGER

Nærværende retningslinjer finder anvendelse fra dagen for deres offentliggørelse i *Den Europæiske Unions Tidende*. I henhold til traktatens artikel 88, stk. 1, foreslår Kommissionen medlemsstaterne at ændre deres eksisterende ordninger for statsstøtte, der er omfattet af disse retningslinjer, således at de inden den 30. juni 2005 er i overensstemmelse med disse retningslinjer. Medlemsstaterne opfordres til skriftligt at bekræfte, om de accepterer disse forslag til passende foranstaltninger inden den 30. juni 2004.

Hvis en medlemsstat ikke inden den nævnte dato skriftligt har bekræftet sin accept, vil Kommissionen gøre brug af artikel 19, stk. 2, i forordning (EF) nr. 659/1999 og om nødvendigt indlede den procedure, der henvises til i den nævnte bestemmelse.

Disse ændrede retningslinjer vil blive taget op inden syv år efter anvendelsesdatoen.

BILAG

DEFINITION AF MEDLEMSSTATERNES REGISTRE

Ved »medlemsstaternes registre« forstås registre, der er underlagt den lovgivning i en medlemsstat, som finder anvendelse på de af dens områder, som udgør en del af Det Europæiske Fællesskab.

1. Alle medlemsstaternes første registre anses for medlemsstaternes registre.
 2. Desuden anses følgende registre, som er beliggende i medlemsstaterne, og som er underlagt deres lovgivning, for medlemsstaternes registre:
 - Danmarks Internationale Skibsregister (DIS)
 - Tysklands Internationale Skibsregister (ISR)
 - Italiens Internationale Skibsregister
 - Madeiras Internationale Skibsregister (MAR)
 - De Kanariske Øers Register.
 3. Andre registre anses ikke for medlemsstaternes registre, selv om de i praksis udgør et første alternativ for rederier i den pågældende medlemsstat. Det skyldes, at registrene er beliggende i og underlagt lovgivningen i områder, hvor traktaten ikke fuldt ud finder anvendelse, eller i betydeligt omfang ikke finder anvendelse. Nedenstående registre udgør således ikke medlemsstaternes registre:
 - Kerguelen-registeret (EF-traktaten finder ikke anvendelse på dette område)
 - De Nederlandske Antillers register (dette område er associeret med Fællesskabet og kun del IV i EF-traktaten finder anvendelse på området, som har sit eget skattesystem)
 - registrene i:
 - Øen Man (kun visse dele af traktaten finder anvendelse på øen — se traktatens artikel 299, stk. 6, litra c). Parlamentet på Øen Man har eneret til at lovgive om skatteanliggender)
 - Bermuda og Cayman (de er en del af de områder, som er associeret med Fællesskabet og kun del IV i traktaten finder anvendelse på Bermuda og Cayman. De er selvstyrende i skatteanliggender).
 4. Med hensyn til Gibraltar gælder traktaten fuldt ud, og Gibraltar-registeret betragtes i forbindelse med nærværende retningslinjer, som en medlemsstats register.
-