

Da støtten til denne form for nærskibsfart går ud på at forbedre den intermodale transportkæde og fjerne trængsel fra vejene i medlemsstaterne, bør definitionen i meddelelsen fra 1999 i nærværende meddelelse begrænses til transport mellem havne beliggende inden for medlemsstaternes område.

Kommissionen erkender, at oprettelse af nærskibsfartsforbindelser kan være forbundet med store økonomiske vanskeligheder, som medlemsstaterne kan nære ønske om at mildne for at fremme sådanne forbindelser.

Når dette er tilfældet, kan Kommissionen godkende denne form for støtte, forudsat den er bestemt til rederier i betydningen i artikel 1 i forordning (EØF) nr. 4055/86, for så vidt angår skibe, der sejler under en medlemsstats flag. Støtten skal anmeldes og opfylde følgende betingelser:

- Støttens varighed må ikke være over tre år, og den skal have til formål at finansiere sejlads, som forbinder havne på medlemsstaternes område.
- Sejladsen skal muliggøre, at transport (fortrinsvis godstransport), som foretages ad landevejen, helt eller delvis kan ske ad søvejen, uden omlægning af søtransport i strid med den fælles interesse.
- Støttens formål skal være iværksættelse af et detaljeret projekt, hvis miljøpåvirkning er kendt, og som gælder en ny rute eller opgradering af tjenesteydelserne på en eksisterende rute og om nødvendigt omfatter flere redere, idet den samme rute dog ikke kan være genstand for mere end ét finansieringsprojekt, og dette ikke kan fornys, forlænges eller gentages.
- Støttens formål skal være at dække den pågældende sejlads' driftsomkostninger<sup>22)</sup> med indtil 30 % eller at finansiere indkøb af omladningsudstyr til den påtænkte rute med indtil 10 % af disse investeringer.
- Støtten til projektets iværksættelse skal gives på grundlag af gennemskuelige kriterier uden forskelsbehandling over for skibsredere, der etableret i EU. Normalt skal støtten tage sigte på et projekt, som medlemsstatens myndigheder har udvalgt ved hjælp af et of-

fentligt udbud i overensstemmelse med de gældende fællesskabsretlige regler.

- Den sejlads, projektet drejer sig om, skal være økonomisk rentabel efter den berettigede støtteperiode.
- Støtten kan ikke sammenlægges med kompensation for sejladspligt (forsyningspligt eller forsyningspligtkontrakt).

## 11. LOFT

Som ovenfor anført støtter nogle medlemsstater deres maritime sektor gennem skattelempler, medens andre foretrækker at yde direkte tilskud, f.eks. i form af godtgørelse af søfolks indkomstskat. Som følge af den manglende harmonisering mellem medlemsstaternes skattesystemer bør de to alternativer fortsat være til rådighed. De to fremgangsmåder kan naturligvis kombineres i visse tilfælde. Der er dog i så fald en risiko for, at støtten akkumuleres og når op på et niveau, som er uforholdsmæssigt højt i forhold til formålene i Fællesskabets fælles interesse, og kan føre til et støttekapløb mellem medlemsstaterne.

Fritagelse af søfolkene for beskatning og socialsikringsbidrag og nedsættelse af selskabsskatten på skibsfartsaktiviteter som beskrevet i punkt 3.1 (næstsidste afsnit) udgør det maksimalt tilladte støtteniveau. Andre støtteordninger vil på grund af faren for konkurrencefordrejning sandsynligvis ikke give større fordele. Skønt hver enkelt støtteordning, der anmeldes, vil blive undersøgt ud fra dens egne meritter, er det derudover Kommissionens opfattelse, at det samlede støtteleb, som ydes efter kapitel 3-6, ikke må overstige det samlede beløb for skatter og socialsikringsbidrag, der opkræves fra skibsfartsaktiviteter og fra søfolk.

## 12. AFSLUTTENDE BEMÆRKNINGER

Kommissionen vil fortsat overvåge søfartens markedsbetingelser regelmæssigt og nøje. Skulle de ændre sig, og skulle behovet for statsstøtte derfor blive mindre eller bortfalde, vil Kommissionen i tide træffe de nødvendige foranstaltninger.

Alle nye foranstaltningsforslag, som anmeldes til Kommissionen, skal omfatte en tidsplan, som viser de kvantificerede forventede virkninger for hver af de enkelte målsætninger i punkt 2.2 i de