

ПРЕГЛЕД НА
НАСОКИТЕ НА ОБЩНОСТТА ЗА ДЪРЖАВНАТА ПОМОЩ ЗА
МОРСКИЯ ТРАНСПОРТ

А. ВЪВЕДЕНИЕ

През 2004 г. Комисията прие последните си Насоки на Общността за държавна помощ за морския транспорт¹ (наричани по-нататък „*Морски насоки*“). В тези насоки по-специално се посочва, че ще бъдат преразгледани в рамките на седем години след датата на прилагането им.

Целта на настоящата консултация е да се поканят държавите-членки, други институции и заинтересовани страни да предоставят информация за развитието на отрасъла, обратна информация за прилагането на Морските насоки и ефектът от тях, както и всякакви мнения и предложения по отношение на държавната помощ за морския транспорт.

Настоящата консултация предоставя на държавите-членки, на други институции и заинтересовани страни възможността да изразят становищата си по различни важни въпроси. Комисията внимателно ще анализира резултата от консултацията, преди да реши до каква степен са необходими промени на настоящите правила и, ако е уместно, ще предложи преразгледани Морски насоки. На този етап Комисията не е възприела позиция по отношение на възможна промяна на съществуващите насоки.

В. ОБЩИ БЕЛЕЖКИ ОТНОСНО КОНСУЛТАЦИЯТА

Държавите-членки и другите заинтересовани страни се приканват да отговорят на въпросника. Отговорите могат да бъдат изпратени на всички официални езици. Поради възможни закъснения при превода на мнения, изпратени на някои от езиците, преводът на отговорите на английски, френски или немски език ще даде възможност на Комисията да ги обработи по-бързо.

Някои въпроси са насочени конкретно към публичните органи или към някои заинтересовани страни и поради това от респондентите не се изисква да отговорят на всички въпроси. Ако даден въпрос не се отнася до Вас, моля, отговорете с „не се прилага“. Ако не е посочено друго във въпросника, въпросите са отправени както към публичните органи, така и към заинтересованите страни.

Всякакви внесени мнения и информация, които надхвърлят обхвата на въпросника, са добре дошли, в частност други документи, доклади, проучвания и др., които могат да имат отношение.

¹ ОВ С 13, 17.1.2004 г., стр. 3

Крайният срок за получаване на отговори е 14 май 2012 г. Отговорите трябва да бъдат изпратени на адрес: European Commission, DG COMP, Unit F-2, 1049 Brussels, за предпочитане е по електронна поща на адрес: Stateaidgreffe@ec.europa.eu, като се посочи референтния номер на консултацията

„НТ2744 — Преглед на Насоките за държавната помощ за морския транспорт“.

ВЪПРОСНИК

ЗАБЕЛЕЖКА: Настоящият въпросник следва структурата на Насоките на Общността за държавната помощ за морския транспорт. Молим Ви да спазвате реда на въпросите, дори ако не се изисква да отговаряте на всички въпроси. Можете също така да предадете допълнителна информация, която считате, че има отношение и която не попада във въпросите на настоящия въпросник.

А. ВАШИЯТ ПРОФИЛ

Моля, опишете основните дейности на Вашето дружество/организация/асоциация. Моля, дайте по-долу данните Ви за връзка.

Име

*Представявана
организация*

*Местонахождение
(държава)*

Адрес на е-поща

За целите на прозрачността Комисията възнамерява да предостави достъп до отговорите на настоящия въпросник на своя уебсайт. Ако не отговорите на следните въпроси, Комисията ще счита, че отговорите не съдържат поверителни елементи и че могат да бъдат оповестени в тяхната цялост.

Относно правила за защита на данните на уебсайта EUROPA, моля, посетете: http://ec.europa.eu/geninfo/legal_notices_bg.htm#personaldata

А.1. Възразявате ли срещу разкриването на самоличността Ви?

А.2. Прилага ли се към Вашия отговор някое от изключенията, предвидени в член 4 от Регламент 1049/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2001 г. относно публичния достъп до документи на Европейския парламент, на Съвета и на Комисията¹? Ако това е така, моля, посочете ясно кои части не трябва да бъдат разкривани, обосновеете нуждата от такова поверително третиране и осигурете също неверителен вариант на Вашия отговор за публикуване на нашия уебсайт.

¹ *ОВ L 145, 31 май 2001 г., стр. 43.*

В. ОБЩИ ВЪПРОСИ

В.1. Оценка на пазарното/регулаторното развитие

В.1.1 Въз основа на познанията и на информацията на Ваше разположение, кои са основните развития в морския отрасъл от 2004 г. досега по отношение на:

а) световната търговия по море², броя на превозените контейнери³, общия тонаж на световния флот⁴; какво е въздействието на глобалната криза и има ли вече признаци на възстановяване? Ако е възможно моля, представете същите данни по държави, по дружества, като го направите за годините от 1989 г.

б) пазарни позиции на морския отрасъл на ЕС (кораби, контролирани от ЕС и кораби под знамето на ЕС)? Как бихте описали сегашното състояние на конкурентоспособността на различните дружества от ЕС в морския сектор в сравнение с дружества извън ЕС и останалата част от света⁵? Ако разполагате, моля, да предоставите съответните данни за, например, водещи участници, пазарни дялове, развитие на пазарните дялове на съответните пазари и т.н.

в) брой превозени пътници и изпълнени пътнички километри; общ капацитет на флота от пътнически съдове, разпределен по различни типове съдове;

г) регулаторни промени (на национално равнище, на равнище ЕС и на международно равнище) засягащи например стандарти за сигурност и безопасност, стандарти за работа на борда и на брега, изисквания за обучение, изисквания за споделяне на знамето, международни споразумения, превоз и конкуренция с други видове транспорт, туризъм, данъчните политики, последвалите едно след друго разширявания на ЕС през 2004 г. и 2007 г.;

д) основни технологични, регулаторни и други развития след въвеждането на насоките, които са повлияли на условията за работа и по-конкретно на разходите за труд. Какви са вероятните развития в бъдеще?

е) знаме на съдовете: дял (и промяната му във времето) на флота, контролиран/притежаван от държава-членка, регистриран под нейно знаме, под знамето на друга държава-членка и под знаме извън ЕС. степен

² Измерено в тонове и тон-километри.

³ Измерено в 20 футова еквивалентна единица (TEU).

⁴ Измерено в дедуейт тонаж или бруто тонаж.

⁵ Измерено с различни индикатори като: брой на контролираните от ЕС и на регистрираните в ЕС флоти, капацитет на флотите (съществуващи кораби и строящи се кораби), контейнерно корабоплаване и други видове дейности за търговско корабоплаване, националност на дружествата с най-добри резултати и т.н.

на смяна на знамето между държави-членки и между знамена на ЕС и знамена извън ЕС (и възможни причини за такива смени). По-специално, известни ли са Ви източници, съдържащи статистика, свързана с исторически данни за знамената на флота на ЕС (напр. преминавания на съдове между регистри на ЕС или между регистри на ЕС и регистри извън ЕС)? Кои са според Вас движещите сили за настъпилото развитие във времето в знамената на ЕС (по отношение на брой съдове и/или тонаж). Моля, да разграничите факторите, свързани с мерки, които попадат в обхвата на действащите насоки или други мерки за държавна помощ и външни фактори (напр. свързани с технологичното развитие, търсене на услуги за морски превози, политики на държави извън ЕС, и др.);

ж) заетост на борда на граждани на ЕС и граждани на държави извън ЕС от корабособственици, регистрирани в ЕС и такива извън ЕС;

з) заетост на брега на граждани на ЕС и граждани на държави извън ЕС от корабособственици, регистрирани в ЕС и такива извън ЕС; както и

и) заетост на граждани на ЕС и на граждани на държави извън ЕС в морските клъстери

По отношение на горните въпроси, моля, да представите съответните данни, с които разполагате или посочите източници, от които могат да се получат такива данни и свързана информация.

В.1.2 До каква степен тези развития могат да бъдат отдадени на мерки за държавна помощ в противовес на други външни фактори? Моля, посочете и представете съответните данни, ако са налични.

В.1.3 Как са се развили стопанските модели на морските дружества след приемането на Морските насоки? Моля, опишете главните разлики, ако има такива, между стопанските модели на корабособствениците със седалище в Европа и на тези извън Европа?

В.1.4 Кои са от Ваша гледна точка факторите, които определят избора на европейските корабособственици на държавата под чието знаме да плават корабите им и на държавата, в която да плащат данъците си? Очаквате ли, че тези фактори ще се променят в бъдеще?

а) до каква степен изборът е определен от аспекти, свързани с държавната помощ?

б) до каква степен изборът е определен от други фактори (например по-добри, по-бързи и/или по-евтини административни услуги, благоприятно трудово право или начинът, по който се прилага и т.н. Моля, подкрепете становището си с конкретни данни и примери.

в) кои държави се считат за най-добри в ЕС/в света под чието знаме да се плава или да се плащат данъците и защо?

V.1.5 *Кои са правните, техническите или административните бариери пред регистрирането на кораб или пред преместването на седалището на дружеството от една държава в друга?*

V.1.6 *До каква степен Морските насоки допринасят за / пречат на това развитие?*

V.1.7 *Считате ли, че секторните правила за държавна помощ за сектора на морския транспорт още са необходими? Кои характеристики правят морския сектор уникален от гледна точка на контрола на държавната помощ? Моля, изяснете кои аспекти на сектора на морския транспорт биха могли да бъдат уредени с хоризонталните правила за държавна помощ. Моля, бъдете възможно най-конкретен в отговора си, като посочите също очакваното икономическо, социално и екологично въздействие на секторните правила.*

V.2. Цели на Морските насоки и текущи предизвикателства за морския сектор

Общите цели на Морските насоки се съдържат в раздел 2.2 от тях.

V.2.1 *Кои според Вас са вероятните развития и къде виждате основните предизвикателства за морския сектор в краткосрочен (през следващата година) и средносрочен (през следващите 3 години) план. Виждате ли възможни отражения по отношение на Морските насоки?*

V.2.2 *Считате ли че Морските насоки са положили основите на задоволителна политика за държавната помощ днес в морския сектор?*

V.2.3 *Считате ли целите, посочени в Морските насоки са още валидни? Следва ли да бъдат променени и, ако отговорът е „да“, как? Считате ли, че следва да бъдат класирани и претеглени и, ако отговорът е „да“, по какъв начин? Моля, обосновайте Вашето мнение и бъдете възможно по-конкретни, като осигурите данни и описателни обяснения.*

V.2.4 *Кои според Вас са пазарните неефективности, които съществуват в (или по-общо целите от общ интерес свързани с) отрасъла на морския транспорт, на които е било отговорено успешно от действащите мерки за държавна помощ и кои са тези, на които не е било отговорено успешно? В последния случай, считате ли за недостатъчни общите разпоредби на насоките или тяхното изпълнение от държавите-членки? Кой според Вас е най-ефективният начин да се отговори на пазарните неефективности, които съществуват в отрасъла на морския транспорт?*

V.2.5 *Считате ли, че съществуват положителни или отрицателни външни ефекти, свързани с регистрирането на съдовете за плаване под*

знамена на ЕС? Моля, обяснете. Колко значими са те? Моля, подкрепете с данни, ако съществуват.

В.2.6 Считате ли, че мерките за държавна помощ са необходими, за да се позволи на държавите-членки да наложат по-строги изисквания върху отрасъла по отношение на условията за работа и екологичните аспекти, без да предизвикат делокализация?

В.3. Прилагане на Морските насоки

Информация, искана на публичните органи

Отпускали ли сте от 2004 г. държавна помощ съгласно Морските насоки? Ако отговорът е „да“:

В.3.1 Моля, посочете общия размер на помощта (в млн. EUR), отпусната от Вашите органи (регион/държава-членка) съгласно насоките между 2004 г. и декември 2011 г. на годишна база. Моля, посочете размера на помощите, отпуснати съгласно всяка специална разпоредби на насоките, като по възможност уточните дали помощта е отпусната съгласно одобрена схема за държавна помощ или дали представлява индивидуална помощ:

- Фискална помощ под формата на тонажен данък и други фискални мерки

- Покриване на разходите за работна ръка за морските лица — намаляване/освобождаване от социалноосигурителни вноски и намаляване/освобождаване от данък върху доходите

- Помощ за смяна на екипажа

- Инвестиционна помощ

- Регионална помощ

- Помощ за обучение

- Помощ за реструктуриране

- Помощ за къси морски превози

- Компенсации, платени за наложени задължения за обществена услуга и сключени договори обществена услуга

В.3.2 Моля, посочете общия брой на бенефициерите, които са получили помощ съгласно насоките през горепосочения период. Моля, уточнете дали бенефициерите са били а) корабособственици или б) някакви други образувания.

Информация, искана на публичните органи и предприятията

В.3.3 Като цяло, какъв е Вашият опит от прилагането на насоките? Считате ли, че насоките са повлияли на плаването под знамето на

ЕС (предотвратяване на плаване под знамето на трети държави) и на заетостта в ЕС на морски лица или различни видове инвестиции (обучение, комуникация на борда и др.)? Моля, представете подходящи данни, ако съществуват.

В.3.4 *Какви са положителните/отрицателните въздействия от тази помощ? Когато отговаряте на въпросите от а) до з) по-долу, моля, бъдете възможно най-конкретни, като представите конкретни данни и описателни подробни обяснения, моля, опитайте да определите количествено всяко въздействие.*

а) Какво въздействие има тя върху икономическата позиция на морския отрасъл на ЕС в света (по отношение на пазарен дял, оборот, размер и капацитет на контролиран и/или регистриран флот и др.)?

б) Има ли тя въздействие върху равнището на заетост в отрасъла на морските превози, например по отношение на броя и качеството на всички създадени или закрити работни места?

в) Какво е въздействието върху работните места, създадени за морски лица общо и морски лица с националност по-специално от ЕС/ЕИП?

г) Какво е въздействието върху работните места, създадени в морските дейности на брега на дружествата за морски превози?

д) Какво е въздействието върху работните места, създадени в морския клъстер като цяло?

е) Насърчава ли тя по-високата квалификация на работниците, подобрите екологични условия/продукти?

ж) Има ли тя положително или отрицателно пряко или непряко влияние върху други аспекти на икономическите дейности (регионални, в по-широкия морски клъстер и др.) на държавите-членки?

В.3.5 *Считате ли, че насоките следва да бъдат преразгледани от гледна точка на развитието в отрасъла? От друга страна, считате ли, че насоките i) не следва да се променят или ii) следва да се премахнат, така че да се прилагат общите правила за държавната помощ? Какви други действия считате за уместни?*

В.3.6 *В случай, че считате, че Морските насоки следва да се преразгледат, какви промени бихте препоръчали и защо, по отношение на структурата и важните точки от една страна, и на други по-малко важни точки от друга страна*

В.4. Помощ, отпусната на дружествата за морски транспорт съгласно инструменти за държавна помощ — информация, искана на публичните органи

Дружества, извършващи морски транспорт са допустими за помощ съгласно хоризонталните инструменти за държавна помощ.

В.4.1 Ако публичните органи във Вашата държава-членка са отпуснали държавна помощ за дружества за корабни превози съгласно инструменти за държавна помощ, различни от Морските насоки:

а) Моля, посочете общия размер на помощта (в млн. EUR), отпусната на дружества за корабни превози съгласно хоризонталните инструменти за държавна помощ, като **посочите правното основание и целта** за периода между 2004 и декември 2011 г. на годишна основа.

б) Моля, посочете процента на помощта, отпусната съответно за дружества за корабни превози съгласно Морските насоки и хоризонталните инструменти за държавна помощ, като **посочите правното основание** за периода между 2004 и декември 2011 г. на годишна основа.

В.5. Неоснователно нарушаване на конкуренцията в ЕС

В.5.1 Считате ли че съществува нарушаване на конкуренцията в морския отрасъл на ЕС, свързано с неправилно тълкуване/прилагане на насоките или на решенията на Комисията? Моля, подкрепете мнението си с конкретни примери и данни.

В.5.2 Как оценявате потенциалния обхват на надпреварата по субсидии сред държавите-членки?

В.5.3 Съществуват ли национални разпоредби в ЕС в обхвата на насоките (като тонажен данък и намаления или освобождаване от социалноосигурителни вноски и от данък върху доходите), които правят определена национална схема за държавна помощ с повече предимства, отколкото другите съществуващи схеми в ЕС? Какви са конкретните разпоредби/условия, които правят тази схема с повече предимства?

В.6. Обхват на Морските насоки и допустими дейности

В.6.1 Считате ли, че включването в обхвата на Морските насоки на влекачите и драгажните съдове е целесъобразно? Ако отговорът е „да“, правилото за 50 % подходящо ли е? Следва ли процентът да бъде увеличен или намален? Какви са действащите национални правила/административни практики по отношение на такива типове съдове?

В.6.2 Считате ли, че включването в обхвата на Морските насоки на съдовете за полагане на кабели, за полагане на тръбопроводи и изследователските съдове е целесъобразно? Ако отговорът е „да“, следва ли да се въведе правило подобно на правилото за 50 %, което се прилага за влекачите и драгажните съдове. Какви са действащите национални правила/административни практики по отношение на такива типове съдове?

В.6.3 Считате ли, че други дейности, извършвани в морето, следва също така да са допустими за държавна помощ съгласно Морските

насоки, например, но не само баржи-крановеб, съдове за ремонт на кабели, съдове за поддръжка на водолазни дейности, съдове за стимулиране на нефтени кладенци, пилотни съдове⁷, проучвателни съдове, хидрографско проучване и строителство в морска среда, съдове, предоставящи услуги в открито море, подвижни платформи и др.? Ако отговорът е „да“, следва ли да се прилага правило сходно правило за 50 % като правилото за влекачите и драгажните съдове? Какви са действащите национални правила/административни практики по отношение на такива типове съдове?

В.6.4 Според Вас следва ли услугите за круизи да са допустими за държавна помощ съгласно Морските насоки? До каква степен националните закони / административни практики вече позволяват в момента да се отпуска помощ по отношение на експлоатацията на кораб за круизи? До каква степен дейностите на борда на такива кораби (казино, спа, развлекателни услуги, хотелски услуги през престоя в пристанища и др.) са съпътстващи на превоза на пътници или представляват основния приход на такива кораби? До каква степен такива услуги се фактурират отделно и до каква степен се предлагат заедно като пакет? До каква степен персоналът на борда и на брега в този отрасъл съответства на изисквания за квалификация, които са еднакви или сходни на тези за „типичния“ морски транспорт? Среца ли отрасълът ограничения на конкуренцията, които идват извън ЕС?

В.6.5 Според Вас, следва ли съпътстващи дейности, свързани с превоза на товари и пътници, да са допустими за държавна помощ съгласно Морските насоки? Ако отговорът е „да“, какви видове дейност? Считате ли за достатъчна диференциацията, направена досега от Комисията между допустими и недопустими дейности⁸? Каква следва да е дефиницията за съпътстващи дейности за целите на прилагането на Морските насоки?

В.6.6 Считате ли, че би било целесъобразно да се включат в морските насоки разпоредби, позволяващи държавна помощ за възстановяване на разходите на корабособственици, свързани с използването от страна на морските лица за свои собствени цели на съоръжения за интернет на борда на кораба с цел да бъдат подобрени условията за живот на борда на кораба?

⁶ Този плавателен съд, подобен на плаващия кран, се използва за изграждане на сондажни платформи в открито море и е подходящ за работа при бурно море.

⁷ Пилотните съдове се използват за качване на борда на пилоти на по-големите кораби.

⁸ Тази допустимост на дейности на борда на пътнически съдове е ограничена до потреблението на борда на стоки и услуги, неразделно свързани с пътуването по море, както и приходите, получени от отдаването под наем на рекламни билбордове на борда. На тази база Комисията отказа да счита за допустими печалби, получени от хазарт, казина, продажбата на луксозни стоки и екскурзии за пътниците. По сходен начин следните печалби бяха сметени за допустими за тонажен данък: отдаване под наем на контейнери, самостоятелна обработка на товари или разходи за изпълнението на товаренето и разтоварването на товари, съхранение и митническо освобождаване, експлоатация на билетни центрове и пътнически терминали, и експлоатация на офиси във връзка с дейностите за корабни превози, обект на тонажен данък. Накрая, както за товарния така и за пътническия транспорт като допустими за тонажен данък бяха приети приходите на корабособствениците от банкови сметки, застраховане и валутно хеджиране.

В.6.7 Имате ли някакви други коментари относно обхвата на Морските насоки?

С. ТОНАЖЕН ДАНЪК И ДРУГИ ФИСКАЛНИ МЕРКИ

Раздел 3.1 от Морските насоки е посветен на данъчното третиране на корабособствениците. По-специално там са дадени като пример следните фискални мерки, които представляват помощ, която би могла да бъде съвместима при определени условия. i) тонажен данък⁹, ii) ускорена амортизация на инвестициите в кораби или iii) правото да се задържат печалбите, реализирани при продажбата на кораби като освободени от данъци за определен брой години, при условие, че тези печалби се реинвестират в кораби.

С.1.1 Считате ли, че тези фискални мерки все още са необходими? Еднакво ли са необходими за товарните и пътническите превози? Моля, обосновайте отговора си за всяка от трите фискални мерки.

С.1.2 Като публичен орган, прилагали ли сте някога и прилагате ли още такива мерки?

С.1.3 Като дружество, ползвали ли сте се някога от такива мерки? Ако отговорът е „да“, какви са били продължителността, размерът на помощта, видовете бенефициери, прилаганата степен на данъчно облагане и допустимите дейности?

С.1.4 Считате ли, че данъчните облекчения, отпуснати на корабособственици, улесняват развитието на определени икономически дейности по смисъла на член 107, параграф 3, буква в) от Договора? Ако отговорът е „да“, до каква степен?

С.1.5 Можете ли да представите доказателства за промените, предизвикани от въвеждането на мерките в конкретна държава-членка (или от последвали изменения на тези мерки)?

С.1.6 Според Вас, ще бъде ли целесъобразно да се въведе някаква условност между заетостта на морски лица от ЕС/ЕИП и допустимостта за тонажен данък? Моля, обосновайте Вашия отговор на базата на конкретни данни, примери и подробно повестувателно обяснение.

Изискване за знамето

Същият раздел на Морските насоки съдържа изискване за знамето, което задължава корабособствениците само при много специфични обстоятелства да регистрират следващите си кораби в ЕС, ако искат тези допълнителни кораби да получат третиране по тонажен данък.

⁹ Системата от замяна на нормалната система за корпоративен данък с тонажен данък, така че корабособственикът плаща данъчна сума, пряко свързана с експлоатирания тонаж и независимо от действителните печалби или загуби.

- C.1.7** *Считате ли, че изискването за знамето, което в момента се съдържа в Морските насоки все още е адекватно?*
- C.1.8** *Ако отговорът е „не“, мислите ли, че изискването за знамето следва да е по-строго или по-гъвкаво?*
- C.1.9** *Като публичен орган как проверявате на равнище дружество/група спазването на това изискване?*
- C.1.10** *Считате ли, че освен изискването за знамето, би трябвало да има други условия за допустимост, за да може да се ползва тонажният данък? Какви биха могли да бъдат тези условия? Например, следва ли допустимостта за тонажен данък да бъде в зависимост от наличието на място за кадети (койки на борда за кадети)? Моля, обосновайте Вашия отговор на базата на конкретни данни, примери и подробно повестувателно обяснение.*

Допустимост на чартърни дейности

По отношение на **вземането на чартър с екипаж** Комисията посочи в решенията си, че няма да приеме в тонажния данък дружества, на които целият флот се състои от кораби, взети на чартър с екипаж от други дружества¹⁰. Въпреки това беше прието, че не повече от 80 % от флота на дружеството, който е по тонажния данък, да се състои от кораби, които може да са взети на чартър с екипажа от трети страни. Достигането до 90 % също е възможно, но при строги условия¹¹.

- C.1.11** *Считате ли, че дейностите по вземане на чартър с екипаж отговарят на една или повече цели на насоките? До каква степен високият таван за вземане на чартър с екипаж (80 %) е оправдан?*
- C.1.12** *Като публичен орган, как проверявате съответствието с описаните по-горе условия? Среца ли сте административни трудности при прилагането им? По-специално, как прилагате правилата за 80 % и 90 % във връзка с изискването, че най-малко 60 % от флота следва да плава под знаме от ЕС/ЕИП?*

По отношение на вземането на безрбоут чартър (т.е. **вземане на чартър без екипаж**), постоянната практика на Комисията е такива кораби да се приравняват на притежавани кораби, тъй като корабособственикът ги експлоатира изцяло и поема цялата правна отговорност (застраховка, задължения и др.).

¹⁰ Вж. напр. т. 19 от Решение на Комисията по дело С2/2008 — Промяна на данъка върху тонажа — Ирландия

¹¹ В съответствие с член 2 от Решение на Комисията по дело С 2/08 — Промяна на данъка върху тонажа — Ирландия, следва да бъдат изпълнени следните условия: всеки от взетите на чартър съдове, експлоатиран от определено дружество, трябва да отговаря най-малко на едно от следните условия: а) взетият на чартър съд е регистриран в морски регистър в Общността или в ЕИП; или б) управлението на екипажа и техническото управление на взетия на чартър съд, се осъществяват на територията на Общността или на ЕИП.

C.1.13 Съгласни ли сте, че корабите, взети на бeърбоут чартър следва да се приравняват на притежавани кораби? Моля, обосновайте Вашия отговор.

Отдаване на чартър с екипаж

C.1.14 Считате ли, че при такива дейности екипажите поддържат и развиват основни умения, които по-късно могат да използват при дейности на брега, като по този начин се допринасят за развитието на морския ноухоу и морския клъстер в ЕС/ЕИП?

C.1.15 Корабособствениците осигуряват ли търговското управление на корабите си?

C.1.16 Като публичен орган, прилагали ли сте схемата за тонажен данък към такива видове дейности и ако отговорът е „да“, при какви условия? Моля, осигурете екземпляр от съответното национално законодателство.

Отдаване на бeърбоут чартър

C.1.17 Какви условия следва да се въведат, за да се осигури, че такива дейности са допустими само в случай на временен свръхкапацитет? Какви следва да са ограниченията във времето (без да се включва структурния свръхкапацитет)? Следва ли да има таван по отношение на процента на тонажа по тонажния данък?

C.1.18 Като публичен орган, прилагали ли сте схемата на тонажния данък към такива видове дейности? Ако отговорът е „да“, при какви условия? Бихте ли предоставили съответните национални правни разпоредби, свързани с отдаването на бeърбоут чартър.

C.1.19 Следва ли да има някакви допълнителни предпазни мерки в това отношение, освен условието, че отдаването на бeърбоут чартър следва да е разрешено само при краткосрочен свръхкапацитет, или обратното, следва ли да има по-голяма гъвкавост в това отношение?

Допустимост на разходите от обединяване в пулове¹²

C.1.20 Като публичен орган, прилагали ли сте някога схемата за тонажен данък към управителите на пулове и ако отговорът е „да“, при какви условия?

C.1.21 Считате ли, че ако обединените в пул кораби плават под знаме от ЕС/ЕИП или екипажите им и техническото им управление се осъществяват на територията на ЕС/ЕИП, това е достатъчно

¹² Корабните пулове се дефинират като „съвместни предприятия между корабособственици с цел обединяване на съдовете от сходен тип, които са с централна администрация и които се предлагат на пазара като едно образувание, договарят договори за рейсови чартър/тайм-чартъри и договори за превоз на товар, като приходите се обединяват и се разпределят на собствениците“, Murray, K (1994), „Shipping Pools and EC Competition Law“, „A Guide for the Shipping Industry“. Лондон, 2—4 март.

приходите на управителя на пула на тези кораби да се включат като допустими за тонажен данък?

C.1.22 *Според Вас, следва ли да съществува изискване, че управителите на пулове следва също така да притежават и изцяло да експлоатират (осигуряват търговското и техническото управление и управлението на екипажа на кораба) определен брой или процент от корабите, които управляват, за да бъдат допустими до тонажния данък? Ако отговорът е „да“, какъв следва да е броят/процентът на тези кораби? Моля, обосновайте отговора си посредством данни и подробно описателно обяснение.*

Допустимост до тонажен данък на капиталовите печалби от активи, свързани с корабните превози; третиране на капиталовите печалби, свързани с предходно свръхамортизирани кораби и други активи — информация, искана на публичните органи

C.1.23 *До каква степен и при какви условия следва капиталовите печалби от активи, свързани с корабни превози да бъдат обхванати от тонажния данък и защо? Съществува ли разлика в правилата за активите, закупени преди и след влизането на дружеството/кораба под тонажния данък?*

C.1.24 *Съществуват ли преходни мерки, които се прилагат от Вашите органи, когато дружествата преминават от корпоративен данък към тонажен данък, по-специално, когато са натрупали така наречените скрити данъчни задължения преди преминаването към схемата на тонажния данък (например защото са използвали ускорена амортизация или други данъчни облекчения в контекста на корпоративния данък)? Ако отговорът е „да“, моля, опишете подробно тези мерки.*

C.1.25 *Действащите в момента национални правила предвиждат ли различни правила за активите, закупени преди и след влизането в тонажния данък?*

C.1.26 *Моля, представете екземпляр от съответното законодателство, което урежда въпросите по-горе и обяснете подробно приложимата процедура.*

Прилагане на мерки за счетоводно разделяне — информация, искана на публичните органи

Мерките за счетоводно разделяне, прилагани в контекста на тонажния данък, целят предотвратяване на селективните действия от страна на дружествата, обект на тонажен данък (например, като избират определен период за плащане на тонажния данък, когато това е най-изгодно) или изкуственото създаване на данъчни кредити (например от

свръхамортизация) или избягване на данъци посредством неоправдани трансакции вътре в групата¹³.

C.1.27 *Моля, опишете мерките за счетоводно разделяне, ако има такива, приложени от Вашите органи по отношение на правното им основание и представете екземпляр от правния(ите) текст(ове), в който(ито) се съдържа(т) такива мерки.*

C.1.28 *Според Вас тези мерки за счетоводно разделяне достатъчни ли са да предотвратят разпространение на държавната помощ от дейности, които могат да бъдат допуснати към дейности, които не могат да бъдат допуснати. Моля, обосновайте Вашия отговор.*

C.1.29 *Срещате ли някакви административни трудности при прилагането на тези мерки?*

C.1.30 *Какви санкции прилагате за предотвратяване на злоупотреби със системата на тонажния данък?*

D. РАЗХОДИ, СВЪРЗАНИ С РАБОТНАТА РЪКА

Раздел 3.2 на Морските насоки предвижда две мерки. i) намалени ставки на вноските за социално осигуряване на морските лица от ЕИП, наети на борда на кораби, които са регистрирани в ЕС; и ii) намалени ставки за подоходно облагане на морски лица от ЕС на борда на кораби, регистрирани в ЕС.

D.1.1 *Считате ли, че двете мерки, описани по-горе още са необходими? Моля, обосновайте отговора си за всяка от двете мерки.*

D.1.2 *Считате ли, че условията за допустимост за морски лица и кораби (за регистриране в ЕС), съдържащи се в този раздел, са достатъчни и осигуряват съответствие с целите на Морските насоки?*

D.1.3 *Прилагали ли сте (в случай, че сте публичен орган) или ползвали ли сте (в случай, че сте дружество) помощ за заетост въз основа на Общия регламент за групово освобождаване (ОРГО)¹⁴? Ако отговорът е „да“, какъв е бил размерът на помощта, видовете бенефициери и допустимите дейности?*

D.1.4 *Според Вас до каква степен тази мярка допринася за заетостта на морските лица и по-специално на морските лица от ЕС и/или за*

¹³ Въз основа на раздел 3.1, подточка 19 от Морските насоки, в практиката си на вземане на решение Комисията е приела следните характерни черти в редица схеми за тонажен данък:

i) проверка на търговски трансакции между счетоводно разделени дейности, въз основа на принципа на равнопоставеност и независимост на страните; ii) правила за справедливо разпределяне на стойността на капиталовите разходи между дейности, които могат да бъдат допуснати и които не могат да бъдат допуснати; iii) правила за справедливо разпределяне на приходите между дейности, които могат да бъдат допуснати и които не могат да бъдат допуснати; iv) вариант за морските групи всичко или нищо за фиксиран период от десет години.

¹⁴ Регламент (ЕО) № 800/2008 на Комисията от 6 август 2008 г. относно деклариране на някои категории помощи за съвместими с общия пазар в приложение на членове 87 и 88 от Договора (Общ регламент за групово освобождаване), ОВ L 214, 9.8.2008 г., стр. 3.

повишаване на конкурентоспособността на европейските корабособственици? Моля, обосновайте Вашия отговор, като го подкрепите с конкретни данни, примери и повестувателно обяснение.

D.1.5 *Считате ли, че мерките за държавна помощ следва да са насочени към определена категория работна ръка (напр. високо квалифицирани офицери)?*

E. СМЯНА НА ЕКИПАЖ

Глава 4 от Морските насоки предвижда плащане или възстановяване от страна на държавата-членка на разходите за репатриране на морски лица от ЕС, които работят на борда на кораби, регистрирани в ЕС (смяна на екипаж).

E.1.1 *С оглед на факта, че тази разпоредба почти не е използвана, считате ли, че още е необходима? Бихте ли се съгласили, ако тя бъде премахната от текста? Моля, обосновайте Вашия отговор.*

F. ПОМОЩ ЗА ОБУЧЕНИЕ

Глава 7 от Морските насоки разрешава помощта за обучение за морски лица в допълнение на член 39 от ОРГО¹⁵.

F.1.1 *Бихте ли представили списък на случаите, в които към помощта за обучение за морския сектор са били приложени член 39, параграф 2 от ОРГО, член 4, параграф 6 от РГО относно помощта за обучение и/или глава 7 от Морските насоки, както и приблизителните размери на помощта?*

F.1.2 *Считате ли, че тази разпоредба на Морските насоки още е необходима или считате, че правилата на ОРГО биха били достатъчни?*

F.1.3 *Ако тя бъде запазена, считате ли са необходими промени?*

G. МОРСКИ КОРАБНИ ПРЕВОЗИ НА КЪСИ РАЗСТОЯНИЯ

Глава 10 от Морските насоки позволява при определени условия стартова помощ за нови или подобрени услуги за морски корабни превози на къси разстояния¹⁶.

¹⁵ Регламент (ЕО) № 800/2008 на Комисията от 6 август 2008 г. относно деклариране на някои категории помощи за съвместими с общия пазар в приложение на членове 87 и 88 от Договора (Общ регламент за групово освобождаване), ОВ L 214, 9.8.2008 г., стр. 3.

¹⁶ Това следва да се разбира като „придвижването на товари и пътници по море между пристанища, разположени в географска Европа или между тези пристанища и пристанища, разположени в неевропейски държави, които имат брегова линия на вътрешните морета, граничещи с Европа“.

G.1.1 *С оглед на факта, че тази разпоредба е била използвана само веднъж, считате ли, че още е необходима? Бихте ли се съгласили, ако тя бъде премахната? Моля, обосновайте Вашия отговор.*

G.1.2 *Считате ли, че държавите-членки следва да имат възможност да отпускат стартова помощ за услуги за морски корабни превози на къси разстояния или за морските магистрала, дори когато тези услуги не са и няма да кандидатстват за финансиране от ЕС по програмата Марко Поло II или TEM-T? Моля, обосновайте отговора си като представите данни за установени пазарни неефективности.*

G.1.3 *Морските магистрала представляват морското измерение на трансевропейските транспортни мрежи. Съгласно действащия режим¹⁷ на държавите-членки е позволено да отпускат допълнителна държавна помощ на услугите за морски магистрала, която е с по-висок интензитет и по-голяма продължителност, отколкото се предвижда в Морските насоки. Считате ли, че тази възможност следва да се запази или да се промени в бъдеще?*

G.1.4 *Считате ли, че маршрутите за морски корабни превози на къси разстояния до държави извън ЕС следва да са допустими до стартова помощ в определени случаи, както е за маршрутите до най-отдалечените региони?*

Н. ПРИЛАГАНЕ НА ТАВАН НА ПОМОЩТА — ИНФОРМАЦИЯ, ИСКАНА НА ПУБЛИЧНИТЕ ОРГАНИ

Глава 11 на Морските насоки определя общ таван на помощта, която може да бъде отпускана съгласно глава 3 до глава 6 на насоките.

Н.1.1 *Считате ли, че таванът на помощта е целесъобразен?*

Н.1.2 *Следва ли таванът на помощта да е дефиниран по друг начин? Какви биха били Вашите предложения за такъв таван на помощта?*

Н.1.3 *Моля, представете екземпляр на приложимите **национални правила** по отношение на контрола на тавана на помощта.*

Н.1.4 *Моля, представете подробности **как изчислявате тавана**. Наред с другото моля, обяснете как прилагате таван на помощта в случаите на мерки за инвестиционна помощ: отчитате ли целия размер на помощта за годината, в която е придобит активът или разпределяте размера на помощта върху жизнения цикъл на актива? Как за целите на тавана на помощта третирате (ако го правите) облекчаващите мерки, свързани с предходно свръхамортизирани кораби, които се прехвърлят в тонажния данък (по-специално облекчаващи мерки, свързани със скрити данъчни задължения, произтичащи от предходна свръхамортизация)? Защо?*

¹⁷ В съответствие със Съобщението на Комисията съдържащо насоки относно държавната помощ, предоставяна в допълнение към финансовата помощ от Общността за създаването на морски магистрала (2008/С 317/8 от 12.12.2008 г.)

Какво третиране бихте предложили за горните видове мерки (включително по отношение на изчисляването) в контекста на възможно поясняване на правилата при прегледа на насоките?

Н.1.5 *Изчислявате ли тавана на помощта на равнище отделно дружество (или на равнище група, ако цялата група е допустима до тонажен данък) или на равнището на целия отрасъл?*

Н.1.6 *До каква степен таванът на помощта, определен в насоките, се използва на практика във Вашата държава-членка (т.е. отпуска ли се помощ с максималния интензитет или по-малка)?*

Н.1.7 *Какви видове административни трудности срещате при прилагането на тавана?*

Н.1.8 *Какви други видове пояснения, ако има такива, считате че са необходими по отношение на прилагането на тавана на помощта?*

I. ЗАДЪЛЖЕНИЯ ЗА УВЕДОМЯВАНЕ И ДОКЛАДВАНЕ — ОЦЕНКА, ИСКАНА НА ПУБЛИЧНИТЕ ОРГАНИ

Глава 12 на Морските насоки определя специфични задължения за уведомяване и докладване:

I.1.1 *Какъв е Вашият опит със спазването на тези разпоредби?*

I.1.2 *Има ли според Вас алтернативни мерки, с които да се гарантира, че разпоредбите на Морските насоки се спазват?*