

Meddelande C(2004) 43 från kommissionen – Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport

(2004/C 13/03)

1. INLEDNING

I vitboken "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden" betonas sjötransporttjänsternas stora betydelse för gemenskapens ekonomi. 90 % av all handel mellan gemenskapen och övriga världen går sjövägen. Närsjöfarten står för 69 % av varutransporten mellan medlemsstaterna (om man även räknar in inrikestrafiken uppgår siffran till 41 %). Gemenskapens sjötransportsektor med tillhörande verksamheter är fortfarande än av världens största.

Medlemsstaternas rederier kontrollerar fortfarande ungefär en tredjedel av dagens världsfloatta. Genom Cyperns och Maltas anslutning ⁽¹⁾ 2004 kommer unionens sjöfartsandel att öka ytterligare, eftersom de båda ländernas sjöfartsregister för närvarande omfattar runt 10 % av världstonnaget.

Den europeiska flottan har sedan 1970-talet mött konkurrens från fartyg registrerade i tredje land, där man tar lättare på internationella socialförsäkrings- och säkerhetsbestämmelser.

I slutet av 1980-talet spred sig insikten om de gemenskapsflaggade fartygens bristande konkurrenskraft, och eftersom det saknades harmoniserade europeiska åtgärder tog man i olika medlemsstater fram olika lösningar för att hjälpa sjötransportsektorn. Beroende på den ifrågasatt medlemsstatens inställning till statligt stöd och sjöfartssektorns betydelse råder det därför stora skillnader mellan antagna strategier och örönmärka budgetmedel.

För att uppmuntra återregistrering av fartyg har medlemsstaterna dessutom lättat på besättningsreglerna, bland annat genom att inrätta andreregister.

Andreregister omfattar dels "offshore-register" för en medlemsstats mer eller mindre autonoma territorier, dels "internationella register", som är kopplade direkt till den stat som inrättade dem.

Trots alla ansträngningar är en stor del av gemenskapens flotta fortfarande registrerad under tredje lands flagg. Detta beror på att registren i de tredje länder vars register är öppna för alla fartyg och som även kallas bekvämlighetsflagg har haft och

fortfarande har en konkurrensfördel gentemot medlemsstaternas register.

Stöd till sjöfartsindustrin sedan 1989

Till följd av den hårdare konkurrensen från fartyg under tredje lands flagg har medlemsstaterna infört olika stödssystem. Mot bakgrund av skillnaderna mellan dessa system utarbetade kommissionen 1989 sina första riktlinjer på området för att i viss mån samordna medlemsstaternas åtgärder. Metoden visade sig dock inte vara effektiv och gemenskapsflottornas nedgång fortsatte. Riktlinjerna sågs därför över, och 1997 meddelades nya riktlinjer för statligt stöd till sjötransport ⁽²⁾.

Den viktigaste utvecklingen på senare år när det gäller medlemsstaternas stöd till sjötransporten är den ökande förekomsten i Europa av system för schablonbeskattnings av tonnaget ("tonnageskatt"). Tonnageskatt infördes tidigt i Grekland och har sedan spritt sig till Nederländerna (1996), Norge (1996), Tyskland (1999), Förenade kungariket (2000), Danmark, Spanien och Finland (2002) samt Irland (2002). Belgien och Frankrike beslutade 2002 att införa tonnageskatt, medan den italienska regeringen fortfarande undersöker möjligheten.

Resultat av de åtgärder som föreslagits av medlemsstaterna och som godkänts av kommissionen jämfört med de allmänna målen för 1997 års reviderade riktlinjer

a) Utveckling av flottan under gemenskapsflagg (flottans konkurrenskraft)

Enligt medlemsstaternas svar på kommissionens enkät från mitten av 2002, och enligt de senaste statistiska uppgifterna ⁽³⁾, har en betydande tonnagevolym återregistrats under nationell flagg (alla register sammantagna) i de medlemsstater som vidtagit stödåtgärder, särskilt i form av skattelättnader. Uttryckt i procent har flottan i medlemsstaternas register ökat enligt följande: antalet fartyg med i genomsnitt 0,4 % per år, tonnaget med 1,5 % och containerfartyg med 12,4 %. Även om antalet registrerade enheter minskade praktiskt taget överallt i förstaregistren under perioden 1989–2001, tyder siffrorna på att den utveckling mot allt färre fartyg under gemenskapsflagg som iakttogs fram till 1997 har vänt.

⁽¹⁾ Räknat i tonnage ligger länderna på sjätte respektive femte plats bland världens sjöfartsregister (fartyg på över 300 bruttoton. Källa: ISL 2001).

⁽²⁾ Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (97/C 205/05) (EGT C 205, 5.7.1997, s. 5).

⁽³⁾ ISL, sjöfartsstatistik 2001.

Under samma period sjönk emellertid medlemsstatsregistrens andel av det totala världstonnaget något. Samtidigt som den internationella sjöfarten ökade, växte den tredje-landsflaggade gemenskapsflottan snabbare än den flotta som går under medlemsstatsflagg.

b) Utveckling av sysselsättningen

Enligt de senaste uppskattningarna har antalet sjöfolk ombord på gemenskapsflaggade fartyg sjunkit från 188 000 år 1996 till cirka 180 000 år 2001⁽¹⁾. Det totala antalet EU-medborgare som arbetar som besättning på fartyg under gemenskapsflagg uppgår för närvarande till runt 120 000, vilket är 40 % mindre än 1985, medan antalet medborgare från tredje land som arbetar som besättning på fartyg från gemenskapen har ökat från 29 000 år 1983 till idag ungefär 60 000. Följande faktorer måste beaktas för att man skall kunna bedöma minskningen av det totala antalet sjöfolk:

— För det första har produktiviteten per fartyg fortsatt att öka. För att transportera en given volym krävs därför i dag en mindre besättning än tidigare.

— För det andra förnyades flottan under gemenskapsflagg under perioden 1997–2001. Fartygens genomsnittsalder har sjunkit från 22,9 till 17,2 år. Av den flotta som var i tjänst den 1 januari 2001 hade 35 % byggts under perioden 1996–2000. Nya fartyg med mer avancerad teknik kräver en bättre utbildad men fåtaligare besättning.

Det råder visserligen tydliga skillnader mellan medlemsstaterna när det gäller andelen sjöfolk från gemenskapen i besättningarna. Det finns dock ingenting i siffrorna som tyder på att den gemenskapsflaggade flottans allt större beroende av sjöfolk från tredje land skulle vända. Denna utveckling pekade kommissionen på i sitt meddelande om utbildning och rekrytering av sjöfolk år 2001⁽²⁾.

c) Bidrag till den ekonomiska verksamheten som helhet

Sjöfartsindustrin är oskiljaktigt förbunden med sjötransport. Denna koppling är ett starkt argument för förstärkta insatser i syfte att bevara en flotta för gemenskapssjöfarten. Eftersom sjötransport är ett led i transportkedjan i allmänhet och sjöindustrin i synnerhet, påverkar insatser för att bevara den europeiska flottans konkurrenskraft också de investe-

ringar i land som görs inom sektorer med koppling till sjöfarten⁽³⁾ och det bidrag som sjötransporten ger till gemenskapens samlade ekonomi och sysselsättning.

Sjöfartens och sjöfartsklustrets betydelse varierar avsevärt mellan de olika länderna i gemenskapen. Det europeiska sjöfartsklustrets betydelse och dess direkta ekonomiska effekter framgår dock tydligt av att det handlar om 1,550 miljoner direktanställda och en omsättning på 160 miljarder euro 1997 (cirka 2 % av gemenskapens BNP)⁽⁴⁾. Förhållandena i Danmark (där sjöfartsklustret står för 3 % av BNP), Grekland (2,3 %) och Nederländerna (2 %) är goda exempel.

Mot denna bakgrund är det därför inte oviktigt att påpeka att den flotta som förvaltas av europeiska rederier med säte i gemenskapen fortfarande har en andel av världstonnaget på omkring 34 %, samtidigt som världstonnaget har ökat med 10 % under perioden i fråga. Med tanke på sjöfartsindustrins rörlighet och de lättnader som tredje land erbjuder är det möjligt att insatser till stöd för sjötransporten kan komma att bidra till att undvika en allmän utflyttning av de berörda branscherna.

Sammanfattningsvis kan det konstateras att man i de fall där det har vidtagits åtgärder i enlighet med 1997 års riktlinjer har lyckats stoppa gemenskapsregistrens och gemenskapsflottans strukturella nedgång, och att man åtminstone delvis har uppnått kommissionens mål.

De öppna registrens andel av världstonnaget fortsatte emellertid att öka under perioden, närmare bestämt från 43 % år 1996 till 54 % år 2001, och inget tyder på att utvecklingen mot allt mer sjöfolk från tredje land i flottan verkligen skulle vända. De senaste årens ansträngningar måste fortsätta men bli mer målinriktade. Framför allt måste man mer aktivt övervaka de åtgärder som syftar till att främja sjöfolk från gemenskapen.

Resultaten av de åtgärder som vidtagits av medlemsstaterna och som godkänts av kommissionen måste bli föremål för en systematisk analys.

Även om driftsstöd i princip bara bör utgöra undantag, som är både tillfälliga och avtagande, anser kommissionen att det fortfarande är motiverat med stöd till den europeiska sjöfartsindustrin och att det tillvägagångssätt som valdes i 1997 års riktlinjer var korrekt. Detta meddelande bygger därför i princip på samma tillvägagångssätt.

⁽¹⁾ Det totala antalet sjöfolk från gemenskapen och tredje land tillsammans.

⁽²⁾ Meddelande från kommissionen till rådet och Europaparlamentet om utbildning och rekrytering av sjöfolk, 6.4.2001, KOM(2001) 188 slutlig.

⁽³⁾ Sådana verksamheter omfattar bland annat hamntjänster, logistik, konstruktion av fartyg samt reparation, underhåll, inspektion och klassificering av fartyg, fartygsförvaltning och fartygsmäkleri, banktjänster och internationella finansiella tjänster samt försäkrings-, rådgivnings och konsulttjänster.

⁽⁴⁾ Studie gjord av Europeiska kommissionen, GD Näringsliv (offentliggjord på Europa-webbplatsen).

2. OMFATTNING OCH ALLMÄNNA MÅL FÖR DE OMARBETADE RIKTLINJERNA FÖR STATLIGT STÖD

Detta meddelande ersätter 1997 års riktlinjer och syftar till fastställandet av de kriterier enligt vilka kommissionen, i överensstämmelse med gemenskapens bestämmelser och förfaranden för statligt stöd, kommer att bevilja statligt stöd till sjötransport enligt artikel 87.3 c respektive artikel 86.2 i fördraget.

Stödordningarna får varken påverka övriga medlemsstaters ekonomi negativt eller medföra någon risk för snedvridning av konkurrensen mellan medlemsstaterna i en större utsträckning än vad som ligger i det gemensamma intresset. Statligt stöd måste alltid begränsas till vad som är nödvändigt för att uppnå dess syfte, och det måste beviljas under öppenhet. Den sammanlagda effekten av allt stöd som beviljas av de statliga myndigheterna (både på nationell, regional och lokal nivå) måste alltid beaktas.

Dessa riktlinjer avser "sjötransport" enligt definitionen i förordning (EEG) nr 4055/86 ⁽¹⁾ och förordning (EEG) nr 3577/92 ⁽²⁾, dvs. "transport av passagerare eller gods till sjöss". I vissa delar gäller de också bogsering och muddring.

2.1 Omfattningen av de omarbetade riktlinjerna för statligt stöd

Riktlinjerna omfattar allt stöd till förmån för sjötransport som beviljas av medlemsstaterna eller finansieras med statliga medel. Detta inbegriper alla typer av ekonomiska fördelar som finansieras av offentliga myndigheter (på nationell, regional eller lokal nivå). För detta ändamål kan "offentliga myndigheter" omfatta offentliga företag och statligt kontrollerade banker. Åtgärder genom vilka staten garanterar lån eller annan finansiering med hjälp av affärsbanker kan också falla under definitionen av stöd. I riktlinjerna görs ingen skillnad mellan olika typer av stödmottagare vad gäller rättslig status (t.ex. företag, kommanditbolag eller enskilda personer) och inte heller mellan offentligt eller privat ägande. Hänvisningar till företag skall alltid omfatta alla typer av juridiska personer.

Riktlinjerna omfattar inte stöd till varvsindustrin (i den betydelse som avses i rådets förordning nr 1540/98 ⁽³⁾ eller i någon efterföljande rättsakt). Investeringar i infrastruktur anses normalt inte involvera statligt stöd enligt artikel 87.1 i fördraget,

⁽¹⁾ Rådets förordning (EEG) nr 4055/86 av den 22 december 1986 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land (EGT L 378, 31.12.1986, s. 1).

⁽²⁾ Rådets förordning (EEG) 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) (EGT L 364, 12.12.1992, s. 7).

⁽³⁾ EGT L 202, 18.7.1998, s. 1.

om staten tillhandahåller alla berörda operatörer fri och lika tillgång till infrastrukturen i fråga. Kommissionen kan emellertid komma att undersöka sådana investeringar, om de indirekt eller direkt gynnar enskilda redare. Slutligen har kommissionen infört principen att det inte föreligger något statligt stöd, om offentliga myndigheter ger bidrag till ett företag på sådana grunder som skulle godkännas av en privat investerare som verkar under normala marknadsekonomiska förhållanden.

2.2 Allmänna mål för de omarbetade riktlinjerna för statligt stöd

Enligt kommissionen är en ökad öppenhet vad gäller statligt stöd nödvändig för att inte bara nationella myndigheter i allmänhet utan även företag och enskilda personer skall vara medvetna om sina rättigheter och skyldigheter. Riktlinjerna är avsedda att bidra till detta och klargöra vilka statliga stödordningar som kan införas för att främja gemenskapens sjöfartsintressen för att

- förbättra en tillförlitlig, effektiv, säker och miljövänlig sjötransport,
- främja registrering och återregistrering av fartyg i gemenskapen,
- bidra till en konsolidering av de sjöfartskluster som etablerats i medlemsstaterna, samtidigt som man upprätthåller en flotta som är konkurrenskraftig på världsmarknaderna,
- upprätthålla och förbättra sakkunskap i fråga om sjöfart samt skydda och främja sysselsättningen för europeiskt sjöfolk, och
- bidra till att främja nya tjänster inom närsjöfarten i enlighet med vitboken om den gemensamma transportpolitiken.

Statligt stöd får i allmänhet endast beviljas för fartyg som finns upptagna i medlemsstatsregister. I vissa undantagsfall kan stödet dock beviljas för fartyg upptagna i register enligt punkt 3 i bilagan under förutsättning

- att de uppfyller internationella krav och krav i gemenskapslagstiftningen, inbegripet sådana som gäller säkerhet, tillförlitlighet, miljöprestanda och arbetsförhållanden ombord,
- att operatören finns i gemenskapen,

— att redaren är etablerad i gemenskapen, och den berörda medlemsstaten visar att registret direkt bidrar till ovan nämnda mål.

Dessutom kan stödåtgärder oberoende av flagg tillåtas i vissa speciella undantagsfall när det tydligt kan visas att detta gagnar gemenskapen.

3. SKATTEMÄSSIGA OCH SOCIALA ÅTGÄRDER FÖR ATT FÖRBÄTTRA KONKURRENSKRAFTEN

3.1 Beskattning av rederier

Många länder utanför gemenskapen har byggt upp betydande fartygsregister, ibland med stöd av en effektiv internationell tjänsteinfrastruktur, och drar till sig redare genom skattevillkor som är avsevärt mycket förmånligare än i medlemsstaterna. De låga skatterna har motiverat företagen inte bara att flagga ut sina fartyg utan även att överväga en utflyttning av företaget. Det bör understrykas att det för närvarande inte finns några effektiva internationella regler för att stävja skattekonkurrens och endast få administrativa, rättsliga eller tekniska hinder mot att flytta en fartygsregistrering från ett medlemsstatsregister. Mot denna bakgrund verkar den bästa lösningen vara att man sörjer för förhållanden som möjliggör en rättvisare konkurrens med bekvämlighetsflaggade fartyg.

Frågan om skattekonkurrens mellan medlemsstaterna bör behandlas. För närvarande finns det inga belägg för att någon stödordning skulle snedvrída konkurrensen i handeln mellan medlemsstaterna i en utsträckning som skulle strida mot det gemensamma intresset. Faktum är att medlemsstaternas hantering av sjöfartsstöd allt mer verkar sammanfalla. Utflaggning mellan medlemsstaterna förekommer sällan. Skattekonkurrens förekommer framför allt mellan medlemsstaterna, å ena sidan, och tredje land, å andra sidan, eftersom registrering i tredje land ger redarna större inbesparingar än de alternativ som finns inom gemenskapen.

Många medlemsstater har därför vidtagit särskilda åtgärder för att förbättra skattevillkoren för rederierna, inbegripet t.ex. snabbara avskrivning av fartygsinvesteringar och rätten att lägga vinster från försäljning av fartyg i skattefria fonder under ett visst antal år, förutsatt att vinsterna återinvesteras i fartyg.

Dessa särskilda skattelättnader för sjöfarten betraktas som statligt stöd. Även systemet med att ersätta den vanliga företagsbeskattningen med en tonnageskatt betraktas som statligt stöd. Tonnageskatt innebär att redaren betalar ett skattebelopp som

är direkt relaterat till det tonnage som är i trafik. Tonnageskatten betalas oberoende av rederiets faktiska vinster eller förluster.

Det har visat sig att sådana åtgärder garanterar högkvalitativ sysselsättning inom den landbaserade sjöfartssektorn, t.ex. fartygsförvaltning och därmed sammanhängande verksamhet (försäkringar, mäklari och finansiering). Mot bakgrund av dessa verksamheters betydelse för gemenskapens ekonomi kan sådana slags skattelättnader i allmänhet betraktas som motiverade, även när det gäller uppnåendet av de tidigare nämnda målen. Säkerställandet av högkvalitativ sysselsättning och främjandet av en konkurrenskraftig sjöfartsindustri i en medlemsstat genom skattelättnader i kombination med andra åtgärder för utbildning och ökad säkerhet driver på EG-sjöfartens utveckling på världsmarknaden.

Kommissionen är medveten om att rederiernas inkomster idag ofta kommer från driften av fartyg under olika flagg, t.ex. genom användning av charterfartyg under utländsk flagg eller fartyg som tillhör partnerföretag i allianser. Det är också ett faktum att det skulle vara lika lockande för rederierna att flytta företagsledningen och underordnad verksamhet utomlands, om de skulle få en betydande ekonomisk fördel av att ha separata företag och separat bokföring för inkomster från fartyg under EG-flagg respektive andra inkomster. Detta skulle vara fallet om t.ex. inkomster från fartyg under tredje lands flagg skulle underkastas fullständig företagsbeskattning, om den skulle bedrivas i en medlemsstat, men en låg skattesats, om det kan visas att företagsledningen finns utomlands.

Syftet med statligt stöd inom ramen för den gemensamma sjötransportpolitiken är att främja konkurrenskraften hos gemenskapens flottor på den globala sjöfartsmarknaden. Således får skattelättnadsordningar i regel endast tillämpas om fartygen går under gemenskapsflagg. Sådana ordningar kan i undantagsfall även tillämpas om de gäller en hel flotta som drivs av ett rederi etablerat inom en medlemsstats territorium och underkastat företagsbeskattning, om det kan visas att den strategiska och ekonomiska förvaltningen av alla berörda fartyg faktiskt utförs inom territoriet och att denna verksamhet i stor utsträckning bidrar till den ekonomiska verksamheten och sysselsättningen i gemenskapen. De uppgifter genom vilka den berörda medlemsstaten bestyrker en sådan ekonomisk koppling skall normalt omfatta uppgifter om de fartyg som ägs och drivs inom ramen för gemenskapsregister, om de EG-medborgare som är anställda ombord på fartyg och i land samt om investeringarna i fasta tillgångar. Det bör påpekas att stödet måste vara nödvändigt för att främja återföringen till gemenskapen av den strategiska och ekonomiska förvaltningen av alla berörda fartyg, och att dessutom alla förmånstagare av stödordningarna måste vara underkastade företagsbeskattning i gemenskapen. Dessutom kommer kommissionen att begära bevis för att alla fartyg som drivs av företag som kommer i åtnjutande av dessa åtgärder följer de säkerhetsnormer som gäller internationellt och inom gemenskapen, inte minst de som gäller för arbetsförhållandena ombord.

Såsom framhålls i stycket ovan bör det påminnas om att det för skattelättnadsordningar i regel krävs att fartygen för någon av medlemsstaternas flagg. Innan stöd i undantagsfall ges till (eller bekräftas för) flottor som också består av fartyg som för annan flagg, bör medlemsstaterna se till att de stödmottagande företagen åtar sig att öka eller upprätthålla den andel av tonnage som förs under en medlemsstats flagg när detta meddelande blir tillämpligt. När ett företag kontrollerar fartygsoperatörer på det sätt som avses i rådets sjunde direktiv 83/349⁽¹⁾ (artikel 1), skall ovannämnda krav på tonnageandel gälla moder- och dotterbolag hopräknade på ett konsoliderat vis. Om ett företag (eller en företagsgrupp) inte uppfyller nämnda krav, bör medlemsstaten i fråga inte bevilja ytterligare skattelättnader för fler av det ifrågavarande företagens fartyg under tredje lands flagg, utom om den gemenskapsflaggade andelen av det globala tonnaget som är stödberättigat i den ifrågavarande medlemsstaten i genomsnitt inte sjönk under den rapporteringsperiod som nämns i nästa stycke. Medlemsstaten skall underrätta kommissionen om tillämpningen av detta undantag. Kravet på andel under gemenskapsflagg enligt detta stycke gäller inte företag som för minst 60 % av sitt tonnage under flagg från gemenskapen.

När skatteordningar har godkänts på grundval av ovannämnda undantagsbestämmelse, och för att den berörda medlemsstaten vart tredje år skall kunna utarbeta en rapport enligt kravet i kapitel 12 ("Slutord"), skall stödmottagarna till den berörda medlemsstaten inkomma med bevis för att alla villkor för undantaget från flaggkravet har uppfyllts under perioden i fråga. Dessutom skall det visas att den stödmottagande flottan har uppfyllt det krav på tonnageandel som anges i föregående stycke och att alla fartyg i flottan uppfyller tillämpliga internationella krav och gemenskapskrav, bland annat kraven på säkerhet, skydd, miljöprestanda och arbetsförhållanden ombord. Om stödmottagarna inte inkommer med sådana bevis får de inte längre omfattas av skatteordningen.

Det är också viktigt att precisera att även om ovannämnda skatteordning främst avser rederier med säte i gemenskapen kan även vissa fartygsförvaltare, som är etablerade i gemenskapen, omfattas av samma bestämmelser. Fartygsförvaltare är företag som tillhandahåller redarna olika slags tjänster, exempelvis teknisk besiktning, rekrytering och utbildning av besättningen, besättningsadministration och fartygsdrift. Ibland får fartygsförvaltarna ansvar både för fartygens tekniska förvaltning och för fartygens bemanning. I fråga om transportverksamheten uppträder de i så fall som klassiska "redare". Inom denna sektor, liksom inom sjöfartsindustrin, råder det dessutom allt hårdare internationell konkurrens. Det är verkar därför lämpligt att även låta fartygsförvaltare i nämnda kategori komma i åtnjutande av skattelättnader.

⁽¹⁾ EGT L 193, 18.7.1983, s. 1.

Fartygsförvaltare är stödberättigade endast i fråga om sådana fartyg där de ensamma bär ansvaret för besättningsadministrationen och den tekniska förvaltningen. För att vara stödberättigad måste fartygsförvaltaren framför allt ha övertagit hela ansvaret för fartygets drift och alla skyldigheter och allt ansvar som åligger ägaren enligt ISM-koden⁽²⁾. Om en fartygsförvaltare också tillhandahåller andra specialtjänster, som även kan avse fartygets drift, bör det garanteras att det förs separat redovisning för sådan verksamhet som inte omfattas av skattelättnadsordningen. Ovannämnda krav på att fartyg under gemenskapsflagg skall utgöra en viss andel gäller också fartygsförvaltare⁽³⁾.

Riktlinjerna gäller bara sjötransport. Enligt kommissionen kan detta även omfatta sjöbogsring av andra fartyg, oljeplattformar osv.

Kommissionen är dock medveten om att medlemsstaterna i vissa fall ger stöd till bogserbåtar som visserligen är konstruerade för sjödrift, men inte används till sjöss. Kommissionen hållning i denna fråga bör därför framgå av riktlinjerna.

Bogsring omfattas endast av riktlinjerna, om mer än 50 % av bogseringsverksamheten som utförs av en bogserbåt under ett visst år utgör sjötransport. Väntetid kan proportionellt läggas till den del av den totala verksamheten som utgör sjötransport och som i praktiken utförs av en bogserbåt. Det bör påpekas att bogseringsverksamhet som bland annat utförs i hamnar eller som innebär att man hjälper ett självdrivet fartyg in i hamnen inte utgör sjötransport i den mening som avses i detta meddelande. I fråga om bogsering kan det inte göras några undantag från flaggkravet.

Även i fråga om muddring visar de senaste årens erfarenheter att det krävs klagoranden på vissa punkter.

Statligt stöd till sjötransport får i regel inte beviljas för muddring. Skattebestämmelser för företag (såsom tonnageskatt) kan emellertid tillämpas på sådana mudderverk vars verksamhet under mer än 50 % av den årliga drifttiden utgör sjötransport – alltså verklig transport till sjöss av muddermassa – och endast med avseende på sådan transportverksamhet. För att vara stödberättigade måste mudderverken vara registrerade i någon medlemsstat (det kan inte göras några undantag från flaggkravet). I sådana fall måste sjötransportverksamheten redovisas separat⁽⁴⁾.

⁽²⁾ Med ISM-kod avses de internationella organisationsregler för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening som antogs av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) genom resolution A.741(18).

⁽³⁾ Kommissionen kommer att undersöka dessa bestämmelsers följder för fartygsförvaltningen efter det att detta meddelande tillämpats under tre år.

⁽⁴⁾ De ifrågavarande operatörernas fartyg används också för avskiljning och muddring av material som de sedan transporterar. Avskiljning och muddring i sig berättigar inte till statligt stöd till sjötransport.

Metoden för att bedöma de system för tonnageskatt som hittills anmälts utgörs av följande steg: Redarnas vinst beräknas genom att man tillämpar en teoretisk vinstsats på deras tonnage. På det belopp som fastställs på detta sätt appliceras den nationella bolagsskatten. Det resulterande beloppet är den tonnageskatt som skall betalas.

Hittills har medlemsstaterna haft samma teoretiska vinstsats. Eftersom bolagsskattesatsen kan variera kraftigt mellan olika länder i gemenskapen, kan dock den tonnageskatt som skall betalas för ett visst tonnage skilja sig kraftigt åt mellan olika medlemsstater. För att upprätthålla de rådande lika konkurrensvillkoren kommer kommissionen endast att godkänna sådana ordningar med en skattebelastning för ett visst tonnage som i stort överensstämmer med de ordningar som redan har godkänts.

I samtliga fall måste systemen underlätta sjöfartssektorns och sysselsättningens utveckling och på så sätt främja gemenskapens intressen. Således måste de ovannämnda skattemässiga fördelarna begränsas till sjöfartsverksamhet. Om ett rederi även är verksam inom andra affärsområden, krävs det följaktligen insyn i bokföringen för att förhindra att stödet "spiller över" till verksamhet som inte är sjöfartsrelaterad. Genom denna metod stärks konkurrenskraften hos gemenskapens sjöfart, med skattesatser i nivå med resten av världen, men låter medlemsstaterna behålla sina normala skattenivåer för övrig verksamhet och sin ersättning till aktieägare och direktörer.

3.2 Arbetskraftsrelaterade kostnader

Sjötransport är som redan nämnts en sektor som är utsatt för hård internationell konkurrens. Stödåtgärder till sjöfartssektorn bör därför framför allt inriktas på att sänka skatter och andra kostnader och avgifter som avkrävs redare och sjöfolk i gemenskapen, så att man uppnår samma nivåer som gäller i övriga världen. Åtgärderna bör mer direkt stimulera en utveckling av sektorn och sysselsättningen i stället för att tillhandahålla ett allmänt ekonomiskt bidrag.

I enlighet med dessa mål bör följande åtgärder avseende sysselsättningskostnader tillåtas för gemenskapens sjöfart:

- Lägre socialförsäkringsavgifter för sjöfolk från gemenskapen ombord på fartyg som är registrerade i en medlemsstat.
- Lägre inkomstskattesatser för sjöfolk från gemenskapen ombord på fartyg som är registrerade i en medlemsstat.

I denna punkt avses med sjöfolk från gemenskapen:

- medborgare i gemenskapen/EES-medborgare, när det gäller sjöfolk som arbetar ombord på fartyg (även ro-ro-passagerarfartyg ⁽¹⁾) som bedriver regelbunden persontransport mellan hamnar i gemenskapen,
- allt sjöfolk som är skattepliktigt och/eller skyldigt att betala socialförsäkringsavgifter i en medlemsstat, i alla andra fall.

Enligt 1997 års riktlinjer var det tillåtet med sådana reduktioner för allt sjöfolk som arbetar ombord på medlemsstatsregistrerade fartyg och som måste betala skatt eller socialförsäkringsavgifter i någon medlemsstat. Sedan dess har det dock visat sig att de europeiska redarna möter mycket hårdare internationell konkurrens inom internationell frakttransport än inom regelbunden persontransport i gemenskapen. I den förstnämnda sektorn måste därför stödet främst syfta till att öka den europeiska sjöfartsindustrins konkurrenskraft. Att i detta fall hindra medlemsstaterna från att bevilja allt sjöfolk skattelättnader skulle få mycket negativa följder för de europeiska redarnas konkurrenskraft och uppmuntra dem att flagga ut sina fartyg. Samtidigt kan man konstatera att ett betydande antal europeiska medborgare arbetar inom regelbunden persontransport i gemenskapen (både i absoluta och relativa siffror). Stödet måste därför i denna sektor främst inriktas på att skydda sysselsättningen i gemenskapen. På grund av interna skattemässiga skäl föredrar vissa medlemsstater att inte tillämpa ovannämnda system med sänkta skatte- och avgiftssatser utan ersätter i stället redarna delvis eller helt för de kostnader som uppkommer genom dessa skatter och avgifter. En sådan metod kan i allmänhet anses motsvara ovannämnda system med sänkta skatte- och avgiftssatser, under förutsättning att det finns en klar koppling till skatterna och avgifterna i fråga, att det inte förekommer någon överkompensation och att systemet ger insyn och inte kan missbrukas.

När det gäller sådan bogsering och muddring som betraktas som sjötransport (sjötransport av muddermassa), får stöd för sysselsättning av sjöfolk från gemenskapen beviljas enligt bestämmelserna i denna punkt, men endast om stödet gäller sjöfolk från gemenskapen som arbetar ombord på sådana sjögående, självdrivna bogserbåtar och mudderverk som är registrerade i en medlemsstat och som bedriver sjötransport under minst 50 % av sin drifttid ⁽²⁾.

Slutligen bör det påminnas om att sysselsättningsstöd omfattas av det gruppundantag som beviljas enligt kommissionens förordning (EG) nr 2204/2002 av den 12 december 2002 om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på statligt sysselsättningsstöd ⁽³⁾, som också gäller sjötransport.

⁽¹⁾ Se artikel 2 a i rådets direktiv 1999/35/EG av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik (EGT L 138, 1.6.1999, s. 1).

⁽²⁾ Muddring som främst bedrivs i hamnar berättigar inte till stöd för sysselsättning av sjöfolk från gemenskapen.

⁽³⁾ EGT L 337, 13.12.2002, s. 3.

4. AVLÖSNING

Stöd för avlösning av besättning brukar minska kostnaderna för anställning av sjöfolk från gemenskapen, i synnerhet av sjöfolk som arbetar ombord på fartyg i långfartstrafik. Stöd upp till ett visst tak (se kapitel 11) kan därför beviljas som betalning eller ersättning för hemfärdskostnader för sjöfolk från gemenskapen som arbetar ombord på medlemsstatsregistrerade fartyg.

5. INVESTERINGSSTÖD

Subventioner för förnyande av flottan är inte vanliga inom andra transportområden (såsom vägtransport och luftfart). Eftersom de har en tendens att snedvrیدا konkurrensen, har kommissionen varit motvillig att tillåta sådana stödordningar, utom i de fall där de utgör del av en omstrukturering som leder till en minskning av den totala flottans kapacitet.

Investeringarna i fråga måste stämma överens med förordning (EG) nr 1540/98 eller annan gemenskapslagstiftning som kan komma att ersätta den.

Inom ramen för dessa riktlinjer och i enlighet med den gemensamma politiken för sjösäkerhet kan annat investeringsstöd emellertid vara tillåtet under vissa begränsade omständigheter för att förbättra utrustningen ombord på medlemsstatsregistrerade fartyg eller främja användningen av säkra och rena fartyg. Således kan stöd medges om det sporrar rederierna till att förbättra medlemsstatsregistrerade fartyg enligt standarder som är strängare än de obligatoriska säkerhets- och miljöstandarderna i internationella konventioner, vilket skulle medföra att överenskomna strängare standarder införs tidigare och att säkerheten och miljöskyddet förbättras. Sådant stöd måste uppfylla gemenskapens tillämpliga skeppsbyggnadsbestämmelser.

Eftersom sjöfarten av naturen är mycket rörlig, skall regionalt stöd till rederier i missgynnade regioner, vilket ofta tar formen av investeringsstöd till rederier som investerar i den berörda regionen, endast tillåtas om det är uppenbart att stödet kommer att medföra fördelar för regionen under en rimligt lång tid. Detta skulle t.ex. vara fallet med en investering som gäller byggnad av speciella lagerlokaler eller köp av fast utrustning för omlastning. Investeringsstöd för rederier i missgynnade regioner skall i så fall endast tillåtas om stödet också följer bestämmelserna för regionalt stöd (se kapitel 6).

6. REGIONALT STÖD ENLIGT ARTIKEL 87.3 a OCH 87.3 c

Kommissionen kommer inom ramen för de regionala stödordningarna att tillämpa de allmänna regler som kommissionen har fastställt i sina meddelanden om nationellt regionalt stöd med senare ändringar.

7. UTBILDNING

Det bör påminnas om att stöd till utbildning omfattas av det gruppundantag som beviljas enligt kommissionens förordning (EG) nr 68/2001 av den 12 januari 2001 om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på stöd till utbildning⁽¹⁾, som också gäller sjötransport.

Många utbildningsprogram för sjöfolk som understöds av staten anses dessutom inte utgöra statligt stöd, eftersom de är av allmän karaktär (oberoende av om det rör sig om en yrkesutbildning eller en akademisk utbildning). Utbildningsprogrammen är således varken underkastade anmälningsplikt eller prövning av kommissionen.

Om ett program anses inbegripa statligt stöd krävs dock en anmälan. Detta kan vara fallet till exempel om ett visst program särskilt avser utbildning ombord och det statliga ekonomiska stödet ges till utbildningsorganisationen, befälsaspiranten, sjömannen eller rederiet. Kommissionen är positivt inställd till stöd som beviljas på icke-diskriminerande grund för utbildning ombord på medlemsstatsregistrerade fartyg. I undantagsfall kan utbildning ombord på andra fartyg ges stöd, om detta kan motiveras på grundval av objektiva kriterier, till exempel om det saknas plats på medlemsstatsregistrerade fartyg.

Om ekonomiskt bidrag utbetalas för utbildning ombord får praktikanten i princip inte vara en aktiv besättningsmedlem, utan måste vara övertalig. Denna bestämmelse säkerställer att subventioner av nettolöner inte kan utbetalas för sjöfolk selsatta med normala besättningsgöromål.

Likåså krävs det fortsatt och omfattande forskning och utveckling med inriktning på kvalitet, produktivitet, säkerhet och miljöskydd för att garantera och utveckla sakkunskaperna på sjöfartsområdet inom gemenskapen och konkurrenskraften för dess sjöfartsindustri. Även för sådana projekt kan statligt stöd beviljas inom de gränser som fastställs i fördraget.

Stöd som syftar till att förbättra och uppdatera EG-befäls kompetens kan tillåtas under befälens hela karriär. Stödet kan utgöras av bidrag till utbildningskostnaderna och/eller beviljas som kompensation för den lön som betalas ut till befälet under utbildningsperioden. Programmen måste dock utformas på ett sådant sätt att utbildningsstödet varken direkt eller indirekt subventionerar befälens löner.

Stöd som syftar till omskolning av havsfiskare som vill arbeta som sjöfolk kan också tillåtas.

⁽¹⁾ EGT L 10, 13.1.2001, s. 20.

8. OMSTRUKTURERINGSSTÖD

Även om gemenskapens riktlinjer för omstrukturering och undsättning av företag i svårigheter⁽¹⁾ endast gäller transport i den utsträckning som sektorns särdrag beaktas, kommer kommissionen att tillämpa de riktlinjerna, eller andra gemenskapsinstrument som kan komma att ersätta dem, när omstrukturingsstöd till rederier granskas.

9. ALLMÄN TRAFIKPLIKT OCH AVTAL OM ALLMÄN TRAFIK

På cabotageområdet kan allmän trafikplikt införas, eller avtal om allmän trafik slutas, i fråga om de tjänster som avses i artikel 4 i förordning (EEG) nr 3577/92. Allmän trafikplikt eller avtal om allmän trafik i fråga om dessa tjänster, liksom ersättningen för dem, måste uppfylla villkoren i nämnda förordning och följa fördragets bestämmelser och förfaranden för statligt stöd såsom de tolkas av domstolen.

Om en internationell transporttjänst krävs för att möta tvingande behov av allmänna transporter, får man enligt kommissionen införa allmän trafikplikt eller sluta avtal om allmän trafik under förutsättning att all ersättning utbetalas i enlighet med ovanstående bestämmelser och förfaranden i fördraget.

Löptiden av avtal om allmän trafik bör begränsas till en rimlig, inte alltför lång period, normalt ungefär sex år, eftersom avtal med mycket lång löptid skulle kunna medföra risk för ett (privat) monopol.

10. STÖD TILL NÄRSJÖFART

Begreppet "närsjöfart" definieras inte i lagstiftningen. I sitt meddelande om utvecklingen av närsjöfarten i Europa av den 29 juni 1999⁽²⁾ ger kommissionen emellertid en arbetsdefinition enligt vilken närsjöfart skall avse "transport av gods och passagerare på hav och sjöar mellan hamnar i Europa eller mellan dessa hamnar och hamnar i icke-europeiska länder vars kust ligger vid de hav och sjöar som angränsar Europa"⁽³⁾. I sitt meddelande framhåller kommissionen den betydelse som detta transportsätt har när det gäller att främja en hållbar och säker rörlighet, stärka sammanhållningen inom gemenskapen och förbättra intermodala transporters effektivitet. Kommissionen konstaterar också att närsjöfarten måste främjas på alla nivåer, dvs. på gemenskapsnivå, nationell nivå och regional nivå.

Eftersom stöd till närsjöfarten syftar till att förbättra den intermodala transportkedjan och minska vägtrafiken i medlemssta-

terna, skall närsjöfart i detta meddelande endast avse transport mellan hamnar inom medlemsstaternas territorium, vilket är en begränsning av definitionen i 1999 års meddelande.

Kommissionen är medveten om att lanseringen av närsjöfartstjänster kan vara förknippad med stora ekonomiska svårigheter, som medlemsstaterna eventuellt vill avhjälpa för att underlätta tillhandahållandet av sådana tjänster.

Om så är fallet kan kommissionen godkänna stöd av denna typ på villkor att det avser redare enligt artikel 1 i förordning (EEG) nr 4055/86 och fartyg som för en medlemsstats flagg. Stöd av denna typ måste anmälas och uppfylla följande villkor:

- Stödet får inte beviljas under mer än tre år och syftet måste vara att finansiera en sjöfartstjänst mellan hamnar inom medlemsstaternas territorium.
- Tjänsten måste göra det möjligt att helt eller delvis ersätta vägtransporter (främst av gods) med sjötransporter, utan någon omdirigering av sjötransporterna som strider mot det gemensamma intresset.
- Stödet måste avse genomförandet av ett detaljerat projekt med på förhand fastställda miljöeffekter, när det gäller en ny rutt eller förbättring av trafiken på en befintlig rutt, som om nödvändigt inbegriper flera redare. Endast ett projekt per rutt kan finansieras och det aktuella projektet får inte förnyas, förlängas eller upprepas.
- Syftet med stödet måste vara att täcka upp till 30 % av driftskostnaderna för den aktuella tjänsten⁽⁴⁾ eller att finansiera inköp av utrustning för omlastning för att tillhandahålla den planerade tjänsten, med upp till 10 % av kostnaden för en sådan investering.
- Stöd till genomförandet av ett projekt måste beviljas redare som är etablerade i gemenskapen på grundval av kriterier som medger insyn och som tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt. Stödet skall normalt beviljas för ett projekt som medlemsstatens myndigheter valt ut efter ett anbuds-förfarande i enlighet med tillämpliga EG-bestämmelser.
- Den tjänst som projektet avser måste vara kommersiellt bärkraftig efter den period under vilken offentligt stöd kan beviljas.

⁽¹⁾ EGT C 288, 9.10.1999, s. 2.

⁽²⁾ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Ekonomiska och sociala kommittén och regionkommittén Utvecklingen av närsjöfarten i Europa, ett dynamiskt alternativ i en hållbar transportkedja – Andra lägesrapporten, KOM(1999) 317 slutlig.

⁽³⁾ Sidan 2 i meddelandet.

⁽⁴⁾ När det gäller gemenskapsbidrag eller stöd från olika stödordningar, gäller taket på 30 % summan av det sammanlagda stödet respektive bidraget. Det bör påpekas att stödnivån är densamma som för trafikomställningsåtgärder inom ramen för gemenskapens Marco Polo-initiativ, artikel 5.2 i förordning (EG) nr 1382/2003 (EGT L 196, 2.8.2003, s. 1).

— Stödet får inte kombineras med ersättning för allmän trafik (trafikplikt eller avtal).

11. TAK

Såsom beskrivits ovan stöder vissa medlemsstater sin sjöfartssektor med hjälp av skattelättnader, medan andra medlemsstater föredrar att betala ut stödet direkt, exempelvis genom att återbetala sjöfolkets inkomstskatt. Med tanke på att medlemsstaternas skattesystem är dåligt harmoniserade bör båda alternativen förbli tillåtna. Givetvis kan man i vissa fall kombinera metoderna. Det finns emellertid risk att detta leder till en kumulering av stöd upp till nivåer som är oförenliga med gemenskapens mål, och resultatet kan bli en kapplöpning mellan medlemsstaterna i fråga om subventioner.

Den högsta stödnivå som kan tillåtas är en sänkning till noll av inkomstskatt och sociala avgifter för sjöfolk samt en sänkning av företagsskatten på sjöfartsverksamhet i enlighet med punkt 3.1 näst sista stycket. Större bidrag än så får inte heller andra stödordningar leda till, eftersom en snedvridning av konkurrensen måste undvikas. Varje stödordning som anmäls av en medlemsstat granskas visserligen individuellt, men summan av stöd som beviljas enligt kapitlen 3 till 6 får inte överskrida totalbeloppet av inbetalade skatter och socialförsäkringsavgifter för sjöfartsverksamhet och sjöfolk.

12. SLUTORD

Kommissionen kommer att fortsätta att regelbundet och noggrant övervaka marknadsvillkoren för sjöfart. Om dessa skulle förändras, och således det statliga stödet behöva minskas eller avskaffas, kommer kommissionen vid lämplig tidpunkt att vidta de åtgärder som krävs.

Alla nya åtgärdsförslag som anmäls till kommissionen måste innehålla en tidsplan där man för de kommande sex åren anger de förväntade kvantifierade effekterna för vart och ett av de mål som nämns i punkt 2.2. Framför allt skall man i förslagen redogöra för den förväntade makroekonomiska avkastningen för det ifrågasvarande sjöfartsklustret och göra en beräkning av det antal arbetstillfällen som räddas eller skapas.

För alla stödordningar vare sig befintliga eller nya som omfattas av detta meddelande skall medlemsstaterna under det sjätte tillämpningsåret till kommissionen överlämna en bedömning av effekterna.

När stöd har godkänts och beviljats en stödmottagare inom ramen för undantaget från flaggkravet enligt punkt 3.1, skall medlemsstaten i fråga vart tredje år lämna en rapport till kommissionen från och med dagen för stödets beviljande. Medlemsstaten skall i sin rapport kvantifiera effekterna och jämföra resultaten med de förväntade effekterna. Rapporteringskraven i detta meddelande träder i kraft samma dag som meddelandet offentliggörs.

När så krävs, till exempel med anledning av ett motiverat klagomål, skall den berörda medlemsstaten inkomma med bevis till kommissionen för att det stöd som beviljats respektive stödmottagare enligt en godkänd ordning har begränsats till vad som fastställts och dessutom har gett de förväntade effekterna.

13. LÄMPLIGA ÅTGÄRDER

Dessa riktlinjer träder i kraft samma dag som de offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*. I enlighet med artikel 88.1 i fördraget föreslår kommissionen att medlemsstaterna ändrar sina befintliga stödordningar som avser statligt stöd och som omfattas av dessa riktlinjer så att de stämmer överens med dessa riktlinjer senast den 30 juni 2005. Medlemsstaterna uppmanas att senast den 30 juni 2004 skriftligen bekräfta sitt godtagande av dessa förslag om lämpliga åtgärder.

Om någon medlemsstat underlåter att skriftligen bekräfta sitt godtagande före utsatt tid, kommer kommissionen att tillämpa artikel 19.2 i förordning (EG) nr 659/1999 och vid behov inleda det förfarande som nämns i samma artikel.

De ändrade riktlinjerna kommer att ses över senast efter en tillämpningsperiod på sju år.

BILAGA

DEFINITION AV MEDLEMSSTATSREGISTER

Med "medlemsstatsregister" avses register som lyder under en medlemsstats lagstiftning och som omfattar de medlemsstatsterritorier som är en del av Europeiska gemenskapen.

1. Alla förstaregister i medlemsstaterna är medlemsstatsregister.
 2. Dessutom är följande register, som finns i medlemsstaterna och som omfattas av deras lagstiftning, medlemsstatsregister:
 - Danmarks internationella sjöfartsregister (DIS)
 - Tysklands internationella sjöfartsregister (ISR)
 - Italiens internationella sjöfartsregister
 - Madeiras internationella sjöfartsregister (MAR)
 - Kanarieöarnas internationella sjöfartsregister
 3. Övriga register betraktas inte som medlemsstatsregister, även om de i praktiken fungerar som första alternativ för redare i medlemsstaten i fråga. Det beror på att de finns i och omfattas av lagstiftningen i territorier där fördraget, i sin helhet eller till betydande delar, inte är tillämpligt. Således betraktas följande register inte som medlemsstatsregister:
 - Kerguelen-registret (detta territorium omfattas inte av fördraget).
 - Nederländska Antillernas register (detta territorium är associerat med gemenskapen och omfattas endast av avdelning IV i fördraget; territoriet har ett eget skattesystem).
 - Isle of Man (ön omfattas endast av vissa delar av fördraget se artikel 299.6 c i fördraget; Isle of Mans parlament är ensamt behörigt att stifta lagar om skatter).
 - Bermuda och Cayman (ingår i de territorier som är associerade med gemenskapen och som endast omfattas av avdelning IV i fördraget; de är skattemässigt autonoma).
 4. Gibraltar omfattas helt och hållet av fördraget, och dess register betraktas inom ramen för dessa riktlinjer som ett medlemsstatsregister.
-