

(Meddelelse C (2004)43 fra Kommissionen – EU-retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren

(2004/C 13/03)

1. INDLEDNING

Hvidbogen »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 — De svære valg« fremhæver betydningen af tjenesteydelser inden for søtransport for Fællesskabets økonomi. 90 % af al handel mellem Fællesskabet og resten af verden transporteres ad søvejen. Nærskibsfarten skriver sig for 69 % af den godsmængde, der befordres mellem medlemsstaterne (denne procentdel er 41 %, når indenrigsfarten inkluderes). EU's søtransport og de dertil knyttede aktiviteter er og bliver blandt de største i verden.

Medlemsstaternes rederier administrerer endnu i dag omkring en tredjedel af verdensflåden. Cyperns og Maltas¹⁾ tiltrædelse i 2004 vil yderligere øge EU's andel af skibsfarten, da disse to landes skibsregistre for øjeblikket skriver sig for ca. 10 % af verdenstonnagen.

Siden 1970'erne har den europæiske flåde været udsat for konkurrence fra skibe, der er registreret i tredjelande, som ikke lægger så stor vægt på at overholde de sociale og sikkerhedsmæssige regler, der gælder på internationalt plan.

Den manglende konkurrenceevne hos skibe, der fører fællesskabsflag blev erkendt ved udgangen af 1980'erne, og da der ikke fandtes harmoniserede europæiske foranstaltninger, vedtog flere medlemsstater forskellige ordninger til støtte for søtransporten. De vedtagne strategier og de tildelte budgetter til støtteforanstaltninger er meget forskellige fra medlemsstat til medlemsstat og afspejler de pågældende staters indstilling til statsstøtte eller den betydning, som de tillægger den maritime sektor.

For at tilskynde til genregistrering af skibe har nogle medlemsstater desuden lempet besætningsreglerne, bl.a. gennem oprettelse af sekundære registre.

Sekundære registre omfatter for det første »offshore-registre«, der tilhører territorier, som har større eller mindre autonomi i forhold den pågældende medlemsstat, og for det andet »internationale registre«, som er direkte knyttet til den stat, der har oprettet dem.

Trods den indsats, der er gjort, vedbliver en stor del af fællesskabsflåden at være registreret under tredjelandsflag. Dette skyldes, at registre i tredjelande, der anvender foranstaltninger, der indgår i en åben registreringspolitik — hvoraf nogle benævnes »bekvemmelighedsflag« — til stadighed har stået og fortsat står stærkere i konkurrencen med EU-medlemsstaternes registre.

Støtte til skibsfarten siden 1989

På baggrund af forskellene mellem de støttesystemer, som medlemsstaterne havde vedtaget til imødegåelse af den stigende konkurrence fra skibe, der ikke fører fællesskabsflag, fastlagde Kommissionen i 1989 sine første retningslinjer på området for at sikre en vis konvergens mellem medlemsstaternes tiltag. Denne metode viste sig dog at være ineffektiv, og nedgangen i Fællesskabets flåder fortsatte. Retningslinjerne blev derfor revideret, hvilket førte til meddelelsen om de nye retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren i 1997.²⁾

Den vigtigste udvikling inden for de seneste år vedrørende støtteforanstaltninger fra medlemsstaterne til søtransport er den i Europa så udbredte brug af systemer med standardsatser for tonnageskatning (»tonnageafgift«). Tonnageafgift trådte på et meget tidligt tidspunkt i kraft i Grækenland og blev gradvis udvidet til Nederlandene (1996), Norge (1996), Tyskland (1999), Det Forenede Kongerige (2000), Danmark, Spanien og Finland (2002) og Irland (2002). Belgien og Frankrig besluttede også at indføre systemet i 2002, mens den italienske regering overvejer muligheden.