

I denne sammenhæng er det derfor ikke uden betydning at notere sig, at den del af flåden, der drives af europæiske operatører etableret i Fællesskabet, er forblevet på et niveau omkring 34 % af verdenstonnagen, som på sin side er øget med 10 % i den samme periode. I betragtning af den mobilitet, der hersker inden for de maritime erhverv, og de faciliteter, der tilbydes fra tredjelands side, kan det konkluderes, at støtteforanstaltninger til fordel for søtransport kan bidrage til at undgå en udbredt flytning af de tilknyttede erhverv.

Kort sagt kan det bekræftes, at hvor der er vedtaget foranstaltninger i overensstemmelse med retningslinjerne fra 1997, er den strukturelle tilbagegang for fællesskabsregistre og fællesskabsflåden blevet standset, og de mål, som Kommissionen satte, er blevet nået, i det mindste delvis.

Andelen af åbne registre udtrykt i verdens-tonnage fortsatte dog med at stige i den pågældende periode, nemlig fra 43 % i 1996 til 54 % i 2001, og intet peger på, at der vil indtræde en signifikant vending i tendensen til, at flåden har gjort og vedbliver med at gøre brug af søfolk fra tredjelande. Den kampagne, der er indledt i de senere år, skal videreføres, men med et mere præcist sigte. Foranstaltninger med henblik på at fremme brugen af fællesskabssøfolk skal især gøres til genstand for mere aktiv overvågning.

Resultaterne af de foranstaltninger, som medlemsstaterne har truffet, og som Kommissionen har godkendt, bør undersøges systematisk.

Som følge heraf, og selv om driftsstøtte i princippet skal være ekstraordinær, midlertidig og degressiv, skønner Kommissionen, at det fortsat er berettiget at yde statsstøtte til den europæiske søtransportsektor, og at den fremgangsmåde, der lå til grund for retningslinjerne fra 1997, var rigtig. Denne meddelelse er derfor baseret på den samme tilgrundliggende fremgangsmåde.

2. ANVENDELSESOMRÅDET OG OVERORDNEDE MÅLSÆTNINGER FOR DE REVIDEREDE RETNINGSLINJER FOR STATSSTØTTE

Denne meddelelse — der erstatter retningslinjerne fra 1997 — tager 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.

Støtteordninger bør ikke være til skade for andre medlemsstaters økonomier, og det skal kunne påvises, at der ikke er fare for, at de fordrejer konkurrencen mellem medlemsstaterne i et omfang, som er uforeneligt med den fælles interesse. Statsstøtte skal altid være begrænset til, hvad der er nødvendigt for at opfylde dens formål, og den skal ydes på en gennemskuelig måde. Den kumulative effekt af al støtte, der ydes af offentlige myndigheder (på nationalt, regionalt og lokalt plan), skal altid tages i betragtning.

Nærværende retningslinjer gælder for tjenesteydelser inden for søtransport, som disse er defineret i forordning (EØF) nr. 4055/86⁸⁾ og forordning (EØF) nr. 3577/92,⁹⁾ dvs. »søtransport af gods og passagerer«. De gælder også i bestemte tilfælde for bugsering og opmudrings-/sandsugningsaktiviteter.

2.1. Anvendelsesområdet for de reviderede retningslinjer for statsstøtte

Retningslinjerne vedrører al støtte til søtransport, der ydes af medlemsstaterne eller ved hjælp af offentlige midler; herunder økonomiske fordele af enhver art, som finansieres af de offentlige myndigheder (uanset om det er på nationalt, regionalt, amts- eller provinsplan eller på lokalt plan). I denne sammenhæng kan »offentlige myndigheder« også være offentlige virksomheder og statskontrollerede banker. Ordninger, hvor staten garanterer lån eller anden finansiering, der ydes af kommercielle banker, kan også falde ind under definitionen af støtte. Retningslinjerne skelner ikke mellem forskellige typer af støttemodtagere efter deres juridiske form (om de er selskaber, partnerskaber eller privatpersoner) eller mellem offentlige og private ejerforhold, og henvisninger til virksomheder skal anses for at omfatte alle andre juridiske personer.