

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### 1. Lovforslagets formål

Formålet med lovforslaget, der er en uændret fremsættelse af lovforslag nr. L 163, folketingsåret 2004-5 (1. samling), er at tilpasse reglerne i tonnageskatteloven til de nye retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren, som EU-Kommissionen udsendte i januar 2004, og som medlemsstaterne skal gennemføre inden udgangen af juni 2005. Lovforslaget skal i denne forbindelse ses i sammenhæng med det forslag om beskatning af søfolk, som regeringen har fremsat samtidig hermed.

#### 2. EU's retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren

2.1. Meddelelse C(2004)43 fra Kommissionen – EU-retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren (EFT C 13 af 17. januar 2004, s.3) er optrykt som bilag 1 til dette lovforslag. De nye retningslinier afløser et sæt retningslinier fra 1997.

Retningslinierne er ikke juridisk bindende for medlemsstaterne på samme måde som forordninger og direktiver. Med meddelelsens egne ord, så tager den sigte på at fastlægge de parametre, inden for hvilke statsstøtte til transportsektoren 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 selv om de allerede er godkendt. Hvis en medlemsstat ikke foretager de tilpasninger, som de nye retningslinier måtte give anledning til, har Kommissionen mulighed for i sidste ende at gennemtvinge sådanne ændringer. Da ulovlig statsstøtte skal tilbagebetales af modtageren,

kan noget sådant få meget alvorlige konsekvenser for de virksomheder, der måtte blive mødt med et sådant krav. Den pågældende medlemsstat vil ikke i en sådan situation kunne gå ind og kompensere modtagerne af ulovlig statsstøtte, idet en sådan kompensation i sig selv vil 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. Danmark 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 skal således godkendes af Kommissionen, før de kan træde i kraft.

2.2. Retningslinierne gælder for tjenesteydelse inden for søtransport, som disse er defineret i forordning (EØF) nr. 4055/86 af 22. december 1986 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport mellem medlemsstaterne og tredjelande og forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (carbogatesejlads), d.v.s. »søtransport af gods og passagerer«. De gælder også i bestemte tilfælde for bugsering og opmudrings-/sandugningsaktiviteter.

Med de nye retningslinier indføres

- krav om at en del af skibene skal være registreret i en EU-medlemsstat, jf. afsnit 2.2.1.,
- regler om skibsadministrationselskaber, jf. afsnit 2.2.2.
- nye regler om bugserbåde, jf. afsnit 2.2.3. og