

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. 1540/98¹⁰) 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 gennemskuelig, 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 registrene 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
- rederen er etableret i Fællesskabet, og den pågældende medlemsstat godtgør, at registeret 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

¹⁰) EFT L 202 af 18.7.1998, s. 1.