

## Mededeling C(2004) 43 van de Commissie — Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer

(2004/C 13/03)

### 1. INLEIDING

In het Witboek „het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen” wordt benadrukt dat het zeevervoer van essentieel belang is voor de economie van de Gemeenschap. Negentig procent van alle handel tussen de Gemeenschap en de rest van de wereld vindt plaats over zee. De korte vaart is goed voor 69 % van het volume van het goederenvervoer tussen de lidstaten (41 % als het binnenlands vervoer wordt meegerekend). Het communautair zeevervoer en de aanverwante activiteiten behoren nog steeds tot de belangrijkste ter wereld.

Nog steeds is eenderde van de wereldvloot in handen van zeevaartmaatschappijen uit de lidstaten. De toetreding van Cyprus en Malta <sup>(1)</sup> in 2004 zal het aandeel van de Unie in de wereldzeevaart nog verder doen toenemen, aangezien in de scheepvaartregisters van deze twee landen op het ogenblik ongeveer 10 % van de wereldtonnage is ingeschreven.

Sinds de jaren zeventig wordt de Europese vloot geconfronteerd met concurrentie van schepen uit derde landen, die zich niet erg storen aan de geldende internationale sociale en veiligheidsvoorschriften.

Eind jaren tachtig werd het gebrek aan concurrentiekracht van onder communautaire vlaggen varende schepen erkend en bij gebrek aan geharmoniseerde Europese maatregelen voerden een aantal lidstaten verschillende regelingen in voor steunverlening aan het zeevervoer. De gevolgde strategieën en de voor steunmaatregelen uitgetrokken financiële middelen verschillen van de ene lidstaat tot de andere naargelang van de opstelling van deze staten op het gebied van overheidssteun of van het belang dat zij hechten aan de maritieme sector.

Daarbij komt dat de lidstaten de regels voor bemanningen hebben versoepeld om herregistratie van schepen aan te moedigen, met name door de instelling van tweede registers.

Deze tweede registers zijn ofwel „offshore-registers” die berusten bij gebieden met een uiteenlopende mate van autonomie ten opzichte van de lidstaten, ofwel „internationale registers” die rechtstreeks berusten bij de staat die deze heeft ingesteld.

Ondanks deze inspanningen is nog steeds een groot deel van de communautaire vloot geregistreerd onder de vlaggen van derde landen. Dat komt doordat de registers van de derde landen die een open registratiebeleid voeren — sommige van die landen worden „goedkope-vlaglanden” genoemd — een

aanzienlijk concurrentievoordeel hadden en nog steeds hebben ten opzichte van de registers van de lidstaten.

### Steun aan de zeevaart sinds 1989

Vanwege de verschillen tussen de steunregelingen zoals die werden ingevoerd door de lidstaten die werden geconfronteerd met fellere concurrentie van niet onder communautaire vlaggen varende schepen, kwam de Commissie in 1989 met de eerste richtsnoeren terzake om te trachten tot een zekere onderlinge afstemming tussen de maatregelen van de lidstaten te komen. Deze aanpak sorteerde evenwel geen effect en de neergang van de EG-vloten bleef doorgaan. De richtsnoeren werden derhalve aangepast, met als resultaat een mededeling in 1997 met nieuwe richtsnoeren betreffende overheidssteun voor het zeevervoer <sup>(2)</sup>.

De belangrijkste ontwikkeling van de afgelopen jaren op het gebied van steunverlening door de lidstaten aan het zeevervoer is de wijdverspreide invoering in Europa van tonnagebelastingssystemen met een forfaitair tarief („tonnagebelasting”). De tonnagebelasting werd al vroeg in Griekenland ingevoerd en geleidelijk ook overgenomen door Nederland (1996), Noorwegen (1996), Duitsland (1999), het Verenigd Koninkrijk (2000), Denemarken, Spanje en Finland (2002) en Ierland (2002). Ook België en Frankrijk besloten in 2002 tot invoering, terwijl de Italiaanse regering deze mogelijkheid in overweging heeft.

### Resultaten van de door de lidstaten voorgestelde en door de Commissie goedgekeurde maatregelen vergeleken met de algemene doelstellingen van de herziene richtsnoeren van 1997

#### a) Ontwikkelingen met betrekking tot de onder communautaire vlaggen varende vloot (concurrentievermogen van de vloot)

Volgens de antwoorden die de lidstaten medio 2002 op de vragenlijst van de Commissie hebben gegeven en blijkens de meest recente statistische gegevens <sup>(3)</sup> zijn de lidstaten die steunmaatregelen hebben ingevoerd, met name in de vorm van belastingverlichting, erin geslaagd in alle registers tezamen voor een aanzienlijk tonnagevolume herregistratie onder de nationale vlag te bewerkstelligen. Uitgedrukt in percentages is de in de registers van de lidstaten opgenomen vloot als volgt toegenomen: het aantal schepen gemiddeld met 0,4 % per jaar, de tonnage met 1,5 % en het aantal containerschepen met 12,4 %. Ook al is wat de eerste registers betreft het aantal geregistreerde eenheden bijna overal in de periode 1989-2001 gedaald, toch kunnen deze cijfers worden beschouwd als een ombuiging van de tot 1997 waargenomen trend dat communautaire vlaggen worden verlaten.

<sup>(1)</sup> Respectievelijk het zesde en het vijfde wereldscheepsregister in tonnage (schepen van meer dan 300 bt). Bron: ISL 2001.

<sup>(2)</sup> Communautaire richtsnoeren betreffende overheidssteun voor het zeevervoer (97/C 205/05) (PB C 205 van 5.7.1997, blz. 5).

<sup>(3)</sup> ISL, Shipping Statistics 2001.

In diezelfde periode daalde het aandeel van de registers van de lidstaten in de totale wereldtonnage slechts licht. Terwijl de zeevaart wereldwijd groeide, was de groei van de in de Gemeenschap beheerde onder vlaggen van derde landen geregistreerde vloot sneller dan die van de onder de vlaggen van de lidstaten geregistreerde vloot.

#### b) *Werkgelegenheidstendensen*

Volgens de meest recente schattingen is het aantal zeelieden aan boord van onder communautaire vlaggen varende schepen gedaald van 188 000 in 1996 tot ongeveer 180 000 in 2001 <sup>(1)</sup>. Het totale aantal uit EU-staten afkomstige werknemers aan boord van onder communautaire vlaggen varende schepen bedraagt momenteel ongeveer 120 000, wat een daling betekent van 40 % ten opzichte van 1985, terwijl het aantal uit derde landen afkomstige werknemers aan boord van EU-schepen is gestegen van 29 000 in 1983 tot ongeveer 60 000 nu. Bij de beoordeling van de daling van het totale aantal zeelieden moet rekening worden gehouden met de volgende factoren:

- in de eerste plaats is de productiviteit per schip blijven stijgen. Dit betekent dat een gelijk of zelfs groter volume dan vroeger met een kleinere bemanning kan worden vervoerd;
- ten tweede is de onder communautaire vlaggen varende vloot in de periode 1997-2001 vernieuwd. De gemiddelde leeftijd van de schepen is gedaald van 22,9 jaar tot 17,2 jaar. 35 % van de vloot die op 1 januari 2001 in bedrijf was, is gebouwd in de periode 1996-2000. Voor de nieuwe schepen die technologisch geavanceerder zijn, zijn beter opgeleide maar wel kleinere bemanningen nodig.

Desondanks zijn er duidelijke verschillen tussen de lidstaten wat betreft het percentage zeelieden dat uit de Gemeenschap afkomstig is. Niets in deze cijfers wijst echter op een omkering van de tendens dat de onder communautaire vlaggen varende vloot steeds afhankelijker wordt van zeelieden uit derde landen. Op deze tendens heeft de Commissie al in 2001 gewezen in haar mededeling over de opleiding en recrutering van zeevarenden <sup>(2)</sup>.

#### c) *Bijdrage tot de economische activiteit als geheel*

De zeevaartindustrie is onlosmakelijk verbonden met het zeevervoer. Deze verbondenheid vormt een sterk argument voor positieve maatregelen met als doel de instandhouding van een vloot die afhankelijk is van de communautaire zeevaart. Aangezien het zeevervoer een van de schakels in de transportketen in het algemeen is en in de keten van de zeevaartindustrie in het bijzonder, hebben maatregelen die gericht zijn op de handhaving van het concurrentievermogen van de Europese vloot ook effecten op de investe-

ringen in de maritieme sector aan wal <sup>(3)</sup> en op de bijdrage van het zeevervoer aan de economie van de Gemeenschap in haar totaliteit en de werkgelegenheid in het algemeen.

Het belang van de zeevaart en de hele maritieme sector in de verschillende landen loopt nogal uiteen. Wel kan het belang van de Europese maritieme sector en de rechtstreekse economische impact ervan duidelijk worden geïllustreerd met de volgende cijfers: 1,550 miljoen directe werknemers, een omzet van 160 miljard euro in 1997 (ongeveer 2 % van het BNP in de Gemeenschap) <sup>(4)</sup>. De gegevens voor Denemarken (3 % van het BNP wordt gegenereerd door de maritieme sector), Griekenland (2,3 %) en Nederland (2 %) kunnen als een representatief voorbeeld gelden.

In dit verband kan erop worden gewezen dat de door in de Gemeenschap gevestigde Europese maatschappijen beheerde vloot op een niveau van ongeveer 34 % van de wereldtonnage is gebleven, terwijl die wereldtonnage de afgelopen tijd met 10 % is toegenomen. Gezien de mobiliteit van de zeevaartindustrie en de door derde landen aangeboden faciliteiten mag worden verondersteld dat steunmaatregelen voor het zeevervoer kunnen helpen een grootschalige verplaatsing van daaraan gekoppelde industrieën te voorkomen.

Samenvattend kan worden gesteld dat waar maatregelen volgens de richtsnoeren van 1997 zijn genomen, de structurele achteruitgang van de communautaire registers en de vloot van de Gemeenschap een halt is toegeroepen en de doelstellingen van de Commissie althans voor een deel zijn bereikt.

Het aandeel van de open registers in de wereldtonnage is echter de afgelopen tijd blijven toenemen en gestegen van 43 % in 1996 tot 54 % in 2001 en niets wijst op een duidelijke ombuiging van de trend dat de vloot steeds meer een beroep deed en blijft doen op zeelieden uit derde landen. De inspanningen van de afgelopen jaren moeten worden voortgezet, doch doelgerichter worden. Vooral de maatregelen ten behoeve van zeelieden uit de Gemeenschap moeten actiever worden gevolgd.

De resultaten van de door de lidstaten genomen en door de Commissie goedgekeurde maatregelen zullen systematisch moeten worden geanalyseerd.

De Commissie is dan ook van mening, dat hoewel exploitatiesteun in beginsel uitzonderlijk, tijdelijk en degressief moet zijn, staatssteun aan de Europese zeevaart nog gerechtvaardigd is en dat de in de richtsnoeren van 1997 gevolgde aanpak juist was. De onderhavige mededeling is derhalve in hoofdlijnen op dezelfde aanpak gebaseerd.

<sup>(1)</sup> Gecombineerd aantal zeelieden van binnen en buiten de Gemeenschap in totaal.

<sup>(2)</sup> Mededeling van 6 april 2001 van de Commissie inzake de opleiding en de recrutering van zeevarenden (COM(2001) 188 def.)

<sup>(3)</sup> Deze activiteiten omvatten havendiensten, logistiek, bouw, reparatie, onderhoudswerkzaamheden, inspectie en classificatie van schepen, scheepsbeheer en makelaardij, bankactiviteiten en internationale financiële diensten, verzekeringen, consultancy en professionele diensten.

<sup>(4)</sup> Studie van de Europese Commissie (DG Ondernemingen), gepubliceerd op de Europa-website.

## 2. TOEPASSINGSGBIED EN ALGEMENE DOELSTELLINGEN VAN DE HERZIENE RICHTSNOEREN INZAKE STAATSSTEUN

De onderhavige mededeling – die de richtsnoeren van 1997 vervangt – is bedoeld om de criteria vast te stellen op grond waarvan staatssteun voor het zeevervoer overeenkomstig de communautaire staatssteunvoorschriften en -procedures door de Commissie zal worden goedgekeurd uit hoofde van artikel 87, lid 3, onder c), en/of artikel 86, lid 2, van het Verdrag.

Steunregelingen mogen niet ten koste gaan van de economie van andere lidstaten en er moet worden aangetoond dat zij niet in zodanige mate tot concurrentievervalsing tussen de lidstaten leiden dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad. Staatssteun moet altijd worden beperkt tot hetgeen noodzakelijk is om het doel ervan te verwezenlijken en op transparante wijze worden verleend. Er moet steeds met het cumulatieve effect van alle door (nationale, regionale en lokale) overheden verleende steun rekening worden gehouden.

De onderhavige richtsnoeren zijn van toepassing op „zeevervoer”-activiteiten als omschreven in Verordening (EEG) nr. 4055/86<sup>(1)</sup> en Verordening (EEG) nr. 3577/92<sup>(2)</sup>, d.w.z. „vervoer van goederen en personen over zee”. Specifieke delen daarvan zijn ook van toepassing op slepen en baggeren.

### 2.1. Toepassingsgebied van de herziene richtsnoeren inzake staatssteun

Deze richtsnoeren zijn van toepassing op steun die door lidstaten of uit staatsmiddelen ten behoeve van het zeevervoer wordt verleend. Daaronder wordt verstaan een financieel voordeel in welke vorm ook dat door (nationale, regionale, provinciale, departementale of lokale) overheden wordt gefinancierd. In dit verband worden onder „overheden” mede verstaan overheidsondernemingen en banken waarin de overheid zeggenschap heeft. Regelingen waarbij de overheid leningen garandeert of andere vormen van financiering door commerciële banken kunnen eveneens als steun gelden. De richtsnoeren maken geen onderscheid tussen typen begunstigten wat hun rechtsvorm (ondernemingen, partnerschappen of particulieren) betreft, noch tussen openbaar of privé-eigendom; waar naar ondernemingen wordt verwezen, moeten alle andere rechtsvormen worden geacht te zijn inbegrepen.

Deze richtsnoeren gelden niet voor steun aan de scheepsbouw (in de zin van Verordening (EG) nr. 1540/98 van de Raad<sup>(3)</sup> of een later instrument). Infrastructuurinvesteringen gelden normaal niet als staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het Verdrag indien de overheid alle belanghebbende marktdeel-

<sup>(1)</sup> Verordening (EEG) nr. 4055/86 van de Raad van 22 december 1986 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer tussen de lidstaten onderling en tussen de lidstaten en derde landen (PB L 378 van 31.12.1986, blz. 1).

<sup>(2)</sup> Verordening (EEG) nr. 3577/92 van de Raad van 7 december 1992 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer binnen de lidstaten (cabotage in het zeevervoer) (PB L 364 van 12.12.1992, blz. 7).

<sup>(3)</sup> PB L 202 van 18.7.1998, blz. 1.

ners vrije en gelijke toegang tot de infrastructuur biedt. Toch mag de Commissie dergelijke investeringen toetsen indien deze bepaalde reders rechtstreeks of onrechtstreeks kunnen bevoordelen. Ten slotte hanteert de Commissie het beginsel dat er geen sprake is van staatssteun wanneer overheden steun verlenen aan een onderneming op een basis die aanvaardbaar zou zijn voor een particuliere investeerder welke onder de normale voorwaarden van de markteconomie opereert.

### 2.2. Algemene doelstellingen van de herziene richtsnoeren voor staatssteun

De Commissie heeft benadrukt dat grotere transparantie van staatssteun noodzakelijk is, zodat niet alleen nationale overheden in de ruime zin van het woord, maar ook ondernemingen en particulieren van hun rechten en plichten op de hoogte zijn. Deze richtsnoeren zijn bedoeld om hiertoe bij te dragen en om duidelijkheid te scheppen over de vraag welke staatssteunregelingen mogen worden ingevoerd om het communautaire maritieme belang te behartigen teneinde:

- een veilig, efficiënt, beveiligd en milieuvriendelijk zeevervoer te verbeteren;
- de omvlagging of heromvlagging naar registers van lidstaten te bevorderen;
- bij te dragen tot consolidatie van de in de lidstaten gevestigde maritieme sector, terwijl een in het algemeen op de wereldmarkten concurrerende vloot in stand wordt gehouden;
- de knowhow op maritiem gebied in stand te houden en uit te breiden en de werkgelegenheid voor Europese zeelieden te beschermen en te bevorderen; en
- bij te dragen tot promotie van nieuwe diensten op het gebied van de korte vaart overeenkomstig het Witboek inzake het vervoerbeleid van de EU.

Staatssteun mag in het algemeen uitsluitend worden verleend voor schepen die in het register van een lidstaat zijn opgenomen. In bepaalde uitzonderlijke gevallen mag echter steun worden verleend voor schepen die zijn opgenomen in registers die in punt 3) van de bijlage zijn vermeld, mits:

- deze schepen ook wat betreft beveiliging, veiligheid, milieuprestaties en werkomstandigheden aan de internationale normen en het Gemeenschapsrecht voldoen;
- zij vanuit de Gemeenschap worden geëxploiteerd;

— de reder in de Gemeenschap gevestigd is en de betrokken lidstaat aantoonbaar dat het register rechtstreeks bijdraagt tot de verwezenlijking van bovenstaande doelstellingen.

Daarnaast kunnen in bepaalde uitzonderlijke gevallen waarin duidelijk een voordeel voor de Gemeenschap wordt aangevoerd, vlagneutrale steunmaatregelen worden goedgekeurd.

### 3. FISCALE EN SOCIALE MAATREGELEN OM HET CONCURRENTIEVERMOGEN TE VERBETEREN

#### 3.1. Fiscale behandeling van rederijen

Veel derde landen hebben, soms ondersteund door een efficiënte internationale diensteninfrastructuur, aanzienlijke scheepsregisters ontwikkeld, en hebben reders aangetrokken met een fiscaal klimaat dat heel wat milder is dan dat van de lidstaten. Het klimaat van lage belastingen zette ondernemingen niet alleen ertoe aan hun schepen uit te vlaggen, maar ook om een verplaatsing van het bedrijf te overwegen. Benadrukt moet worden dat er thans geen effectieve internationale regels zijn om een dergelijke belastingconcurrentie te beteugelen, en dat er maar weinig administratieve, juridische of technische hinderpalen zijn om een schip uit het register van een lidstaat uit te schrijven. In deze context lijkt het scheppen van voorwaarden die eerlijker concurrentie met goedkope vlaggen mogelijk maken, de beste toekomst te hebben.

De problematiek van de fiscale concurrentie tussen die lidstaten moet worden aangepakt. Tot dusver is niet gebleken dat er regelingen zijn die de concurrentie in deze bedrijfstak tussen de lidstaten dermate verstoren dat het gemeenschappelijk belang erdoor wordt geschaad. Het is zelfs zo dat de lidstaten de steun voor de zeevaart in toenemende mate op dezelfde wijze lijken te benaderen. Uitvlaggen tussen lidstaten komt maar zelden voor. Fiscale concurrentie is vooral een zaak tussen lidstaten enerzijds en derde landen anderzijds, aangezien de kosten die rederijen via registratie in derde landen kunnen besparen, vergeleken met de communautaire opties aanzienlijk zijn.

Daarom hebben veel lidstaten speciale maatregelen genomen om het fiscale klimaat voor rederijen te verbeteren, die het bijvoorbeeld ook mogelijk maken investeringen in schepen versneld af te schrijven of het recht behelzen om winsten op de verkoop van schepen, mits opnieuw in schepen geïnvesteerd, voor een aantal jaren belastingvrij te reserveren.

Deze maatregelen van belastingverlichting die in bijzondere mate voor de zeevaart gelden, worden als staatssteun beschouwd. Ook het systeem waarbij de normale vennootschapsbelasting door een tonnagebelasting wordt vervangen geldt als staatssteun. Tonnagebelasting betekent dat de reder belasting betaalt die rechtstreeks met de geëxploiteerde capaciteit verband houdt. De tonnagebelasting is verschuldigd ongeacht de feitelijke winsten of verliezen van de onderneming.

Dergelijke maatregelen bleken een garantie te zijn voor kwalitatief hoogwaardige banen in de maritieme sector aan de wal, zoals managementfuncties die rechtstreeks verband houden met het zeevervoer, alsmede in aanverwante activiteiten (verzekeringen, makelaardij en de financiële sector). Gezien het belang van dergelijke activiteiten voor de economie van de Gemeenschap en om de eerder genoemde doelstellingen te helpen verwezenlijken, kunnen deze typen fiscale prikkels over het algemeen worden toegestaan. Voorts zal het veiligstellen van kwaliteitsbanen en het stimuleren van een concurrerende zeevervoerssector die in een lidstaat is gevestigd, via fiscale prikkels samen met andere initiatieven ter verbetering van opleiding en veiligheid, de ontwikkeling van het communautaire zeevervoer op de wereldmarkt vergemakkelijken.

De Commissie is zich ervan bewust dat reders tegenwoordig vaak hun inkomsten uit de exploitatie van schepen onder verschillende vlaggen verkrijgen, bijvoorbeeld wanneer zij gebruik maken van gecharterde schepen onder vreemde vlag of van partnerschepen binnen allianties. Tevens wordt erkend dat de prikkel tot verplaatsing van het management en aanverwante activiteiten naar het buitenland zou blijven bestaan indien de reder bij het aanhouden van verschillende vestigingen en het voeren van een afzonderlijke boekhouding voor inkomsten uit zeevervoer onder EG-vlag en voor andere inkomsten aanzienlijk financieel voordeel zou hebben. Dit zou bijvoorbeeld het geval zijn, indien de inkomsten uit zeevervoer dat niet onder een communautaire vlag wordt verricht, ofwel tegen het volle tarief aan de vennootschapsbelasting in een lidstaat kunnen worden onderworpen, ofwel lager in het buitenland kunnen worden belast, indien kan worden aangetoond dat hier van een vestiging in het buitenland sprake is.

Doel van de staatssteun in het kader van het gemeenschappelijk zeevervoersbeleid is het bevorderen van het concurrentievermogen van de vloten op de mondiale zeevervoersmarkt. Bijgevolg dient bij belastingverlichtende regelingen doorgaans een binding met een communautaire vlag te worden vereist. Toch kunnen, bij wijze van uitzondering, ook regelingen worden goedgekeurd wanneer zij gelden voor de gehele vloot van een op het grondgebied van een lidstaat gevestigde vennootschapsbelastingplichtige rederij, mits wordt aangetoond dat het strategische en commerciële beheer van alle betrokken schepen daadwerkelijk op dat grondgebied plaatsvindt en dat deze activiteit in belangrijke mate tot de economische bedrijvigheid en werkgelegenheid in de Gemeenschap bijdraagt. Om deze economische band aan te tonen moet de betrokken lidstaat onder meer gedetailleerde gegevens verstrekken over de schepen die de reder in bezit heeft en die in het kader van een communautaire registratie worden geëxploiteerd, over de EG-onderdanen die op de schepen en in activiteiten aan de wal zijn tewerkgesteld en over de investeringen in vaste activa. Beklemtoond zij dat de steun noodzakelijk moet zijn om de terugkeer van het strategische en commerciële beheer van alle betrokken schepen naar de Gemeenschap te bevorderen, en dat bovendien de begunstigen van de regelingen aan vennootschapsbelasting in de Gemeenschap zijn onderworpen. Ook zal de Commissie alle beschikbare gegevens opvragen waaruit blijkt dat alle schepen die geëxploiteerd worden door ondernemingen die onder de maatregelen vallen, aan de desbetreffende internationale en communautaire veiligheidsnormen, inclusief die welke op de arbeidsvoorwaarden aan boord betrekking hebben, voldoen.

Zoals in bovenstaande alinea is gesteld, mag niet worden vergeten dat er voor belastingverlichtende regelingen principieel een koppeling moet zijn aan de vlag van één van de lidstaten. Voordat er bij wijze van uitzondering steun wordt verleend (of bevestigd) voor vloten die ook onder een andere vlag varende schepen omvatten, dienen de lidstaten ervoor te zorgen dat begunstigde ondernemingen zich ertoe verbinden de tonnage die zij onder de vlag van een lidstaat exploiteren wanneer deze mededeling in werking treedt, zullen verhogen of tenminste onder die vlag zullen handhaven. Wanneer een onderneming zeggenschap in scheepsexploitatiemaatschappijen heeft in de zin van de Zevende Richtlijn 83/349/EEG van de Raad <sup>(1)</sup> (artikel 1), is bovengenoemde tonnage-eis van toepassing op een geconsolideerde combinatie van moedermaatschappij en dochterondernemingen. Indien een onderneming (of groep) zich niet houdt aan de hierboven beschreven eis, dient de betrokken lidstaat geen belastingverlichting meer te verlenen met betrekking tot andere door die onderneming geëxploiteerde onder de vlag van derde landen varende schepen, tenzij het onder communautaire vlag varende voor belastingverlichting in aanmerking komende deel van de totale tonnage in die lidstaat in de in de volgende alinea bedoelde rapportageperiode gemiddeld niet is verminderd. De lidstaat licht de Commissie in over de toepassing van bovengenoemde afwijking. De in deze alinea vermelde eis inzake het aandeel van de communautaire tonnage geldt niet voor ondernemingen die ten minste 60 % van hun tonnage onder een communautaire vlag exploiteren.

In alle gevallen waarin fiscale regelingen zijn goedgekeurd op grond van de bovenstaande uitzonderingsregeling, en om de betrokken lidstaat in staat te stellen om de drie jaar het in punt 12 („Slotbeschouwingen”) verlangde rapport op te stellen, verschaffen de begunstigten de betrokken lidstaten de bewijzen dat gedurende de desbetreffende periode aan alle voorwaarden voor de afwijking van de vlagkoppeling is voldaan. Voorts dient te worden aangetoond dat voor de begunstigde vloot de in bovenstaande alinea vermelde tonnage-eis is nageleefd en dat elk schip van de vloot aan de betreffende internationale en communautaire normen voldoet, inclusief de normen op het gebied van beveiliging, veiligheid, milieuprestaties en werk-omstandigheden aan boord. Indien de begunstigten dergelijke bewijzen niet leveren, zullen zij niet van de belastingregeling mogen blijven profiteren.

Vermeldenswaard is ook dat, terwijl in de EU gevestigde zeevaartmaatschappijen de natuurlijke begunstigten zijn van bovengenoemde belastingregelingen, dezelfde bepalingen ook kunnen gelden voor bepaalde in de Gemeenschap gevestigde scheepsmanagementbedrijven. Scheepsmanagementbedrijven zijn organisaties die verschillende soorten diensten aan reders verlenen, zoals technisch toezicht, aanwerving en opleiding van personeel, personeelsbeheer en scheepsexploitatie. In sommige gevallen worden scheepsmanagers met zowel het technische als het personeelsbeheer van schepen belast. In dit geval fungeren zij, voorzover het de vervoersactiviteiten betreft, als klassieke „reders”. Bovendien kent deze sector, net als de zeevaart, een scherpe en steeds feller wordende concurrentie op internationaal niveau. Daarom lijkt het een goede zaak de mogelijkheid van belastingverlichting uit te breiden tot de genoemde categorie scheepsmanagers.

<sup>(1)</sup> PB L 193 van 18.7.2983, blz. 1.

Scheepsmanagementbedrijven kunnen alleen voor steun in aanmerking komen met betrekking tot schepen, waarvan zij het volledige bemannings- en technisch beheer onder hun hoede hebben. Om in aanmerking te kunnen komen, moeten scheepsmanagers met name de volle verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip en alle door de ISM-code <sup>(2)</sup> opgelegde plichten en verantwoordelijkheden van de eigenaar overnemen. Indien zij ook andere gespecialiseerde diensten verlenen moet, zelfs wanneer deze diensten met scheepsexploitatie verband houden, voor deze activiteiten, die niet in aanmerking komen voor belastingverlichtende maatregelen, een afzonderlijke boekhouding worden gevoerd. De in de voorgaande alinea beschreven eis met betrekking tot de onder de vlag van lidstaten blijvende tonnage geldt ook voor de scheepsmanagementbedrijven <sup>(3)</sup>.

De onderhavige richtsnoeren gelden alleen voor zeevervoer. De Commissie kan accepteren dat het slepen op zee van andere schepen, boorplatforms enz. ook onder die definitie valt.

De Commissie is zich er evenwel van bewust dat lidstaten in bepaalde gevallen steun verlenen voor sleepboten die voor activiteiten op zee bedoeld zijn, terwijl zij niet of nauwelijks op zee actief zijn. Daarom is het nuttig in deze richtsnoeren het beleid aan te geven dat de Commissie op dit punt gevolgd heeft en zal blijven volgen.

De richtsnoeren zijn alleen van toepassing op „slepen”, als meer dan 50 % van de door een sleepboot in een gegeven jaar daadwerkelijk verrichte sleepactiviteit „zeevervoer” is. Een evenredig deel van de wachttijd mag gerekend worden tot dat deel van de daadwerkelijk door een sleepboot verrichte werk dat „zeevervoer” is. Er dient te worden benadrukt dat sleepwerkzaamheden die in bijvoorbeeld havens worden uitgevoerd of waarbij schepen met een eigen voortstuwing worden geholpen om een haven te bereiken, voor de toepassing van deze mededeling niet onder „zeevervoer” vallen. Voor slepen is geen afwijking van de vlagkoppeling mogelijk.

Ook op baggergebied heeft de ervaring van de afgelopen jaren geleerd dat enige nadere toelichting wenselijk is.

„Bagger”-werkzaamheden komen in de regel niet in aanmerking voor steun voor zeevervoer. Fiscale regelingen voor bedrijven (zoals tonnagebelasting) mogen echter worden toegepast op baggeraars waarvan de werkzaamheden voor meer dan 50 % van hun jaarlijkse bedrijfstijd uit „zeevervoer” bestaan — d.w.z. het vervoer van opgebaggerd materiaal over volle zee — en dan alleen voor dergelijke vervoerswerkzaamheden. Alleen baggeraars die in een lidstaat geregistreerd zijn, komen in aanmerking (geen afwijking van de vlagkoppeling mogelijk). In zulke gevallen is een gescheiden boekhouding voor zeevervoersactiviteiten verplicht <sup>(4)</sup>.

<sup>(2)</sup> „ISM-code”: International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention, vastgesteld door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) in resolutie A.741(18).

<sup>(3)</sup> De Commissie zal de gevolgen van deze bepalingen voor het scheepsmanagement drie jaar na de tenuitvoerlegging van deze mededeling onderzoeken.

<sup>(4)</sup> De schepen die door deze ondernemingen worden gebruikt, verwijderen of baggeren ook materialen die zij vervolgens vervoeren. Verwijderen of baggeren als zodanig komt niet in aanmerking voor overheidssteun voor het zeevervoer.

Tenslotte is bij de beoordeling van de tot nu toe aangemelde tonnagebelastingssystemen als volgt te werk gegaan: er is een virtuele winst van reders berekend door op hun tonnage een fictief winstpercentage toe te passen; op het aldus verkregen bedrag is de nationale vennootschapsbelasting toegepast. Het resulterende bedrag is de te betalen „tonnagebelasting”.

De door de lidstaten opgegeven fictieve winstpercentages zijn tot nu toe homogeen geweest. Aangezien de tarieven van de vennootschapsbelasting in de Gemeenschap aanzienlijk kunnen verschillen, zou het echter kunnen gebeuren dat voor dezelfde tonnage in de verschillende lidstaten een zeer uiteenlopende tonnagebelasting moet worden betaald. Om de bestaande gelijke concurrentievoorwaarden in stand te houden zal de Commissie uitsluitend haar goedkeuring hechten aan regelingen die leiden tot een belastingdruk voor dezelfde tonnage die in redelijke mate overeenkomt met de reeds goedgekeurde regelingen.

In alle gevallen moeten de voordelen die de regelingen opleveren, de ontwikkeling van de zeevaart en de werkgelegenheid ten goede komen, ter ondersteuning van het communautaire belang. Bijgevolg moeten de bovengenoemde fiscale voordelen beperkt blijven tot de zeevaartactiviteiten; vandaar dat, wanneer een rederij ook bij andere commerciële activiteiten betrokken is, een transparante boekhouding wordt vereist om te voorkomen dat de faciliteiten naar andere activiteiten dan het zeevervoer zouden „doorsijpelen”. Met deze aanpak zou het concurrentievermogen van het communautaire zeevervoer worden verbeterd, met een belastingplicht die vergelijkbaar is met de belastingdruk elders in de wereld, terwijl het normale belastingpeil dat de lidstaten voor andere activiteiten en de persoonlijke beloning van aandeelhouders en bestuurders hanteren, gehandhaafd blijft.

### 3.2. Arbeidskosten

Zoals reeds is vermeld, is het zeevervoer een sector die met hevige internationale concurrentie wordt geconfronteerd. Steunmaatregelen voor de sector zeevervoer dienen dan ook in de eerste plaats te beogen de fiscale en andere kosten en lasten voor de communautaire rederijen en zeelieden te verminderen tot niveaus die met de mondiale norm overeenstemmen. De maatregelen moeten de ontwikkeling van de sector en de werkgelegenheid rechtstreeks bevorderen en niet in algemene financiële steun voorzien.

Overeenkomstig deze doelstelling moeten de volgende arbeidskostenmaatregelen ten behoeve van het communautaire zeevervoer worden toegestaan:

- verlaagde sociale-zekerheidstarieven voor communautaire zeelieden die aan boord van in een lidstaat geregistreerde schepen werken;
- verlaagde inkomstenbelastingtarieven voor communautaire zeelieden op in een lidstaat geregistreerde schepen.

Met communautaire zeelieden worden hier bedoeld:

- EU/EER-burgers wanneer het zeelieden betreft die werken aan boord van schepen (met inbegrip van ro-ro-veerboten <sup>(1)</sup>) die geregelde passagiersdiensten tussen havens van de Gemeenschap verzorgen;
- in alle andere gevallen alle zeelieden die in een lidstaat belasting en/of sociale-zekerheidsbijdragen moeten betalen.

In de eerdere richtsnoeren van 1997 werden dergelijke verlagingen toegestaan voor alle zeelieden die werken aan boord van schepen die in een lidstaat zijn geregistreerd en die belasting en sociale zekerheidsbijdragen in een lidstaat moeten betalen. Intussen is echter duidelijk geworden dat de druk van de interne concurrentie op Europese reders bij het internationale vrachtvervoer zeer hevig is, terwijl deze bij het geregelde passagiersvervoer binnen de Gemeenschap lichter is. In het eerste geval is bevordering van het concurrentievermogen van de Europese zeevaart derhalve een belangrijke doelstelling van de steun. Wanneer de lidstaten in dit geval geen fiscale voordelen aan alle zeelieden zouden kunnen toestaan, zou dit zeer negatieve effecten op het concurrentievermogen van Europese reders hebben, waardoor zij wellicht tot uitvlagen zouden worden aangezet. Tevens is geconstateerd dat het geregelde passagiersvervoer binnen de Gemeenschap zowel procentueel als in absolute cijfers significante werkgelegenheid voor de Europese burgers oplevert. In dit geval is bescherming van de werkgelegenheid binnen de Gemeenschap derhalve een belangrijke doelstelling van de steun. Om interne fiscale redenen geven bepaalde lidstaten er de voorkeur aan geen verlaagde tarieven zoals hierboven vermeld toe te passen, maar betalen zij eventueel in plaats daarvan de rederijen — geheel of gedeeltelijk — de kosten terug die uit deze heffingen voortvloeien. Een dergelijke aanpak mag in het algemeen als gelijkwaardig aan het hierboven beschreven systeem van tariefverlaging worden beschouwd, mits er een duidelijke koppeling met deze heffingen bestaat, er geen sprake is van overcompensatie en het systeem transparant is en geen mogelijkheid tot misbruik biedt.

Voor het zeevervoersgedeelte van sleep- en baggerwerkzaamheden (zeevervoer van baggerspecie) mag overeenkomstig de regels van dit punt 3.2 werkgelegenheidssteun voor communautaire zeelieden worden verleend, maar alleen voor communautaire zeelieden die werken op in een lidstaat geregistreerde zeewaardige sleepboten en baggerschepen met eigen voortstuwing, die minstens 50 % van hun bedrijfstijd werkzaamheden op zee verrichten <sup>(2)</sup>.

Ten slotte zij erop gewezen dat werkgelegenheidssteun valt onder de algemene vrijstelling van Verordening (EG) nr. 2204/2002 van de Commissie van 12 december 2002 betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag op werkgelegenheidssteun <sup>(3)</sup>, die ook geldt voor het zeevervoer.

<sup>(1)</sup> Zie artikel 2, onder a), van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen (PB L 138 van 1.6.1999, blz. 1).

<sup>(2)</sup> Zo komen baggeractiviteiten die bijvoorbeeld voornamelijk in havens worden uitgevoerd, niet in aanmerking voor werkgelegenheidssteun voor communautaire zeelieden.

<sup>(3)</sup> PB L 337 van 13.12.2002, blz. 3.

#### 4. AFLOSSING VAN DE BEMANNING

Steun voor de aflossing van de bemanning verlaagt normaal gesproken de kosten van tewerkstelling van communautaire zeelieden, vooral op schepen op de grote vaart. Er kan dan ook steun worden verleend, die aan het plafond onderworpen is (zie punt 11), in de vorm van betaling of terugbetaling van de kosten van repatriëring van communautaire zeelieden die aan boord van in registers van lidstaten ingeschreven schepen werken.

#### 5. INVESTERINGSSTEUN

Subsidies voor vlootvernieuwing zijn bij andere vervoerswijzen (weg- en luchtvervoer) niet gebruikelijk. Aangezien zij veelal concurrentieverstorend werken, keurt de Commissie dergelijke regelingen meestal niet goed, behalve wanneer zij deel uitmaken van een structurele hervorming die tot verminderingen van de totale vlootcapaciteit leidt.

De investering moet voldoen aan Verordening (EG) nr. 1540/98 van de Raad of enige andere communautaire wetgeving waardoor deze wellicht wordt vervangen.

In het kader van deze richtsnoeren kan echter andere investeringssteun overeenkomstig het communautaire beleid inzake de veiligheid op zee worden toegestaan in een beperkt aantal gevallen, waarin het gaat om het verbeteren van de apparatuur aan boord van schepen die in de registers van een lidstaat zijn ingeschreven of om het gebruik te bevorderen van veilige en schone schepen. Aldus kan worden ingestemd met steun waarbij prikkels worden gegeven om in de Gemeenschap geregistreerde schepen aan te passen aan normen die strenger zijn dan de in internationale verdragen neergelegde bindende veiligheids- en milieunormen, en door vooruit te lopen op overeengekomen strengere normen en zo het veiligheids- en milieutoezicht te verbeteren. Dergelijke steun moet voldoen aan de geldende communautaire bepalingen inzake de scheepsbouw.

Vanwege de inherente mobiliteit van de zeevaart mag regionale steun voor maritieme ondernemingen in achterstandsgebieden, vaak in de vorm van investeringssteun voor ondernemingen die in de regio's investeren, slechts worden toegestaan wanneer het duidelijk is dat de voordelen binnen een redelijke periode naar de desbetreffende regio zullen terugvloeien. Dit zou bijvoorbeeld het geval zijn bij investeringen voor de bouw van speciale pakhuisen of de aankoop van vaste overslaginstallaties. Investeringssteun voor zeevervoerders in achterstandsgebieden mag slechts dan worden toegestaan wanneer deze eveneens voldoet aan de regels inzake regionale steun (zie punt 6).

#### 6. REGIONALE STEUN OP BASIS VAN ARTIKEL 87, LID 3, ONDER a) EN c)

In de context van regionale steunregelingen zal de Commissie de algemene regels toepassen die in haar mededelingen of andere bepalingen inzake nationale regionale steun of in de toekomstige wijzigingen daarvan zijn vervat.

#### 7. OPLEIDING

Om te beginnen zij erop gewezen dat steun aan opleiding valt onder de groepsvrijstelling van Verordening (EG) nr. 68/2001 van de Commissie van 12 januari 2001 inzake de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag op opleidingssteun<sup>(1)</sup>, die ook van toepassing is op het zeevervoer.

Voorts worden veel door de overheid gesteunde opleidingsregelingen voor zeelieden niet als staatssteun beschouwd omdat zij (ongeacht of het om beroeps- dan wel om een hogere opleiding gaat) van algemene aard zijn. Deze behoeven dan ook niet bij de Commissie te worden aangemeld en door haar te worden getoetst.

Indien een regeling moet worden geacht staatssteun te omvatten, is aanmelding echter verplicht. Dit kan het geval zijn, indien bijvoorbeeld een bepaalde regeling speciaal betrekking heeft op opleiding aan boord en de financiële steunmaatregel van de staat ten goede komt van de opleidingsorganisatie, de leerling, de zeeman of de reder. De Commissie staat positief tegenover op non-discriminatoire basis verleende steun voor opleiding die wordt gegeven aan boord van in een lidstaat geregistreerde schepen. Bij wijze van uitzondering kan steun worden verleend aan opleiding aan boord van andere schepen, indien objectieve criteria, bijvoorbeeld een gebrek aan beschikbare plaatsen op schepen in een register van een lidstaat, dit rechtvaardigen.

Wanneer financiële bijdragen voor opleiding aan boord worden betaald, mag de cursist in beginsel geen actief bemanningslid zijn, maar moet hij boventallig zijn. Met deze bepaling moet worden voorkomen dat nettoloonsubsidies worden uitbetaald voor zeelieden die normale bemanningswerkzaamheden verrichten.

Evenzo zijn, om de maritieme knowhow in de Gemeenschap en de concurrentiepositie van de communautaire maritieme industrie veilig te stellen en te ontwikkelen, verdere uitgebreide onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten noodzakelijk, waarbij kwaliteit, productiviteit, veiligheid en milieubescherming centraal dienen te staan. Voor dergelijke projecten kan binnen de in het Verdrag aangegeven grenzen eveneens staatssteun worden toegestaan.

Steun ter verbetering en modernisering van de vaardigheden van communautaire officieren mag gedurende hun gehele carrière worden toegestaan. De steun mag bestaan uit bijdragen in de opleidingskosten en/of een compensatie voor het aan de officier gedurende de opleidingsperiode betaalde loon. De regelingen moeten wel zo zijn opgezet dat er geen voor opleiding bestemde steun rechtstreeks of indirect wordt gebruikt voor subsidiëring van de lonen van de officieren.

Ook mag steun voor de omscholing van zeevissers tot zeelieden worden toegestaan.

<sup>(1)</sup> PB L 10 van 13.1.2001, blz. 20.

## 8. HERSTRUCTURERINGSSTEUN

Hoewel de communautaire richtsnoeren inzake herstructurering en redding van bedrijven in moeilijkheden <sup>(1)</sup> voor het vervoer slechts van toepassing zijn in zoverre met de specifieke aard van de sector rekening wordt gehouden, zal de Commissie herstructureringssteun voor zeevaartondernemingen toetsen aan die richtsnoeren of enig ander communautair instrument waardoor deze worden vervangen.

## 9. OPENBARE DIENSTVERPLICHTINGEN EN -CONTRACTEN

Op het gebied van cabotage in het zeevervoer kunnen openbare-dienstverplichtingen (ODV's) worden opgelegd of openbare-dienstcontracten (ODC's) worden gesloten voor de diensten die zijn vermeld in artikel 4 van Verordening (EEG) nr. 3577/92. Voor deze diensten moeten de ODV's en de ODC's alsmede de compensatie daarvan voldoen aan de voorwaarden van die bepaling en de regels en procedures inzake staatssteun van het Verdrag, zoals geïnterpreteerd door het Hof van Justitie.

De Commissie aanvaardt dat, als een internationale vervoersdienst nodig is om in essentiële behoeften inzake openbaar vervoer te voorzien, ODV's kunnen worden opgelegd of ODC's kunnen worden gesloten, mits eventuele compensaties voldoen aan bovengenoemde regels en procedures inzake staatssteun van het Verdrag.

De looptijd van ODC's moet redelijk en niet al te lang zijn (normaal ongeveer zes jaar), aangezien contracten voor veel langere perioden het gevaar kunnen inhouden dat een (particulier) monopolie in het leven wordt geroepen.

## 10. STEUN AAN DE KORTE VAART

Er bestaat geen wettelijke definitie van „korte vaart”. De mededeling van de Commissie over de ontwikkeling van de korte vaart in Europa van 29 juni 1999 <sup>(2)</sup> bevat echter een voorlopige definitie van korte vaart: „de verplaatsing over zee van lading en passagiers van en naar in Europa gelegen havens of van en naar die havens en in niet-Europese landen gelegen havens, waarvan de kustlijn langs de Europa begrenzende binnenzeeën loopt.” <sup>(3)</sup> In deze mededeling onderstreept de Commissie de rol die deze vervoerswijze als onderdeel van een intermodale aanpak speelt bij de bevordering van duurzame en veilige mobiliteit, versterking van de cohesie binnen de Unie en verhoging van de efficiency van het vervoer. Zij erkent tevens dat de bevordering van de korte vaart op alle niveaus (communautair, nationaal en regionaal) moet gebeuren.

Aangezien steun aan deze korte vaart als doel heeft de intermodale keten te verbeteren en de congestie op de wegen in de lidstaten tegen te gaan, dient de in de mededeling van 1999

opgenomen definitie van korte vaart in het kader van de onderhavige mededeling beperkt te blijven tot het vervoer tussen havens op het grondgebied van de lidstaten.

De Commissie erkent dat de korte-vaartdiensten in de aanloopfase te kampen kunnen krijgen met grote financiële moeilijkheden die de lidstaten wellicht zullen willen verlichten om deze diensten te bevorderen.

Wanneer dat het geval is zal de Commissie dit soort steun kunnen goedkeuren, mits deze bestemd is voor reders in de zin van artikel 1 van Verordening (EEG) nr. 4055/86 ten aanzien van schepen die onder de vlag van een van de lidstaten varen. Dergelijke steunmaatregelen moeten worden aangemeld en aan de volgende voorwaarden voldoen:

- de steun mag niet meer dan drie jaar duren en moet dienen ter financiering van een zeevervoersdienst tussen op het grondgebied van de lidstaten gelegen havens;
- de dienst moet het mogelijk maken dat wegtransporten (voornamelijk goederentransporten) geheel of gedeeltelijk over zee plaatsvinden, maar dan wel zonder een met het gemeenschappelijk belang in strijd zijnde omleiding van dat zeevervoer;
- de steun moet bestemd zijn voor de uitvoering van een nauwkeurig omschreven project met een van tevoren vastgesteld milieueffect voor een nieuwe route of de verbetering van diensten op een bestaande route, waarbij zo nodig meerdere reders betrokken zijn. Per route mag niet meer dan één project worden gefinancierd en een project mag niet worden voortgezet, verlengd of herhaald;
- de steun moet bedoeld zijn om de bedrijfskosten van de desbetreffende dienst tot maximaal 30 % te dekken <sup>(4)</sup> of om de aankoop van overslagmaterieel voor de verzorging van de beoogde dienst tot maximaal 10 % van deze investeringen te financieren;
- de steun voor de uitvoering van een project wordt verleend op grond van transparante criteria die op niet-discriminerende wijze worden toegepast ten aanzien van de in de Gemeenschap gevestigde reders. Gewoonlijk zal de steun bestemd moeten zijn voor een project dat door de autoriteiten van de lidstaat is geselecteerd door middel van een openbare aanbesteding in overeenstemming met de geldende EG-voorschriften;
- de dienst waarvoor het project is opgezet moet commercieel levensvatbaar zijn nadat de periode van overheidssteun is afgelopen;

<sup>(1)</sup> PB C 288 van 9.10.1999, blz. 2.

<sup>(2)</sup> Mededeling van de Commissie aan de Raad, aan het Europees Parlement, aan het Economisch en Sociaal Comité en aan het Comité van de Regio's: „De ontwikkeling van de korte vaart in Europa — een dynamisch alternatief in een duurzame vervoersketen (tweede tweejaarlijks voortgangsrapport)” (COM(1999) 317 def).

<sup>(3)</sup> Zie blz. 2 van de mededeling.

<sup>(4)</sup> Bij financiering door de Gemeenschap of steunverlening uit verschillende regelingen geldt het plafond van 30 % voor de gecombineerde totale steun/financiële bijstand. Er dient te worden opgemerkt dat de omvang van de steun dezelfde is als voor modal shiftacties binnen het communautair initiatief Marco Polo, zie artikel 5, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1382/2003 (PB L 196 van 2.8.2003, blz. 1).



— de steun mag niet bovenop compensaties voor openbare dienstverlening (verplichtingen of contracten) komen.

### 11. PLAFOND

Zoals hierboven is aangegeven, steunen sommige lidstaten hun maritieme sectoren via belastingverlaging, terwijl andere de voorkeur geven aan rechtstreekse betalingen en bijvoorbeeld de inkomstenbelasting van zeelieden restitueren. Aangezien de belastingstelsels van de lidstaten momenteel niet geharmoniseerd zijn, is men de mening toegedaan dat de twee alternatieven mogelijk moeten blijven. Vanzelfsprekend kunnen beide benaderingen in sommige gevallen worden gecombineerd. Dit houdt echter het risico in van accumulatie van steun tot niveaus die niet evenredig zijn met de doelstellingen van het communautaire gemeenschappelijke belang en kan tot een subsidiewedloop onder de lidstaten leiden.

Toepassing van het nultarief bij belastingen en sociale lasten voor zeelieden en een verlaging van de vennootschapsbelasting op zeevaartactiviteiten zoals beschreven in punt 3.1 (voorlaatste alinea) is het maximaal toegelaten steunniveau. Omdat concurrentievervalsing moet worden vermeden, mogen andere steunsystemen geen grotere voordelen opleveren dan dit. Hoewel elke door een lidstaat aangemelde steunregeling op haar eigen merites wordt beoordeeld, wordt er voorts van uitgegaan dat het totale steunbedrag dat in het kader van de punten 3 tot en met 6 wordt toegekend, niet meer mag bedragen dan het totale bedrag aan belastingen en sociale bijdragen dat afkomstig is van zeevaartactiviteiten en zeelieden.

### 12. SLOTBESCHOUWINGEN

De Commissie zal de toestand op de zeevaartmarkt regelmatig en nauwlettend in het oog blijven houden. Indien deze verandert en indien als gevolg daarvan de behoefte aan staatssteun vermindert of verdwijnt, zal de Commissie tijdig de nodige maatregelen nemen.

Bij alle nieuwe bij de Commissie aangemelde voorstellen voor maatregelen moet een tijdschema worden gevoegd dat voor iedere doelstelling van punt 2.2 de voor de komende zes jaar verwachte gekwantificeerde effecten aangeeft. Met name moet in deze voorstellen het verwachte macro-economisch rendement voor de desbetreffende maritieme sector en een schatting van een aantal behouden of geschapen banen worden vermeld.

De lidstaten dienen voor alle bestaande of nieuwe steunregelingen die onder het toepassingsgebied van deze mededeling vallen in het zesde toepassingsjaar een effectbeoordeling bij de Commissie in te dienen.

Wanneer krachtens de afwijking van de vlagkoppeling als bedoeld in punt 3.1 een steunmaatregel is goedgekeurd en steun aan een begunstigde is verleend, brengt de betrokken lidstaat om de drie jaar, te rekenen vanaf de datum van de steunverlening verslag uit bij de Commissie. De lidstaat geeft in zijn verslag een gekwantificeerd overzicht van de bereikte effecten en vergelijkt de resultaten met de verwachte effecten. De in deze mededeling vermelde rapportageverplichtingen treden bij de bekendmaking van deze mededeling in werking.

Voorts moet de betrokken lidstaat, bijvoorbeeld na een gerechtvaardigde klacht, de Commissie bewijzen verschaffen dat de steun die krachtens een goedgekeurde regeling aan de desbetreffende begunstigde is verleend, strikt binnen de daarin gestelde grenzen is gebleven en ook de verwachte resultaten heeft opgeleverd.

### 13. DIENSTIGE MAATREGELEN

Deze richtsnoeren zijn van toepassing met ingang van de datum van hun bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*. Overeenkomstig artikel 88, lid 1, van het Verdrag stelt de Commissie de lidstaten voor hun huidige steunregelingen voor staatssteun die onder deze richtsnoeren vallen zodanig aan te passen dat deze uiterlijk op 30 juni 2005 aan deze richtsnoeren voldoen. De lidstaten wordt verzocht uiterlijk op 30 juni 2004 schriftelijk te bevestigen dat zij deze voorstellen voor dienstige maatregelen aanvaarden.

Mocht een lidstaat op die datum niet schriftelijk hebben bevestigd dat hij de voorstellen aanvaardt, dan zal de Commissie artikel 19, lid 2, van Verordening (EG) nr. 659/1999 toepassen en indien nodig de in die bepaling bedoelde procedures inleiden.

Deze richtsnoeren worden uiterlijk zeven jaar na de datum van toepassing herzien.

## BIJLAGE

## DEFINITIE VAN REGISTERS VAN LIDSTATEN

Onder „registers van lidstaten” dient te worden verstaan, registers die zijn onderworpen aan het recht van een lidstaat dat van toepassing is op het grondgebied dat deel uitmaakt van de Europese Gemeenschap.

1. Alle eerste registers van lidstaten gelden als registers van lidstaten.
  2. Voorts gelden de volgende registers, die zich in lidstaten bevinden en zijn onderworpen aan het recht ervan, als registers van lidstaten:
    - het Deense internationale scheepsregister (DIS),
    - het Duitse internationale scheepsregister (ISR),
    - het Italiaanse internationale scheepsregister,
    - het internationale scheepsregister van Madeira (MAR),
    - het register van de Canarische eilanden.
  3. Andere registers worden niet als registers van lidstaten aangemerkt, ook al fungeren zij in de praktijk als eerste alternatief voor in die lidstaat gevestigde reders. De reden hiervoor is dat zij zich bevinden in en zijn onderworpen aan het recht van gebieden waarin het Verdrag geheel of grotendeels niet van toepassing is. Bijgevolg gelden de volgende registers niet als registers van lidstaten:
    - het register van de Kerguelen (het Verdrag is niet van toepassing op dit gebied)
    - het register van de Nederlandse Antillen (dit gebied is geassocieerd met de Gemeenschap; alleen deel IV van het Verdrag is erop van toepassing; het is verantwoordelijk voor zijn eigen belastingstelsel)
    - de registers van:
      - het eiland Man (alleen bepaalde delen van het Verdrag zijn van toepassing op het eiland — zie artikel 299, lid 6, onder c) van het Verdrag. Het Parlement van het eiland Man is exclusief bevoegd voor de fiscale wetgeving),
      - Bermuda en Cayman (deze maken deel uit van de met de Gemeenschap geassocieerde gebieden; alleen deel IV van het Verdrag is daarop van toepassing; zij genieten fiscale autonomie).
  4. In het geval van Gibraltar is het Verdrag volledig van toepassing en het register van Gibraltar wordt voor de toepassing van deze richtsnoeren beschouwd als een register van een lidstaat.
-