

Disse retningslinjer omfatter ikke støtte til skibsbygning (i betydningen i Rådets forordning (EF) nr. 1540/98¹⁰) eller nogen efterfølgende lovgivning). Investeringer i infrastruktur anses normalt ikke for at udgøre statsstøtte efter traktatens artikel 87, stk. 1, hvis staten giver alle de berørte operatører fri og lige adgang til infrastrukturen. Kommissionen kan imidlertid undersøge sådanne investeringer, såfremt de direkte eller indirekte kunne være til fordel for bestemte rederier. Endelig har Kommissionen fastsat princippet om, at der ikke er tale om statsstøtte, når offentlige myndigheder foretager indskud i en virksomhed på vilkår, som ville være acceptable for en privat investor under almindelige markedsøkonomiske forhold.

2.2. Overordnede målsætninger for de reviderede retningslinjer for statsstøtte

Kommissionen har understreget, at statsstøtten skal være mere gennemskuelig, så ikke blot de nationale myndigheder i bredeste forstand, men også virksomheder og privatpersoner kender deres rettigheder og forpligtelser. Disse retningslinjer skal bidrage hertil og præcisere, hvilke statsstøtteordninger der kan indføres for at støtte Fællesskabets søfartsinteresser med det formål at:

- gøre en sikker, effektiv og miljøvenlig søtransport bedre,
- fremme indflagning eller genflagning i medlemsstaternes registre,
- medvirke til at underbygge det maritime kompleks i medlemsstaterne og fastholde flådens generelle konkurrenceevne på verdensmarkederne,
- bevare og forbedre den maritime knowhow og beskytte og fremme beskæftigelsen blandt europæiske søfolk og
- medvirke til at fremme nye tjenester inden for nærskibsfart i overensstemmelse med hvidbogen om Fællesskabets transportpolitik.

Der kan normalt ydes statsstøtte til skibe, der er optaget i medlemsstaternes registre. I ekstraordinære tilfælde kan der ydes statsstøtte til skibe, der er optaget i registrene under punkt 3 i bilaget, forudsat at:

- de er i overensstemmelse med de internationale standarder og de EF-retlige regler, herunder om sikkerhed, miljøvenlighed og arbejdsforhold om bord,
- de drives fra Fællesskabet og
- rederen er etableret i Fællesskabet, og den pågældende medlemsstat godtgør, at registreret bidrager direkte til de ovenfor nævnte formål.

Endvidere kan flagneutrale støtteforanstaltninger godkendes i visse ekstraordinære tilfælde, hvor der klart kan påvises fordel for Fællesskabet.

3. FISKALE OG SOCIALE FORANSTALTNINGER TIL FORBEDRING AF KONKURRENCEEVNEN

3.1. Skattemæssig behandling af rederier

Mange tredjelande har oprettet omfattende skibsregistre, som i nogle tilfælde understøttes af en effektiv international serviceinfrastruktur, der tiltrækker rederierne med et skattemæssigt klima, som er betydeligt mildere end i medlemsstaterne. Den lave beskatning har betydning, at rederierne ikke alene har et incitament til udflagning, men også til at overveje overflytning af hele virksomheden. Det bør fremhæves, at der ikke i øjeblikket findes effektive internationale regler, som kan bremse denne skattemæssige konkurrence, og kun få administrative, retlige og tekniske hindringer for at overflytte et fartøj fra en medlemsstats register. I denne forbindelse ser den bedste vej frem ud til at bestå i at skabe betingelser, som tillader en mere rimelig konkurrence med bekvemmelighedsflagene.

Men spørgsmålet om skattemæssig konkurrence mellem medlemsstaterne bør tages op. På nuværende tidspunkt er der ingen beviser for, at ordningerne fordrejer konkurrencen inden for handelen mellem medlemsstaterne på en måde, der strider mod den fælles interesse. Rent faktisk ser der ud til at være stigende sammenfald mellem medlemsstaternes initiativer med hensyn til støtte til skibsfarten. Udflagning mellem medlemsstaterne imellem er sjældent forekommende. Skattemæssig konkurrence er primært et problem mellem medlemsstaterne og tredjelande, idet rederierne omkostningsbesparelser gennem tred-