

Comunicação C(2004) 43 da Comissão — Orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos

(2004/C 13/03)

1. INTRODUÇÃO

O Livro Branco «A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções» salienta a importância vital dos serviços de transporte marítimo para a economia da Comunidade. 90 % de todo o comércio entre a Comunidade e o resto do mundo é transportado por via marítima. O transporte marítimo de curta distância representa 69 % do volume de mercadorias transportadas entre os Estados-Membros (esta percentagem é de 41 % caso se inclua o transporte nacional). O sector dos transportes marítimos comunitários e das actividades conexas continua a ser um dos mais importantes do mundo.

As companhias de navegação dos Estados-Membros ainda gerem actualmente cerca de um terço da frota mundial. A adesão de Chipre e Malta ⁽¹⁾ em 2004 reforçará ainda mais a parte da União no sector dos transportes marítimos, na medida em que os registos de navios destes dois países correspondem actualmente a cerca de 10 % da frota mundial.

Desde a década de 70 que a frota comunitária enfrenta a concorrência de navios registados em países terceiros, pouco preocupados em dar cumprimento às disposições internacionais em vigor em matéria social e de segurança.

A falta de concorrência entre os navios que arvoram pavilhão da UE foi reconhecida no final da década de 80 e, na ausência de medidas harmonizadas à escala europeia, vários Estados-Membros adoptaram modalidades diversas de auxílio ao transporte marítimo. As estratégias adoptadas e os orçamentos atribuídos a medidas de apoio variam de um Estado-Membro para outro, reflectindo a atitude de cada um deles em relação aos auxílios públicos ou à importância que atribuem ao sector marítimo.

Por outro lado, a fim de promover o regresso dos navios aos seus registos, os Estados-Membros tornaram menos rigorosas as disposições relativas às tripulações, nomeadamente através da criação de segundos registos.

Os segundos registos incluem, em primeiro lugar, os «registos *offshore*» pertencentes a territórios que possuem maior ou menor autonomia em relação ao Estado-Membro e, em segundo lugar, os «registos internacionais», directamente ligados ao Estado que os criou.

Não obstante os esforços realizados, uma parte significativa da frota sob controlo da Comunidade continua a ser registada com pavilhão de países terceiros. Isto deve-se ao facto de os registos dos países terceiros que aplicam políticas de registo abertas — alguns dos quais denominados «pavilhões de conve-

niência» — terem continuado e continuarem ainda a beneficiar de uma vantagem concorrencial significativa em relação aos registos dos Estados-Membros.

Auxílios concedidos ao sector dos transportes marítimos desde 1989

Com base nas diferenças entre os regimes de auxílio adoptados pelos Estados-Membros que enfrentavam uma concorrência mais intensa por parte dos navios que não arvoravam pavilhão da Comunidade, a Comissão definiu, em 1989, as suas primeiras orientações sobre esta matéria para garantir uma certa convergência entre as acções dos Estados-Membros. Este método revelou-se todavia ineficaz, tendo o declínio das frotas comunitárias prosseguido. As orientações foram por isso revistas, o que conduziu a uma comunicação em 1997 que definiu novas orientações sobre os auxílios estatais aos transportes marítimos ⁽²⁾.

A principal evolução registada nos últimos anos relativamente às medidas de apoio dos Estados-Membros ao transporte marítimo é a generalização na Europa dos sistemas de tributação de taxa fixa com base na tonelagem («imposto sobre a tonelagem»). O imposto sobre a tonelagem entrou rapidamente em vigor na Grécia, tendo sido progressivamente alargado aos Países Baixos (1996), Noruega (1996), Alemanha (1999), Reino Unido (2000), Dinamarca, Espanha e Finlândia (2002) e à Irlanda (2002). A Bélgica e a França decidiram igualmente adoptá-lo em 2002 e o Governo italiano está a ponderar essa possibilidade.

Resultados das medidas propostas pelos Estados-Membros e aprovadas pela Comissão quando comparados com os objectivos gerais das orientações revistas de 1997**a) Tendências da frota com pavilhão da Comunidade (competitividade da frota)**

De acordo com as respostas dadas pelos Estados-Membros ao questionário da Comissão em meados de 2002 e com os dados estatísticos mais recentes ⁽³⁾, os Estados-Membros que introduziram medidas de auxílio, designadamente sob a forma de redução fiscal, conseguiram que uma tonelagem significativa, tendo em conta a totalidade dos registos, voltasse a arvorar o pavilhão nacional. Em termos percentuais, a frota inscrita nos registos dos Estados-Membros aumentou do seguinte modo: 0,4 % em média, por ano, em número de navios, 1,5 % em tonelagem e 12,4 % em número de porta-contentores. Ainda que, no caso dos primeiros registos, o número de unidades inscritas tenha diminuído praticamente por todo o lado no período de 1989-2001, estes valores podem considerar-se uma inversão da tendência para o abandono dos pavilhões comunitários observada até 1997.

⁽¹⁾ O sexto e o quinto registos mundiais de navios, respectivamente, em termos de tonelagem (navios com mais de 300 GT. Fonte: ISL 2001).

⁽²⁾ Orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos (97/C 205/05) (JO C 205 de 5.7.1997, p. 5).

⁽³⁾ ISL, Shipping Statistics 2001.

A parte dos registos dos Estados-Membros na frota mundial total diminuiu porém ligeiramente durante o mesmo período. Num contexto de crescimento do sector do transporte marítimo mundial, o aumento da frota gerida pela Comunidade e registada sob pavilhão dos países terceiros foi mais rápido do que o da frota registada sob pavilhão dos Estados-Membros.

b) *Tendências do emprego*

De acordo com as estimativas mais recentes, o número de marítimos a bordo de navios que arvoram pavilhão da Comunidade diminuiu de 188 000 em 1996 para cerca de 180 000 em 2001 ⁽¹⁾. O número total de cidadãos da Comunidade empregados a bordo de navios que arvoram pavilhão comunitário é actualmente de cerca de 120 000, valor que é 40 % inferior ao de 1985, ao passo que o número de cidadãos de países terceiros empregados a bordo de navios da Comunidade aumentou de 29 000 em 1983 para cerca de 60 000 actualmente. Uma avaliação da diminuição do número total de marítimos deve ter em conta os seguintes factores:

- em primeiro lugar, a produtividade por navio tem continuado a aumentar. Neste contexto, é hoje possível transportar, com uma tripulação mais reduzida, um volume igual se não superior ao do passado;
- em segundo lugar, a frota com pavilhão da Comunidade foi renovada no período de 1997-2001. A idade média dos navios passou de 22,9 anos para 17,2. Uma percentagem de 35 % da frota em circulação em 1 de Janeiro de 2001 foi construída no período de 1996-2000. Os navios novos, de tecnologia mais avançada, necessitam de tripulações com uma melhor formação mas mais reduzidas.

São todavia evidentes diferenças notáveis entre os Estados-Membros a nível da taxa de emprego dos marítimos comunitários. Porém, nenhum elemento nestes valores aponta para uma inversão da tendência para uma dependência crescente da frota sob pavilhão da Comunidade dos marítimos dos países terceiros. Esta tendência foi salientada pela Comissão em 2001 na sua Comunicação relativa à formação e ao recrutamento dos marítimos ⁽²⁾.

c) *Contribuição para a actividade económica no seu conjunto*

O sector marítimo é indissociável dos transportes marítimos. Esta associação constitui um forte argumento a favor de medidas positivas cujo objectivo seja a manutenção de uma frota que dependa do sector dos transportes marítimos comunitários. Na medida em que os transportes marítimos são um dos elos da cadeia de transporte em geral e do sector marítimo em particular, as medidas destinadas a manter a competitividade da frota europeia possuem igualmente

repercussões a nível dos investimentos em terra nos sectores marítimos conexos ⁽³⁾ e da contribuição dos transportes marítimos para a economia da Comunidade no seu conjunto e para o emprego em geral.

A importância dos transportes marítimos e do sector marítimo na sua globalidade varia de modo considerável em função do país em questão. Os valores que se seguem permitem todavia ilustrar claramente a importância do sector marítimo europeu e o seu impacto económico directo: 1,550 milhões de empregos directos e um volume de negócios de 160 000 milhões de euros em 1997 (cerca de 2 % do PIB da Comunidade) ⁽⁴⁾. Os dados relativos à Dinamarca (3 % do PIB gerado pelo sector marítimo), Grécia (2,3 %) e Países Baixos (2 %) podem ser considerados um exemplo válido.

Neste contexto, não é por conseguinte inútil assinalar que a frota gerida por operadores europeus sediados na Comunidade se manteve a um nível de cerca de 34 % da frota mundial, quando esta aumentou 10 % durante o mesmo período. Atendendo à mobilidade do sector marítimo e às estruturas proporcionadas pelos países terceiros, pode concluir-se que as medidas de apoio aos transportes marítimos podem contribuir para evitar uma deslocalização generalizada dos sectores conexos.

Concluindo, pode afirmar-se que, nos casos em que foram adoptadas medidas em conformidade com as orientações de 1997, o declínio estrutural dos registos comunitários e da frota da Comunidade foi travado e os objectivos estabelecidos pela Comissão foram alcançados, pelo menos parcialmente.

A parte de registos abertos na tonelagem mundial continuou todavia a aumentar durante o período em causa, passando de 43 % em 1996 para 54 % em 2001 e nada aponta para uma inversão significativa da tendência que se tem manifestado para um recurso crescente da frota a marítimos de países terceiros. A campanha lançada nos últimos anos deve prosseguir, mas sendo melhor orientada. As medidas destinadas à promoção dos marítimos comunitários devem, nomeadamente, ser objecto de um acompanhamento mais activo.

Os resultados das medidas adoptadas pelos Estados-Membros e autorizadas pela Comissão deverão ser analisados de forma sistemática.

Consequentemente, e ainda que, em princípio, os auxílios à exploração devam ser excepcionais, temporários e degressivos, a Comissão considera que os auxílios estatais ao sector dos transportes marítimos europeu continuam a justificar-se e que a abordagem adoptada pelas orientações de 1997 era correcta. A presente Comunicação baseia-se por conseguinte na mesma abordagem de base.

⁽¹⁾ Valor total combinado dos marítimos da Comunidade e de países não-membros da Comunidade.

⁽²⁾ Comunicação da Comissão relativa à formação e ao recrutamento dos marítimos, de 6 de Abril de 2001, COM(2001) 188 final.

⁽³⁾ Estas actividades incluem serviços portuários, logística, construção, reparação, manutenção, inspecção e classificação de navios, gestão de navios e corretagem, actividades bancárias e serviços financeiros internacionais, seguros, consultoria e serviços profissionais.

⁽⁴⁾ Estudo realizado pela Comissão Europeia, DG Empresa (publicado no sítio Internet Europa).

2. ÂMBITO DE APLICAÇÃO E OBJECTIVOS GERAIS DA REVISÃO DAS ORIENTAÇÕES SOBRE AUXÍLIOS ESTATAIS

A presente Comunicação — que substitui as orientações de 1997 — destina-se a estabelecer os parâmetros no âmbito dos quais serão aprovados pela Comissão auxílios estatais aos transportes marítimos, em conformidade com as disposições e procedimentos da Comunidade nesta matéria, nos termos do n.º 3, alínea c), do artigo 87.º e/ou do n.º 2 do artigo 86.º do Tratado.

Os regimes de auxílio não deverão funcionar em detrimento das economias de outros Estados-Membros e deve provar-se que não ameaçam distorcer a concorrência entre os Estados-Membros numa medida contrária ao interesse comum. Os auxílios estatais devem sempre limitar-se ao estritamente necessário para alcançar o seu objectivo e ser concedidos de forma transparente. É necessário ter sempre em conta o efeito cumulativo de todos os auxílios concedidos pelos poderes públicos (incluindo a nível nacional, regional e local).

As presentes orientações são aplicáveis às actividades de «transporte marítimo», tal como definidas no Regulamento (CEE) n.º 4055/86 ⁽¹⁾ e no Regulamento (CEE) n.º 3577/92 ⁽²⁾, ou seja, «o transporte por mar de passageiros ou mercadorias». Certos capítulos fazem igualmente referência ao reboque e à dragagem.

2.1. Âmbito de aplicação da revisão das orientações sobre auxílios estatais

As presentes orientações abrangem qualquer auxílio concedido pelos Estados-Membros ou através de recursos estatais a favor dos transportes marítimos. Isto inclui qualquer tipo de vantagem financeira conferida sob qualquer forma, financiada pelos poderes públicos (a nível nacional, regional, de província, de departamento ou local). Para esse efeito, a noção de «poderes públicos» pode incluir igualmente empresas públicas e bancos sob controlo estatal. Os acordos através dos quais o Estado garante empréstimos ou outro tipo de financiamento por intermédio dos bancos comerciais podem igualmente ser abrangidos pela definição de auxílio. As orientações não estabelecem qualquer distinção entre os tipos de beneficiários em termos da sua estrutura jurídica (sejam empresas, parcerias ou particulares), nem entre a propriedade pública ou privada e qualquer referência a empresas deve ser entendida como incluindo todos os restantes tipos de entidade jurídica.

As presentes orientações não abrangem os auxílios à construção naval (na acepção do Regulamento (CE) n.º 1540/98 do Conselho ⁽³⁾ ou de qualquer instrumento subsequente). Os investimentos em infra-estruturas não são geralmente considerados auxílios estatais na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado, se o Estado conceder acesso livre e equitativo às infra-

-estruturas, em benefício de todos os operadores interessados. Porém, a Comissão pode examinar esses investimentos, caso estes possam beneficiar directa ou indirectamente determinados armadores. Finalmente, a Comissão estabeleceu o princípio de que não existe auxílio estatal quando os poderes públicos contribuem para uma empresa numa base que seria aceitável para um investidor privado que opere em condições normais de economia de mercado.

2.2. Objectivos gerais da revisão das orientações sobre auxílios estatais

A Comissão salientou a necessidade de uma maior transparência dos auxílios estatais para que não só as autoridades nacionais, em sentido lato, como também as empresas e os particulares, estejam cientes dos seus direitos e obrigações. As presentes orientações destinam-se a contribuir para esse objectivo e a clarificar quais os regimes de auxílio estatal que podem ser introduzidos em apoio dos interesses marítimos da Comunidade tendo em vista:

- contribuir para um transporte marítimo mais seguro, mais eficaz e mais respeitador do ambiente;
- incentivar a inscrição nos registos dos Estados-Membros ou a transferência para esses registos;
- contribuir para a consolidação do sector marítimo estabelecido nos Estados-Membros, mantendo simultaneamente uma frota globalmente competitiva nos mercados mundiais;
- preservar e melhorar o *know-how* marítimo, bem como salvaguardar e promover o emprego dos marítimos europeus e
- contribuir para a promoção de novos serviços no domínio do transporte marítimo de curta distância, em conformidade com o Livro Branco sobre a política comunitária de transportes.

Regra geral, apenas poderão ser concedidos auxílios estatais a navios inscritos em registos dos Estados-Membros. Porém, em determinados casos excepcionais, poderão ser atribuídos auxílios a navios inscritos em registos mencionados no ponto 3 do anexo, desde que:

- estejam em conformidade com as normas internacionais e o direito comunitário, nomeadamente no que respeita à protecção, segurança, desempenho ambiental e condições de trabalho a bordo;
- sejam operados a partir da Comunidade;

⁽¹⁾ Regulamento (CEE) n.º 4055/86 do Conselho, de 22 de Dezembro de 1986, que aplica o princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos entre Estados-Membros e Estados-Membros para países terceiros (JO L 378 de 31.12.1986, p. 1).

⁽²⁾ Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho, de 7 de Dezembro de 1992, relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima) (JO L 364 de 12.12.1992, p. 7).

⁽³⁾ JO L 202 de 18.7.1998, p. 1.

- o seu armador esteja estabelecido na Comunidade e o Estado-Membro interessado demonstre que o registo contribui directamente para os objectivos atrás referidos.

Por outro lado, poderão ser aprovadas, em determinadas circunstâncias excepcionais, medidas de auxílio neutras em termos de pavilhão, desde que se demonstre claramente a sua vantagem para a Comunidade.

3. MEDIDAS FISCAIS E SOCIAIS DESTINADAS A REFORÇAR A COMPETITIVIDADE

3.1. Tratamento fiscal das empresas marítimas

Inúmeros países terceiros criaram registos marítimos importantes, por vezes apoiando-se numa infra-estrutura de serviços internacionais eficiente e atraindo os armadores graças a um ambiente fiscal consideravelmente mais flexível do que o dos Estados-Membros. Este ambiente fiscal favorável transformou-se num incentivo para as empresas não só procederem à transferência de registo dos seus navios como considerarem a possibilidade de deslocação das suas actividades. Note-se que não existem actualmente normas internacionais eficazes para atenuar esta concorrência fiscal e que são poucos os obstáculos administrativos, jurídicos ou técnicos à transferência de um navio para um registo que não seja de um Estado-Membro. Neste contexto, a criação de condições que permitam uma concorrência mais leal com os pavilhões de conveniência parece ser o melhor caminho a seguir.

É necessário abordar a questão da concorrência fiscal entre os Estados-Membros. Na fase actual, não existem provas da existência de regimes que distorçam a concorrência comercial entre os Estados-Membros numa medida contrária ao interesse comum. De facto, parece existir um grau de convergência crescente entre as abordagens dos Estados-Membros face aos auxílios no sector dos transportes marítimos. A transferência de registo entre Estados-Membros é um fenómeno raro. A concorrência fiscal é fundamentalmente uma questão entre Estados-Membros, por um lado, e os países terceiros, por outro, já que as economias que podem realizar os armadores através dos registos em países terceiros são, por comparação com as opções disponíveis na Comunidade, consideráveis.

Por essa razão, muitos Estados-Membros adoptaram medidas especiais no sentido de melhorar o ambiente fiscal das empresas de armadores, incluindo, por exemplo, uma amortização acelerada dos investimentos em navios ou o direito de conservar os ganhos realizados com a venda de navios isentos de impostos durante um certo número de anos, desde que tais ganhos sejam reinvestidos em navios.

Estas medidas de redução fiscal que se aplicam, de modo especial, aos transportes marítimos são consideradas auxílios estatais. Do mesmo modo, o sistema que consiste em substituir o regime normal de imposto sobre o rendimento das sociedades por um imposto sobre a tonelagem é um auxílio estatal. Por imposto sobre a tonelagem entende-se que o armador paga um montante de imposto directamente associado à tonelagem ex-

plorada. O imposto sobre a tonelagem deverá ser pago independentemente dos ganhos ou perdas reais da empresa.

Tais medidas revelaram-se importantes na salvaguarda de empregos de alta qualidade no sector das actividades marítimas em terra, como por exemplo a gestão directamente relacionada com os transportes marítimos, e das actividades conexas (seguros, corretagem e financiamento). Atendendo à importância destas actividades para a economia da Comunidade e a fim de alcançar os objectivos supracitados, estes tipos de incentivo fiscal podem, em geral, ser aceites. Por outro lado, a salvaguarda dos empregos de qualidade e a promoção de um sector dos transportes marítimos competitivo estabelecido num Estado-Membro através de incentivos fiscais, aliadas a outras iniciativas em matéria de formação e reforço da segurança, facilitarão o desenvolvimento dos transportes marítimos da Comunidade no mercado mundial.

A Comissão está ciente de que actualmente as receitas dos armadores provêm muitas vezes da exploração de navios sob pavilhões diferentes, por exemplo recorrendo a navios afretados sob pavilhões estrangeiros ou a navios pertencentes a parceiros no âmbito de alianças. A Comissão reconhece igualmente que o incentivo à expatriação das actividades de gestão e conexas continuará a existir, se os armadores obtiverem vantagens financeiras significativas por manterem diversos estabelecimentos e contabilizarem separadamente as receitas de pavilhões da Comunidade e as restantes receitas. Será esse o caso, por exemplo, se as receitas de pavilhões não comunitários ficarem sujeitas à taxa máxima do imposto sobre o rendimento das sociedades num Estado-Membro ou a uma taxa reduzida de imposto no estrangeiro, caso se consiga provar que a gestão é assegurada no estrangeiro.

O objectivo dos auxílios estatais no âmbito da política comum dos transportes marítimos é promover a competitividade dos pavilhões da Comunidade no mercado mundial dos transportes marítimos. Consequentemente, os regimes de redução fiscal deverão, regra geral, exigir um vínculo com um pavilhão comunitário. Porém, poderão igualmente ser aprovados, a título excepcional, caso sejam aplicáveis a toda a frota explorada por um armador estabelecida no território de um Estado-Membro e sujeita ao imposto sobre o rendimento das sociedades, desde que se demonstre que a gestão estratégica e comercial de todos os navios em causa é efectivamente assegurada a partir desse território e que essa actividade contribui substancialmente para a actividade económica e para o emprego na Comunidade. As provas apresentadas pelo Estado-Membro em causa para demonstrar esse vínculo económico deverão incluir pormenores sobre os navios registados e explorados na Comunidade, os nacionais da Comunidade empregados a bordo dos navios e em actividades em terra e os investimentos em activos imobilizados. Note-se que o auxílio deve relevar-se indispensável à promoção da repatriação da gestão estratégica e comercial de todos os navios em causa para a Comunidade e, por outro lado, que os beneficiários dos regimes de auxílio devem ficar sujeitos ao pagamento na Comunidade do imposto sobre o rendimento das sociedades. A Comissão exigirá igualmente as provas disponíveis que demonstrem que todos os navios explorados por empresas que beneficiam destas medidas dão cumprimento às normas de segurança internacionais e comunitárias pertinentes, incluindo as relativas às condições de trabalho a bordo.

Tal como especificado no parágrafo anterior, importa recordar que os regimes de redução fiscal exigem, em princípio, um vínculo com o pavilhão de um Estado-Membro. Antes de um auxílio ser excepcionalmente concedido (ou confirmado) a frotas que incluam também navios que arvoram outros pavilhões, os Estados-Membros deverão garantir que as empresas beneficiárias se comprometam a aumentar, ou, pelo menos, a manter sob pavilhão de um Estado-Membro a quota-parte de tonelagem que explorarão sob esse pavilhão no momento em que a presente Comunicação se torna aplicável. Sempre que uma empresa controlar, na aceção da Sétima Directiva 83/349/CEE do Conselho ⁽¹⁾ (artigo 1.º), empresas que exploram navios, o requisito da quota-parte de tonelagem atrás referido será aplicável à empresa-mãe e às empresas filiais consideradas conjuntamente numa base consolidada. Caso uma empresa (ou grupo) não respeite o requisito mencionado, o Estado-Membro em causa deverá deixar de conceder reduções fiscais a outros navios que não arvorem pavilhão da Comunidade explorados por essa empresa, a menos que a quota-parte sob pavilhão da Comunidade da tonelagem global elegível para efeitos de redução fiscal nesse Estado-Membro não tenha diminuído em média durante o período a que se refere o relatório mencionado no parágrafo seguinte. O Estado-Membro deve informar a Comissão sobre a aplicação da derrogação supracitada. A exigência relacionada com a quota-parte de tonelagem sob pavilhão da Comunidade, prevista no presente parágrafo, não será aplicável a empresas que explorem pelo menos 60 % da sua tonelagem sob pavilhão da Comunidade.

De qualquer modo, sempre que tenham sido aprovados regimes fiscais nas circunstâncias excepcionais atrás descritas e para que o Estado-Membro possa preparar o relatório, a apresentar de três em três anos, exigido no capítulo 12 («Observações finais»), os beneficiários deverão fornecer ao Estado-Membro a prova de que todas as condições para a derrogação ao vínculo com o pavilhão foram preenchidas durante o período em causa. Deverá igualmente ser fornecida prova, no que se refere à frota beneficiária, de que foi respeitado o requisito da quota-parte de tonelagem previsto no parágrafo anterior e de que cada navio da frota satisfaz as normas internacionais e comunitárias pertinentes, incluindo as relativas à protecção, à segurança, ao desempenho ambiental e às condições de trabalho a bordo. Os beneficiários que não forneçam tais provas não serão autorizados a continuar a beneficiar do regime fiscal em causa.

Importa igualmente especificar que, embora as companhias de navegação sediadas na Comunidade sejam os beneficiários naturais dos regimes fiscais atrás referidos, certas empresas de gestão de navios estabelecidas na Comunidade também poderão ser beneficiárias, nas mesmas condições. As empresas de gestão de navios são entidades que prestam diversos tipos de serviços aos armadores, nomeadamente vistorias técnicas, recrutamento e formação de tripulações, gestão de tripulações, exploração de navios. Em certos casos, é confiada aos gestores de navios a gestão técnica e das tripulações dos navios. Neste caso, os gestores funcionam como «armadores» clássicos no que respeita às operações de transporte. Por outro lado, à semelhança do que acontece no sector dos transportes marítimos, este sector regista uma concorrência intensa e crescente a nível internacional. Pelas razões que precedem, afigura-se conveniente alargar a possibilidade de redução fiscal a essa categoria de gestores de navios.

As empresas de gestão de navios só podem beneficiar de auxílios para navios relativamente aos quais garantem a gestão integral das tripulações e técnica. Para poderem beneficiar dos auxílios, os gestores dos navios devem, nomeadamente, assumir toda a responsabilidade do proprietário pela exploração do navio bem como todos os direitos e deveres do proprietário impostos pelo Código ISM ⁽²⁾. Se os gestores de navios fornecerem ainda outros serviços especializados, mesmo que relacionados com a exploração de navios, deverá ser assegurada uma contabilidade separada para essas actividades, que não podem beneficiar dos regimes de redução fiscal. O requisito relativo à quota-parte de navios sob pavilhão de Estados-Membros, referido anteriormente, é igualmente aplicável às empresas de gestão de navios ⁽³⁾.

As presentes orientações são aplicáveis apenas ao transporte marítimo. A Comissão pode aceitar que esta definição englobe o reboque no mar de navios, plataformas petrolíferas, etc.

A Comissão teve todavia conhecimento de que, em certos casos, os Estados-Membros permitem que os reboques concebidos para trabalhar no mar beneficiem de auxílios, embora não sejam nunca ou quase nunca utilizados no mar. Consequentemente, é útil especificar nas presentes orientações a linha de conduta que a Comissão tem seguido e continuará a seguir relativamente a esta matéria.

A actividade de «reboque» só é abrangida pelo âmbito de aplicação das orientações se mais de 50 % das operações de reboque efectivamente realizadas por um rebocador num dado ano constituírem «transporte marítimo». O tempo de espera pode ser proporcionalmente assimilado à parte da actividade total efectivamente realizada por um rebocador que constitui «transporte marítimo». É conveniente salientar que as actividades de reboque efectuadas nomeadamente nos portos, ou que consistem na assistência prestada a navios com propulsão própria para chegarem aos portos, não constituem «transporte marítimo» para efeitos do disposto na presente Comunicação. Não é possível nenhuma derrogação ao vínculo com o pavilhão no caso da actividade de reboque.

De igual modo, a experiência adquirida nos últimos anos, no caso das actividades de dragagem, sugere que sejam feitas algumas observações.

As actividades de «dragagem» não podem, em princípio, beneficiar de auxílios aos transportes marítimos. Porém, as disposições fiscais previstas para as empresas (como o imposto sobre a tonelagem) podem ser aplicadas às dragas cuja actividade constitua «transporte marítimo» — ou seja, tráfego oceânico de materiais extraídos — relativamente a mais de 50 % do seu período operacional anual e exclusivamente no que respeita a estas actividades de transporte. As dragas que podem beneficiar de auxílios são apenas aquelas que se encontram registadas num Estado-Membro (não sendo possível qualquer derrogação ao vínculo de pavilhão). Nesses casos, é necessária uma contabilidade separada para as actividades de transporte marítimo ⁽⁴⁾.

⁽²⁾ «Código ISM», Código internacional de gestão para a segurança da exploração dos navios e a prevenção da poluição, adoptado pela Resolução A.741(18) da Organização Marítima Internacional (OMI).

⁽³⁾ A Comissão analisará os efeitos destas disposições a nível da gestão dos navios três anos após a data de aplicação da presente Comunicação.

⁽⁴⁾ Os navios utilizados por estes operadores também extraem ou dragam materiais que transportam a seguir. A extracção ou a dragagem enquanto tais não podem beneficiar de auxílios estatais aos transportes marítimos.

⁽¹⁾ JO L 193 de 18.7.1983, p. 1.

Por último, o método de avaliação dos regimes de tributação da tonelagem notificados até à data consistiu nas seguintes etapas: foi calculado um lucro potencial dos armadores, aplicando à respectiva tonelagem uma taxa de lucro teórica; ao montante assim determinado foi então aplicado o imposto nacional sobre o rendimento das sociedades. O montante final corresponde ao «imposto sobre a tonelagem» a pagar.

Até agora, as taxas de lucro teóricas previstas pelos Estados-Membros têm sido homogéneas. Contudo, uma vez que as taxas do imposto sobre o rendimento das sociedades podem variar substancialmente na Comunidade, os impostos sobre a tonelagem a pagar relativamente a uma mesma tonelagem poderão ser muito desiguais nos diferentes Estados-Membros. A fim de preservar um justo equilíbrio, a Comissão só aprovará os regimes que, para uma mesma tonelagem, dão origem a uma carga fiscal bastante próxima da dos regimes já aprovados.

Em todos os casos, as vantagens destes regimes devem facilitar o desenvolvimento do sector dos transportes marítimos e do emprego no interesse da Comunidade. Consequentemente, as vantagens fiscais supracitadas devem limitar-se às actividades de transporte marítimo; assim, se uma empresa de armadores exercer igualmente outras actividades comerciais, é necessária uma contabilidade transparente para evitar interferir nas actividades não relacionadas com os transportes marítimos. Esta abordagem contribuirá para tornar os transportes marítimos da Comunidade competitivos, com obrigações fiscais comparáveis às aplicáveis no resto do mundo, embora mantendo níveis de fiscalidade normais nos Estados-Membros relativamente a outras actividades e à remuneração pessoal dos accionistas e directores.

3.2. Custos salariais

Conforme já mencionado, os transportes marítimos são um sector que regista uma concorrência internacional feroz. As medidas de apoio ao sector marítimo devem, por conseguinte, ter fundamentalmente em vista a redução dos custos e encargos fiscais e outros suportados pelos armadores e pelos marítimos da Comunidade para níveis compatíveis com as normas mundiais. As referidas medidas deverão promover directamente o desenvolvimento do sector e o emprego em vez de prestarem uma assistência financeira geral.

Em conformidade com estes objectivos, deverão ser permitidas no sector dos transportes marítimos da Comunidade as seguintes acções em matéria de encargos com o pessoal:

- redução das taxas das contribuições para a segurança social dos marítimos da Comunidade empregados a bordo de navios registados num Estado-Membro;
- redução das taxas do imposto sobre o rendimento dos marítimos da Comunidade empregados a bordo de navios registados num Estado-Membro.

Para efeitos do disposto no presente ponto, entende-se por marítimos da Comunidade:

- cidadãos da Comunidade EEE, no caso dos marítimos que trabalham a bordo de navios [incluindo *ferries* ro-ro ⁽¹⁾] que efectuem serviços regulares de passageiros entre portos da Comunidade;
- todos os marítimos sujeitos a tributação e/ou a contribuições para a segurança social num Estado-Membro, em todos os outros casos.

As anteriores orientações de 1997 permitiam estas reduções relativamente a todos os marítimos empregados a bordo de navios registados num Estado-Membro e sujeitos a imposto e/ou a contribuições para a segurança social num Estado-Membro. Contudo, tornou-se entretanto evidente, que a pressão exercida pela concorrência internacional a nível dos armadores europeus é extremamente intensa no caso do transporte internacional de mercadorias, sendo mais ténue no caso do transporte intracomunitário regular de passageiros. Um dos objectivos prioritários do auxílio no primeiro caso é pois a promoção da concorrência no sector dos transportes marítimos europeu. Impedir os Estados-Membros de conceder reduções fiscais a todos os marítimos, neste caso, teria efeitos extremamente negativos na competitividade dos armadores europeus, que poderiam ser incentivados a proceder à transferência de registo dos seus navios. Simultaneamente, verificou-se que o emprego dos cidadãos europeus é significativo em termos percentuais e numéricos no caso do transporte intracomunitário regular de passageiros. A protecção do emprego na Comunidade é por conseguinte um objectivo prioritário do auxílio neste caso. Por motivos fiscais internos, certos Estados-Membros preferem não aplicar as taxas reduzidas supracitadas e reembolsar os armadores — parcial ou totalmente — pelos custos resultantes destas imposições. Esta abordagem pode geralmente considerar-se equivalente ao sistema de redução de taxas acima descrito, desde que haja uma ligação clara com essas imposições, não exista qualquer elemento de compensação exagerada e que o sistema seja transparente e não se preste a abusos.

No que respeita à parte marítima das actividades de reboque e de dragagem (transporte marítimo de materiais), poderão ser concedidos auxílios a favor do emprego dos marítimos da Comunidade por analogia com as regras previstas no presente ponto 3.2, na condição de esses auxílios dizerem respeito a marítimos da Comunidade que trabalham a bordo de rebocadores e de dragas de mar com propulsão própria, registados num Estado-Membro, que efectuem actividades de transporte marítimo durante pelo menos 50 % do seu período operacional ⁽²⁾.

Por último, importa referir que os auxílios a favor do emprego estão abrangidos pela isenção por categoria prevista no Regulamento (CE) n.º 2204/2002 da Comissão, de 12 de Dezembro de 2002, relativo à aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE aos auxílios estatais ao emprego ⁽³⁾, que é igualmente aplicável aos transportes marítimos.

⁽¹⁾ Ver alínea a) do artigo 2.º da Directiva 1999/35/CE do Conselho, de 29 de Abril de 1999, relativa a um sistema de vistorias obrigatórias para a exploração segura de serviços regulares de *ferries* ro-ro e embarcações de passageiros de alta velocidade (JO L 138 de 1.6.1999, p. 1).

⁽²⁾ Assim, as actividades de dragagem efectuadas essencialmente nos portos não podem beneficiar de auxílios a favor do emprego dos marítimos da Comunidade.

⁽³⁾ JO L 337 de 13.12.2002, p. 3.

4. SUBSTITUIÇÃO DE TRIPULAÇÕES

O auxílio à substituição de tripulações tende a reduzir os custos inerentes ao emprego dos marítimos da Comunidade, em especial a bordo de navios que navegam em águas longínquas. O auxílio que fica subordinado a uma limitação (prevista no capítulo 11) pode, por conseguinte, ser concedido sob a forma de pagamento ou reembolso dos custos de repatriação dos marítimos da Comunidade que trabalham a bordo de navios registados em Estados-Membros.

5. AUXÍLIOS AO INVESTIMENTO

Os subsídios para a renovação de frotas são raros noutros modos de transporte (tais como transportes rodoviários, aviação). Na medida em que tendem a distorcer a concorrência, a Comissão tem-se mostrado relutante à aprovação de tais regimes de auxílio, excepto quando estes fazem parte de uma reforma estrutural que conduz a reduções da capacidade global da frota.

Os investimentos devem dar cumprimento ao disposto no Regulamento (CE) n.º 1540/98 do Conselho ou a qualquer outra legislação comunitária que o substitua.

No âmbito das presentes orientações, poderão todavia ser autorizados outros auxílios ao investimento, em conformidade com a política comunitária de segurança marítima e em determinadas circunstâncias restritas, a fim de melhorar os equipamentos a bordo dos navios registados em Estados-Membros ou de promover a utilização de navios seguros e não poluentes. Assim, poderão ser autorizados auxílios com incentivos para tornar os navios registados na Comunidade conformes com normas mais rigorosas do que as normas obrigatórias em matéria de segurança e ambiente estabelecidas nas convenções internacionais e antecipando a adopção de normas mais severas, reforçando assim os controlos de segurança e ambientais. Tais auxílios devem respeitar as disposições comunitárias aplicáveis à construção naval.

Uma vez que os transportes marítimos se caracterizam por uma enorme mobilidade, os auxílios regionais às empresas marítimas em regiões desfavorecidas, que frequentemente assumem a forma de auxílios ao investimento a empresas que investem nas regiões em causa, apenas podem ser autorizados quando for evidente que as vantagens reverterão a favor da região durante um período de tempo razoável. Será esse o caso, por exemplo, do investimento destinado à construção de armazéns especializados ou à aquisição de equipamentos fixos de transbordo. Os auxílios ao investimento a empresas marítimas em regiões desfavorecidas apenas podem ser autorizados, consequentemente, se também respeitarem as normas relativas aos auxílios regionais (ver capítulo 6).

6. AUXÍLIOS REGIONAIS NA ACEPTAÇÃO DO N.º 3, ALÍNEAS a) E c) DO ARTIGO 87.º

No contexto dos regimes de auxílio regional, a Comissão aplicará as regras gerais enunciadas nas suas comunicações ou noutras disposições relativas aos auxílios nacionais com finalidade regional ou em futuras alterações das mesmas.

7. FORMAÇÃO

Importa referir, antes de mais, que os auxílios à formação estão abrangidos pela isenção por categoria prevista no Regulamento (CE) n.º 68/2001 da Comissão, de 12 de Janeiro de 2001, relativo à aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE aos auxílios à formação⁽¹⁾, que é igualmente aplicável aos transportes marítimos.

Além disso, muitos sistemas de formação seguidos pelos marítimos e apoiados pelo Estado não são considerados auxílios estatais por serem de carácter geral (quer sejam formações profissionais quer universitárias), pelo que não estão sujeitos a notificação e análise pela Comissão.

Desde que se considere que um sistema de formação inclui elementos de auxílio estatal é necessária, todavia, uma notificação. Poderá ser esse o caso, por exemplo, se um sistema específico estiver expressamente relacionado com a formação a bordo e os benefícios do apoio financeiro estatal reverterem a favor do organismo de formação, do aluno oficial ou do marítimo em formação ou do armador. A Comissão é favorável aos auxílios concedidos numa base não-discriminatória à formação dispensada a bordo de navios registados num Estado-Membro. Excepcionalmente, a formação a bordo de outros navios pode beneficiar de auxílio, contanto que tal se justifique por critérios objectivos, como por exemplo a ausência de lugares disponíveis nos navios registados num Estado-Membro.

Desde que sejam pagas contribuições financeiras para uma formação a bordo, o estagiário não pode, em princípio, ser um membro activo da tripulação, mas deve ser supranumerário. Esta disposição destina-se a garantir que os subsídios aos salários líquidos não possam ser pagos a marítimos que efectuem actividades normalmente atribuídas às tripulações.

Do mesmo modo, a fim de salvaguardar e desenvolver as competências marítimas na Comunidade e a margem competitiva das suas indústrias marítimas, são necessários novos esforços significativos em matéria de investigação e desenvolvimento, com um destaque para a qualidade, a produtividade, a segurança e a protecção do ambiente. No que se refere a estes projectos, poderão igualmente ser autorizados auxílios estatais dentro dos limites estabelecidos pelo Tratado.

Os auxílios destinados a aperfeiçoar e a actualizar as competências dos oficiais da Comunidade podem ser autorizados durante toda a sua carreira. Esses auxílios poderão consistir numa participação nos custos de formação e/ou numa compensação relativamente à remuneração paga ao oficial durante o período de formação. Os regimes de auxílio devem, contudo, ser concebidos de forma a impedir que um auxílio à formação seja directa ou indirectamente convertido num subsídio ao salário dos oficiais.

Podem ser igualmente concedidos auxílios com vista à reconversão profissional de pescadores da pesca do alto que pretendam trabalhar como marítimos.

⁽¹⁾ JO L 10 de 13.1.2001, p. 20.

8. AUXÍLIOS À REESTRUTURAÇÃO

Embora as orientações comunitárias relativas à reestruturação e aos auxílios de emergência concedidos a empresas em dificuldade ⁽¹⁾ apenas se apliquem aos transportes na medida em que seja tida em conta a natureza específica do sector, a Comissão aplicará essas orientações ou qualquer outro instrumento comunitário que as substitua através da análise dos auxílios à reestruturação das empresas marítimas.

9. OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO E CONTRATOS

No domínio da cabotagem marítima, podem ser impostas obrigações de serviço público (OSP) ou podem ser celebrados contratos de serviço público (CSP) relativamente aos serviços mencionados no artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 3577/92. No âmbito destes serviços, as OSP e os CSP, bem como a compensação respectiva, devem preencher as condições da referida disposição e dar cumprimento às regras e procedimentos sobre auxílios estatais previstos no Tratado, com a interpretação que lhes foi dada pelo Tribunal de Justiça.

A Comissão admite que, se um serviço de transporte internacional for necessário para satisfazer necessidades imperiosas de transporte público, é possível impor OSP ou concluir CSP, desde que qualquer compensação fique subordinada às regras e procedimentos supracitados sobre auxílios estatais previstos no Tratado.

A duração dos contratos de serviço público deverá limitar-se a um prazo razoável e não demasiado longo, geralmente da ordem dos seis anos, uma vez que os contratos com uma vigência significativamente mais longa poderão envolver o risco de criar um monopólio (privado).

10. AUXÍLIOS AO TRANSPORTE MARÍTIMO DE CURTA DISTÂNCIA

Não existe uma definição jurídica de «transporte marítimo de curta distância». Porém, a Comunicação da Comissão relativa ao desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância na Europa, de 29 de Junho de 1999 ⁽²⁾, propôs uma definição prática de transporte marítimo de curta distância, que se entende por «tráfego marítimo de carga e passageiros entre portos situados na Europa geográfica ou entre esses portos e portos situados em países não europeus com faixa costeira nos mares confinados que banham a Europa» ⁽³⁾. A Comissão salientou nesta Comunicação o papel deste modo de transporte na promoção de uma mobilidade sustentável e segura, no reforço da coesão na Comunidade e na melhoria da eficiência dos transportes como parte de uma abordagem intermodal. A Comissão reconhece igualmente que a promoção do transporte marítimo de curta distância deve ser realizada a todos os níveis, sejam eles comunitários, nacionais ou regionais.

Na medida em que o objectivo do auxílio ao transporte marítimo de curta distância é melhorar a cadeia intermodal e descongestionar as estradas dos Estados-Membros, a definição de transporte marítimo de curta distância que consta da Comunicação de 1999 deverá limitar-se, para efeitos da presente Comunicação, ao transporte entre portos situados no território dos Estados-Membros.

A Comissão reconhece que o lançamento de serviços de transporte marítimo de curta distância pode acarretar dificuldades financeiras importantes, que os Estados-Membros poderão querer atenuar a fim de assegurar a promoção destes serviços.

Nesses casos, a Comissão poderá aprovar esse tipo de auxílios, desde que se destinem aos armadores na acepção do artigo 1.º do Regulamento (CEE) n.º 4055/86 relativamente a navios que arvoram pavilhão de um Estado-Membro. Os auxílios em causa deverão ser notificados e preencher as seguintes condições:

- o auxílio deverá ter uma duração que não exceda três anos e por objecto o financiamento de um serviço marítimo que estabeleça uma ligação entre portos situados no território dos Estados-Membros;
- o serviço deverá permitir que o transporte (essencialmente de mercadorias) efectuado por estrada seja efectuado total ou parcialmente por via marítima, sem desvio do transporte marítimo contrário ao interesse comum;
- o auxílio deverá ter por objectivo a execução de um projecto circunstanciado, com um impacto ambiental preestabelecido, relativo a uma nova rota ou à melhoria dos serviços numa rota existente, associando, se necessário, vários armadores, não podendo a mesma linha ser objecto de mais de um projecto financiado, que, por sua vez, não pode ser reconduzido, prorrogado ou repetido;
- o auxílio deverá ter por finalidade cobrir até 30 % dos custos de exploração do serviço ⁽⁴⁾ ou financiar a aquisição do equipamento de transbordo necessário para a prestação do serviço até 10 % dos referidos investimentos;
- o auxílio à execução do projecto deverá ser concedido com base em critérios transparentes e aplicados de forma não-discriminatória em relação aos armadores estabelecidos na Comunidade. O auxílio deverá geralmente incidir num projecto seleccionado pelas autoridades do Estado-Membro mediante concurso, nos termos das regras aplicáveis na Comunidade;
- o serviço objecto do projecto deverá ser comercialmente viável após decorrido o período em que é elegível para o auxílio estatal;

⁽¹⁾ JO C 288 de 9.10.1999, p. 2.

⁽²⁾ Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões — Desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância na Europa: Uma alternativa dinâmica numa cadeia de transportes sustentável — Segundo relatório bienal de progresso, COM(1999) 317 final.

⁽³⁾ Comunicação, p. 2.

⁽⁴⁾ Em caso de financiamento comunitário ou de elegibilidade nos termos de diversos regimes de auxílio, a limitação de 30 % é aplicável ao total combinado do auxílio/apoio financeiro. É conveniente salientar que a intensidade do auxílio é a mesma prevista para *acções de transferência modal* no âmbito da iniciativa comunitária Marco Polo: n.º 2 do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 1382/2003 (JO L 196 de 2.8.2003, p. 1).

— o auxílio não deverá ser cumulado com compensações de serviço público (obrigações ou contratos).

11. LIMITAÇÃO DOS AUXÍLIOS

Conforme referido anteriormente, certos Estados-Membros apoiam os sectores marítimos respectivos através de reduções fiscais, ao passo que outros preferem efectuar pagamentos directos, por exemplo através do reembolso do imposto sobre o rendimento dos marítimos. Atendendo à actual inexistência de harmonização entre os sistemas fiscais dos Estados-Membros, considera-se que as duas alternativas devem continuar a ser possíveis. Obviamente, ambas as abordagens podem, em determinadas circunstâncias, ser combinadas. Porém, corre-se o risco de uma acumulação dos auxílios a níveis desproporcionados em relação aos objectivos que impõem os interesses comuns da Comunidade, o que poderá conduzir a uma corrida aos subsídios entre os Estados-Membros.

O nível máximo de auxílio que pode ser autorizado é uma anulação dos encargos fiscais e sociais aplicáveis aos marítimos e uma redução do imposto sobre o rendimento das sociedades com actividades no domínio dos transportes marítimos, conforme descrito no ponto 3.1 (penúltimo parágrafo). A fim de evitar uma distorção da concorrência, os demais sistemas de auxílios não podem conceder vantagens superiores a estas. Por outro lado, embora cada regime de auxílio notificado por um Estado-Membro seja analisado pelos seus próprios méritos, considera-se que o montante total do auxílio concedido em conformidade com os capítulos 3 a 6 não deverá exceder o montante total dos impostos e contribuições sociais cobrados sobre as actividades de transporte marítimo e dos marítimos.

12. OBSERVAÇÕES FINAIS

A Comissão continuará a acompanhar de perto e de forma regular as condições do mercado dos transportes marítimos. Se estas se alterarem e se vier a verificar-se, por conseguinte, que a necessidade dos auxílios estatais diminuiu ou deixou de existir, a Comissão tomará oportunamente as medidas necessárias.

Qualquer nova proposta de medida notificada à Comissão deve incluir um calendário indicando, para os seis anos seguintes, os efeitos quantificados previstos para cada um dos objectivos referidos no ponto 2.2. Mais concretamente, as referidas propostas devem apresentar os resultados macroeconómicos espe-

rados no sector marítimo correspondente, bem como uma estimativa do número de postos de trabalho preservados ou criados.

Para todos os regimes de auxílio — sejam existentes ou novos — abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente Comunicação, os Estados-Membros comunicarão à Comissão a avaliação dos respectivos efeitos no decurso do sexto ano da sua aplicação.

Quando um auxílio for aprovado e concedido a um beneficiário ao abrigo da derrogação ao vínculo de pavilhão referido no ponto 3.1, o Estado-Membro interessado apresentará um relatório à Comissão de três em três anos, a contar da data de entrada em vigor do auxílio. Nesse relatório, o Estado-Membro deve quantificar os efeitos produzidos e comparar os resultados obtidos com os efeitos esperados. Os requisitos relativos a relatórios enunciados na presente Comunicação entram em vigor na data da sua publicação.

Além disso, sempre que necessário, como, por exemplo, após uma denúncia justificada, o Estado-Membro interessado deve apresentar à Comissão prova de que o apoio concedido ao respectivo beneficiário ao abrigo de um regime de auxílio aprovado se limitou à sua definição estrita e produziu, além disso, os efeitos esperados.

13. MEDIDAS ADEQUADAS

As presentes orientações são aplicáveis a partir da data da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*. Nos termos do n.º 1 do artigo 88.º do Tratado, a Comissão propõe aos Estados-Membros uma alteração dos seus regimes de auxílios estatais abrangidos pelas presentes orientações, para permitir o cumprimento destas o mais tardar até 30 de Junho de 2005. Os Estados-Membros são instados a confirmar por escrito, o mais tardar até 30 de Junho de 2004, que aceitam estas propostas de medidas adequadas.

Caso um Estado-Membro não confirme a sua aceitação, por escrito, até à data mencionada, a Comissão aplicará o disposto no n.º 2 do artigo 19.º do Regulamento (CE) n.º 659/1999 e, se necessário, iniciará os procedimentos nele previstos.

As presentes orientações serão revistas num período de sete anos a partir da sua data de aplicação.

ANEXO

DEFINIÇÃO DE REGISTOS DOS ESTADOS-MEMBROS

Por «registos dos Estados-Membros» entendem-se os registos regulados pela legislação aplicável aos territórios dos Estados-Membros que fazem parte da Comunidade Europeia.

1. Todos os registos principais dos Estados-Membros são registos dos Estados-Membros.
 2. Por outro lado, os registos que se seguem, situados em Estados-Membros e subordinados às suas legislações, são registos dos Estados-Membros:
 - Danish International Register of Shipping (DIS),
 - German International Shipping Register (ISR),
 - Italian International Shipping Register,
 - Madeira International Ship Register (MAR),
 - Canary Islands Register.
 3. Outros registos não são considerados registos dos Estados-Membros, ainda que, na prática, funcionem como principal alternativa para os armadores estabelecidos num Estado-Membro. Isto deve-se ao facto de esses registos estarem situados e se encontrarem subordinados à legislação de territórios onde o Tratado não é aplicável totalmente ou em aspectos essenciais. Consequentemente, os seguintes registos não são registos dos Estados-Membros:
 - o registo de Kerguelen (o Tratado não é aplicável a este território),
 - o registo das Antilhas Neerlandesas (este território encontra-se associado à Comunidade; só a Parte IV do Tratado lhe é aplicável. Este território é responsável pelo seu próprio regime fiscal),
 - os registos de:
 - Ilha de Man (só determinadas partes do Tratado são aplicáveis a esta ilha — ver o n.º 6, alínea c), do artigo 299.º do Tratado. O Parlamento da Ilha de Man tem competência exclusiva para legislar sobre questões fiscais),
 - Bermudas e Caimão (fazem parte dos territórios associados à Comunidade; só a Parte IV do Tratado lhes é aplicável. Estas ilhas possuem autonomia fiscal).
 4. No caso de Gibraltar, o Tratado é-lhe integralmente aplicável e o registo de Gibraltar é considerado, para efeitos das presentes orientações, como registo de um Estado-Membro.
-