

Mitteilung C(2004) 43 der Kommission — Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr

(2004/C 13/03)

1. EINLEITUNG

In dem Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ wird die entscheidende Bedeutung von Seeverkehrsdiensten für das Funktionieren der Wirtschaft der Gemeinschaft hervorgehoben. Tatsächlich werden im Handel zwischen der Gemeinschaft und der restlichen Welt 90 % aller Güter auf dem Seeweg befördert. Auf den Kurzstreckenseeverkehr entfallen 69 % des innergemeinschaftlichen Güterverkehrs (wird auch der Inlandverkehr berücksichtigt, so beträgt dieser Wert 41 %). Der gemeinschaftliche Seeverkehr und die damit verbundenen Tätigkeiten ist nach wie vor einer der weltweit wichtigsten Wirtschaftsbereiche.

Die Reedereien der Mitgliedstaaten kontrollieren noch heute etwa ein Drittel der Weltflotte. Der Beitritt von Zypern und Malta ⁽¹⁾ im Jahr 2004 wird zum weiteren Ausbau der maritimen Dimension der Gemeinschaft führen: Die Seeschiffregister dieser beiden Länder stellen gegenwärtig mehr als 10 % der weltweiten Tonnage dar.

Die europäische Flotte ist seit den siebziger Jahren des 20. Jahrhunderts dem Wettbewerb durch Schiffe ausgesetzt, die in Drittländern registriert sind, die wenig auf die Einhaltung der auf internationaler Ebene geltenden sozialen und sicherheitstechnischen Normen bedacht sind.

Diese mangelnde Wettbewerbsfähigkeit der Gemeinschaftsflaggen wurde Ende der achtziger Jahre des 20. Jahrhunderts anerkannt, und da gemeinschaftliche Harmonisierungsmaßnahmen fehlten, führten mehrere Mitgliedstaaten verschiedene Beihilferegulierungen für den Seeverkehr ein. Die eingeführten Strategien und die für diese Unterstützungsmaßnahmen aufgewandten Budgets unterscheiden sich von einem Mitgliedstaat zum anderen und spiegeln die Haltung dieser Staaten in Bezug auf staatliche Beihilfen oder in Bezug auf ihre Analyse der Bedeutung des Seeverkehrssektors wider.

Ferner haben die Mitgliedstaaten die Regeln im Bereich der Schiffsbesatzung gelockert, insbesondere mittels der Schaffung von Zweitregistern, um Anreize für die Rückführung von Schiffen unter ihre Flaggen zu bieten.

Zu den Zweitregistern gehören einerseits die „Offshore-Register“ von Gebieten mit mehr oder weniger großer Autonomie in Bezug auf einen Mitgliedstaat und andererseits die „internationalen Register“, die direkt an den Staat gebunden sind, der sie geschaffen hat.

Trotz der unternommenen Anstrengungen ist ein großer Teil der unter Kontrolle der Gemeinschaft stehenden Flotte nach wie vor unter Drittlandsflaggen registriert. Tatsächlich haben Drittlandsflaggen, die eine offene Eintragungspolitik betreiben

— von denen manche als „Gefälligkeitsflaggen“ bezeichnet werden —, nach wie vor einen beträchtlichen Wettbewerbsvorteil gegenüber den Registern der Mitgliedstaaten.

Staatliche Beihilfen für den Seeverkehrssektor seit 1989

So hat die Kommission angesichts der Unterschiede zwischen den von den Mitgliedstaaten im Hinblick auf einen immer stärker werdenden Wettbewerb mit unter Drittlandsflaggen fahrenden Schiffen eingeführten Beihilfesystemen im Jahr 1989 ihre ersten diesbezüglichen Leitlinien verabschiedet, um eine gewisse Konvergenz zwischen den Maßnahmen der Mitgliedstaaten zu gewährleisten. Diese Vorgehensweise erwies sich jedoch als unwirksam, und der Niedergang der Flotten der Gemeinschaft setzte sich fort. Die Leitlinien wurden folglich überprüft, was zu der Mitteilung von 1997 führte, in der neue Leitlinien für staatliche Beihilfen im Seeverkehrssektor festgelegt wurden ⁽²⁾.

Die wichtigste Entwicklung der letzten Jahre im Bereich der Unterstützungsmaßnahmen der Mitgliedstaaten für den Seeverkehr ist die allgemeine Ausdehnung der Systeme für die pauschale Besteuerung der Tonnage („Tonnagesteuer“) in Europa. Nachdem die Tonnagesteuer sehr bald in Griechenland in Kraft getreten war, wurde sie allmählich auf die Niederlande (1996), Norwegen (1996), Deutschland (1999), das Vereinigte Königreich (2000), Dänemark, Spanien, Finnland (2002) und Irland (2002) ausgedehnt. Im Jahr 2002 entschieden sich auch Belgien und Frankreich für ihre Einführung, während die italienische Regierung diese Möglichkeit noch prüft.

Ergebnisse der von den Mitgliedstaaten vorgeschlagenen und von der Kommission genehmigten Maßnahmen in Bezug auf die allgemeinen Ziele der überarbeiteten Leitlinien aus dem Jahr 1997**a) Entwicklung der Flotte unter Gemeinschaftsflagge (Wettbewerbsfähigkeit der Flotte)**

Den Mitte 2002 übermittelten Antworten der Mitgliedstaaten auf den Fragebogen der Kommission und den jüngsten statistischen Daten ⁽³⁾ zufolge haben diejenigen Mitgliedstaaten, die Beihilfemaßnahmen — insbesondere in Form von Steuererleichterungen — eingeführt haben, die Rückführung eines beträchtlichen Tonnagevolumens unter ihre nationale Flagge erreicht (alle Register zusammen). Prozentual ausgedrückt betrug die Zunahme der in den Registern der Mitgliedstaaten eingetragenen Flotte bezogen auf die Anzahl der Schiffe durchschnittlich 0,4 % pro Jahr, bezogen auf die Tonnage 1,5 % und bei Containerschiffen 12,4 %. Auch wenn bezüglich der Erstregister festzustellen ist, dass die Anzahl der eingetragenen Einheiten während des Zeitraums 1989—2001 praktisch überall gesunken ist, können diese Zahlen als eine Umkehrung der bis 1997 zu beobachtenden Tendenz zur Aufgabe von Gemeinschaftsflaggen betrachtet werden.

⁽¹⁾ In Bezug auf die Tonnage ein Sechstel beziehungsweise ein Fünftel der Schiffsregister weltweit (Schiffe mit einer Tonnage von mehr als 300 Registertonnen. Quelle: ISL 2001).

⁽²⁾ Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr, (97/C 205/05) (ABL C 205 vom 5.7.1997, S. 5).

⁽³⁾ ISL, Shipping Statistics 2001.

Gleichzeitig hat sich jedoch der Anteil der Register der Mitgliedstaaten an der weltweiten Gesamttonnage leicht verringert. Tatsächlich war im Kontext des Wachstums der Weltflotte die Wachstumsgeschwindigkeit der unter gemeinschaftlicher Kontrolle stehenden aber unter Drittlandsflaggen registrierten Flotte höher als die Wachstumsgeschwindigkeit der unter den Flaggen der Mitgliedstaaten eingetragenen Flotte.

b) *Entwicklung der Beschäftigung*

Jüngsten Schätzungen zufolge sank die Zahl der Seeleute an Bord von Schiffen unter der Flagge eines Staates der Gemeinschaft von 188 000 im Jahr 1996 auf etwa 180 000 im Jahr 2001⁽¹⁾. Die Gesamtzahl der an Bord von unter Gemeinschaftsflagge fahrenden Schiffen beschäftigten Staatsangehörigen von Mitgliedstaaten der Gemeinschaft liegt gegenwärtig bei etwa 120 000, eine gegenüber 1985 um 40 % gesunkene Zahl, während sich die Zahl der an Bord von Schiffen der Gemeinschaft beschäftigten Staatsangehörigen von Drittländern von 29 000 im Jahr 1983 auf heute etwa 60 000 erhöht hat. Bei der Beurteilung der Verringerung der Gesamtzahl von Seeleuten ist es angebracht, die folgenden Faktoren zu berücksichtigen:

- einerseits hat sich die Produktivität der einzelnen Schiffe weiter erhöht. Folglich kann mit einer kleineren Besatzung das gleiche Volumen wie oder sogar ein größeres Volumen als in der Vergangenheit befördert werden;
- andererseits wurde die unter Flagge der Gemeinschaft registrierte Flotte während des Zeitraums 1997—2001 modernisiert. Das Durchschnittsalter der Schiffe sank von 22,9 Jahren auf 17,2 Jahre. 35 % der seit dem 1. Januar 2001 eingesetzten Flotte wurden während des Zeitraums 1996—2000 gebaut. Neue Schiffe, die technisch weiter ausgereift sind, benötigen besser ausgebildete Besatzungen mit weniger Besatzungsmitgliedern.

Nichtsdestoweniger sind zwischen den Mitgliedstaaten beträchtliche Unterschiede hinsichtlich der Zahl der beschäftigten Seeleute zu verzeichnen. Jedoch deutet bei diesen Zahlen nichts auf eine Umkehrung der Tendenz hin, dass die unter Flagge der Gemeinschaft fahrende Flotte mehr und mehr auf Seeleute aus Drittländern angewiesen ist. Diese Tendenz hob die Kommission bereits im Jahr 2001 in ihrer Mitteilung über die Ausbildung und Einstellung von Seeleuten⁽²⁾ hervor.

c) *Beitrag zur gesamten Wirtschaftstätigkeit*

Die maritimen Industrien sind untrennbar mit dem Seeverkehr verbunden. Diese Komplementarität ist ein wichtiges Argument für positive Maßnahmen zur Erhaltung einer Flotte mit europäischen Besatzungen. Da der Seeverkehr eines der Glieder der Verkehrskette allgemein und der Kette der maritimen Industrien im Besonderen ist, haben Maßnahmen, die auf den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Flotte abzielen, nämlich auch Auswirkungen auf

die landgebundenen Investitionen in den zugehörigen maritimen Industrien⁽³⁾ sowie auf die Bedeutung des Seeverkehrs für die Wirtschaft der Gemeinschaft insgesamt und die Beschäftigung im Allgemeinen.

Die Bedeutung der Schifffahrt und des gesamten maritimen Sektors ist in den betrachteten Ländern sehr unterschiedlich. Jedoch kann die Bedeutung des europäischen maritimen Sektors und seiner unmittelbaren wirtschaftlichen Auswirkungen durch die folgenden Zahlen deutlich gemacht werden: 1,55 Millionen direkt Beschäftigte, ein Umsatz von 160 Milliarden Euro im Jahr 1997, was fast 2 % des BIP in der Gemeinschaft entspricht⁽⁴⁾. Ein anschauliches Beispiel liefern die Daten über Dänemark (3 % des BIP werden durch den maritimen Sektor erzeugt), Griechenland (2,3 %) und die Niederlande (2 %).

In diesem Kontext ist folglich der Hinweis nicht unwesentlich, dass die unter der Kontrolle europäischer Reedereien mit Sitz in der Gemeinschaft stehende Flotte weiterhin bei einem Anteil von etwa 34 % an der Welttonnage liegt, obwohl sich diese während des Zeitraums um 10 % erhöht hat. Hinsichtlich der Mobilität der maritimen Industrie und der von Drittländern gebotenen Erleichterungen kann geschlossen werden, dass die Unterstützungsmaßnahmen für den Seeverkehr einen Beitrag zur Vermeidung einer allgemeinen Verlagerung der verbundenen Industrien leisten können.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass dort, wo Maßnahmen auf der Grundlage der Leitlinien von 1997 erlassen wurden, der strukturelle Niedergang der Gemeinschaftsregister und der Flotte der Gemeinschaft gestoppt wurde und die von der Kommission gesetzten Ziele zumindest teilweise erreicht wurden.

Der Anteil der offenen Register an der Welttonnage hat sich während des Zeitraums jedoch von 43 % im Jahr 1996 auf 54 % im Jahr 2001 weiter erhöht, und nichts deutet auf eine signifikante Umkehrung der Tendenz zum immer stärker werdenden Einsatz von Seeleuten aus Drittländern innerhalb der Flotte hin. Die in den letzten Jahren unternommenen Anstrengungen müssen fortgeführt, darüber hinaus aber auch präzisiert werden. Insbesondere müssen Maßnahmen zugunsten von Seeleuten aus der Gemeinschaft aktiver verfolgt werden.

Die Resultate der von den Mitgliedstaaten ergriffenen und von der Kommission genehmigten Maßnahmen müssen systematisch analysiert werden.

Infolgedessen, und obwohl Betriebsbeihilfen prinzipiell nur in Ausnahmefällen, vorübergehend und in geringer werdender Höhe gewährt werden sollten, ist die Kommission der Ansicht, dass staatliche Beihilfen für den europäischen Seeverkehrssektor nach wie vor gerechtfertigt sind und dass der mit den Leitlinien von 1997 verfolgte Ansatz richtig war. Die vorliegende Mitteilung basiert daher auf dem gleichen grundlegenden Ansatz.

⁽¹⁾ Seeleute aus Gemeinschaftstaaten und anderen Staaten zusammen gerechnet.

⁽²⁾ Mitteilung der Kommission über die Ausbildung und Einstellung von Seeleuten vom 6. April 2001, KOM(2001) 188 endgültig.

⁽³⁾ Diese Tätigkeiten umfassen Hafendienste, Logistik, Bau, Reparatur, Wartung, Inspektion und Klassifikation von Schiffen, Schiffsmanagement und Maklergeschäft, Banktätigkeiten und internationale Finanzdienste, Versicherungen, Beratungsdienste und freiberufliche Dienstleistungen.

⁽⁴⁾ Von der Generaldirektion Unternehmen der Europäischen Kommission durchgeführte Studie (veröffentlicht auf der Website Europa).

2. UMFANG UND ALLGEMEINE ZIELE DER ÜBERARBEITETEN LEITLINIEN FÜR STAATLICHE BEIHILFEN

Die vorliegende Mitteilung — die die Leitlinien von 1997 ersetzt — soll die Kriterien festlegen, nach denen die Kommission die staatlichen Beihilfen für den Seeverkehr gemäß den Gemeinschaftsvorschriften und -Verfahren und aufgrund des Artikels 87 Absatz 3 Buchstabe c) oder des Artikels 86 Absatz 2 EG-Vertrag genehmigt.

Beihilferegulungen sollten nicht auf Kosten der Wirtschaft anderer Mitgliedstaaten gewährt werden und dürfen den Wettbewerb zwischen den Mitgliedstaaten nicht in einem Ausmaß verzerren, das dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft. Staatliche Beihilfen sind immer auf das Maß zu beschränken, das zur Erreichung ihres Zwecks notwendig ist, und auf transparente Art und Weise zu gewähren. Die kumulierende Wirkung aller behördlicherseits (auf nationaler, regionaler und kommunaler Ebene) gewährten Beihilfen ist immer zu berücksichtigen.

Die vorliegenden Leitlinien gelten für Tätigkeiten im Bereich des „Seeverkehrs“ gemäß der Definition in den Verordnungen (EWG) Nr. 4055/86 ⁽¹⁾ und (EWG) Nr. 3577/92 ⁽²⁾, das heißt für die „Beförderung von Waren und Personen auf dem Seeweg“. In bestimmten Punkten beziehen sie sich auch auf die Schleppschifffahrt und Baggerarbeiten.

2.1 Umfang der überarbeiteten Leitlinien für staatliche Beihilfen

Die vorliegenden Leitlinien gelten für jede von einem Mitgliedstaat oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfe zugunsten des Seeverkehrs. Dazu gehören alle finanziellen Vorteile, die in beliebiger Form von öffentlichen Stellen (Zentralregierungen und Gebietskörperschaften) gewährt werden. Im Sinne dieser Definition können „öffentliche Stellen“ auch öffentliche Unternehmen und staatlich kontrollierte Banken sein. Vereinbarungen, mit denen der Staat Kredite oder andere Finanzmittel über Banken bereitstellt, können ebenfalls unter die Begriffsbestimmung der Beihilfe fallen. Die Richtlinien unterscheiden weder zwischen Begünstigten aufgrund ihrer Rechtsform (seien es Unternehmen, Partnerschaften oder Einzelpersonen) noch zwischen öffentlichem oder privatem Eigentum. Alle Verweise auf Unternehmen schließen alle anderen Rechtsformen ein.

Die vorliegenden Leitlinien betreffen nicht die Beihilfen für den Schiffbau (im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1540/98 ⁽³⁾ und nachfolgender Rechtsakte). Beihilfen für Infrastrukturinvestitionen gelten nicht als staatliche Beihilfen gemäß Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag, wenn der Staat allen betroffenen Betreibern freien und gleichen Zugang zur Infrastruktur bietet. Die Kom-

⁽¹⁾ Verordnung (EWG) Nr. 4055/86 des Rates vom 22. Dezember 1986 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seeschifffahrt zwischen Mitgliedstaaten sowie zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern (ABl. L 378 vom 31.12.1986, S. 1).

⁽²⁾ Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage) (ABl. L 364 vom 12.12.1992, S. 7).

⁽³⁾ ABl. L 202 vom 18.7.1998, S. 1.

mission kann solche Investitionen jedoch prüfen, wenn sie unmittelbar oder mittelbar einzelnen Schiffseignern zugute kommen könnten. Schließlich hat die Kommission den Grundsatz aufgestellt, dass keine staatliche Beihilfe vorliegt, wenn Behörden sich an einem Unternehmen auf einer Grundlage beteiligen, die ein privater, unter normalen marktwirtschaftlichen Bedingungen tätiger Investor akzeptieren würde.

2.2 Allgemeine Ziele der überarbeiteten Leitlinien für staatliche Beihilfen

Die Kommission hat deutlich gemacht, dass eine erhöhte Transparenz der staatlichen Beihilfen notwendig ist, damit nicht nur einzelstaatliche Behörden im weitesten Sinne, sondern auch Unternehmen und Einzelpersonen über ihre Rechte und Pflichten unterrichtet sind. Diese Leitlinien sollen hierzu beitragen und ferner klarstellen, welche staatlichen Beihilferegulungen eingeführt werden können, um die gemeinschaftlichen Seeverkehrsinteressen zu fördern mit dem Ziel,

- einen sichereren, effizienteren, zuverlässigeren und umweltfreundlicheren Seeverkehr sicherzustellen,
- die Eintragung in die Register der Mitgliedstaaten oder die Rückführung unter deren Flagge zu fördern,
- einen Beitrag zur Konsolidierung des in den Mitgliedstaaten bestehenden maritimen Sektors zu leisten und dabei weiterhin für eine insgesamt wettbewerbsfähige Flotte auf den Weltmärkten zu sorgen,
- das maritime Know-how zu erhalten und zu verbessern sowie die Beschäftigung europäischer Seeleute zu schützen und zu fördern und
- gemäß dem Weißbuch über die Verkehrspolitik der Gemeinschaft einen Beitrag zur Förderung neuer Dienstleistungen im Bereich der Kurzstreckenseeverkehrs zu leisten.

Staatliche Beihilfen können im Allgemeinen nur für Schiffe gewährt werden, die in den Registern der Mitgliedstaaten eingetragen sind. In bestimmten Ausnahmefällen kann die Beihilfe jedoch für Schiffe gewährt werden, die in einem der unter Absatz 3 des Anhangs aufgeführten Register eingetragen sind, vorausgesetzt, dass

- sie den internationalen Standards und dem Gemeinschaftsrecht entsprechen, einschließlich der Standards betreffend Zuverlässigkeit, Sicherheit, Umweltleistung und Arbeitsbedingungen an Bord;
- sie von der Gemeinschaft aus betrieben werden;

— der Reeder seinen Sitz in der Gemeinschaft hat und der betreffende Mitgliedstaat nachweisen kann, dass das Register direkt zu den oben angeführten Zielen beiträgt.

Darüber hinaus können flaggenreutrale Beihilfemaßnahmen in bestimmten Ausnahmefällen genehmigt werden, in denen ein Gemeinschaftsnutzen klar nachgewiesen ist.

3. STEUERLICHE UND SOZIALE MASSNAHMEN ZUR STEIGERUNG DER WETTBEWERBSFÄHIGKEIT

3.1 Steuerliche Behandlung der Reedereien

Viele Drittländer haben bedeutende Schiffsregister aufgebaut; hinzu kommen zum Teil eine effiziente Infrastruktur für internationale Dienste und ein deutlich milderer Steuerklima für Reedereien als innerhalb der Mitgliedstaaten. Die günstigen Steuervorschriften haben sich als Anreiz für Reedereien erwiesen, nicht nur ihre Schiffe auszuflaggen, sondern auch eine Verlagerung des Unternehmensstandortes in Betracht zu ziehen. Es muss betont werden, dass derzeit auf internationaler Ebene keine wirksamen Regelungen zur Eindämmung dieses Steuerwettbewerbs und nur wenige administrative, rechtliche oder technische Hindernisse bei der Übertragung eines Schiffes in ein anderes Register bestehen. In diesem Zusammenhang scheint die Schaffung von Bedingungen, die einen faireren Wettbewerb mit Billigflaggen gestatten, hierfür die beste Lösung zu sein.

Die Frage des Steuerwettbewerbs zwischen Mitgliedstaaten muss angesprochen werden. Gegenwärtig liegen keine Hinweise auf das Bestehen von Regelungen vor, die den Wettbewerb zwischen Mitgliedstaaten in einem dem Gemeinschaftsinteresse zuwiderlaufenden Ausmaß verzerren. Die Beihilfekonzepte der Mitgliedstaaten für den Seeverkehr gleichen sich immer mehr an. Ein Flaggenwechsel zwischen Mitgliedstaaten kommt selten vor. Der Steuerwettbewerb spielt sich vor allem zwischen Mitgliedstaaten einerseits und Drittländern andererseits ab, da die den Reedereien durch Drittstaatenregister ermöglichten Kosteneinsparungen gegenüber den in der Gemeinschaft bestehenden Möglichkeiten erheblich sind.

Aus diesem Grund haben viele Mitgliedstaaten besondere Maßnahmen ergriffen, um das Steuerklima für Reedereien zu verbessern; dazu gehören beispielsweise eine beschleunigte Abschreibung von Schiffsinvestitionen oder das Recht der steuerfreien Rückstellung von Gewinnen aus dem Verkauf von Schiffen für eine bestimmte Dauer, sofern diese Gewinne in neue Schiffe reinvestiert werden.

Diese besonderen Steuererleichterungen für den Seeverkehr gelten als staatliche Beihilfen. Desgleichen handelt es sich bei der Regelung, die Körperschaftssteuer durch eine Tonnagesteuer zu ersetzen, um eine staatliche Beihilfe. Bei der Tonnagesteuer

entrichtet der Schiffseigner einen Steuerbetrag, der unmittelbar von der eingesetzten Tonnage abhängt. Die Tonnagesteuer wird unabhängig von den tatsächlichen Gewinnen oder Verlusten der Gesellschaft fällig.

Es hat sich gezeigt, dass derartige Maßnahmen hochwertige Landarbeitsplätze wie im Bereich des Schiffsmanagements und in seeverkehrsnahen Branchen (Versicherungs-, Makler- und Finanzierungswesen) erhalten. Angesichts der Bedeutung solcher Tätigkeiten für die gemeinschaftliche Wirtschaft können derartige steuerliche Anreize — auch im Bemühen um das Erreichen der vorstehend genannten Ziele — grundsätzlich unterstützt werden. Der Schutz hochwertiger Arbeitsplätze und die Förderung einer wettbewerbsfähigen Schifffahrtsindustrie in einem Mitgliedstaat durch steuerliche Anreize in Verbindung mit anderen Initiativen in den Bereichen Ausbildung und Verbesserung der Sicherheit leisten der Entwicklung der Gemeinschaftsschifffahrt auf dem Weltmarkt Vorschub.

Der Kommission ist bekannt, dass die Einkünfte von Reedern heute oft mit dem Betrieb von Schiffen unter verschiedenen Flaggen erzielt werden, beispielsweise beim Einsatz von Charterschiffen unter fremder Flagge oder beim Einsatz von Schiffen des Partnerunternehmens in Konsortien. Außerdem besteht Klarheit darüber, dass der Anreiz zur Verlagerung des Managements und seeverkehrsnaher Geschäftsbereiche ins Ausland fortbestehen würde, wenn die Unterhaltung verschiedener Niederlassungen und getrennter Rechnungswesen für Erträge unter Gemeinschaftsflagge und für sonstige Erträge dem Schiffseigner einen erheblichen finanziellen Vorteil bietet. Dies wäre beispielsweise der Fall, wenn die Einkünfte aus dem Betrieb eines nicht unter Gemeinschaftsflagge fahrenden Schiffes in einem Mitgliedstaat der vollen Körperschaftssteuer oder in Übersee — sofern der Verwaltungssitz in Übersee nachgewiesen wird — einem niedrigen Steuersatz unterlägen.

Das Ziel von staatlichen Beihilfen innerhalb der gemeinsamen Seeverkehrspolitik ist die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der Gemeinschaftsflotte auf dem Weltmarkt. Daher sollten sämtliche Steuererleichterungen grundsätzlich an das Führen einer Gemeinschaftsflagge geknüpft sein. Sie können jedoch ausnahmsweise genehmigt werden, wenn sie für die gesamte Flotte eines Reeders gewährt werden, der im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ansässig und körperschaftssteuerpflichtig ist, sofern nachgewiesen wird, dass die strategische und wirtschaftliche Verwaltung aller betroffenen Schiffe tatsächlich auf dem Hoheitsgebiet erfolgt und dass diese Tätigkeit erheblich zur Wirtschaftstätigkeit und zur Beschäftigung in der Gemeinschaft beiträgt. Der vom betreffenden Mitgliedstaat zum Nachweis dieser wirtschaftlichen Verbindung gemachten Angaben sollten Einzelheiten zu den in Gemeinschaftsregistern eingetragenen und im Mitgliedstaat in Besitz und Betrieb befindlichen Schiffen, zu den an Bord und an Land beschäftigten Gemeinschaftsbürgern und zu Investitionen in Anlagevermögen enthalten. Die Beihilfe muss notwendig sein, um die Rückführung des strategischen und kaufmännischen Managements aller in Frage kommenden Schiffe in die Gemeinschaft zu fördern. Außerdem müssen die Begünstigten in der Gemeinschaft körperschaftssteuerpflichtig sein. Ferner wünscht die Kommission den Nachweis, dass alle Schiffe von Unternehmen, denen diese Maßnahmen zugute kommen, die einschlägigen internationalen und gemeinschaftlichen Sicherheitsnormen einschließlich derjenigen für die Arbeitsbedingungen an Bord einhalten.

Wie im vorigen Absatz dargelegt, ist daran zu erinnern, dass Steuererleichterungen grundsätzlich an das Führen der Flagge eines der Mitgliedstaaten geknüpft sind. Bevor ausnahmsweise Beihilfen für eine Flotte gewährt (oder bestätigt) werden, zu der auch unter einer anderen Flagge fahrende Schiffe gehören, sollten die Mitgliedstaaten dafür sorgen, dass die begünstigten Gesellschaften sich verpflichten, den Anteil der Tonnage, den sie zum Zeitpunkt der Anwendbarkeit dieser Mitteilung unter der Flagge eines der Mitgliedstaaten betreiben, zu erhöhen oder zumindest auf demselben Stand zu halten. Wenn eine Gesellschaft Reedereien im Sinne der Siebten Richtlinie 83/349⁽¹⁾ (Artikel 1) kontrolliert, gilt die obige Anforderung bezüglich des Anteils der Tonnage für die Muttergesellschaft und die Tochtergesellschaften, die auf konsolidierter Grundlage zusammengerechnet werden. Sollte ein Unternehmen (oder eine Unternehmensgruppe) diesen Verpflichtungen nicht nachkommen, sollte der betreffende Mitgliedstaat keine weiteren Steuererleichterungen für zusätzliche unter Drittlandsflagge fahrende Schiffe des Unternehmens gewähren, außer wenn der auf Gemeinschaftsflaggen entfallende Anteil an der Gesamttonnage, der in dem betreffenden Mitgliedstaat für eine Steuerbegünstigung in Frage kommt, während des im nächsten Absatz genannten Berichtszeitraums im Durchschnitt nicht gesunken ist. Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission über die Anwendung einer solchen Ausnahmeregelung. Diese Anforderung an den Anteil der Gemeinschaftstonnage gilt nicht für Unternehmen, deren Tonnage zu mindestens 60 % unter der Flagge eines Mitgliedstaates fährt.

In allen Fällen, in denen steuerliche Regelungen aufgrund der obigen Ausnahmeregelung genehmigt wurden, und damit der betreffende Mitgliedstaat in der Lage ist, alle drei Jahre den in Kapitel 12 („Abschließende Bemerkungen“) verlangten Bericht zu erstellen, haben die Begünstigten dem jeweiligen Mitgliedstaat gegenüber nachzuweisen, dass während des Zeitraums alle Bedingungen für die Ausnahmeregelung in Bezug auf die Verknüpfung mit dem Führen der Flagge eines Mitgliedstaats erfüllt waren. Ferner ist nachzuweisen, dass die im vorstehenden Absatz festgelegte Anforderung in Bezug auf den Anteil an der Tonnage für die begünstigte Flotte erfüllt wurde und dass jedes Schiff dieser Flotte die relevanten internationalen und gemeinschaftlichen Standards einhält, einschließlich der Standards in den Bereichen Zuverlässigkeit, Sicherheit, Umweltschutz und Arbeitsbedingungen an Bord. Sollten die Begünstigten derartige Nachweise nicht erbringen, wird ihnen die weitere Anwendung der steuerlichen Regelung verweigert.

Es ist auch klarzustellen, dass zwar Schifffahrtsgesellschaften mit Hauptsitz in der Gemeinschaft die natürlichen Begünstigten der obigen Steuerregelungen sind, dass aber auch bestimmte Schiffsmanagementgesellschaften mit Sitz in der Gemeinschaft von diesen Bestimmungen profitieren können. Schiffsmanagementgesellschaften bieten Schiffseignern verschiedene Dienste an, z. B. technische Überwachungen, Auswahl und Ausbildung von Besatzungen, Besatzungsmanagement und den Betrieb von Schiffen. Mitunter sind solche Gesellschaften sowohl mit dem technischen als auch mit dem Personalmanagement von Schiffen betraut. In diesem Fall handeln sie als klassische Schiffseigner, soweit es die Beförderungsleistungen betrifft. Zudem herrscht in diesem Sektor wie im Seeverkehr ein starker, zunehmender internationaler Wettbewerb. Deshalb scheint es sinnvoll, die Möglichkeit steuerlicher Vergünstigungen auf derartige Schiffsmanagementgesellschaften auszuweiten.

Schiffsmanagementgesellschaften können nur in Bezug auf jene Schiffe Vergünstigungen erhalten, für die sie mit dem gesamten technischen und personellen Management betraut wurden. Weitere Voraussetzung ist insbesondere, dass die Schiffsmanagementgesellschaft im Namen des Schiffseigners die uneingeschränkte Verantwortung für den Schiffsbetrieb sowie die sich für den Schiffseigner aus dem ISM-Code⁽²⁾ ergebenden Pflichten und Verantwortlichkeiten übernimmt. Sollte die Schiffsmanagementgesellschaft auch andere Spezialdienstleistungen erbringen, auch im Zusammenhang mit dem Schiffsbetrieb, ist für derartige Tätigkeiten, die nicht für Steuererleichterungen in Betracht kommen, eine getrennte Buchführung zu gewährleisten. Die oben dargelegte Anforderung in Bezug auf den auf Gemeinschaftsflaggen entfallenden Anteil gilt auch für Schiffsmanagementgesellschaften⁽³⁾.

Die vorliegenden Leitlinien gelten ausschließlich für den Seeverkehr. Die Kommission kann akzeptieren, dass das Schleppen von Schiffen, Bohrinseln usw. auf See unter diese Definition fallen.

Der Kommission ist allerdings bekannt, dass Mitgliedstaaten in bestimmten Fällen für Schleppboote, die für den Einsatz auf See vorgesehen sind, Vergünstigungen gewähren, obwohl sie nur selten oder gar nicht auf See eingesetzt werden. Deshalb sollte in diesen Leitlinien festgehalten werden, welche Linie die Kommission in dieser Frage verfolgt und in Zukunft verfolgen wird.

„Schleppschiffahrt“ fällt nur dann in den Anwendungsbereich der Leitlinien, wenn mehr als 50 % der von einem Schleppschiff im Verlauf eines Jahres tatsächlich ausgeführten Schleppertätigkeiten „Seeverkehr“ darstellen. Wartezeiten können proportional zu den von einem Schleppschiff tatsächlich ausgeführten Tätigkeiten, die unter die Definition „Seeverkehr“ fallen, angerechnet werden. Es muss nachdrücklich darauf hingewiesen werden, dass Schleppdienste, die u. a. in Häfen geleistet werden oder die darin bestehen, selbst angetriebenen Schiffen zu helfen, einen Hafen zu erreichen, keinen „Seeverkehr“ im Sinne dieser Mitteilung darstellen. Bei Schleppdiensten sind keine Ausnahmen von den Regeln für das Führen der Flagge eines Mitgliedstaats zulässig.

Auch in Bezug auf Baggerarbeiten zeigen die Erfahrungen der letzten Jahre, dass es einiger Klarstellungen bedarf.

„Baggerarbeiten“ kommen grundsätzlich nicht für Beihilfen für den Seeverkehr in Betracht. Jedoch können steuerliche Regelungen für Unternehmen (wie die Tonnagesteuer) auf Baggerschiffe angewendet werden, deren Tätigkeit zu mehr als 50 % im Jahr „Seeverkehrsleistungen“ im Sinne einer Beförderung von ausgebaggertem oder ausgehobenem Material auf hoher See darstellt, und nur in Bezug auf solche Beförderungsleistungen. Es kommen nur Baggerschiffe in Frage, die in einem Mitgliedstaat registriert sind (Ausnahmen von den Regeln über das Führen der Flagge eines Mitgliedstaats sind nicht möglich). In derartigen Fällen ist eine getrennte Buchführung für Seeverkehrstätigkeiten erforderlich⁽⁴⁾.

⁽²⁾ „ISM-Code“: Internationaler Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung, den die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) durch ihre Entschliessung A.741(18) angenommen hat.

⁽³⁾ Die Kommission wird drei Jahre nach Anwendung dieser Mitteilung die Auswirkungen der Bestimmungen auf den Bereich des Schiffsmanagements prüfen.

⁽⁴⁾ Die von diesen Betreibern genutzten Schiffe baggern bzw. heben auch Material aus, das sie dann befördern. Die Bagger- oder Ausubarbeiten als solche kommen für staatliche Beihilfen für den Seeverkehr nicht in Betracht.

⁽¹⁾ ABl. L 193 vom 18.7.1983, S. 1.

Die bis heute notifizierten Tonnagesteuersysteme wurden bislang anhand folgender Methode beurteilt: Zunächst wird ein virtueller Ertrag der Reedereien errechnet, indem auf ihre Tonnage eine fiktive Ertragsquote angewandt wird; auf den so ermittelten Betrag wird die einzelstaatliche Körperschaftsteuer angewandt. Der resultierende Betrag ist die zu entrichtende „Tonnagesteuer“.

Die von den Mitgliedstaaten vorgesehenen fiktiven Ertragsquoten waren bisher einheitlich. Da sich die Körperschaftsteuersätze innerhalb der Gemeinschaft jedoch beträchtlich unterscheiden können, könnten die in den verschiedenen Mitgliedstaaten für dieselbe Tonnage zu entrichtenden Tonnagesteuern sehr verschieden sein. Um die derzeit bestehenden gleichen Wettbewerbsbedingungen zu erhalten, wird die Kommission nur Regelungen genehmigen, die für ein und dieselbe Tonnage zu steuerlichen Belastungen führen, die annähernd mit derjenigen der bereits genehmigten Regelungen übereinstimmen.

In jedem Fall müssen durch derartige Regelungen die Entwicklung der Branche und die Beschäftigungssituation entsprechend dem Gemeinschaftsinteresse gefördert werden. Die vorgenannten Steuervorteile müssen daher auf den Seeverkehr beschränkt werden. Ist eine Reederei auch in anderen Geschäftsbereichen tätig, muss ein transparentes Rechnungswesen vorhanden sein, damit Umleitungen auf seeverkehrsfremde Geschäftsbereiche vermieden werden können. Mit diesem Konzept würde zum einen die Wettbewerbsfähigkeit der Gemeinschaftsschifffahrt gestärkt, da die Steuersätze an das weltweite Niveau angeglichen würden, und zum anderen blieben die nominellen Steuersätze der Mitgliedstaaten für andere Tätigkeiten und Einkünfte von Aktionären und Direktoren unangetastet.

3.2 Arbeitsbezogene Kosten

Wie bereits erwähnt, herrscht im Seeverkehr ein scharfer internationaler Wettbewerb. Ziel der Unterstützungsmaßnahmen für den maritimen Sektor sollte es daher vor allem sein, Steuern sowie sonstige Kosten und Belastungen von Reedereien und Seeleuten aus der Gemeinschaft auf ein Niveau zu senken, das dem allgemeinen Weltstandard entspricht. Sie sollten direkt die Entwicklung der Branche und die Beschäftigung fördern und weniger als allgemeine finanzielle Hilfe konzipiert sein.

Entsprechend diesen Zielen sollten in der Gemeinschaftsschifffahrt folgende Maßnahmen bezüglich der Personalkosten erlaubt sein:

- geringere Sozialversicherungssätze für Seeleute aus der Gemeinschaft auf Schiffen, die in einem Mitgliedstaat registriert sind,
- geringere Einkommensteuersätze für Seeleute aus der Gemeinschaft auf Schiffen, die in einem Mitgliedstaat registriert sind.

Für die Zwecke dieses Abschnitts 3.2 gelten als Seeleute aus der Gemeinschaft

- Gemeinschafts/EWR-Bürger, im Falle von Seeleuten, die auf Schiffen (einschließlich Ro-Ro-Fahrgastschiffen⁽¹⁾) arbeiten, die im regelmäßigen Personenbeförderungsdienst zwischen Häfen der Gemeinschaft eingesetzt werden,
- in allen anderen Fällen, alle Seeleute, die in einem Mitgliedstaat steuerpflichtig sind und/oder Sozialversicherungsbeiträge zu entrichten haben.

Die Leitlinien von 1997 ließen derartige Vergünstigungen für alle Seeleute zu, die auf einem in einem Mitgliedstaat registrierten Schiff arbeiten und in einem Mitgliedstaat steuerpflichtig sind und/oder Sozialversicherungsbeiträge zu entrichten haben. Allerdings wurde inzwischen auch deutlich, dass die europäischen Reeder im internationalen Frachtverkehr einem sehr starken internationalen Wettbewerbsdruck ausgesetzt sind, dass dieser Druck bei den Personenbeförderungsdiensten im innergemeinschaftlichen Linienverkehr jedoch geringer ist. Eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Seeverkehrswirtschaft muss daher im erstgenannten Fall das vorrangige Ziel sein. Würden die Mitgliedstaaten daran gehindert, allen Seeleuten in diesem Fall eine Steuererleichterung einzuräumen, hätte dies sehr negative Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Reeder, die daraufhin ausfliegen könnten. Zugleich wurde festgestellt, dass die Zahl und der Anteil der Gemeinschaftsbürger unter den innergemeinschaftlichen Personenlinienverkehr Beschäftigten recht hoch sind. Die Beihilfen müssen deshalb vorrangig auf eine Sicherung der Beschäftigung in der Gemeinschaft abzielen. Aus internen steuerlichen Gründen ziehen es einige Mitgliedstaaten vor, nicht wie oben ausgeführt geringere Steuer- bzw. Sozialabgabensätze einzuführen, sondern den Reedereien — teilweise oder vollständig — die aus diesen Abgaben entstehenden Kosten zu erstatten. Ein solches Konzept kann im Allgemeinen als dem weiter oben beschriebenen System ermäßigter Steuer- und Abgabensätze gleichwertig gelten, sofern ein klarer Zusammenhang mit diesen Steuern und Abgaben besteht, keine zu hohen Ausgleichszahlungen vorliegen, die Regelung transparent ist und keine Möglichkeit des Missbrauchs bietet.

Für den maritimen Teil von Schlepp- oder Baggerarbeiten (Transport von ausgebaggertem Material) dürfen Beihilfen zur Förderung der Beschäftigung von Seeleuten aus der Gemeinschaft analog zu den Regeln dieses Abschnitts nur dann gewährt werden, wenn sie im Zusammenhang mit Seeleuten aus der Gemeinschaft stehen, die auf seetüchtigen Schleppern und Baggerschiffen mit Eigenantrieb arbeiten, die in einem Mitgliedstaat registriert sind und während mindestens 50 % ihrer Betriebszeit für Tätigkeiten auf See eingesetzt werden⁽²⁾.

Schließlich ist daran zu erinnern, dass Beschäftigungsbeihilfen unter die Gruppenfreistellung nach Verordnung (EG) Nr. 2204/2002 der Kommission vom 12. Dezember 2002 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf Beschäftigungsbeihilfen⁽³⁾ fallen, die auch für den Seeverkehr gilt.

(1) Siehe Artikel 2 Buchstabe a) der Richtlinie 1999/35/EG des Rates vom 29. April 1999 über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr (ABL L 138 vom 1.6.1999, S. 1).

(2) Somit kommen Baggerarbeiten, die überwiegend in Häfen ausgeführt werden, möglicherweise nicht für Beihilfen zur Förderung der Beschäftigung von Seeleuten aus der Gemeinschaft in Betracht.

(3) ABL L 337 vom 13.12.2002, S. 3.

4. ERSETZEN DER MANNSCHAFT

Beihilfen für das Ersetzen der Mannschaft senken die Kosten der Beschäftigung von Seeleuten aus der Gemeinschaft, die vor allem auf Schiffen in fernen Gewässern eingesetzt werden. Beihilfen, die Höchstgrenzen unterliegen (vgl. Kapitel 11), können deshalb in Form von Übernahme oder Erstattung der Kosten für die Rückführung von Seeleuten aus der Gemeinschaft, die auf in der Gemeinschaft registrierten Schiffen tätig sind, gewährt werden.

5. INVESTITIONSBEIHILFEN

Zuschüsse zur Flottenerneuerung sind bei anderen Verkehrsträgern (Güterkraft- und Luftverkehr) nicht üblich. Da derartige Subventionen oft den Wettbewerb verzerren, widerstrebt es der Kommission, derartige Regelungen zu genehmigen, wenn sie nicht Teil einer Umstrukturierung sind, deren Ziel eine Verringerung der Flottenkapazität ist.

Investitionen müssen mit der Verordnung (EG) Nr. 1540/98 bzw. den gegebenenfalls an ihre Stelle tretenden Gemeinschaftsvorschriften in Einklang stehen.

Nach den heutigen Leitlinien können jedoch unter bestimmten Umständen andere Investitionsbeihilfen zulässig sein, wenn sie — in Einklang mit der Gemeinschaftspolitik für mehr Sicherheit im Seeverkehr — dazu dienen, die Ausrüstung von Schiffen, die in die Register eines Mitgliedstaats eingetragen sind, zu verbessern oder die Verwendung sicherer und umweltfreundlicher Schiffe zu fördern, indem sie Anreize zur Modernisierung von Schiffen aus Gemeinschaftsregistern auf ein Niveau bieten, das über den zwingend vorgeschriebenen Sicherheits- und Umweltschutznormen internationaler Übereinkommen liegt, künftig strengere Normen vorwegnehmen und so die Sicherheit und den Umweltschutz stärken. Derartige Beihilfen müssen den gemeinschaftlichen Vorschriften für den Schiffbau entsprechen.

Dadurch werden künftige strengere Normen vorweggenommen und so die Sicherheit und der Umweltschutz verbessert. Aufgrund der inhärenten Mobilität der Schifffahrt dürfen regionale Beihilfen für Schifffahrtsgesellschaften in benachteiligten Gebieten, die häufig als Investitionsbeihilfen an in diesen Regionen investierende Unternehmen gezahlt werden, nur gewährt werden, wenn feststeht, dass der daraus erwachsende Nutzen innerhalb eines vernünftigen Zeitraumes der betreffenden Region zugute kommt. Das wäre beispielsweise bei Investitionen in den Bau von Lagerhäusern oder zur Anschaffung ortsfester Umschlaganlagen der Fall. Ferner ist die Genehmigung von Investitionsbeihilfen für Schifffahrtsgesellschaften in benachteiligten Gebieten an die Einhaltung der Regeln bezüglich regionaler Beihilfen gebunden (vgl. Kapitel 6).

6. REGIONALBEIHILFEN GEMÄSS ARTIKEL 87 ABSATZ 3 BUCHSTABEN a) UND c)

Im Zusammenhang mit regionalen Beihilferegulungen wird die Kommission die allgemeinen Regeln anwenden, die in ihren Mitteilungen oder sonstigen Bestimmungen über staatliche Regionalbeihilfen und ihren künftigen Änderungen festgelegt sind.

7. AUSBILDUNG

Zunächst ist daran zu erinnern, dass Ausbildungsbeihilfen unter die in Verordnung (EG) Nr. 68/2001 der Kommission vom 12. Januar 2001 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf Ausbildungsbeihilfen⁽¹⁾ vorgesehene Gruppenfreistellung fallen, die auch für den Seeverkehr gilt.

Zudem werden viele staatlich geförderte Ausbildungsprogramme für Seeleute nicht als staatliche Beihilfen betrachtet, da sie (unabhängig davon, ob es sich um Berufsbildungs- oder akademische Ausbildungsmaßnahmen handelt) allgemeiner Art sind. Diese unterliegen daher nicht der Notifizierungspflicht und einer Prüfung durch die Kommission.

Wenn davon auszugehen ist, dass eine Regelung eine staatliche Beihilfe beinhaltet, ist jedoch eine Notifizierung erforderlich. Dies kann beispielsweise bei einer Regelung speziell für die Ausbildung an Bord der Fall sein, wenn von der staatlichen Finanzhilfe der Ausbildungsträger, der Offiziersanwärter, Seemann oder Reeder begünstigt wird. Die Kommission hat gegenüber Beihilfen, die in nicht diskriminierender Weise für Ausbildungsmaßnahmen an Bord von in einem Mitgliedstaat registrierten Schiffen abgehalten werden, eine positive Einstellung. Ausbildungsmaßnahmen auf anderen Schiffen können bei Vorliegen objektiver Gründe, zum Beispiel mangelnde Ausbildungskapazität auf Schiffen in Gemeinschaftsregistern, ausnahmsweise gefördert werden.

Bei Finanzhilfen für die Ausbildung an Bord darf der Auszubildende grundsätzlich kein aktives, sondern muss ein zusätzliches Besatzungsmitglied sein. Diese Bestimmung soll sicherstellen, dass für Seeleute, die gewöhnlichen Aufgaben eines Besatzungsmitglieds nachgehen, keine Nettolohnzuschüsse gezahlt werden.

Um das vorhandene maritime Know-how in der Gemeinschaft und die Wettbewerbsvorteile der Schifffahrtsbranche in der Gemeinschaft zu erhalten, sind weitere umfassende Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten notwendig, die sich auf Qualität, Produktivität, Sicherheit und Umweltschutz konzentrieren. Für derartige Vorhaben können ebenfalls staatliche Unterstützungsmaßnahmen im Rahmen der vertraglich festgelegten Grenzen genehmigt werden.

Beihilfen mit dem Ziel der Erweiterung und Aktualisierung der Kenntnisse von Offizieren aus der Gemeinschaft können während ihrer gesamten Laufbahn gestattet werden. Die Beihilfen können aus einem Beitrag zu den Ausbildungskosten und/oder aus einem Ausgleich für den dem Offizier während der Ausbildungszeit gezahlten Lohn bestehen. Die Regelungen müssen jedoch so konzipiert sein, dass verhindert wird, dass die Ausbildungsbeihilfen unmittelbar oder mittelbar zu Lohnsubventionen für Offiziere werden.

Auch Beihilfen, deren Ziel die Umschulung von Hochseefischern zu Seeleuten ist, können genehmigt werden.

⁽¹⁾ ABl. L 10 vom 13.1.2001, S. 20.

8. UMSTRUKTURIERUNGSBEIHILFEN

Obwohl die Leitlinien der Gemeinschaft für Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten⁽¹⁾ für den Verkehrsbereich nur insofern gelten, als die Besonderheit dieses Sektors Berücksichtigung findet, wird die Kommission diese Leitlinien oder jede andere an ihre Stelle tretende Gemeinschaftsregelung auch bei der Beurteilung von Umstrukturierungsbeihilfen für Schifffahrtsgesellschaften anwenden.

9. GEMEINWIRTSCHAFTLICHE VERPFLICHTUNGEN UND ÖFFENTLICHE DIENSTLEISTUNGSVERTRÄGE

Im Bereich der Seekabotage können bezüglich der in Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 vorgesehenen Dienstleistungen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegt oder öffentliche Dienstleistungsverträge geschlossen werden, sofern diese Verpflichtungen und Verträge sowie der dafür geleistete Ausgleich mit der genannten Verordnung und den Regeln und Verfahren des EG-Vertrags für staatliche Beihilfen gemäß ihrer Auslegung durch den Gerichtshof in Einklang stehen.

Die Kommission akzeptiert, dass, wenn grenzüberschreitende Verkehrsdienste notwendig sind, um einem dringenden öffentlichen Beförderungsbedarf zu genügen, gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegt oder öffentliche Dienstleistungsverträge geschlossen werden können, sofern jedweder Ausgleich nach den Vorschriften und Verfahren des EG-Vertrags geleistet wird.

Die Laufzeit öffentlicher Dienstleistungsverträge sollte auf einen angemessenen und nicht zu langen Zeitraum (von normalerweise etwa sechs Jahren) begrenzt werden, da Verträge über erheblich längere Zeiträume mit der Gefahr einhergehen können, dass ein (privates) Monopol entsteht.

10. BEIHILFEN FÜR DEN KURZSTRECKENSEEVERKEHR

Für den Kurzstreckenseeverkehr gibt es keine rechtsverbindliche Definition des Begriffs „Kurzstreckenseeverkehr“. Die Mitteilung der Kommission vom 29. Juni 1999 über die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs in Europa⁽²⁾ enthält jedoch eine Arbeitsdefinition, wonach Kurzstreckenseeverkehr die „Beförderung von Gütern und Personen auf See zwischen Häfen in Europa und zwischen diesen Häfen und außereuropäischen Häfen in Ländern mit Küsten an den geschlossenen Meeren, die an Europa grenzen“, bezeichnet⁽³⁾. In dieser Mitteilung unterstrich die Kommission die Bedeutung dieses Verkehrsträgers für die Förderung einer nachhaltigen und sicheren Mobilität, für die Stärkung der Kohäsion innerhalb der Gemeinschaft und für die Verbesserung der Effizienz des Verkehrs im Rahmen eines intermodalen Konzepts. Sie erkannte auch an, dass die Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs auf allen Ebenen erfolgen muss, sowohl auf Gemeinschaftsebene als auch auf einzelstaatlicher oder regionaler Ebene.

Da Beihilfen für den Kurzstreckenseeverkehr der Verbesserung der intermodalen Transportkette und der Entlastung der Straßen in den Mitgliedstaaten dienen, sollte für die Zwecke der vorliegenden Mitteilung der Begriff des Kurzstreckenseeverkehrs, wie er in der Mitteilung von 1999 definiert ist, auf den Seeverkehr zwischen Häfen in den Mitgliedstaaten beschränkt werden.

Die Kommission erkennt an, dass die Aufnahme von Kurzstreckenseeverkehrsdiensten mit erheblichen finanziellen Schwierigkeiten verbunden sein kann, welche die Mitgliedstaaten möglicherweise mildern wollen, um die Förderung dieser Dienste zu gewährleisten.

Wenn dies der Fall ist, kann die Kommission diese Art von Beihilfen genehmigen, sofern sie für Schiffseigner im Sinne von Artikel 1 der Verordnung (EWG) Nr. 4055/86 bestimmt sind, deren Schiffe die Flagge eines der Mitgliedstaaten führen. Derartige Beihilfen sind zu notifizieren und müssen die folgenden Bedingungen erfüllen:

- Die Beihilfe darf eine Laufzeit von drei Jahren nicht überschreiten und muss die Finanzierung eines Seeverkehrsdienstes zum Ziel haben, der im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten gelegene Häfen verbindet.
- Der Dienst muss die vollständige oder partielle Verlagerung der Straßenbeförderung (im Wesentlichen von Gütern) auf den Seeweg ermöglichen, und zwar ohne eine dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderlaufende Umleitung des Seeverkehrs.
- Die Beihilfe muss auf die Durchführung eines detaillierten Vorhabens abzielen, das vorab ermittelte Umweltauswirkungen hat, eine neue Strecke oder die Verbesserung der Dienste auf einer bestehenden Strecke betrifft und, wenn nötig, mehrere Reeder einbezieht. Ferner darf dieselbe Linie nicht Gegenstand von mehr als einem finanzierten Vorhaben sein, und dieses darf nicht erneuert, verlängert oder wiederholt werden.
- Zweck der Beihilfe muss die Deckung der jeweiligen Betriebskosten bis zu einer Höhe von 30 %⁽⁴⁾ oder die Finanzierung der Anschaffung von Umladeeinrichtungen für die Erbringung der geplanten Dienstleistung bis zu einer Höhe von 10 % der besagten Investitionen sein.
- Die Beihilfe für die Durchführung des Vorhabens muss aufgrund transparenter Kriterien, die in nicht diskriminierender Weise auf Reedereien mit Sitz in der Gemeinschaft angewandt werden, gewährt werden. Normalerweise sollte sich die Beihilfe auf ein Vorhaben beziehen, das von den Behörden des Mitgliedstaats nach den einschlägigen Gemeinschaftsvorschriften im Wege einer Ausschreibung ausgewählt wurde.
- Der Dienst, der Gegenstand des Vorhabens ist, muss nach Ablauf des Förderzeitraums kommerziell lebensfähig sein.

⁽¹⁾ ABl. C 288 vom 9.10.1999, S. 2.

⁽²⁾ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen — Die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs in Europa: eine dynamische Alternative in einer nachhaltigen Transportkette — Zweiter Zweijahres-Fortschrittsbericht, KOM(1999) 317 endgültig.

⁽³⁾ Vgl. Mitteilung, S. 2.

⁽⁴⁾ Im Falle einer Finanzierung durch die Gemeinschaft oder einer Erstattungsfähigkeit im Rahmen verschiedener Beihilferegelungen gilt die Obergrenze von 30 % für die Summe der Beihilfe/finanziellen Unterstützung. Die Beihilfenintensität ist die gleiche, wie sie im Gemeinschaftsprogramm Marco Polo für Aktionen zur Verkehrsverlagerung vorgesehen ist, siehe Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1382/2003 (ABl. L 196 vom 2.8.2003, S. 1).

— Die Beihilfe darf nicht mit Ausgleichszahlungen für gemeinschaftliche Verpflichtungen oder öffentliche Dienstleistungsverträge kumuliert werden.

11. HÖCHSTGRENZEN

Wie weiter oben ausgeführt, unterstützen bestimmte Mitgliedstaaten ihren Seeverkehrssektor durch Steuernachlässe, während andere direkte Zahlungen vorziehen, z. B. eine Erstattung der Lohnsteuer von Seeleuten. Da eine Harmonisierung zwischen den Steuersystemen der Mitgliedstaaten gegenwärtig nicht zu realisieren ist, sollten auch künftig beide Möglichkeiten offen stehen. Natürlich können in bestimmten Fällen beide Konzepte kombiniert werden. Dies birgt jedoch das Risiko einer Beihilfenhäufung auf ein Niveau, das mit dem gemeinschaftlichen Interesse nicht mehr vereinbar wäre und zu einem Subventionswettbewerb zwischen den Mitgliedstaaten führen könnte.

Der völlige Verzicht auf Lohnsteuern und Sozialabgaben für Seeleute und eine Senkung der Körperschaftsteuer für Reedereien (vgl. Abschnitt 3.1 vorletzter Absatz) stellt die Obergrenze einer genehmigungsfähigen Beihilfe dar. Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, dürfen andere Beihilferegulungen keinen größeren Nutzen mit sich bringen. Auch wenn jede von einem Mitgliedstaat notifizierte Beihilferegulung individuell geprüft wird, sollte der Gesamtbetrag der im Rahmen der Kapitel 3 bis 6 gewährten Beihilfe nicht den Gesamtbetrag der Steuern und Sozialversicherungsbeiträge überschreiten, die von Reedern und Seeleuten erhoben werden.

12. ABSCHLIESSENDE BEMERKUNGEN

Die Kommission wird die Marktbedingungen für die Schifffahrt weiterhin regelmäßig und genau überwachen. Sollten sich diese ändern, und sollte in der Folge die Notwendigkeit staatlicher Beihilfen nachlassen oder überwunden werden, wird die Kommission rechtzeitig die notwendigen Maßnahmen ergreifen.

Alle neuen Vorschläge für Maßnahmen, die der Kommission notifiziert werden, haben einen Zeitplan zu enthalten, der für die nächsten sechs Jahre die erwarteten quantifizierten Auswirkungen für jede Zielsetzung gemäß obigem Abschnitt 2.2 angibt. Insbesondere sind in derartigen Vorschlägen die erwartete makroökonomische Rendite für den jeweiligen maritimen Sek-

tor sowie eine Schätzung der Anzahl der erhaltenen oder geschaffenen Arbeitsplätze darzulegen.

Bezüglich aller Beihilferegulungen (ob bestehende oder neue), die in den Anwendungsbereich der vorliegenden Mitteilung fallen, haben die Mitgliedstaaten der Kommission während des sechsten Jahres ihrer Umsetzung eine Beurteilung ihrer Auswirkungen zu übermitteln.

Wurde im Rahmen der Ausnahmeregelung bezüglich der Verknüpfung mit dem Führen der Flagge eines Mitgliedstaats gemäß Abschnitt 3.1 eine Beihilfe genehmigt und einem Begünstigten gewährt, so hat der jeweilige Mitgliedstaat der Kommission ab dem Datum der Gewährung der Beihilfe alle drei Jahre einen Bericht zu übermitteln. In diesem Bericht hat der Mitgliedstaat die Auswirkungen der Beihilfe zu quantifizieren und die Ergebnisse mit den erwarteten Auswirkungen zu vergleichen. Mit der Veröffentlichung dieser Mitteilung treten auch die darin festgelegten Anforderungen hinsichtlich der Berichterstattung in Kraft.

Falls notwendig, beispielsweise im Anschluss an eine berechtigte Beschwerde, hat der betreffende Mitgliedstaat ferner der Kommission gegenüber nachzuweisen, dass die dem jeweiligen Begünstigten gewährte Unterstützung auf ihre exakte Definition beschränkt war und auch die erwarteten Auswirkungen hatte.

13. ZWECKDIENLICHE MASSNAHMEN

Diese Leitlinien gelten ab dem Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union*. Gemäß Artikel 88 Absatz 1 EG-Vertrag schlägt die Kommission den Mitgliedstaaten vor, ihre bestehenden Regelungen für staatliche Beihilfen, soweit sie unter diese Leitlinien fallen, bis spätestens 30. Juni 2005 diesen Leitlinien anzupassen. Die Mitgliedstaaten werden um eine schriftliche Bestätigung bis spätestens 30. Juni 2004 gebeten, dass sie diesen Maßnahmenvorschlägen zustimmen.

Sollte ein Mitgliedstaat seine Zustimmung bis zu diesem Termin nicht schriftlich bestätigen, wird die Kommission Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 anwenden und, wenn nötig, das dort vorgesehene Verfahren einleiten.

Diese Leitlinien werden innerhalb eines Zeitraums von sieben Jahren nach dem Datum ihrer Anwendung überprüft.

ANHANG

DEFINITION DER „REGISTER DER MITGLIEDSTAATEN“

Unter „Register der Mitgliedstaaten“ sind Register zu verstehen, die dem Recht eines Mitgliedstaates unterliegen, das für dessen zur Europäischen Gemeinschaft gehörende Hoheitsgebiete gilt.

1. Als Register der Mitgliedstaaten gelten alle Erstregister der Mitgliedstaaten.
 2. Ferner gelten folgende, in den Mitgliedstaaten bestehende und deren Gesetzen unterliegende Register als Register der Mitgliedstaaten:
 - das dänische internationale Seeschiffregister (DIS),
 - das deutsche internationale Seeschiffregister (ISR),
 - das italienische internationale Seeschiffregister,
 - das internationale Seeschiffregister von Madeira (MAR),
 - das Register der Kanarischen Inseln.
 3. Andere Register werden, obwohl sie praktisch als erste Alternative für Reedereien in den Mitgliedstaaten dienen, nicht als Register der Mitgliedstaaten angesehen. Dies liegt daran, dass sie zu Gebieten gehören und deren Gesetzen unterliegen, in denen der Vertrag nicht oder nur teilweise gilt. Folgende Register sind somit keine Register der Mitgliedstaaten:
 - das Kerguelen-Register (der Vertrag gilt nicht für dieses Gebiet);
 - das Register der Niederländischen Antillen (dieses Gebiet ist der Gemeinschaft assoziiert, unterliegt jedoch nur Teil IV des EG-Vertrags. Es hat sein eigenes Steuerrecht);
 - die Register
 - der Insel Man (nur bestimmte Teile des Vertrags gelten für die Insel Man — siehe Artikel 299 Absatz 6 Buchstabe c) EG-Vertrag. Das Parlament der Insel Man besitzt das ausschließliche Gesetzgebungsrecht in Steuerangelegenheiten);
 - der Bermuda- und Kaimaninseln (beide Gebiete sind der Gemeinschaft assoziiert, unterliegen jedoch nur Teil IV des Vertrags. Beide Gebiete besitzen Steuerhoheit).
 4. Im Fall von Gibraltar gilt der Vertrag uneingeschränkt, und im Sinne dieser Leitlinien gilt das Register von Gibraltar als Register eines Mitgliedstaats.
-