

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА В (2004) 43 – НАСОКИ НА ОБЩНОСТТА ЗА ДЪРЖАВНИТЕ ПОМОЩИ В ОБЛАСТТА НА МОРСКИЯ ТРАНСПОРТ

ОВ С 013, 17/01/2004 стр. 0003-0012

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Бялата книга “Европейската транспортна политика за 2010 г. време за вземане на решения” подчертава жизнената важност на услугите в областта на морския транспорт за икономиката на Общността. 90% от цялата търговия между Общността и останалата част от света се транспортира по море. Плаването в близки води по море възлиза на 69% от обема на стоките, транспортирани между държавите-членки (този процент е 41%, ако бъде включен вътрешния транспорт). Морския транспорт на Общността и свързаните с него дейности остава един от най-важните в света.

Корабните компании на държавите-членки към момента все още управляват една трета от световния флот. Присъединяването на Кипър и Малта ⁽¹⁾ през 2004 ще увеличи дори повече дела на Съюза, тъй като корабните регистри на тези две държави в момента възлизат на 10% от световния тонаж.

От 70-те години европейската флота се сблъсква с конкуренцията на плавателни съдове от трети държави, които не полагат усилия за спазване на действащите социални норми и на нормите за безопасност на международно ниво.

Липсата на конкурентноспособност на съдовете, плаващи под знаме на Общността бе отбелязана края на 80-те години и поради липсата на хармонизирани европейски актове редица държави-членки приеха различни норми за подпомагане на морския транспорт. Приетите стратегии и определените бюджети за подкрепа на мерките варираха в отделните държави-членки, отразявайки отношението на тези държави към държавната помощ или към важността, която те отдават на морския отрасъл.

В допълнение, за да се насърчи пререгистрирането на плавателни съдове, държавите-членки приемат по-либерални норми относно екипажите, а именно – посредством създаването на вторични регистри.

⁽¹⁾ Съответно на шесто и пето място в световния кораби по тонаж (плавателни съдове от повече от 300 gt. Източник: ISL2001).

Вторичните регистри обхващат , първо “офшорните регистри”, принадлежащи на територии с по-голяма или по-малка автономия по отношение на държавите-членки, и второ “международни регистри”, директно свързани с държавата, която ги е създала.

Независимо от усилията, които се полагат, голяма част от флотите на Общността продължават да бъдат регистрирани под знамената на трети държави. Това е резултат от факта, че регистри на трети държави, които често прилагат отворени регистрационни политики, някои от които се наричат “знаме на удобството”, са продължили и все още продължават да се ползват от съществени конкурентни предимства пред регистри на държави-членки.

Помощ за корабоплаването от 1989

В контекста на разликите между системите за държавни помощи, приети от държави-членки, които се сблъскват с увеличаваща се конкуренция от плователни съдове под знамена на държави извън Общността, през 1989 г. Комисията излезе с първите си насоки в тази област, за да гарантира определено хармонизиране между дейностите на държавите-членки. Този метод, обаче се оказа неефективен и намаляването на флота на Общността продължи. Поради това, насоките бяха преразгледани, в резултат на което бе изработено съобщението от 1997 г., за определяне на новите Насоки за държавните помощи в областта на морския транспорт ⁽²⁾.

Съществено развитие през последните години в областта на мерките за подпомагане от страна на държавите-членки в областта на морския транспорт е разширеният е широко разпространеното в Европа прилагане на уравниена ставка за облагане на тонажа (“тонажен данък”). Данъка върху тонажа, който влезе в сила най-рано в Гърция и бе последователно приет в Холандия (1996), Норвегия (1996), Германия (1999), Великобритания (2000) и Ирландия (2002). Белгия и Франция също решиха да го приемат през 2002г., докато италианското правителство предвижда такава възможност.

Резултати от предложените и одобрени от Комисията мерки от страна на държавите-членки, сравнени с общите цели на ревизираните Насоки от 1997 г.

(а) Тенденции за флота, плаващ под знаме на Общността (конкурентноспособност на флота)

В съответствие с отговорите, предоставени от държавите-членки на въпросника на Общността в средата на 2002 г. и според последните статистически данни ⁽³⁾,

⁽²⁾ Насоки на Общността относно държавните помощи в областта на морския транспорт (97/C 205/05) (ОВ С 205, 05.07.1997 г, стр. 5).

⁽³⁾ ISL, Корабни статистики 2001.

държавите-членки, които са въвели мерки за помощ, по-специално под формата на данъчни облекчения, са придобили повторна регистрация под национално знаме на значителен обем тонаж във всички регистри, взети заедно. В процентно съотношение, флотите, вписани в регистрите на държавите-членки са се увеличили както следва: броят на плавателните съдове с 0,4% средно на година, тонажът с 1,5% и корабите - контейнери – с 12,4%. Дори ако, в случаите на първичен регистър, броят на вписаните единици навсякъде през периода 1989-2001, това може да бъде разглеждано като смяна на тенденцията на отказ от знаме на Общността, която се наблюдава до 1997 г.

През същия период, обаче делът регистрите на държавите-членки в общия световен тонаж бележи слаб спад. Докато корабоплаването в световен мащаб расте, то ръста на флота на Общността, регистриран под флагове на трети страни, е по-бърз в сравнение с флота, плаващ под флагове на държавите членки.

(б) Тенденции по отношение на заетостта

Според последните изследвания, броят на плаващите на борда на плавателни съдове под знаме на Общността е спаднал от 188 000 през 1996 г. на приблизително 180 000 през 2001 г. ⁽⁴⁾. Общият брой на плаващите с националност от Общността наети на съдове, плаващи под знаме на Общността към момента е 120 000, цифра по-ниска с около 40% от тази през 1985г., докато броят на заетите с националност от трети страни се увеличил от 29 000 през 1983 до 60 000 днес. Когато се оценява спада в общия брой на плаващите трябва да бъдат отчетени следните фактори:

- Първо. Продуктивността на плавателен съд продължава да нараства. Съответно по-малък екипаж може да транспортира равен или дори по-голям обем товар, отколкото в миналото.

- Второ, флотът на Общността, плаваща под нейно знаме, бе подновен през периода 1997 до 2001 г. Средната възраст на плавателните съдове намаля от 22,9 години на 17,2 години. 35% от флота, който е действащ на 1 януари 2001 г. бе изградена в периода 1996 до 2000 г. Новите плавателни съдове или по-напреднала технология изискват по-добре обучени, но по-малки екипажи.

Между различните държави членки се наблюдават значителни разлики в процента на заетост на плаващите. Нищо, обаче, в тези стойности не подсказва за промяна в тенденцията, според която флота на Общността разчита все повече и повече на плаващи. Този тренд е посочен от Комисията през 20001 в Комюнике за обучението и наемането на моряци ⁵.

(в) Принос към икономическата активност като цяло

⁴ Общият брой на плаващи от и извън Общността.

⁵ Комюнике на Комисията за обучението и наемането на моряци от 06.04.2001 COM (2001) 188 final.

Морските индустрии са неразривно свързани с морския транспорт. Тази връзка е сериозен аргумент в полза на позитивни мерки, чиято цел е да се поддържа флот, зависим от корабоплаването в Общността. След като по принцип морският транспорт е една от брънките в транспортната верига и брънка в морските индустрии в частност, мерките, мерките целящи подкрепа на конкурентноспособността на европейския флот също имат отражение върху инвестициите на суша в областта на морските индустрии⁶ и върху приноса на морския транспорт за икономиката и заетостта в Общността като цяло.

Значението на корабоплаването и на целия морски отрасъл варира в значителна степен в отделните държави. Независимо от това, обаче, важността на европейския морски отрасъл и неговото директно икономическо влияние може да бъде ясно илюстрирано от следните данни: 1,550 милиона директно заети, оборот от 160 милиарда евро през 1997 г. (около 2% от БВП на Общността)⁽⁷⁾. Данните за Дания (3% от БВП, генериран в морския отрасъл), Гърция (2,3 %) и Холандия (2 %) могат да бъдат приети като убедителен пример.

Поради това, в този контекст не е маловажно да бъде отбелязано, че управляваният от европейски, базирани в Общността, оператори флот, е останал на ниво от около 34% от световния тонаж, докато последният се е увеличил с 10% през същия период. Като се има предвид мобилността на морската индустрия и дейностите, които се предлагат от трети държави, би могло да се направи извода, че мерките за подкрепа за морския транспорт могат да допринесат за избягване на широкоразпространеното разместване на свързаните индустрии.

В заключение може да бъде потвърдено, че след приемането на мерките в съответствие с приетите през 1997 г. Насоки, структурното намаляване на регистрите на Общността и на флота на Общността е спряно и определените от Общността цели са постигнати поне частично.

Делът на отворените регистри в световния тонаж обаче продължи да се увеличава през този период от 43 % през 1996 г. на 54% през 2001 г. и не са налице индикации за какъвто и да е значителен обрат на тенденцията, при която флота имаше и продължава да има увеличаващ се капацитет за плаващи от трети страни. Предприетата в последните години кампания трябва да бъде продължена, но трябва да бъде по-добре насочена. Мерките, които следва да поощряват плаващите от страна на Общността трябва да бъдат обект на по-активно наблюдение.

⁶ Тези дейности включват пристанищни услуги, логистика строителство, поправка, поддръжка, инспекция и класификация на съдовете, управление на кораби и търговско комисионерство, банкови и международни финансови услуги, застрахователни, консултантски професионални услуги.

⁷ Проучване, извършено от Европейската комисия – Генерална дирекция “Предприемачество” (публикувана в интернет страницата на Европа)

Резултатите от мерките, предприети от държавите-членки и одобрени от Комисията ще трябва да бъдат систематично анализирани.

Като следствие, а и по принцип, оперативната помощ трябва да бъде предоставяна по изключение, да е временна и намаляваща, Комисия счита, че държавната помощ за корабоплаването все още е оправдана и следвания през 1997г. в насоките подход в правилен. Настоящото комюнике се базира на същия систематичен подход.

2. ОБХВАТ И ОСНОВНИ ЦЕЛИ НА РЕВИЗИРАНИТЕ НАСОКИ ЗА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ

Настоящото съобщение – отменяйки Ръководните насоки от 1997 г., цели установяване на параметрите, в рамките на които да бъде одобрявана държавната помощ за морския транспорт, на основание разпоредбите и процедурите на Общността за държавна помощ, от страна на Комисията съгласно член 87 (3) (в) и/или член 86 (2) от Договора.

Схемите за помощ не следва да бъдат прилагани за сметна на икономиките на други държави-членки и трябва да бъде доказвано, че те не застрашават конкуренцията между държавите-членки в степен, противоречаща на общия интерес. Държавната помощ трябва да бъде винаги ограничена до това, което е необходимо за постигане на целта и да бъде предоставяна по прозрачен начин. Кумулативният ефект от цялата помощ, предоставяна от държавните институции (включително национално, регионално и местно ниво) трябва винаги да бъде вземан предвид.

Настоящите насоки са приложими по отношение на дейностите, свързани с морския транспорт, така както са определени в Регламент (ЕИО) 4055/86 ⁽⁸⁾ и Регламент (ЕИО) 3577/92 ⁽⁹⁾, а именно на “транспортването на стоки и лица по море”. Те също в отделни части се отнасят до влачене и екскавация.

2.1. Обхват на променените насоки за държавна помощ

Настоящите насоки се отнасят до всяка помощ, предоставяна от държави-членки или посредством средства на държавите, в полза на морския транспорт. Това включва всички финансови преимущества, предоставени под каквато и да е форма, финансирани от страна на публични органи (независимо от това дали те са на национално,

⁽⁸⁾ Регламент на Съвета (ЕИО) N 4055/86 от 22 декември 1986 г. за приложение на принципа за свобода за предоставяне на услуги на морския транспорт между държави-членки и между държави-членки и трети държави (ОВ L 378. 31.12.1986 г., стр. 1).

⁽⁹⁾ Регламент на Съвета (ЕИО) N 3577/92 от 7 декември 1992 г. за приложение на принципа за свобода за предоставяне на услуги на морския транспорт в рамките на държави-членки (крайбрежно плаване) (ОВ L 364. 12.12.1992 г., стр. 7).

регионално, провинциално, областно или местно ниво). За тази цел понятието “публични органи” може да включва публични предприятия и контролирани от държавата банки. Разпоредби, съгласно които държавата гарантира заеми или друго финансиране от търговски банки може също да попаднат в определението за помощ. Насоките не правят разлика между видове бенефициенти от гледна точка на тяхната правна структура (без значение дали са компании, сдружения или физически лица), нито между публична или частна собственост като всяко препращане към компании ще се приема, че включва всички видове правни субекти.

Настоящите насоки не обхващат помощта за корабостроенето (по смисъла на Регламент на Съвета (ЕИО) 1540/98 ⁽¹⁰⁾ или който и да е последващ правен акт). За инвестициите в инфраструктура обикновено не се разглежда, че включват държавна помощ по смисъла на член 87 (1) от Договора, ако държавата предоставя свободен и равен достъп до инфраструктура в полза на всички съответни оператори.

Независимо от това, обаче Комисията може да прегледа такива инвестиции, ако те директно или индиректно облагодетелстват конкретни корабособственици. В заключение, Комисията е установила принципа, че не е налице държавна помощ, когато публичните органи подпомагат дадена компания по начин, който би бил приемлив за частен инвеститор, опериращ при нормални пазарни условия.

2.2. Основни цели на променените Насоки за държавна помощ

Комисията подчертава, е необходима повишена прозрачност на държавните помощи, така, че не само националните органи в широк смисъл, но също така и компании и физически лица да са осведомени за техните права и задължения. Тези насоки са предназначени да допринесат за това и да пояснят какви схеми за държавна помощ могат да бъдат въведени с цел да се подпомогне интереса на Общността в корабоплаването с оглед на:

- развиване на безопасен, ефикасен, сигурен и екологично чист морски транспорт,
- насърчаване на регистрацията и пре - регистрацията в регистрите на държави-членки,
- допринасяне за консолидиране на морския отрасъл, създаден в държавите-членки, като същевременно се поддържа обща конкурентноспособност на флота на световните пазари,
- поддържане и подобряване на морското ноу-хау и защита и поощряване на заетостта на плаващите от Общността и

⁽¹⁰⁾ ОВ L 202. 18.07.1998 г., стр. 1

- допринасяне за поощряването на нови услуги в областта на морските превози в близко плаване в съответствие с Бялата книга за транспортната политика на Общността.

Държавната помощ като цяло следва да бъде отпускана по отношение на кораби, които са вписани в регистрите на държавите-членки. В определени случаи по изключение, обаче помощ може да бъде предоставяне по отношение на кораби, вписани в регистрите по точка (3) от Приложението, при условие, че:

- те отговарят на международните стандарти и на правото на Общността, включително за нормите, отнасящи се до сигурността, безопасността, опазването на околната среда и условията за работа на борда,
- те се оперират от страна на Общността,
- техният собственик е установен в Общността и съответната държава-членка удостовери, че регистърът допринася директно за горепосочените цели.

В допълнение, мерките за отпускане на помощ, които са неутрални по отношение на знамето могат да бъдат одобрявани в определени случаи по изключение, когато бъде ясно доказана полза за Общността.

3. ФИСКАЛНИ И СОЦИАЛНИ МЕРКИ ЗА ПОДОБРЯВАНЕ НА КОНКУРЕНТНОСПОСОБНОСТТА

3.1. Фискално третиране на предприятията корабособственици

Много трети държави развиха значителни корабни регистри, в някои случаи подпомагани от ефикасна международна инфраструктура на услугите, привличайки собственици на кораби поради фискалния си климат, който е значително по-облекчен от този в държавите-членки. Ниските данъци станаха стимул за компаниите не само да отхвърлят знамената на плавателните си съдове, но също така и да обмислят преместването на седалището си. Следва да бъде отбелязано, че понастоящем не са налице ефективни международни разпоредби, които да регулират тази данъчна конкуренция, а само някои административни, правни или технически бариери, отнасящи се до преместването на регистрацията на корабите от регистъра на дадена държава-членка. В този контекст създаването на условия за по-справедлива конкуренция с знаме на удобство е вероятно най-добрият начин за напредък.

Въпросът за фискалната конкуренция между държави-членки следва да бъде обсъден. На този етап не е налице доказателство за схеми, нарушаващи конкуренцията в търговията между държавите-членки в степен, противна на общия интерес. В действителност е налице увеличаващо се сближаване на подхода на държавите-членки по отношение на помощта за корабоплаване. Преминаване от един знаме към друг между държавите-членки е рядкост. Фискалната конкуренция е се поставя като въпрос

между държавите-членки от една страна и трети държави – от друга, тъй като средствата, които се спестяват от собствениците на кораби посредством регистрите на трети държави са значителни в сравнение с възможностите, с които те разполагат в Общността.

По тази причина, много държави-членки са предприели специални мерки за подобряване на фискалния климат за предприятията корабособственици, включително например, ускорена амортизация за инвестициите в кораби или право да се запазва печалбата от продажба на кораби за няколко години, освободена от данъци, при условие, че тази печалба бъде реинвестирана в кораби.

Тези данъчни облекчения, които се прилагат по специален ред по отношение на корабоплаването се приема, че са държавна помощ. По същия начин, системата, която замества нормалната корпоративна данъчна система с данък върху тонажа също е държавна помощ. “Данък върху тонажа” означава, че корабособственикът плаща определен размер данък, свързан директно с оперирания тонаж. Данъкът върху тонажа се изплаща независимо от действителните ползи или загуби на компанията.

Такива мерки бяха демонстрирани и за гарантиране на високото качество на заетостта в частта от морски отрасъл базирана на брега, като управление, директно свързано с корабоплаването и също при свързани дейности (застраховане, посредническа дейност и финанси). От гледна точка на важността тези дейности за икономиката на Общността и в подкрепа на посочените по-горе цеди, тези видове фискални стимули може да бъдат подкрепени по принцип. Също така, осигуряването на качество на заетостта и стимулирането на конкурентна корабостроителна индустрия, създадена в държава-членка посредством фискални стимули, взети заедно с други инициативи за обучение и повишаване на сигурността, ще подпомогнат развитието на корабоплаването на Общността на глобалния пазар.

Комисията е запозната с факта, че доходите на корабособствениците в днешно време често произтичат от операции на кораби под различни знамена – например при използване на различни чартърни плавателни съдове, плаващи под чужди знамена или посредством използването на партньорски плавателни съдове в рамките на сдружения. Също така се признава, че стимулът за експатриране на управлението и допълнителните дейности би продължил да съществува, ако корабособственикът получава значителни финансови ползи от поддържане на различни предприятия и води отделно счетоводство за доходите от плаване под знаме на Общността от останалите доходи. Такъв би бил случая, например когато доходи, получени при плаване не под знаме на Общността следва да бъдат обложени изцяло с корпоративен данък в държава-членка или в по-малък размер на данъците извън Общността, ако може да бъде доказано управление извън Общността.

Целта на държавната помощ в рамките на общата морска транспортна политика е да подкрепи конкурентноспособността на флота на Общността на глобалния корабоплавателен пазар. Съответно, схемите за данъчни облекчения следва по

принцип, като правило, да изискват наличието на връзка с знаме на Общността. Независимо от това, обаче, може също така, по изключение да бъде одобрена помощ, когато се прилага до целия флот, опериран от корабособственик, установен на територията на дадена държава-членка и задължен да плаща корпоративен данък, при условие, че бъде доказано, че стратегическото и търговско управление на всички релевантни кораби се осъществява в действителност от територията на тази държава и че тези дейности допринасят съществено за икономическата дейност и заетост в Общността. Доказателствата, представени от съответните държавите-членки следва да могат да докажат такава икономическа връзка и да съдържат подробности за плавателни съдове, притежавани и оперирани съгласно регистрите на Общността, както и за граждани на Общността, които са заети на кораби и включени в дейности на сушата, както и инвестиции в недвижимо имущество. Следва да бъде подчертано, че помощта трябва да е необходима за поощряване на репатрирането на стратегическото търговско управление на всички кораби в Общността и в допълнение, че бенефициентите на такива схеми трябва да бъдат обект на облагане с корпоративен данък в Общността. В допълнение, Комисията ще изисква всички налични доказателства, удостоверяващи, че всички плавателни съдове, оперирани от компании, ползващи се от тези мерки съответстват на релевантните международни и общностни стандарти за безопасност, включително отнасящите се до условията на работа на борда на корабите.

Както бе посочено по-горе, не следва да се забравя, че по принцип схемите за данъчни облекчения изискват връзка с знаме на една от държавите-членки. Преди да бъде предоставена помощ по изключение (или преди да бъде одобрена такава) на флот, състоящ се от плавателни съдове, плаващи под други знамена, държавата-членка следва да удостовери, че компаниите-бенефициенти поемат ангажимент да увеличат или най-малко – да продължават да плават под знамето на една или повече държави-членки, с такъв тонаж, с какъвто те биха оперирали под тези знамена към момента, в който това Съобщение започне да се прилага. В случаите, когато компания контролира компании-корабни оператори по смисъла на Седмата директива на Съвета 83/349/ЕИО ⁽¹¹⁾(член 1), горното изискване за размер на тонаж ще следва да се прилага по отношение на компанията-майка и дъщерните компании, взети заедно, на консолидирана основа. В случай, че компания (или група от компании) не спазят това изискване, съответната държава-членка няма да предоставя данъчни облекчения за в бъдеще по отношение на допълнителните плавателни съдове на тази компания, плаващи не под знаме на Общността, освен ако делът на общия тонаж, който плава под знаме на Общността, който отговаря на условията за данъчно облекчение в тази държава-членка, не е намалал в сравнение с периода, посочен в следващия параграф. Държавата-членка е задължена да уведоми Комисията за прилагането на изключението. Изискването на обем на тонажа на Общността, съдържащо се в настоящия параграф не се прилага по отношение на предприятия, опериращи на най-малко от 60% от техния тонаж под знаме на Общността.

Във всички случаи, когато бъдат одобрени фискални схеми за горепосочените изключения и с цел да бъде дадена възможност на съответните държави-членки да

⁽¹¹⁾ ОВ L 193, 18.07.1983 г., стр. 1

подготвят веднъж на три години изисквания се в Глава 12 (“Заключителни бележки”) доклад, получаващите помощ трябва да представят на съответните държави-членки доказателства, че всички условия за прилагане на изключението са налице по време на този период. Освен това, следва да бъдат представени доказателства, че в по отношение на флота на бенефициента, изискването за тонаж, съдържащо се в предшестващия параграф е било спазено и че всеки съд от флота отговаря на съответните международни и общностни стандарти, включително онези, свързани със сигурността, безопасността, екологичността и условията за работа на борда. В случай, че получателите не предоставят такива доказателства, няма да им бъде разрешено да продължават да се ползват от данъчната схема.

Също така е важно да се предвиди, че когато освен корабни компании със седалище в Общността са получатели по горните данъчни схеми, някои компании за управление на кораби със седалище в Общността може също да се ползват от тези разпоредби. Компаниите за управление на кораби са субекти, предоставящи различен вид услуги на корабособствениците, като технически изследвания, набиране, обучение и управление на екипаж, опериране на плавателни съдове. В някои случаи управителите на кораби са натоварени, както с техническото управление, така и с управлението на екипажа на плавателните съдове. В такива случаи те действат като класически “корабособственици” що се отнася до транспортните операции. Освен това, когато става въпрос за корабна индустрия, този отрасъл е подложен на силна и нарастваща конкуренция на международно ниво. По тези причини, е подходящо да се разшири възможността за данъчни облекчения по отношение на тази категория управители на кораби.

Компаниите за управление на кораби могат да получават помощ само по отношение на плавателните съдове, по отношение на които отговарят за управлението на екипажа и техниката. По-специално, за да отговарят на условията, управителите на кораби трябва да са поели от собственика пълната отговорност за оперирането на плавателния съд, както и да поемат от него всички права и задължения, наложени от Кодекса за МКУ⁽¹²⁾. В случай, че собствениците на кораби предоставят също така и други видове специализирани услуги, дори те да са свързани с опериране на плавателните съдове, следва да се осигури отделно счетоводство за тези дейности, които не отговарят на условията за прилагане на схеми за облекчено данъчно облагане. Изискването към държавите-членки за дял обвързан със знаме, посочено по-горе, се прилага и по отношение на управляващите компании⁽¹³⁾.

Настоящите насоки се прилагат само по отношение на морския транспорт. Комисията може да приеме, че тегленето по море на други плавателни съдове, нефтени платформи, и т.н. попада в тази дефиниция.

⁽¹²⁾ “Кодекс за МКУ”, Международен кодекс за управление за безопасно опериране на кораби и предотвратяване на замърсявания, приет на Международната морска организация (ММО) с резолюция А.741 (18).

⁽¹³⁾ Комисията ще прецени действието на тези разпоредби по отношение на управлението на корабите след три години прилагане на настоящото съобщение.

Комисията обаче, разполага с информация, че в определени случаи държави-членки допускат влекачи, които са предназначени за работа в море, да се ползват от помощта, независимо от това, че те не са активно плаващи в море, или плават рядко. Поради това е необходимо да бъде уточнено в настоящите насоки каква е била възприетата от Комисията линия и каква ще бъде тя за в бъдеще по този въпрос.

„Тегленето” попада в обхвата на насоките единствено ако повече от 50% от дейностите по теглене извършвани действително от влекач през време на дадена година съставлява “морски транспорт”. Времето за престой може да бъде пропорционално разделено според частта от общата дейност, която се извършва от влекача, което съставлява “морски транспорт”. Следва да бъде подчертано, че дейностите по теглене, които се извършват като част от останалите дейности на пристанищата, или които се състоят от оказване на помощ на плавателен съд със собствена тяга, за да достигне пристанище, не съставляват “морски транспорт” за целите на настоящото съобщение. Не се допуска изключение по отношение на връзката с знамето в случаите на теглене.

“Екскавационните дейности” по принцип не отговарят на условията за помощ за морския транспорт. Независимо от това, обаче, фискални разпоредби за компании (като данък върху тонажа) може да се прилагат по отношение на такива екскаватори, чиито дейности съставляват “морски транспорт” – това е транспортиране в дълбоки води на извлечени материали – за повече от 50% от тяхното годишно оперативно време и само по отношение на такива транспортни дейности. Екскаваторите, които отговарят на условията са само тези, регистрирани в държава-членка (не е възможно да се прави изключение от знамето). В такива случаи се изисква отделно счетоводство за морските транспортни дейности ⁽¹⁴⁾.

Накрая, методът на оценяване на системите за данъка върху тонажа, за които е направено уведомяване до момента, се състоеше от следните стъпки: действителната печалба за собствениците на кораби се изчисляваше посредством прилагането на ставка за предполагаемата печалба към тонажа на корабите; държавния корпоративен данък се налага по отношение на така получения резултат. Полученото число е “данък върху” тонажа, който подлежи на плащане.

Предполагаемите нива на печалба, представени от държавите-членки до момента са хомогенни. Независимо от това, обаче, след като нивата на корпоративния данък може да варират в значителна степен в Общността, данъците върху тонажа, които трябва да бъдат платени за един и същ тонаж може да бъдат много различни в различните държави-членки. С оглед запазване на съществуващия справедлив баланс Комисията ще одобрява само схеми, при които данъчното бреме върху тонажа е в съответствие с това във вече одобрените схеми.

⁽¹⁴⁾ Корабите, използвани от такива оператори също извличат или копаят материали, които пренасят след това. Извличането или изкопаването като такива не отговарят на изискванията за предоставяне на държавна помощ за морски транспорт.

При всички случаи, ползите от схемите трябва да подпомогнат развитието на корабоплавателния отрасъл и заетостта в интерес на Общността. Следователно горепосочените фискални преимущества трябва да бъдат ограничени само до дейностите, свързани с корабоплаването; оттук – в случаите, когато компанията, която е собственик на кораба осъществява други търговски дейности, се изисква прозрачно счетоводство, за да се предотврати преливането към дейности, които не са свързани с корабоплаване. Този подход ще бъде от помощ на корабоплаването в Общността с оглед неговата конкурентноспособност – чрез нива на данъчни задължения, сравними с нивата, които се прилагат навсякъде по света, но ще запази нормалните данъчни ставки за други дейности и персоналното заплащане на акционерите и директорите.

3.2. Разходи, свързани със заетостта

Както бе отбелязано по-горе, морският транспорт е отрасъл, в който има силна международна конкуренция. Поради това, мерките за подкрепа за корабоплавателния отрасъл следва да целят преди всичко намаляване на фискалните и други разходи и тежестите, които се понасят от корабособствениците и от плаващите от Общността в съответствие с нивата, които съответстват на световните норми. Те следва директно да стимулират развитието на отрасъла и заетостта, вместо да предоставят обща финансова помощ.

В съответствие с тези цели, следните действия във връзка с разходите по заетостта следва да бъдат разрешени за корабоплаването на Общността:

- намалени ставки за вноски за социално осигуряване на плаващите от Общността, наети на борда на кораби, които са регистрирани в държава-членка,
- намалени ставки за данък общ доход за плаващите от Общността на борда на кораби, които са регистрирани в държава-членка,

За целите на този параграф, “плаващи от Общността” означава;

- граждани на Общността/на ЕИП, в случаите на плаващи, които работят на борда на плавателни съдове (включително ро-ро фериботи ⁽¹⁵⁾) предоставящи пътнически услуги по разписание между пристанищата на Общността,
- всички плаващи, подлежащи на облагане с данъци и/или заплащане на вноски за социално осигуряване в дадена държава-членка, във всички останали случаи.

⁽¹⁵⁾ Виж член 2, точка (а) от Директива на Съвета 1999/35/ЕО от 29 април 1999 г. за системата от задължителни проучвания за безопасното опериране на редовните ро-ро фериботни и високоскоростни пътнически плавателни услуги (ОВ L 138, 01.06.1999 г., стр. 1).

Предходните насоки от 1997 г. допускаха такова намаление за всички плаващи, които работят на борда на плавателни съдове, регистрирани в дадена държава-членка и подлежащи на облагане с данъци или задължени да заплащат вноски за социално осигуряване в дадена държава-членка. Независимо от това, от тогава стана ясно, че собствениците на кораби от Европа са подложени на силната международна конкуренция в случаите на международен превоз, а е по-лесно в случаите на осъществяване на транспорт вътре в Общността. Поради това, увеличаването на конкурентноспособността на европейската корабоплавателна индустрия приоритетна цел при предоставянето на помощ в горния случай. Възпирането на държавите-членки от предоставяне на данъчни облекчения за всички пътуващи по море в такива случаи би имало негативно отражение върху конкурентноспособността на европейските корабособственици, които ще бъдат окуражени да преминат към знамена на трети държави. Същевременно, бе констатирано, че заетостта на европейските граждани е значителна, в процентно съотношение и като цифри в случаите на осъществяване на транспорт вътре в Общността. Поради това, защитата на заетостта в Общността е приоритет при предоставянето на помощ в такива случаи. Поради вътрешни фискални съображения някои държави-членки предпочитат да не прилагат намалени ставки, така както бе отбелязано по-горе, а вместо това – да възстановяват изцяло или частично на собствениците на кораби разходите, свързани с тези налози. Такъв подход би могъл да бъде считан за еквивалентен на система от намалени ставки, така както бе посочено по-горе, при условие, че е налице ясна връзка с тези налози, не съществува свръхкомпенсация и че системата е прозрачна и не дава възможност за злоупотреба.

За морската част от влаченето и дейностите, свързани с екскавация (морски транспорт на материални), помощ в полза на заетостта на плаващите от Общността може да бъде предоставяна по аналогия на разпоредбите, съдържащи се в настоящата разпоредба, но само ако помощта се отнася до плаващи от Общността, които работят на борда на морски влекачи със собствена тяга и екскаватори, регистрирани в дадена държава-членка, извършващи морски транспорт по море за поне 50% от тяхното оперативно време ⁽¹⁶⁾.

В заключение, следва да бъде припомнено, че помощта за заетост подлежи на груповото освобождаване, предвидено в Регламента на Комисията (ЕО) N 2204/2002 от 12 декември 2002 г. за прилагането на членове 87 и 88 от Договора за ЕО по отношение на държавните помощи за заетост ⁽¹⁷⁾, който се прилага също така и по отношение на морския транспорт.

4. ПОДПОМАГАНЕ НА ЕКИПАЖ

⁽¹⁶⁾ Така екскавационните дейности, които се извършват между другото, основно на пристанища, не отговарят на условията за получаване на помощ за осигуряване на заетост на плаващи от Общността. (ОВ Л 138, 01.06.1999 г., стр. 1).

⁽¹⁷⁾ (ОВ Л 138, 01.06.1999 г., стр. 1).

Подпомагането на екипажа цели да намали разходите за заетост на плаващи от Общността, особено тези, свързани с кораби, опериращи в далечно плаване. Поради това, помощ, която попада в тавана (посочен в Глава 11) може да бъде предоставена под формата на заплащане или възстановяване на разходите за репатриране на плаващи от Общността, които работят на борда на кораби, вписани в регистрите на държави-членки.

5. ПОМОЩ ЗА ИНВЕСТИЦИИ

Субсидиите за подновяване на флота не са характерни за другите видове транспорт като сухопътния и въздушния транспорт. След като съществува вероятност те да доведат до нарушаване на конкуренцията, Комисията се въздържа от одобряване на такива схеми, особено когато те са част от структурна реформа, водеща до намаляване на общия капацитет на флота.

Инвестициите трябва да отговарят на условията на Регламент (ЕО) No1540/98 или на друго законодателство на Общността, което го заменя.

В рамките на настоящите насоки, друга помощ за инвестиции обаче може да бъде разрешена в съответствие с политиката на Общността за безопасно плаване в определени ограничени случаи, с цел да бъде подобро оборудването на борда на плавателни съдове, вписани в регистъра на дадена държава-членка или с цел поощряване на използването на безопасни и чисти кораби. При такива условия може да бъде разрешена помощ, което създава стимули за повишаване на стандартите на регистрираните в Общността кораби с цел надвишаване на задължителните стандарти за безопасност и екологичност, установени в международни конвенции и предварително договорените по-високи стандарти, като по този начин се повишава безопасността и контролът върху опазването на околната среда. Такава помощ трябва да отговаря на приложимите разпоредби на Общността за корабостроенето.

След като кораболаването е по същество си много мобилно, регионална помощ за морските компании от региони в неблагоприятно положение, която често е под формата на инвестиционна помощ за компании, инвестиращи в тези региони, може да бъде разрешена само, когато е ясно, че регионът ще бъде бенефициент на произтичащите от нея ползи за разумен период от време. Такъв например би бил случая при инвестиции, свързани с изграждането на складове или покупката на определено оборудване за кораби. В тези случаи инвестиционната помощ за корабни компании от региони в неблагоприятно положение може да бъде разрешена, когато също така отговаря и на изискванията за разпоредбите за регионална помощ (виж Глава 6).

6. РЕГИОНАЛНА ПОМОЩ ПО ЧЛЕН 87, ал. (3) (а) и (в)

В контекста на регионалните схеми за помощ, Комисията ще прилага общите правила, установени в настоящото съобщение или други разпоредби за национална регионална помощ или бъдещи промени в тях.

7. ОБУЧЕНИЕ

Първо, следва да бъде припомнено, че помощта за обучение попада в групите освобождавания, предвидени от Регламент на Комисията (ЕО) N 68/2001 от 12 януари 2001 г. за приложението на членове 87 и 88 от Договора за ЕО по отношение на помощта за обучение (¹⁸), която също се прилага по отношение на морския транспорт.

Освен това, много схеми за обучение, през които преминават плаващите се подпомагат от държавата и не се считат за държавна помощ, поради това, че те имат общ характер (независимо от това дали те имат професионална или академична насоченост). Поради това, такива схеми не са предмет на уведомяване и преценка от страна на Комисията.

В случай, че дадена схема се счита, че включва държавна помощ, се изисква уведомяване. Такъв може да бъде случая, ако например конкретна схема е специално свързана с обучение на борд и ползата от държавната финансова подкрепа е за обучаващата организация, за курсанта, за плаващия или за корабособственика. Комисията е благосклонна по отношение на помощ, предоставена на недискриминационна основа по отношение на обучение, което се осъществява на борда на кораби, регистрирани в държава-членка. По изключение, обучението на борда на други плавателни съдове може да бъде подпомагано, когато е обосновано от обективни критерии като липсата на свободни места на плавателни съдове от регистър на държава-членка.

Когато финансовите средства са изплатени за обучение на борда, обучаващият се по принцип може да не бъде член на екипажа, но може да бъде извънщатен член. Тази разпоредба цели да гарантира, че нетните субсидии за заплати не могат да бъдат изплащани на плаващи, ангажирани в обичайните дейности на екипажа.

По същия начин, с цел да бъде запазвана и развивана експертността в Общността и конкурентноспособността на морските индустрии на Общността, са необходими по-нататъшни усилия за изследване и развитие, насочени към качеството, продуктивността, безопасността и екологичната защита. За тези цели държавната помощ може да бъде одобрена в рамки, определени от разпоредбите на Договора.

Помощ, насочена към повишаване и осъвременяване на опита на командния състав от Общността може да бъде разрешавана по време на цялата им кариера. Помощта може да се състои от принос към разходите по обучението и/или компенсация за заплатата,

(¹⁸) (ОВ L 10, 13.01.2001 г., стр. 1).

полагаща се на член на командния състав за срока на обучението. Схемите трябва обаче да са разработени по такъв начин, че да бъде предотвратено по директен или индиректен начин отклоняването на помощта за обучение в посока към субсидиране на заплатите на членовете на командния състав.

Помощ, предназначена за професионална преквалификация на рибари от открито море, желаещи да работят като моряци на море, може също така да бъде разрешена.

8. ПОМОЩ ЗА ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ

Независимо от това, че насоките на Общността за реструктуриране и оздравяване на фирми в затруднено положение ⁽¹⁹⁾ се прилагат по отношение на транспорта само до степен, в която се взема предвид специфичния характер на отрасъла, Комисията ще прилага настоящите насоки или други инструменти на Общността, които ги отменят, вземайки предвид и помощта за реструктуриране на корабни компании.

9. ЗАДЪЛЖЕНИЯ ПО ОБЩЕСТВЕНИ УСЛУГИ И ДОГОВОРИ

В сферата на морското крайбрежно плаване задълженията по обществени услуги (ЗОУ) може да бъдат налагани или да бъдат сключвани договори за обществени услуги (ДОУ) за услугите, посочени в член 4 от Регламент (ЕИО) No 3577/92. За тези услуги, ЗОУ и ДОУ, както и компенсациите във връзка с тях, трябва да отговарят на условията на настоящата разпоредба и на разпоредбите на Договора, както и на процедурите, регулиращи държавната помощ, тълкувани от Съда на Европейската общност.

Комисията приема, че ако дадена международна транспортна услуга е необходима за посрещане на императивни за нужди на обществения транспорт, задълженията по обществени услуги може да бъдат налагани или да бъдат сключвани договори за обществени услуги, при условие, че всяка компенсация свързана с тях е предмет на горепосочените разпоредби и процедури на Договора.

Продължителността на договорите за обществени услуги следва да бъде ограничена да разумен и не много продължителен период, обикновено в порядъка на шест години, тъй като договорите за значително дълги срокове биха могли да съдържат риск от създаване на (частен) монопол.

10. ПОМОЩ ЗА КРАЙБРЕЖНО ПЛАВАНЕ

⁽¹⁹⁾ (ОВ, С 288, 09.10.1999 г., стр. 2).

Не съществува официална дефиниция на понятието “крайбрежно плаване”. В комюнике на Комисията за развитието на крайбрежното плаване в Европа от 29 юни 1999г.²⁰ е представена работно определение. Под крайбрежно плаване следва да се разбира „движение на товари и пътници по море между пристанища, разположени в географските граници на Европа или между тях и други пристанища в не европейски страни чрез вътрешно море с Европа”²¹.

В настоящото комюнике Комисията преразглежда ролята на този вид транспорт за насърчаване на устойчива и сигурна мобилност, за подсилване сближаването в Общността и за подобряване ефикасността на транспорта като част от един интер-модален подход.

Комисията признава също, че подпомагането на крайбрежното плаване трябва да се осъществява на всички равнища-локално, регионално и на равнище Общност.

След като помощта за крайбрежното корабоплаване цели да подобри интер-модалната верига и да освободи от претоварване пътищата в държавите членки, то дефиницията за крайбрежното корабоплаване, както е посочена в комюникето от 1999 трябва да се ограничи за целите на настоящия документ до транспорт между пристанища на територията държави членки.

В подобни случаи Комисията ще одобрява помощи от този тип при условие, че те са предназначени за корабособственици по смисъла на чл.1 от Регламент 4055/86 с оглед изискването за плаване на корабите под знаме на държава членка. Помощта в случая трябва да бъде нотифицирана и да изпълнява следните условия:

- Помощта да има продължителност не повече от три години, а целта и да бъде за финансиране на корабни услуги за свързване на пристанища разположени на територията на държави-членки ;
- Услугата следва да е от такъв тип, че да позволи на транспорта (предимно товарен) по шосе да се осъществява изцяло или частично по море, но така, че да не се променя морския транспорт по начин, които засяга общия интерес.
- Помощта трябва да е насочена към прилагането на детайлен проект с предварително установено влияние върху околната среда, по отношение на нов път или осъвременяване на услуги по съществуващ път, обединяващ няколко корабособственика при необходимост, като не повече от един проект финансира една линия и без опция за подновяване, продължаване или повторение на дадения проект.
- Целта на помощта да е покриване на до 30% от текущите разходи за въпросната услуга²² или за финансиране на претоварни съоръжения за корабите за доставка на планирана услуга до 10% от инвестицията.
- Помощта за осъществяване на проект трябва да бъде предоставена по прозрачен начин въз основа на недискриминационни критерии спрямо корабособствениците от Общността. Тя следва да се предостави за проект, селектиран

²⁰ Комюнике от Комисията до Европейския Парламент, Съвета, икономическия и социалния комитет и Комитета по регионите “Развитие на крайбрежното корабоплаване в Европа – динамична алтернатива в устойчива транспортна верига – втори двегодишен доклад “ COM /1999/ 317 финален

²¹ Комюнике стр. 2

²² В случаи на финансиране от Общността или приемливост по друга схема за помощ , таванът от 30% се прилага към комбинираната (обща) сума на финансовата подкрепа. Следва да бъде отбелязано, че интензитетът на помощта е същия като при modal shift actions на Инициативата Марко Поло ; чл. 5/2/ от Регламент 1382/2003 OJ L 196/2.8.2003 стр.1

от властите на държавите членки на база на тръжна процедура в съответствие с правилата приложими в Общността.

- Услугата по конкретния проект следва да бъде жизнеспособна и след периода на публично финансиране.

- Помощта не трябва да се натрупва с компенсация за извършване на обществена услуга (възложена и по договор).

11. ТАВАН

Както вече бе посочено някои държави членки подкрепят морските си отрасли чрез данъчни облекчения докато другите предпочитат директните плащания, например възстановяване на дължимия от моряците подоходен данък. Отчитайки липсата на хармонизирани към момента данъчни системи в държавите членки следва да се посочи, че и двете алтернативи остават възможни. Очевидно е, че двата подхода могат в някои случаи да се комбинират. Рискът от натрупване на помощта до равнища непропорционални на целите на общия интерес могат да доведат до надпревара за субсидии между държавите членки.

Намаляването до нула на данъчните и социално осигурителни ставки за моряците и намаляването на корпоративното облагане за дейностите по корабоплаването, описани в т. 3.1. (предпоследен параграф) представлява максималното равнище на помощта, която може да бъде позволена. За да се избегне нарушаването на конкуренцията другите системи за помощ не трябва да надхвърлят тези размери.

Въпреки, че всяка схема за помощ, нотифицирана от държавите членки ще бъде разгледана според собствените си показатели, следва да се посочи, че общата сума на помощта, предоставена по глави 3 и 6, не трябва да надвишава общия размер на данъчните и социално осигурителните плащания, събрани от моряците и дейностите по корабоплаването.

12. ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ БЕЛЕЖКИ

Комисията ще продължи да наблюдава текущо и задълбочено пазарните условия в корабоплаването. Ако последните се променят тя ще предприеме навреме необходимите мерки в случаите на необходимост от увеличение или намаление на държавната помощ.

Всички нови предложения за мерки, нотифицирани пред Комисията следва да включват календарно разписание за следващите 6 години, очакваните количествени резултати за всяка от целите по точка 2.2. В частност очакваната макроикономическа възвращаемост за съответната корабоплавателна група, заедно с оценка на броя на запазените и новосъздадени работни места, които следва да бъдат приложени към предложенията.

За всички схеми за помощ, съществуващи или нови, попадащи в обхвата на настоящото комюнике държавите членки следва да представят на Комисията оценка на ефекта за шестте години от прилагането им.

В случаите, когато помощта е одобрена и предоставена на получателя по изключение от необходимата връзка със знаме, посочена в т.3.1., съответната държава членка трябва да представи на Комисията доклад на всеки три години от датата на предоставяне на помощта. В доклада държавите членки следва да представят в количествено изражение постиганите ефекти и да направят сравнение на резултатите с очакваното.

Изискванията за доклад в това комюнике влизат в сила от датата на публикуване.

В случай на необходимост, например подадено оплакване, държавата членка трябва да представи на Комисията доказателства, че предоставената подкрепа на даден получател по определена схема е била ограничена до стриктната дефиниция в схемата и по отношение достигането на очакваните резултати.

13. ПОДХОДЯЩИ МЕРКИ

Тези насоки влизат в сила от датата на публикуването в Официалния вестник на европейската Общност. В съответствие с чл. 88/1/ на ДЕО Комисията предлага на държавите членки да изменят съществуващите схеми за помощ, свързани с тези насоки, така че да бъдат приведени в съответствие до 30.06.2005. Държавите членки са приканени да потвърдят писмено, че приемат тези предложения за подходящи мерки най-късно до 30.06.2004г.

В случай че не потвърдят писмено приемането на подходящите мерки до датата, Комисията ще прилага чл. 19 (2) от Регламент 659/1999 и ако е необходимо ще започне съответните процедури.

Настоящите насоки ще бъдат преразгледани седем години след датата на публикуването им.

АНЕКС

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЗА РЕГИСТРИ НА ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ

Под регистри на “Държавите членки” трябва да се разбира значението на понятието обхванато от правото на дадена държава членка прилагано спрямо определена територия от Общността:

1. Всички първични регистри на държави членки са регистри на държавите членки.
2. В допълнение следните регистри, разположени в държави членки и обект на тяхното право са регистри на държави членки
 - the Danish International Register of Shipping (DIS),
 - the German International Shipping Register (ISR),
 - the Italian International Shipping Register,
 - the Madeira International Ship Register (MAR),
 - the Canary Islands register.
3. Други регистри не попадат в обхвата на регистри на държавите членки, дори когато на практика обслужват като първа алтернатива корабособственици от държавите членки. Това поради факта, че те са разположени и са обект на правото на територии, където Договора не се прилага изцяло или частично.

Следователно следните регистри не са регистри на държави членки:

- the Kerguelen register (Договорът не се прилага на тази територия),
- the Dutch Antilles' register (тази територия е присъединена към Общността част и спрямо нея се прилага само част IV от Договора, по отношение на фискалния режим има самостоятелност)
- Регистрите на:
 - Isle of Man (прилагат се само определени части от Договора – виж чл. 229 (6) (с) на Договора. Парламентът на Isle of Man има изключителното право да издава закони относно фискалните въпроси)
 - Bermuda and Cayman (те са част от територии, които са асоциирани към Общността, в тях се прилага само част IV на Договора. Те имат фискална автономия).
- 4. В случая с Гибралтар, Договорът се прилага изцяло, и за целите на настоящите Насоки регистърът на Гибралтар се приема като регистър на страна-членка.