

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 skattelempler 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. Tonnageafgiften 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 konkurrence-dygtig 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 chartrede 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 selskabs-skat 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. Skattelempler 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 støttemodtagerne 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. Før der undta-