

materialer — for over 50 % af deres årlige driftstids vedkommende og kun for sådanne transportaktiviteter. Kun opmudrings-/sandsugningsfartøjer, der er registreret i en medlemsstat, kan komme i betragtning (undtagelse fra flagtilknytningen er ikke mulig). I sådanne tilfælde kræves der adskilte regnskaber for søtransportaktiviteterne.<sup>14)</sup>

Endelig har den metode, hvorefter de anmeldte tonnageafgiftssystemer bedømmes, hidtil bestået af følgende led: Redernes formodede fortjeneste beregnes ved at anvende en antaget profitsats på deres tonnage. På det beløb, der herved fremkommer, benyttes den nationale selskabsskat. Det beløb, som bliver resultatet, er den »tonnageafgift«, som skal betales.

De antagne profitsatser, medlemsstaterne opgiver, har hidtil været homogene. Da satserne for selskabsskat imidlertid kan variere betydeligt i Fællesskabet, kan den tonnageafgift, der skal betales for den samme tonnage, være temmelig uensartet i de forskellige medlemsstater. For at fastholde den nuværende balance vil Kommissionen kun godkende ordninger, der beskatter den samme tonnage i rimelig overensstemmelse med de ordninger, som allerede er blevet godkendt.

I samtlige tilfælde skal støttens gunstige virkning fremme skibsfartens udvikling og beskæftigelsen inden for sektoren i Fællesskabets interesse. De ovennævnte skattemæssige fordele skal derfor begrænses til skibsfartsaktiviteter. Deraf følger, at når et rederi har andre kommercielle aktiviteter end skibsfart, skal regnskaberne, være gennemskuelige for at forhindre en spillover-effekt til aktiviteter, der ikke vedrører skibsfart. Denne fremgangsmåde vil kunne medvirke til at gøre fællesskabsskibsfarten konkurrencedygtig med et skattniveau, der svarer til niveauerne andre steder i verden, samtidig med at den fastholder en medlemsstats sædvanlige skattesatser for andre aktiviteter og aflønning af aktionærer og direktion.

### 3.2. Arbejdsrelaterede omkostninger

Som nævnt er søtransport en sektor, hvor der hersker en skrap international konkurrence. Støtteforanstaltninger for den maritime sektor bør derfor primært søge at reducere skattemæssige og andre omkostninger og byrder, som belaster fællesskabsredere og fællesskabssøfolk,

og bringe dem ned på niveauer, der svarer til normerne på verdensplan. Foranstaltningerne bør direkte stimulere udvikling af sektoren og beskæftigelsen, snarere end være en kilde til generel finansiel støtte.

I overensstemmelse med disse målsætninger bør følgende foranstaltninger for personaleomkostninger tillades for Fællesskabets skibsfart:

- nedsatte satser for socialsikringsbidrag for EU-søfolk, der beskæftiges om bord på skibe, som er registreret i en medlemsstat,
- nedsatte indkomstskattesatser for EU-søfolk om bord på skibe, som er registreret i en medlemsstat.

I dette punkt forstås ved EU-søfolk:

- statsborgere i Fællesskabet/EØS med hensyn til søfolk om bord på fartøjer (herunder ro-ro-færger),<sup>15)</sup> som sejler i regelmæssig passagersejls mellem havne i Fællesskabet,
- i alle andre tilfælde, alle søfolk, som er underkastet beskatning og/eller socialsikringsbidrag i en medlemsstat.

Efter retningslinjerne fra 1997 var sådanne nedsættelser tilladt for alle søfolk, der arbejdede om bord på fartøjer registreret i en medlemsstat, og som var underkastet beskatning eller socialsikringsbidrag i en medlemsstat. Siden er det dog blevet klart, at presset fra den internationale konkurrence på EU-rederier er meget hårdt i forbindelse med international godstransport, mens det er mindre i forbindelse med regelmæssig passagertransport inden for Fællesskabet. At øge den europæiske skibsfarts konkurrenceevne er derfor et primært mål for støtten i det første tilfælde. At hindre medlemsstaterne i at indrømme skattelettelse til alle søfolk ville i dette tilfælde få meget negative virkninger på de europæiske rederiers konkurrenceevne, og disse ville være tilbøjelige til at gribe til udflytning. Samtidigt er det konstateret, at beskæftigelsen af europæiske borgere udgør såvel i procent som i antal en signifikant andel inden for regelmæssig passagertransport inden for Fællesskabet. Beskyttelse af beskæftigelsen inden for Fællesskabet er derfor et primært mål for støtten i dette tilfælde. Af nationale skattemæssige hensyn foretrækker nogle medlemsstater ikke at anvende nedsatte satser