



NOTAT

9. maj 2012

Offentlig høring vedr. EU-retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren

Det følger af Kommissionens retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren fra 2004, at disse skal tages op til revision inden syv år efter anvendelsesdatoen. Kommissionen har på den baggrund lanceret en offentlig høring med sigte på at give medlemsstaterne og andre interesserede parter mulighed for at give oplysninger om søtransportsektorens udvikling samt om retningslinjernes hidtidige anvendelse og virkninger.

Overordnet er det efter regeringens opfattelse afgørende at fastholde stabile, attraktive og fremtidsorienterede rammevilkår for søtransportsektoren. I lyset af at 80-90 % af EU's udenrigshandel transporteres ad søvejen, findes det åbenbart, at EU og dets medlemsstater har interesse i at opretholde veldrevne og globalt konkurrencedygtige handelsflåder og maritime kompetencer, som kan levere kosteffektive maritime tjenesteydelser.

De gældende retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren har overordnet set været velbegrundede og yderst vellykkede. De har generelt produceret stærke strategiske, økonomiske og beskæftigelsesmæssige fordele for EU som helhed og i særdeleshed for de EU medlemsstater, som direkte har gjort brug af de muligheder, som de maritime statsstøtte-retningslinjer giver.

Der lægges i den henseende vægt på, at de eksisterende retningslinjer udgør grundelementerne for en konkurrencedygtig europæisk søtransportsektor, fx de eksisterende rammer for tonnagebeskatning, støtte til beskæftigelse af søfarende, herunder indkomstbeskatning og sociale ydelser, samt statsstøtte til nærskibsfart.

De eksisterende retningslinjer har sat den europæiske søtransportsektor i stand til at modstå den stigende globale konkurrence på søfartsområdet, ligesom retningslinjerne har været en afgørende faktor for bremse og vende den tidlige tonnage tilbagegang i EU.

En fortsættelse af retningslinjerne vil være et afgørende element i medlemsstaternes bestræbelser på fortsat at kunne tilbyde søfartssektoren stabile, attraktive og fremtidsorienterede rammebetingelser med vækstpotentiale for kvalitetsskibsfart og maritime kompetencer.

Det er på den anførte baggrund overordnet anført i svaret, at de eksisterende retningslinjer i alt væsentligt bør fortsætte, som de er.

Fra dansk side lægges dog op til at overveje at justere definitionen af begrebet søtransport med henblik på at gøre retningslinjerne tidssvarende og i bedre overensstemmelse med udviklingen i den maritime sektor, siden retningslinjerne blev vedtaget. Formålet er, at retningslinjerne også fremover rummer den fleksibilitet, der skønnes nødvendig for at sikre, at maritime aktiviteter i bred forstand ikke går til lande uden for EU.

Som et eksempel kan nævnes, at Kommissionen i 2009 - efter konkret ønske fra Danmark - godkendte, at kabellægningsfartøjers aktivitet kunne inkluderes under retningslinjerne, på trods af at denne aktivitet ikke kan betegnes som "søtransport" ifølge den nu 17 år gamle definition herpå. Lignende tilfælde vil med sandsynlighed opstå i fremtiden i forhold til andre former for maritim aktivitet, som heller ikke umiddelbart falder inden for betegnelsen "søtransport", ligesom der eventuelt kan tænkes at opstå behov på off-shore området.

Desuden foreslås det at justere det såkaldte indchartringsforhold, hvilket vil sige forholdet mellem et rederis egne og lejede skibe. Konkret lægges i svaret op til, at bruttotonnagen fra lejede skibe bør ændres til at kunne være op til 10 gange større end den bruttotonnage, som rederiet selv ejer. Efter de gældende retningslinjer er forholdet 4 til 1.

Baggrunden er også i dette tilfælde et ønske om at øge rederiernes fleksibilitet. I dagens internationale skibsfart er muligheden for at indchartrere skibe således et nødvendigt værktøj, som sætter rederierne i stand til bedre og hurtigere at tilpasse deres tjenesteydelser til de globale markedsforhold, end det er muligt med ejede skibe.