

»Bugsering« omfattes kun af retningslinjerne, hvis over 50 % af de bugseringsaktiviteter, der faktisk udføres af en slæbebåd i et givet år, udføres 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<sup>14</sup>).

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 selskabskat. 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 støtten 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 spillover-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 niveauer, 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<sup>15</sup>), 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.

<sup>14</sup>) De fartøjer, der benyttes af disse virksomheder, opgraver også materialer, som de bagefter transporterer. Opgraving eller opmudring som sådan berettiger ikke til statsstøtte til søtransport.

<sup>15</sup>) 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 (EFTL 138 af 1.6.1999, s. 1).