

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<sup>16)</sup>.

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<sup>17)</sup>, som også gælder for søtransportsektoren.

#### 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 omstrukturingsproces, 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 omladningsud-

<sup>16)</sup> Opmudrings- og sandsugningsaktiviteter, der fortrinsvis udføres i bl.a. havne, berettiger således ikke til beskæftigelsesstøtte til fællesskabssøfolk.

<sup>17)</sup> EFT L 337 af 13.12.2002, s. 3.