

gelsesvis ydes støtte (eller før 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/EØF¹¹⁾ (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 kan indrømmes skattelettelse 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 (»Afsluttede 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 skattelempler 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 overtaget det fulde ansvar for skibets drift samt alle forpligtelser og ansvar ifølge ISM-koden¹²⁾. 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 beskrevne krav vedrørende andel af skibe, der sejler under medlemsstaters flag, gælder også for skibsadministrationsselskaber¹³⁾.

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.

¹²⁾ »ISM-koden«: den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening, vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) ved resolution A741 (18).

¹³⁾ Kommissionen vil undersøge virkningerne af disse bestemmelser på skibsadministration efter tre års anvendelse af denne meddelelse.

¹¹⁾ EFT L 193 af 18.7.1983, s. 1.