

sammenslutninger) eller efter pensionsbeskatningslovens § 49, stk. 1, (arbejdsløshedsforsikring). Er man berettiget til sømandsfradrag, kan man endvidere ikke modtage skattefri rejsegodtgørelse efter ligningslovens § 9 A.

3. EU's retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren.

EU-Kommissionen udsendte i januar 2004 reviderede retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren (EFT C 13 af 17.1.2004, s. 3). Danmark har sammen med andre medlemsstater tilkendegivet at ville indrette deres nationale regler efter de nye retningslinier inden udgangen af juni 2005. De nye retningslinier afløser et sæt retningslinier fra 1997.

Retningslinierne er ikke i juridisk forstand bindende for medlemsstaterne på samme måde som forordninger og direktiver. Med meddelelsens egne ord tager den sigte på at fastlægge de parametre, inden for hvilke statsstøtte til søtransportsektoren vil blive godkendt af Kommissionen efter de fællesskabsretlige regler og procedurer for statsstøtte i henhold til traktatens artikel 87, stk. 3, litra c) og/eller artikel 86, stk. 2. Retningslinierne har således formelt set mest karakter af en tilkendegivelse fra Kommissionen til medlemsstaterne om, hvordan man vil håndtere ansøgninger om godkendelse af statsstøtteforanstaltninger på søtransportområdet.

Realiteten er imidlertid, at Kommissionen til enhver tid af egen drift kan tage eksisterende statsstøtteordninger op til genovervejelse – også selvom de allerede er godkendt. Hvis en medlemsstat ikke foretager de tilpasninger, som de nye retningslinier måtte give anledning til, kan Kommissionen pålægge den pågældende medlemsstat at gøre det. I sidste ende har Kommissionen muligheden for at indbringe sagen for Domstolen. Da ulovlig statsstøtte skal tilbagebetales af modtageren, kan noget sådant få meget alvorlige konsekvenser for de personer eller virksomheder, der måtte blive mødt med et sådant krav. Den pågældende medlemsstat vil ikke i en sådan situation kunne gå ind og kompensere modtageren af ulovlig statsstøtte, idet en sådan kompensation i sig selv ville være ulovlig statsstøtte.

Regeringen er ganske enig med Kommissionen i ønsket om, at der tilvejebringes størst mulig gennemsigthed og »fair play« medlemsstaterne imellem på dette vigtige område. I de nye statsstøtteretningslinier opfordrer Kommissionen medlemsstaterne til at tilkendegive, at man vil søge de nødvendige tilpasninger gennemført senest ved udgangen af juni 2005. Dan-

mark har sammen med andre medlemsstater efterkommet denne opfordring.

Det forhold, at en statsstøtteordning skønnes at holde sig inden for rammerne af Kommissionens retningslinier, fritager ikke den pågældende medlemsstat for at notificere ordningen og indhente Kommissionens godkendelse efter de almindelige regler for godkendelse af statsstøtteordninger. De ændringer, som er omhandlet i dette lovforslag, vil således skulle godkendes af Kommissionen, før de kan træde i kraft.

Det anføres indledningsvis i EU-retningslinierne for statsstøtte til søtransportsektoren, at retningslinierne omfatter, hvad der betegnes som tjenesteydelser inden for søtransport, som disse er defineret i forordning (EØF) nr. 4055/86 og forordning (EØF) nr. 3577/92, d.v.s. »søtransport af gods og passagerer«. Retningslinierne gælder inden for visse grænser også for bugsering og for opmudrings- og sandsugningsaktiviteter.

For så vidt angår bugsering gælder der efter de nye retningslinier den særlige regel, at sådanne aktiviteter kun kan omfattes af statsstøtteforanstaltninger, hvis over 50 pct. af de bugseringsaktiviteter, som et bugserfartøj udfører i løbet af et år, udgøres af »søtransport«. Ventetid kan fordeles forholdsmæssigt mellem søtransport og andre aktiviteter. Det nævnes i retningslinierne, at bugseringsaktiviteter i havne m.v. ikke er søtransport i retningsliniernes forstand.

Om opmudring og sandsugning siges det i retningslinierne, at sådanne aktiviteter principielt ikke er berettiget til søtransportstøtte. Dog kan sådanne aktiviteter bringes ind under statsstøtteordninger, hvis mindst 50 pct. af fartøjets aktiviteter udgøres af søtransport.

Det skal også nævnes, at de nye statsstøtteretningslinier indeholder en begrænsning for så vidt angår færgeruter mellem destinationer inden for EU, idet der efter retningslinierne kun kan gives skattefritagelser for personer, der er statsborgere i en EU/EØS-medlemsstat.

Der redegøres under bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser for, hvordan disse begrænsninger foreslås indarbejdet i den danske ordning.

Anvendelsesområdet for statsstøtteforanstaltninger på dette område er således den erhvervsmæssige transport af gods og passagerer til søs, samt inden for visse begrænsninger bugsering og opmudring/sandsugning. Andre former for virksomhed kan ikke omfattes af statsstøtteforanstaltningerne, uanset om de foregår på eller fra et skib. Retningslinierne vedrører al støtte til søtransport, der ydes af medlemsstaterne eller ved hjælp af offentlige midler, herunder