

Kontraktperioden for forsyningspligtigheder skal være rimelig og ikke for lang (normalt omkring seks år), da kontrakter for betydeligt længere perioder indebærer en risiko for at skabe et (privat) monopol.

## 10. STØTTE TIL NÆRSKIBSFART

Der findes ingen juridisk definition på »nærskibsfart«. Men Kommissionens meddelelse om udviklingen af short sea shipping i Europa<sup>20)</sup> af 29. juni 1999 indeholder en arbejdsdefinition, hvorefter nærskibsfart (= short sea shipping) betyder »transport af gods og passagerer ad søvejen mellem havne i det geografiske område Europa eller mellem disse havne og havne beliggende i ikke-europæiske lande med kyststrækninger langs indelukkede have ved Europas grænser«<sup>21)</sup>. I denne meddelelse fremhævede Kommissionen denne transportforms rolle med henblik på at fremme bæredygtig og sikker mobilitet, styrke samhørigheden inden for Fællesskabet og øge transporteffektiviteten som et led i en intermodal fremgangsmåde. Kommissionen erkender også, at nærskibsfart bør fremmes på alle niveauer, det være sig på EU-plan, på nationalt eller regionalt plan.

Da støtten til denne form for nærskibsfart går ud på at forbedre den intermodale transportkæde og fjerne trængsel fra vejene i medlemsstaterne, bør definitionen i meddelelsen fra 1999 i nærværende meddelelse begrænses til transport mellem havne beliggende inden for medlemsstaternes område.

Kommissionen erkender, at oprettelse af nærskibsfartsforbindelser kan være forbundet med store økonomiske vanskeligheder, som medlemsstaterne kan nære ønske om at mildne for at fremme sådanne forbindelser.

Når dette er tilfældet, kan Kommissionen godkende denne form for støtte, forudsat den er bestemt til rederier i betydningen i artikel 1 i forordning (EØF) nr. 4055/86, for så vidt angår skibe, der sejler under en medlemsstats flag. Støtten skal anmeldes og opfylde følgende betingelser:

- Støttens varighed må ikke være over tre år, og den skal have til formål at finansiere sejlads, som forbinder havne på medlemsstaternes område.
- Sejladsen skal muliggøre, at transport (fortrinsvis godstransport), som foretages ad landevejen, helt eller delvis kan ske ad søvejen, uden omlægning af søtransport i strid med den fælles interesse.
- Støttens formål skal være iværksættelse af et detaljeret projekt, hvis miljøpåvirkning er kendt, og som gælder en ny rute eller opgradering af tjenesteydelserne på en eksisterende rute og om nødvendigt omfatter flere rederere, idet den samme rute dog ikke kan være genstand for mere end ét finansieringsprojekt, og dette ikke kan fornys, forlænges eller gentages.
- Støttens formål skal være at dække den pågældende sejlads' driftsomkostninger<sup>22)</sup> med indtil 30 % eller at finansiere indkøb af omladningsudstyr til den påtænkte rute med indtil 10 % af disse investeringer.
- Støtten til projektets iværksættelse skal gives på grundlag af gennemskuelige kriterier uden forskelsbehandling over for skibsredere, der etableret i EU. Normalt skal støtten tage sigte på et projekt, som medlemsstatens myndigheder har udvalgt ved hjælp af et offentlig udbud i overensstemmelse med de gældende fællesskabsretlige regler.
- Den sejlads, projektet drejer sig om, skal være økonomisk rentabel efter den berettigede støtteperiode.
- Støtten kan ikke sammenlægges med kompensation for sejladspligt (forsyningspligt eller forsyningspligtkontrakt).

## 11. LOFT

Som ovenfor anført støtter nogle medlemsstater deres maritime sektor gennem skattelempelser, medens andre foretrækker at yde direkte tilskud, f.eks. i form af godtgørelse af søfolks indkomstskat. Som følge af den manglende harmonisering mellem medlemsstaternes skattesyste-

<sup>20)</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — »Udviklingen af short sea shipping i Europa: Et dynamisk alternativ i en bæredygtig transportkæde — Anden toårige situationsrapport« — Dok. KOM(1999) 317 endelig udg. af 29. juni 1999.

<sup>21)</sup> Ovennævnte meddelelse, s. 2.

<sup>22)</sup> I tilfælde af fællesskabsfinansiering eller kvalificering under forskellige støtteordninger gælder 30%-loftet for den (det) kumulerede samlede støtte/tilskud. Det bør bemærkes, at støtprocenten er den samme som den, der er fastsat for trafikoverflytningsprojekter under Fællesskabets Marco Polo-initiativ, jf. artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1382/2003 (EFT L 196 af 2.8.2003, s. 1).