

Obsah	I Akty přijaté na základě Smlouvy o ES a Smlouvy o Euratomu, jejichž uveřejnění je povinné	
	NAŘÍZENÍ	
	Nářízení Komise (ES) č. 1047/2007 ze dne 12. září 2007 o stanovení standardních dovozních hodnot pro určování vstupních cen určitých druhů ovoce a zeleniny	1
	★ Nařízení Komise (ES) č. 1048/2007 ze dne 11. září 2007, kterým se stanoví zákaz rybolovu tuňáka obecného v Atlantském oceánu východně od 45° z.d. a ve Středozemním moři plavidly plujícími pod vlajkou Francie	3
	★ Nařízení Komise (ES) č. 1049/2007 ze dne 11. září 2007, kterým se stanoví zákaz rybolovu tresky jednoskvrnné v oblasti ICES III a, ve vodách ES oblastí III b, III c a III d plavidly plujícími pod vlajkou Německa	5
	★ Nařízení Komise (ES) č. 1050/2007 ze dne 12. září 2007 o zápisu určitých názvů do Rejstříku chráněných označení původu a chráněných zeměpisných označení (Mejillón de Galicia nebo Mexillón de Galicia (CHOP) – Café de Colombia (CHZO) – Castagna Cuneo (CHZO) – Asparago Bianco di Bassano (CHOP))	7
	IV Jiné akty	
	EVROPSKÝ HOSPODÁŘSKÝ PROSTOR	
	★ Rozhodnutí Kontrolního úřadu ESVO č. 62/04/KOL ze dne 31. března 2004, kterým se po čtyřicáté páté mění procesní a hmotná pravidla v oblasti státní podpory změnou kapitoly 24a: „státní podpora pro námořní dopravu“ a příloha VIII a návrh vhodných opatření	9

I

(Akty přijaté na základě Smlouvy o ES a Smlouvy o Euratomu, jejichž uveřejnění je povinné)

NAŘÍZENÍ

NAŘÍZENÍ KOMISE (ES) č. 1047/2007

ze dne 12. září 2007

o stanovení standardních dovozních hodnot pro určování vstupních cen určitých druhů ovoce a zeleniny

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,

s ohledem na nařízení Komise (ES) č. 3223/94 ze dne 21. prosince 1994 o prováděcích pravidlech k dovoznímu režimu pro ovoce a zeleninu⁽¹⁾, a zejména na čl. 4 odst. 1 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Komise (ES) č. 3223/94 v souladu s výsledky mnohostranných obchodních jednání Uruguayského kola vymezilo kritéria, na základě kterých Komise stanovuje standardní dovozní hodnoty pro dovoz ze třetích zemí týkající se produktů a období uvedených v příloze.

- (2) Při uplatňování výše uvedených kritérií je třeba stanovit standardní dovozní hodnoty ve výších uvedených v příloze tohoto nařízení,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Standardní dovozní hodnoty uvedené v článku 4 nařízení (ES) č. 3223/94 se stanoví v souladu s přílohou.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dnem 13. září 2007.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 12. září 2007.

Za Komisi

Jean-Luc DEMARTY

generální ředitel pro zemědělství a rozvoj venkova

⁽¹⁾ Úř. věst. L 337, 24.12.1994, s. 66. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 756/2007 (Úř. věst. L 172, 30.6.2007, s. 41).

PŘÍLOHA

nařízení Komise ze dne 12. září 2007 o stanovení standardních dovozních hodnot pro určování vstupních cen určitých druhů ovoce a zeleniny

(EUR/100 kg)

Kód KN	Kódy třetích zemí ⁽¹⁾	Standardní dovozní hodnota
0702 00 00	MK	36,3
	XS	26,0
	ZZ	31,2
0707 00 05	JO	190,9
	TR	134,7
	ZZ	162,8
0709 90 70	TR	106,4
	ZZ	106,4
0805 50 10	AR	74,9
	UY	71,9
	ZA	60,7
	ZZ	69,2
0806 10 10	EG	177,6
	IL	217,7
	TR	100,5
	ZZ	165,3
0808 10 80	AR	62,4
	BR	117,4
	CL	85,1
	CN	79,8
	NZ	95,9
	US	99,3
	ZA	80,2
	ZZ	88,6
0808 20 50	CN	59,4
	TR	123,3
	ZA	86,6
	ZZ	89,8
0809 30 10, 0809 30 90	TR	149,3
	US	210,8
	ZZ	180,1
0809 40 05	BA	45,7
	IL	125,5
	MK	45,7
	TR	115,5
	ZZ	83,1

⁽¹⁾ Klasifikace zemí stanovená nařízením Komise (ES) č. 1833/2006 (Úř. věst. L 354, 14.12.2006, s. 19). Kód „ZZ“ znamená „jiná země původu“.

NAŘÍZENÍ KOMISE (ES) č. 1048/2007**ze dne 11. září 2007,****kterým se stanoví zákaz rybolovu tuňáka obecného v Atlantském oceánu východně od 45° z.d. a ve Středozezemním moři plavidly plujícími pod vlajkou Francie**

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,

s ohledem na nařízení Rady (ES) č. 2371/2002 ze dne 20. prosince 2002 o zachování a udržitelném využívání rybolovných zdrojů v rámci společné rybářské politiky ⁽¹⁾, a zejména na čl. 26 odst. 4 uvedeného nařízení,s ohledem na nařízení Rady (EHS) č. 2847/93 ze dne 12. října 1993 o zavedení kontrolního režimu pro společnou rybářskou politiku ⁽²⁾, a zejména na čl. 21 odst. 3 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízením Rady (ES) č. 41/2007 ze dne 21. prosince 2006, kterým se stanoví rybolovná práva a související podmínky pro některé populace ryb a skupiny populací ryb platné ve vodách Společenství a pro plavidla Společenství ve vodách podléhajících omezením odlovu ⁽³⁾, se stanoví kvóty na rok 2007.
- (2) Podle čl. 21 odst. 2 nařízení (EHS) č. 2847/93 musí Francie ode dne, k němuž se daná kvóta považuje za vyčerpanou, dočasně zakázat rybolov této populace, jakož i uchovávání na plavidle, překládku a vykládku ryb odlovených po tomto datu.
- (3) Francie dne 21. července 2007 zastavila rybolov tuňáka obecného v Atlantském oceánu východně od 45° západní délky a ve Středozezemním moři pouze pro plavidla registrovaná v přístavu Středozezemního moře k 1. lednu 2007.

- (4) Francie dne 27. srpna 2007 zastavila rybolov tuňáka obecného podle čl. 21 odst. 2 nařízení (EHS) č. 2847/93.

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1**Vyčerpání kvóty**

Rybolovná kvóta přidělená na rok 2007 členskému státu uvedenému v příloze tohoto nařízení pro populaci uvedenou ve zmíněné příloze se považuje za vyčerpanou od data stanoveného v uvedené příloze.

Článek 2**Zákazy**

Rybolov populace uvedené v příloze tohoto nařízení plavidly plujícími pod vlajkou členského státu uvedeného ve zmíněné příloze nebo plavidly v něm registrovanými se zakazuje od data stanoveného v uvedené příloze. Po tomto datu se zakazuje uvedenou populaci odlovenou těmito plavidly uchovávat na palubě, překládat nebo vykládat.

Článek 3**Vstup v platnost**

Toto nařízení vstupuje v platnost v den po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 11. září 2007.

Za Komisi

Fokion FOTIADIS

generální ředitel pro rybolov a námořní záležitosti

⁽¹⁾ Úř. věst. L 358, 31.12.2002, s. 59. Nařízení ve znění nařízení (ES) č. 865/2007 (Úř. věst. L 192, 24.7.2007, s. 1).

⁽²⁾ Úř. věst. L 261, 20.10.1993, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 1967/2006 (Úř. věst. L 409, 30.12.2006, s. 11); opraveno v Úř. věst. L 36, 8.2.2007, s. 6.

⁽³⁾ Úř. věst. L 15, 20.1.2007, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením Komise (ES) č. 898/2007 (Úř. věst. L 196, 28.7.2007, s. 22).

PŘÍLOHA

č.	23
Členský stát	Francie
Populace	BFT/AE045W
Druh	Tuňák obecný (<i>Thunnus thynnus</i>)
Oblast	Atlantský oceán východně od 45° z.d. a Středozemní moře
Datum	27.8.2007

NAŘÍZENÍ KOMISE (ES) č. 1049/2007

ze dne 11. září 2007,

kterým se stanoví zákaz rybolovu tresky jednoskvrnné v oblasti ICES III a, ve vodách ES oblastí III b, III c a III d plavidly plujícími pod vlajkou Německa

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,

s ohledem na nařízení (ES) č. 2371/2002 ze dne 20. prosince 2002 o zachování a udržitelném využívání rybolovných zdrojů v rámci společné rybářské politiky ⁽¹⁾, a zejména na čl. 26 odst. 4 uvedeného nařízení,s ohledem na nařízení Rady (EHS) č. 2847/93 ze dne 12. října 1993 o zavedení kontrolního režimu pro společnou rybářskou politiku ⁽²⁾, a zejména na čl. 21 odst. 3 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Rady (ES) č. 41/2007 ze dne 21. prosince 2006, kterým se na rok 2007 stanoví rybolovná práva a související podmínky pro některé populace ryb a skupiny populací ryb platné ve vodách Společenství a pro plavidla Společenství ve vodách podléhajících omezením odlovu ⁽³⁾, stanoví kvóty na rok 2007.
- (2) Podle informací, jež Komise obdržela, úlovky populace uvedené v příloze tohoto nařízení, které byly odloveny plavidly plujícími pod vlajkou členského státu uvedeného ve zmíněné příloze nebo plavidly v něm registrovanými, vyčerpaly kvótu přidělenou na rok 2007.

- (3) Je proto nutné zakázat rybolov této populace a její uchování na palubě, překládku a vykládku,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1**Vyčerpání kvóty**

Rybolovná kvóta přidělená na rok 2007 členskému státu uvedenému v příloze tohoto nařízení pro populaci uvedenou ve zmíněné příloze se považuje za vyčerpanou od data stanoveného v uvedené příloze.

Článek 2**Zákazy**

Rybolov populace uvedené v příloze tohoto nařízení plavidly plujícími pod vlajkou členského státu uvedeného ve zmíněné příloze nebo plavidly v něm registrovanými se zakazuje od data stanoveného v uvedené příloze. Po tomto datu se zakazuje uvedenou populaci odlovenou těmito plavidly uchovávat na palubě, překládat nebo vykládat.

Článek 3**Vstup v platnost**

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 11. září 2007.

Za Komisi

Fokion FOTIADIS

generální ředitel pro rybolov a námořní záležitosti

⁽¹⁾ Úř. věst. L 358, 31.12.2002, s. 59. Nařízení ve znění nařízení (ES) č. 865/2007 (Úř. věst. L 192, 24.7.2007, s. 1).

⁽²⁾ Úř. věst. L 261, 20.10.1993, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 1967/2006 (Úř. věst. L 409, 30.12.2006, s. 11); opraveno v Úř. věst. L 36, 8.2.2007, s. 6.

⁽³⁾ Úř. věst. L 15, 20.1.2007, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením Komise (ES) č. 898/2007 (Úř. věst. L 196, 28.7.2007, s. 22).

PŘÍLOHA

č.	37
Členský stát	Německo
Populace	HAD/3A/BCD
Druh	Treska jednosvrtná (<i>Melanogrammus aeglefinus</i>)
Oblast	III a, vody ES oblastí III b, III c a III d
Datum	22.8.2007

NAŘÍZENÍ KOMISE (ES) č. 1050/2007

ze dne 12. září 2007

o zápisu určitých názvů do Rejstříku chráněných označení původu a chráněných zeměpisných označení (Mejillón de Galicia nebo Mexillón de Galicia (CHOP) – Café de Colombia (CHZO) – Castagna Cuneo (CHZO) – Asparago Bianco di Bassano (CHOP))

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

nařízení (ES) č. 510/2006 zveřejněny v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽²⁾.

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,

(2) Protože Komisi nebyla oznámena žádná námitka podle článku 7 nařízení (ES) č. 510/2006, musí být uvedené názvy zapsány,

s ohledem na nařízení Rady (ES) č. 510/2006 ze dne 20. března 2006 o ochraně zeměpisných označení a označení původu zemědělských produktů a potravin ⁽¹⁾, a zejména na čl. 7 odst. 4 první pododstavec uvedeného nařízení,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

vzhledem k těmto důvodům:

Článek 1

(1) Žádost o zápis názvu „Mejillón de Galicia“ nebo „Mexillón de Galicia“ předložená Španělskem, žádost o zápis názvu „Café de Colombia“ předložená Kolumbií a žádosti o zápis názvů „Castagna Cuneo“ a „Asparago Bianco di Bassano“ předložené Itálií byly v souladu s čl. 6 odst. 2 prvním pododstavcem a podle čl. 17 odst. 2

Názvy uvedené v příloze tohoto nařízení se zapisují do rejstříku.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 12. září 2007.

Za Komisi

Mariann FISCHER BOEL

členka Komise

⁽¹⁾ Úř. věst. L 93, 31.3.2006, s. 12. Nařízení naposledy pozměněné nařízením Komise (ES) č. 952/2007 (Úř. věst. L 210, 10.8.2007, s. 26).

⁽²⁾ Úř. věst. C 320, 28.12.2006, s. 12 (Mejillón de Galicia nebo Mexillón de Galicia); Úř. věst. C 320, 28.12.2006, s. 17 (Café de Colombia); Úř. věst. C 321, 29.12.2006, s. 9 (Castagna Cuneo); Úř. věst. C 321, 29.12.2006, s. 19 (Asparago Bianco di Bassano).

PŘÍLOHA

Zemědělské produkty určené k lidské spotřebě, uvedené v příloze I Smlouvy

Třída 1.6. – Ovoce, zelenina a obiloviny v nezměněném stavu nebo zpracované

ITÁLIE

Castagna Cuneo (CHZO)

Asparago Bianco di Bassano (CHOP)

Třída 1.7. – Čerstvé ryby, měkkýši a koryši a výrobky z nich získané

ŠPANĚLSKO

Mejillón de Galicia nebo Mexillón de Galicia (CHOP)

Třída 1.8. – Ostatní produkty přílohy I Smlouvy: Káva

KOLUMBIE

Café de Colombia (CHZO)

IV

(Jiné akty)

EVROPSKÝ HOSPODÁŘSKÝ PROSTOR

ROZHODNUTÍ KONTROLNÍHO ÚŘADU ESVO

č. 62/04/KOL

ze dne 31. března 2004,

kterým se po čtyřicáté páté mění procesní a hmotná pravidla v oblasti státní podpory změnou kapitoly 24a: „státní podpora pro námořní dopravu“ a příloha VIII a návrh vhodných opatření

KONTROLNÍ ÚŘAD ESVO,

S OHLEDEM NA Dohodu o Evropském hospodářském prostoru⁽¹⁾, zejména na články 61 až 63 a Protokol 26 této Dohody,

S OHLEDEM NA Dohodu mezi státy ESVO o zřízení Kontrolního úřadu a Soudního dvoru⁽²⁾, zejména na článek 24 a čl. 5 odst. 2 písm. b), článek 1 části I protokolu 3 a články 18 a 19 části II protokolu 3 této Dohody⁽³⁾,

VZHLEDEM K TOMU, ŽE podle článku 24 Dohody o Kontrolním úřadu a Soudním dvoru má Kontrolní úřad ESVO uvést v účinnost ustanovení Dohody o EHP týkající se státní podpory,

VZHLEDEM K TOMU, ŽE podle čl. 5 odst. 2 písm. b) Dohody o Kontrolním úřadu a Soudním dvoru vydá Kontrolní úřad ESVO oznámení nebo pokyny k záležitostem, kterými se Dohoda o EHP zabývá, pokud to tato Dohoda nebo Dohoda o Kontrolním úřadu a Soudním dvoru výslovně stanoví nebo pokud to Kontrolní úřad ESVO považuje za nezbytné,

S ODKAZEM NA procesní a hmotná pravidla v oblasti státní podpory⁽⁴⁾ přijatá Kontrolním úřadem ESVO⁽⁵⁾ dne 19. ledna 1994,

⁽¹⁾ Dále jen Dohoda o EHP.

⁽²⁾ Dále jen Dohoda o Kontrolním úřadu a Soudním dvoru.

⁽³⁾ Protokol 3 Dohody o Kontrolním úřadu a Soudním dvoru pozměněné státy ESVO dne 10. prosince 2001. Změny vstoupily v platnost dne 28. srpna 2003.

⁽⁴⁾ Dále jen pokyny ke státní podpoře.

⁽⁵⁾ Poprvé zveřejněny v Úř. věst. L 231, 3.9.1994 a v Dodatku EHP č. 32 téhož dne, naposledy pozměněné rozhodnutím kolegia č. 41/04/KOL ze dne 17.3.2004, dosud nezveřejněno.

VZHLEDEM K TOMU, ŽE dne 17. ledna 2004 Komise Evropských společenství (dále jen Komise ES) zveřejnila sdělení o pokynech společenství ke státní podpoře pro námořní dopravu a návrh vhodných opatření podle čl. 88 odst. 1 Smlouvy o ES⁽⁶⁾,

VZHLEDEM K TOMU, ŽE toto sdělení má význam také pro Evropský hospodářský prostor,

VZHLEDEM K TOMU, ŽE v celém Evropském hospodářském prostoru musí být zajištěno jednotné použití pravidel EHP o státních podporách,

VZHLEDEM K TOMU, ŽE podle bodu II v položce „VŠEOBECNÉ“ na konci přílohy XV k Dohodě o EHP má Kontrolní úřad ESVO přijmout po konzultaci s Komisí ES právní akty odpovídající právním aktům přijatým Komisí ES,

PO KONZULTACI s Komisí ES,

S ODKAZEM NA to, že Kontrolní úřad ESVO s ohledem na tento předmět konzultoval státy ESVO na multilaterálním jednání dne 3. února 2004,

PŘIJAL TOTO ROZHODNUTÍ:

- 1) Kapitola 24A a příloha VIII pokynů ke státní podpoře se mění nahrazením současně kapitoly 24A a přílohy VIII textem uvedeným v příloze tohoto rozhodnutí. Navrhují se vhodná opatření uvedená v příloze tohoto rozhodnutí.

⁽⁶⁾ Úř. věst. C 13, 17.1.2004, s. 3.

- 2) Státy ESVO budou informovány prostřednictvím dopisu, který bude obsahovat kopii tohoto rozhodnutí a přílohu. Státy ESVO budou požádány, aby vyjádřily svůj souhlas s vhodnými opatřeními nejpozději do 30. června 2004.
- 3) Evropská komise bude informována v souladu s bodem d) protokolu 27 Dohody o EHP prostřednictvím kopie tohoto rozhodnutí včetně přílohy.
- 4) Toto rozhodnutí, včetně přílohy, bude zveřejněno v oddíle EHP a v Dodatku EHP *Úředního věstníku Evropské unie*.
- 5) V případě, že státy ESVO přijmou návrh vhodných opatření, bude v oddíle EHP a v Dodatku EHP *Úředního věstníku Evropské unie* zveřejněno souhrnné oznámení.
- 6) Toto rozhodnutí je závazné v anglickém jazyce.

V Bruselu dne 31. března 2004.

Za Kontrolní úřad ESVO

Hannes HAFSTEIN
předseda

Einar M. BULL
člen kolegia

PŘÍLOHA

„24A. PODPORA PRO NÁMOŘNÍ DOPRAVU ⁽¹⁾“

24A.1 Úvod

1. Námořní doprava má pro Evropský hospodářský prostor klíčovou důležitost. Námořní doprava EHP a její související činnosti zůstávají jednou z nejdůležitějších na světě. Bílá kniha Komise ES „Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout“ ⁽²⁾ zdůrazňuje zásadní důležitost námořní dopravy pro hospodářství Společenství a ukazuje, že 90 % veškerého obchodu mezi Společenstvím a ostatním světem je přepravováno po moři. Pobřežní plavba představuje 69 % objemu zboží přepraveného mezi členskými státy ES (tento procentní podíl činí 41 %, je-li zahrnuta tuzemská přeprava).
2. Od roku 1970 čelilo evropské loďstvo konkurenci lodí registrovaných ve třetích zemích, které se příliš nezabývají plněním sociálních a bezpečnostních pravidel platných na mezinárodní úrovni.
3. Nedostačující konkurenceschopnost lodí pod evropskou vlajkou byla uznána na konci 80. let 20. století a z důvodu neexistence harmonizovaných evropských opatření několik států EHP přijalo různá opatření na podporu pro námořní dopravy. Přijaté strategie a rozpočty určené na podporu opatření jsou v různých státech EHP různé a odrážejí přístup těchto států k veřejné podpoře nebo důležitost, kterou přisuzují námořnímu odvětví.
4. Kromě toho státy EHP v zájmu podpoření nového registrování lodí uvolnily pravidla týkající se posádek, a to zejména prostřednictvím vytvoření druhých rejstříků.
5. Druhé rejstříky tvoří zaprvé „pobřežní rejstříky“, které patří územím, která mají větší či menší samostatnost vzhledem ke státu EHP, a zadruhé „mezinárodní rejstříky“, které jsou přímo spojeny se státem, který je vytvořil.
6. Navzdory vynaloženému úsilí je velká část loďstva EHP i nadále registrována pod vlajkami třetích zemí. Je to proto, že rejstříky třetích zemí, které uplatňují otevřenou registrační politiku – někdy nazývanou „vlajka podle práva výběru“ –, stále existují a i nadále mají významnou konkurenční výhodu nad rejstříky států EHP.

24A.1.1 Podpora odvětví námořní dopravy

1. V souvislosti s rozdíly mezi režimy podpor přijatými členskými státy ES, které čelily intenzivnější konkurenci lodí neplujících pod vlajkou Společenství v roce 1989, Komise ES stanovila první pokyny na toto téma, aby zajistila určitou konvergenci kroků členských států ES. Tato metoda se nicméně ukázala být neúčinnou a úpadek loďstva Společenství pokračoval. Pokyny byly přezkoumány, což vedlo ke zveřejnění sdělení stanovujícího nové pokyny ke státní podpoře pro námořní dopravu ⁽³⁾ v roce 1997.
2. Pokyny z roku 1989 nebyly při vstupu Dohody o EHP v platnost do Dohody začleněny. Na námořní dopravu se nicméně uplatňovala základní ustanovení Dohody o EHP o státní podpoře a Úřad považoval pokyny Komise z roku 1989 o podpoře společností lodní dopravy za významné. Sdělení z roku 1997 bylo začleněno do pokynů ke státní podpoře jako kapitola 24A. Současná kapitola 24A začleňuje pokyny Komise z roku 2004 ⁽⁴⁾.
3. Hlavní vývoj podpůrných opatření států EHP určených námořní dopravě v posledních letech představuje rozsáhlé rozšíření režimu zdanění prostřednictvím pevné sazby za nosnost lodí (tonážní poplatek). Tonážní poplatek vstoupil v platnost velice brzy v Řecku a postupně se šířil do Nizozemska (1996), Norska (1996), Německa (1999), Spojeného království (2000), Dánska, Španělska a Finska (2002) a do Irska (2002). Belgie a Francie se také rozhodly přijmout toto opatření v roce 2002, zatímco italská vláda tuto možnost plánuje.

⁽¹⁾ Tato kapitola odpovídá sdělení Komise C(2004) 43 – Pokyny Společenství ke státní podpoře pro námořní dopravu (Úř. věst. C 13, 17.1.2004, s. 13).

⁽²⁾ KOM(2001) 370 v konečném znění.

⁽³⁾ Pokyny Společenství ke státní podpoře pro námořní dopravu (97/C 205/05) (Úř. věst. C 205, 5.7.1997, s. 5).

⁽⁴⁾ Viz poznámku pod čarou 1 této kapitoly.

24A.1.2 Přezkum vývoje po přijetí pokynů z roku 1997

1. V úvodní kapitole svých pokynů z roku 2004 Komise ES popisuje opatření navrhovaná členskými státy ES a schválená Komisí ES na pozadí srovnání s obecnými cíly pokynů z roku 1997. Komise ES shromáždila příslušné informace na základě statistických údajů a odpovědí na dotazník zasláný členskými státy ES na začátku roku 2002. Úřad vyzval státy ESVO, aby na tento dotazník odpověděly a zaslaly své odpovědi Komisi ES. Na základě odpovědí států ESVO na dotazník a na základě svých zkušeností s oznámeními v odvětví námořní dopravy smí Úřad potvrdit, že obecné trendy popsané Komisí ES ve sdělení z roku 2004 se vztahují také na EHP jako celek.

a) Konkurenceschopnost loďstva EHP

2. Na základě odpovědí členských států ES z poloviny roku 2002 na dotazník Komise a na základě nejčerstvějších statistických údajů⁽⁵⁾ Komise ES shledala, že členské státy ES, které zavedly podpůrná opatření, zejména ve formě daňové úlevy, dosáhly nových registrací pod národní vlajkou pro významný podíl tonáže ve všech rejstřících. Od zavedení režimu zvláštní lodní daně v Norsku⁽⁶⁾ se počet obchodních lodí pod národní vlajkou zvýšil o 89, tedy o 6 % (1996–2001). Během období mezi lety 1989 až 2001 podíl rejstříků členských států ES na celkové světové tonáži lehce klesl. Zatímco celosvětová námořní doprava se zvýšila, loďstvo pod správou Společenství registrované pod vlajkami třetích zemí rostlo rychleji než loďstvo pod vlajkami členských států ES. Počet lodí vlastněných Norskem pod zahraničními vlajkami vzrostl z 425 lodí k 1. lednu 1996 na 702 lodí k 1. lednu 2001.

b) Vývoj zaměstnanosti

3. Co se týče vývoje zaměstnanosti, Komise ES zaznamenala pokles celkového počtu námořníků na palubě lodí Společenství, avšak poukázala na to, že na tento fakt je třeba pohlížet na pozadí zvýšené produktivity na loď a obnovení loďstva Společenství mezi lety 1997 až 2001, jehož pokročilé technologie vedly k použití méně početné, avšak lépe školené pracovní síly. Komise zjistila, že trend, kdy loďstvo pod vlajkou Společenství závisí čím dál víc na námořnících ze třetích zemí, zůstává nezměněn. Na tento trend Komise upozornila v roce 2001 ve svém sdělení o školení a přijímání námořníků⁽⁷⁾. V Norsku počet norských námořníků a námořníků EHP na lodích vlastněných Norskem klesl od roku 1999 do roku 2000 o 3 %, zatímco zaměstnanost námořníků jiného než norského původu stoupla.

c) Přispění k hospodářské činnosti jako celku

4. Námořní odvětví neodlučně souvisí s námořní dopravou. Toto spojení je silným argumentem ve prospěch pozitivních opatření, jejichž cílem je udržet závislost loďstva na námořní dopravě EHP. Jelikož je námořní doprava jedním z pojitků v dopravním řetězci obecně a v řetězci námořních odvětví především, odrážejí se opatření, jejichž účelem je udržet konkurenceschopnost evropského loďstva, také v investicích na souši v odvětvích souvisejících s námořním odvětvím⁽⁸⁾ a v přispění námořní dopravy k hospodářství EHP jako celku a k pracovním příležitostem obecně.
5. Význam námořní dopravy a celého námořního bloku se v dotčených zemích značně liší. Ve studii provedené Komisí ES a zahrnující 15 států ES a Norsko dokládaly důležitost evropského námořního bloku a jeho přímého hospodářského vlivu následující údaje: 1, 550 milionů přímých zaměstnanců, obrat 160 miliard EUR v roce 1997 (asi 2 % HDP ve Společenství)⁽⁹⁾. Jako příklad lze uvést údaje o Norsku (2 % HDP vytvořené námořním blokem⁽¹⁰⁾), Dánsku (3 % HDP vytvořené námořním blokem), Řecku (2,3 %) a Nizozemsku (2 %).
6. V této souvislosti proto není nevýznamné podotknout, že loďstvo řízené evropskými provozovateli se sídlem ve Společenství zůstalo na úrovni asi 34 % světové tonáže, zatímco světová tonáž narostla během téhož období o 10 %. S ohledem na mobilitu námořního odvětví a možnosti nabízené třetími zeměmi lze dojít k závěru, že podpůrná opatření pro námořní dopravu mohou přispívat k vyhnutí se rozsáhlému přesouvání přidružených odvětví.

⁽⁵⁾ ISL, námořní statistika 2001. Další podrobnosti, zejména údaje týkající se loďstva Společenství a zaměstnanosti námořníků v rámci Společenství, lze získat v úvodní části sdělení Komise, na které se odkazuje v poznámce pod čarou 1 této kapitoly.

⁽⁶⁾ Norsko bylo jediným státem ESVO, který na dotazník odpověděl.

⁽⁷⁾ Sdělení Komise o školení a přijímání námořníků ze dne 6. dubna 2001, KOM(2001) 188 v konečném znění.

⁽⁸⁾ Tyto činnosti zahrnují přístavní služby, logistiku, výstavbu, opravy, údržbu, kontrolu a klasifikaci lodí, správu lodí a jednatelství, bankovní činnosti a mezinárodní finanční služby, pojišťovnictví, poradenské a profesionální služby.

⁽⁹⁾ Studie provedená Evropskou komisí, generálním ředitelstvím pro podniky, „Hospodářský vliv námořních odvětví v Evropě“.

http://europa.eu.int/comm/enterprise/maritime/maritime_industrial/economic_impact_study.htm

⁽¹⁰⁾ Údaj získaný z norských statistik.

7. Na základě těchto zjištění Komise ES došla k závěru, že v případě, kdy byla přijata opatření v souladu s pokyny z roku 1997, došlo k zastavení strukturálního úpadku rejstříků Společenství a loďstva Společenství a alespoň částečně bylo dosaženo cílů stanovených Komisí. Jak Úřad na základě svého šetření v oblasti námořní dopravy pozoruje, registrování pod cizí vlajkou zatím nepřestalo, zatímco na opatření přijatá v souladu s předchozí kapitolou 24A pokynů Úřadu se pohlíželo jako na prostředek pro zastavení této tendence. Procentuální podíl Norska na světovém loďstvu založený na hrubé tonáži a měřený jako tonáž registrovaná v Norsku zůstal mezi lety 1998 až 2000 kolem 4 % ⁽¹¹⁾.
8. Podíl otevřených rejstříků na světové tonáži však v tomto období nadále stoupal, a to ze 43 % v roce 1996 na 54 % v roce 2001, a neexistují žádné náznaky významného zvratu tohoto vývoje, kdy se loďstvo uchýlovalo a i nadále uchýluje k přijímání námořníků ze třetích zemí. Je nutno pokračovat v kampani vedené v minulých letech, je však třeba lépe vytyčit cíle. Opatření na podporu námořníků EHP musí podléhat zejména aktivnější kontrole.
9. Výsledky opatření přijatých státy ESVO a schválených Úřadem budou muset být systematicky analyzovány.
10. V důsledku toho, a ačkoli provozní podpora by měla být v zásadě výjimečná, dočasná a sestupná, má Úřad předběžně za to, že státní podpora odvětví námořní dopravy EHP je stále oprávněná a že přístup sledovaný v pokynech z roku 1997 byl správný. Tato kapitola 24A pokynů je tedy založena na stejném základním přístupu.

24A.2 Oblast působnosti a obecné cíle přepracovaných pokynů ke státní podpoře

1. Tyto pokyny – kterými se nahrazuje předchozí kapitola 24A ⁽¹²⁾ – se zaměřují na stanovení parametrů, podle kterých bude Úřadem schvalována státní podpora pro námořní dopravu na základě pravidel a postupů EHP týkajících se státní podpory podle čl. 61 odst. 3 písm. c) a/nebo čl. 59 odst. 2 Dohody o EHP.
2. Režimy podpor by neměly být prováděny na úkor hospodářství ostatních států EHP a musí být prokázáno, že nepředstavují nebezpečí narušení hospodářské soutěže mezi smluvními stranami v míře, která by byla v rozporu se společným zájmem. Státní podpora musí být vždy omezena na míru nutnou k dosažení svého účelu a musí být poskytnuta transparentním způsobem. Vždy musí být zohledněn kumulativní účinek všech podpor poskytnutých státními orgány (včetně orgánů na vnitrostátní, regionální a místní úrovni).
3. Tyto pokyny se vztahují na činnosti „námořní dopravy“, jak jsou definovány v nařízení (EHS) č. 4055/86 ⁽¹³⁾ začleněném do Dohody o EHP jako bod 53 v příloze XIII Dohody o EHP a v nařízení (EHS) č. 3577/92 ⁽¹⁴⁾ začleněném jako bod 53 v příloze XIII Dohody o EHP ⁽¹⁵⁾, jinými slovy „přeprava zboží a osob po moři“. V určitých částech se vztahují také na vlečení a hloubení.

24A.2.1 Oblast působnosti přepracovaných pokynů ke státní podpoře

1. Tyto pokyny se vztahují na všechny podpory poskytnuté státy ESVO nebo prostřednictvím státních zdrojů ve prospěch námořní dopravy. Jedná se o všechny finanční výhody udělené jakoukoli formou a financované orgány veřejné moci (ať na vnitrostátní, regionální, krajské, okresní nebo místní úrovni). Pro tyto účely může termín „orgány veřejné moci“ zahrnovat veřejné podniky a státem ovládané banky. Opatření, kterými stát ručí za půjčky, nebo jiné financování obchodními bankami, mohou také spadat do definice podpory. Pokyny nerozlišují mezi druhy příjemců ve smyslu právní struktury (společnost, partnerství nebo jednotlivec), ani mezi soukromým nebo veřejným vlastnictvím, a jakékoli odkazy na společnosti budou zahrnovat všechny ostatní druhy právních subjektů.
2. Tyto pokyny se nevztahují na podporu stavby lodí (ve smyslu kapitoly 24 B pokynů Úřadu ke státní podpoře nebo následných nástrojů). Investice do infrastruktury se normálně za státní podporu ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP nepovažují, pokud stát poskytne volný a rovný přístup k infrastruktuře ve prospěch všech dotčených provozovatelů. Úřad však smí přezkoumat tyto investice, aby zjistil, zda by z nich nemohli přímo nebo nepřímou těžit určití majitelé lodí. Úřad zavedl zásadu, že o státní podporu se nejedná tehdy, když orgány veřejné moci přispívají společnosti na základě, který by byl přijatelný pro soukromého investora, který operuje za běžných podmínek tržního hospodářství.

⁽¹¹⁾ Údaj získaný z norských statistik.

⁽¹²⁾ Která vycházela z pokynů Společenství z roku 1997.

⁽¹³⁾ Nařízení Rady (EHS) č. 4055/86 ze dne 22. prosince 1986 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě mezi členskými státy a mezi členskými státy a třetími zeměmi (Úř. věst. L 378, 31.12.1986, s. 1).

⁽¹⁴⁾ Nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 ze dne 7. prosince 1992 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž) (Úř. věst. L 364, 12.12.1992, s. 7).

⁽¹⁵⁾ Rozhodnutím Smíšeného výboru č. 70/97 (Úř. věst. L 30, 5.2.1998, s. 42 a Dodatek EHP č. 5, 5.2.1998, s. 175), platným od 1.8.1998.

24A.2.2 *Obecné cíle revidovaných pokynů ke státní podpoře*

1. V oblasti státní podpory je nutná zvýšená transparentnost, aby si nejen vnitrostátní orgány v širokém slova smyslu, ale také společnosti a jednotlivci byli vědomi svých práv a povinností. Smyslem těchto pokynů má být k této transparentnosti přispět a objasnit, jaké režimy státních podpor smí být zavedeny na podporu námořních zájmů EHP s cílem:
 - zdokonalit bezpečnou, účinnou, spolehlivou a pro životní prostředí šetrnou námořní dopravu,
 - podpořit registrování nebo znovuregistrování lodí pod vlajky států EHP,
 - přispět ke sjednocení námořního bloku ustanoveného ve státech EHP a zároveň udržovat celkově konkurenceschopné loďstvo na světových trzích,
 - udržovat a zdokonalovat námořní know-how a chránit a podporovat zaměstnanost evropských námořníků a
 - přispívat k propagaci nových služeb v oblasti pobřežní plavby ⁽¹⁶⁾.
2. Státní podporu lze obecně poskytnout pouze s ohledem na lodi zapsané v rejstřících států EHP. V určitých výjimečných případech lze však podporu poskytnout lodím zapsaným v rejstřících podle bodu 3 přílohy VIII těchto pokynů za předpokladu, že:
 - splňují mezinárodní normy a právní předpisy EHP, včetně předpisů vztahujících se k zajištění, bezpečnosti, ohleduplnosti k životnímu prostředí a pracovním podmínkám na palubě,
 - jsou provozovány z EHP,
 - jejich majitel má sídlo v EHP a dotčený stát prokáže, že rejstřík přispívá přímo cílům uvedeným výše.
3. Kromě toho podpory, které neberou ohled na vlajku, smí být v určitých výjimečných případech schváleny, pokud je jasně prokázán přínos společným cílům smluvních stran.

24A.3 **Daňová a sociální opatření na zlepšení konkurenceschopnosti**

24A.3.1 *Daňové zacházení se společnostmi vlastnicími lodě*

1. Mnoho třetích zemí vyvinulo významné námořní rejstříky někdy podporované účinnou mezinárodní infrastrukturou služeb, které lákají majitele lodí prostřednictvím daňového klimatu, které je značně vlídnější než ve státech EHP. Prostředí s nízkými daněmi působí jako pobídka pro společnosti nejen k tomu, aby změnily vlajku svých lodí, ale také aby zvážily přesídlení společnosti. Je třeba zdůraznit, že v současnosti neexistují žádná platná mezinárodní pravidla, která by potlačila tuto daňovou soutěž, a existuje jen několik administrativních, právních nebo technických překážek, které by bránily vyjmutí registrace lodí z rejstříku státu EHP. V této souvislosti se zdá být nejlepším řešením vytvoření podmínek, které umožní spravedlivější soutěž s vlajkami podle práva výběru.
2. Je obecným pravidlem, že se Dohoda o EHP nevztahuje na daňový systém států EHP/ESVO. V určitých případech však může mít tento systém následky, které ho přenesou do oblasti působnosti čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP ⁽¹⁷⁾. V této fázi neexistují žádné důkazy o tom, že by režim narušoval hospodářskou soutěž v obchodování mezi smluvními stranami v míře, která by byla v rozporu se společným zájmem. Ve skutečnosti se zdá, že konvergence v přístupech států EHP k podpoře námořní dopravy stoupá. Změna vlajek mezi státy EHP je řídkým jevem. Daňová soutěž je problémem hlavně mezi státy EHP na jedné straně a třetími zeměmi na straně druhé, jelikož úspory nákladů, které mohou majitelé lodí získat prostřednictvím rejstříků ve třetích zemích, jsou ve srovnání s možnostmi nabízenými v rámci EHP značné.

⁽¹⁶⁾ V této souvislosti viz bílou knihu Komise o evropské dopravní politice pro rok 2010, KOM(2001) 370 v konečném znění.

⁽¹⁷⁾ Rozsudek Soudního dvora ESVO ve věci E-6/98 Norská vláda v. Kontrolní úřad ESVO.

3. Z tohoto důvodu přijalo mnoho států EHP zvláštní opatření na zlepšení daňového klimatu pro společnosti vlastníci lodí, včetně například rychlejšího odepisování investic do lodí nebo práva ponechat si zisky z prodeje lodí na několik let bez zdanění za předpokladu, že budou tyto zisky opětovně investovány do lodí.
4. Tyto daňové úlevy, které se vztahují zvláštním způsobem na námořní dopravu, se považují za státní podporu. Stejně tak systém náhrady běžného systému daně pro právnické osoby tonážním poplatkem je státní podpora. Termín 'tonážní poplatek' znamená, že majitel lodí platí částku daně přímo související s provozovanou tonáží. Tonážní poplatek je splatný bez ohledu na skutečné zisky nebo ztráty společnosti.
5. Ukázalo se, že tato opatření zajišťují vysoce kvalitní zaměstnanost v námořním odvětví na souši, jako je řízení přímo související s námořní dopravou, a také v souvisejících činnostech (pojišťovnictví, jednatelství a finance). S ohledem na důležitost těchto činností pro hospodářství smluvních stran a na podporu cílů uvedených dříve lze tyto druhy daňových pobídek obecně schvalovat. Kromě toho zajištění kvalitní zaměstnanosti a stimulace konkurenceschopnosti odvětví námořní dopravy ve státech EHP prostřednictvím daňových pobídek společně s dalšími pobídkami zaměřenými na školení a zvyšování bezpečnosti umožní rozvoj evropské námořní přepravy na globálním trhu.
6. Úřad si uvědomuje, že příjem majitelů lodí v současnosti často plyne z provozu lodí pod různými vlajkami – například při využívání pronajatých lodí pod cizími vlajkami nebo využívání partnerských lodí v rámci aliancí. Uznává také, že pobídky na přesunutí managementu a pomocných činností do jiných zemí budou pokračovat, jestliže bude majitel lodí těžit z významných finančních výhod plynoucích z vedení různých podniků a odděleného účtování příjmů z činností pod vlajkou EHP a ostatních příjmů. To by se stalo například tehdy, kdyby příjmy z činností pod jinou vlajkou než pod vlajkou EHP podléhaly plně sazbě daně pro právnické osoby ve státě EHP nebo nízké sazbě zámořské daně, pokud by mohlo být prokázáno řízení v zámoří.
7. Cílem státní podpory v souvislosti s námořní dopravou je podpořit konkurenceschopnost loďstva EHP na globálním trhu námořní dopravy. V důsledku toho by režimy daňových úlev měly zpravidla vyžadovat spojení s vlajkou EHP. Mohou však být výjimečně schváleny v případech, kdy se vztahují na celé loďstvo provozované majitelem lodí, jehož společnost je ustanovena na území státu EHP podléhajícímu dani pro právnické osoby za předpokladu, že je prokázáno, že strategické a obchodní řízení všech dotčených lodí ve skutečnosti probíhá z tohoto území a že tato činnost významně přispívá k hospodářské činnosti a zaměstnanosti v rámci EHP. Důkazy poskytnuté dotčeným státem EHP na prokázání této hospodářské souvislosti by měly zahrnovat podrobné údaje o lodích vlastněných a provozovaných pod rejstříky států EHP, o státních příslušnících EHP zaměstnaných na lodích a pozemních činnostech a investicích do hmotných aktiv. Je třeba zdůraznit, že podpora musí být nutná v zájmu podpoření navrácení strategického a obchodního řízení všech dotčených lodí do EHP, a navíc že příjemci režimů musí podléhat dani pro právnické osoby v EHP. Kromě toho by Úřad požadoval veškeré dostupné důkazy, které prokážou, že všechny lodě provozované společnostmi těžícími z těchto opatření splňují příslušné mezinárodní bezpečnostní normy a bezpečnostní normy EHP, včetně norem vztahujících se na pracovní podmínky na palubě.
8. Jak bylo uvedeno v předchozím odstavci, nemělo by se zapomínat, že režimy daňových úlev vyžadují zásadně spojení s vlajkou jednoho ze států EHP. Než státy EHP výjimečně poskytnou (nebo potvrdí) podporu loďstvům, která zahrnují také lodě plující pod jinými vlajkami, měly by se ujistit o tom, že se přijímající společnosti zavázaly zvýšit, nebo alespoň udržet, tonážní podíl pod vlajkou jednoho ze států EHP, který budou provozovat pod touto vlajkou při vstupu pokynů v platnost. Kdykoli nějaká společnost ovládá společnost provozující lodě ve smyslu sedmé směrnice Rady 83/349/EHS⁽¹⁸⁾ (článek 1) začleněná do Dohody o EHP jako bod 4 přílohy XXII, výše uvedený požadavek na tonážní podíl se musí vztahovat společně na mateřskou společnost a dceřině společnosti na konsolidovaném základě. Jestliže společnost (nebo skupina) tento požadavek nerespektuje, příslušný stát EHP by neměl poskytovat další daňovou úlevu s ohledem na další lodě této společnosti neprovozované pod vlajkou EHP, pokud by ovšem podíl celkové tonáže provozované pod vlajkami EHP a způsobilý pro daňové úlevy v příslušném státu EHP v průměru během oznamovacího období uvedeného v dalším odstavci neklesl. Stát ESVO musí informovat Úřad o uplatnění odchylky. Požadavek EHP na tonážní podíl stanovený v tomto odstavci se nevztahuje na podniky, které provozují alespoň 60 % své tonáže pod vlajkami EHP.

⁽¹⁸⁾ Úř. věst. L 193, 18.7.1983, s. 1.

9. Ve všech případech, kdy byly daňové režimy schváleny podle výše uvedené výjimky, a aby dotčený stát ESVO mohl připravovat každé tři roky zprávu požadovanou podle oddílu 24A.12 (Závěrečné poznámky, viz níže), musí příjemci poskytnout dotčenému státu ESVO důkaz o tom, že během uvedeného období byly splněny veškeré podmínky týkající se odchylky od požadavku spojení s vlajkou. Kromě toho musí být poskytnuty důkazy o tom, že v případě loďstva příjemce byl splněn požadavek na tonážní podíl stanovený v předchozím odstavci a že každá loď tohoto loďstva splňuje příslušné mezinárodní normy a normy EHP, včetně norem týkajících se zajištění, bezpečnosti, ohleduplnosti k životnímu prostředí a pracovním podmínkám na palubě. Jestliže příjemci tyto důkazy nepředloží, nebudou moci nadále využívat výhod daňového režimu.
10. Je také vhodné stanovit, že zatímco jsou společnosti námořní dopravy se sídlem v EHP přirozenými příjemci výše uvedených daňových režimů, určité společnosti se sídlem v EHP zabývající se správou lodí mohou být také způsobilé pro tyto daňové režimy podle stejných ustanovení. Společnosti spravující lodě jsou subjekty, které poskytují majitelům lodí různé druhy služeb, jako je technická kontrola, nábor a školení posádky, vedení posádky a provoz lodí. V některých případech jsou správci lodí pověřeni jak technickou správou lodí, tak řízením posádky. V tomto případě jednají jako klasičtí „majitelé lodí“, pokud se jedná o dopravní provoz. Kromě toho, stejně jako v případě odvětví námořní dopravy, čelí toto odvětví silné a rostoucí konkurenci na mezinárodní úrovni. Z těchto důvodů se zdá být vhodné rozšířit možnost daňových úlev na tuto kategorii správců lodí.
11. Společnosti řídící lodi mohou získat nárok na podporu pouze s ohledem na lodi, pro které jim byla svěřena celková technická správa a řízení posádky. Aby se správci lodí stali způsobilými, musí zejména převzít od majitele plnou zodpovědnost za provoz lodí, jakož i veškeré povinnosti a zodpovědnosti uložené předpisem ISM⁽¹⁹⁾. Jestliže správce lodí poskytuje další zvláštní služby související dokonce s provozem lodí, je třeba zajistit vedení odděleného účetnictví pro činnosti, které nejsou způsobilé pro režimy daňových úlev. Požadavek na tonážní podíl provozovaný pod vlajkami EHP popsany výše se vztahuje také na společnosti řídící lodi⁽²⁰⁾.
12. Tyto pokyny se vztahují pouze na námořní dopravu. Úřad smí přijmout tvrzení, že vlečení jiných lodí, ropných plošin atd. spadá také do této definice.
13. Úřad si však uvědomuje, že v určitých případech státy EHP umožňují vlečným lodím, které jsou určeny pro práci na moři, využívat podpor, ačkoli nejsou činné na moři, anebo jsou na moři činné zřídka. Je vhodné v těchto pokynech uvést, jak bude Úřad tuto otázku posuzovat.
14. Na „vlečení“ se vztahuje působnost pokynů pouze tehdy, jestliže více než 50 % vlečné činnosti účinně uskutečněné při vlečení v průběhu daného roku představuje „námořní dopravu“. Čekací dobu lze poměrným způsobem přizpůsobit této části celkové činnosti účinně uskutečněné při vlečení, která představuje „námořní dopravu“. Je třeba zdůraznit, že vlečení, které je prováděno, mezi jiným, v přístavech, nebo které představuje pomoc lodím s vlastním pohonem dosáhnout přístavu, nepředstavuje pro účely těchto pokynů „námořní dopravu“. V případě vlečení nelze uplatnit žádnou odchylku od požadavku na spojení s vlajkou.
15. Podobně v případě hloubení zkušenosti získané během posledních let naznačují, že je třeba učinit některé poznámky.
16. „Hloubení“ není v zásadě způsobilé pro podporu v oblasti námořní dopravy. Daňová opatření pro společnosti (jako např. tonážní poplatek) lze nicméně uplatnit na ta lodní rýpadla, jejichž činnost představuje „námořní dopravu“, tj. hlubinnou dopravu těžných materiálů, ve více než 50 % ročního provozního času, přičemž tato daňová opatření lze použít pouze s ohledem na tuto dopravní činnost. Za způsobilá lodní rýpadla jsou považována pouze rýpadla registrovaná ve státech EHP (nelze uplatnit žádnou odchylku od spojení s vlajkou). V těchto případech se vyžaduje oddělené vedení účetnictví pro činnosti představující námořní dopravu⁽²¹⁾.
17. Metoda hodnocení systémů tonážního poplatku doposud oznámených Komisi ES sestávala z následujících kroků: virtuální zisk majitelů lodí byl vypočten na základě použití hypotetické míry zisku na tonáž a na takto stanovenou částku se použila vnitrostátní daň pro právnické osoby. Výsledná částka je „tonážní poplatek“, který má být zaplacen.

⁽¹⁹⁾ „Předpis ISM“, Mezinárodní předpis pro řízení bezpečnosti lodí a pro zabránění znečištění, přijatý Mezinárodní námořní organizací (IMO) rezolucí A.741(18).

⁽²⁰⁾ Úřad prošetří účinky těchto ustanovení na správu lodí tři roky po zavedení těchto pokynů.

⁽²¹⁾ Lodi používané těmito provozovateli také těží nebo hloubí materiály, které poté dopravují. Těžba a hloubení jako takové nejsou způsobilé pro státní podporu pro námořní dopravu.

18. Hypotetická míra zisku stanovovaná státy ES byla doposud homogenní. Jelikož však daň pro právnické osoby se může v různých státech ES značně lišit, tonážní poplatky, které měly být zaplacený za tutéž tonáž, mohly být v různých státech ES velmi rozdílné. V zájmu udržení současné spravedlivé rovnováhy Komise ES uvedla, že bude schvalovat pouze režimy, které povedou k daňovému zatížení za stejnou tonáž odpovídajícímu již schváleným režimům. Úřad na základě svých zkušeností poznamenává, že namísto výpočtu virtuálních zisků, na které se uplatňuje běžná daň pro právnické osoby, se mohou některé státy rozhodnout stanovit přímo zvláštní tonážní daňové sazby. Úřad se bude také snažit udržet rovnováhu odpovídající již schváleným systémům.
19. V každém případě výhody plynoucí z režimů musí umožnit rozvoj odvětví námořní dopravy a zaměstnanosti, což podpoří společný zájem smluvních stran. V důsledku toho musí být daňové výhody uvedené výše omezeny na činnosti námořní dopravy. Proto v případech, kdy se společnost vlastníci lodí zabývá také jinými komerčními činnostmi, bude v zájmu zabránění průniku daňových výhod do jiných činností vyžadováno vedení transparentního účetnictví. Tento přístup by námořní dopravě EHP pomohl stát se konkurenceschopnou, přičemž daňové povinnosti by byly srovnatelné s úrovní používanou jinde na světě, zároveň by však byly zachovány běžné úrovně daní států EHP pro ostatní činnosti a osobní hodnocení akcionářů a ředitelů.

24A.3.2 Náklady související s pracovní silou

1. Jak bylo uvedeno dříve, námořní doprava je odvětví, které čelí silné mezinárodní konkurenci. Podpůrná opatření pro námořní odvětví by se tedy měla zaměřit především na snížení daňových a dalších nákladů a břemen, která nesou majitelé lodí a námořníci v EHP, na úroveň srovnatelnou se světovými normami. Měly by přímo stimulovat rozvoj odvětví a zaměstnanosti, spíše než poskytovat obecnou finanční pomoc.
2. V zájmu naplnění těchto cílů by měla být námořní dopravě EHP umožněna následující opatření týkající se nákladů na zaměstnanost:
- snížené sazby příspěvků na sociální ochranu námořníků EHP zaměstnaných na palubách lodí registrovaných ve státech EHP,
 - snížené sazby daně z příjmu pro námořníky EHP na palubách lodí registrovaných ve státech EHP.

Pro účely tohoto bodu se termínem „námořníci EHP“ rozumí:

- občané států EHP, v případě námořníků pracujících na palubách lodí (včetně trajektů typu ro-ro⁽²²⁾) poskytujících cestujícím služby podle jízdního řádu mezi přístavy EHP,
 - všichni námořníci podléhající platbě daní a/nebo příspěvků sociálního zabezpečení ve státech EHP, ve všech ostatních případech.
3. Předchozí pokyny z roku 1997 umožňovaly tato snížení všem námořníkům pracujícím na palubách lodí registrovaných ve státech EHP, kteří platili daně anebo příspěvky sociálního zabezpečení ve státech EHP. Mezitím se však stalo jasným, že tlak mezinárodní soutěže na evropské majitele lodí je v případě mezinárodní dopravy zboží velmi silný, zatímco v případě pravidelné přepravy cestujících uvnitř EHP je slabší. Posílení konkurenceschopnosti evropského odvětví námořní dopravy je proto v předchozím případě prioritním cílem podpory. Zabránit státům EHP poskytovat daňové úlevy všem námořníkům by v tomto případě představovalo nepříznivý dopad na konkurenceschopnost evropských majitelů lodí, což by je mohlo stimulovat k registraci lodí pod jinými vlajkami. Zároveň bylo zjištěno, že zaměstnanost občanů států EHP v pravidelné přepravě cestujících uvnitř EHP je významná jak procentuálně, tak číselně. Ochrana zaměstnanosti v EHP je tedy v tomto případě přednostním cílem podpory. Z interních daňových důvodů některé státy EHP upřednostňují neposkytování snížených sazeb uvedených výše, namísto toho majitelům lodí poskytují částečnou nebo plnou náhradu nákladů plynoucích z těchto daní. Tento přístup lze obecně považovat za rovnocenný systému snížených sazeb popsanému výše za předpokladu, že existuje jasná spojitost s těmito daněmi, že neexistuje žádný prvek nadměrné kompenzace a že je systém transparentní a nelze ho zneužívat.
4. Co se týče vlečení a hloubení (námořní doprava materiálu), podporu ve prospěch zaměstnanosti námořníků EHP lze poskytnout obdobně podle pravidel uvedených v tomto bodě, avšak pouze týká-li se podpora námořníků EHP pracujících na palubě vlečných lodí a lodních rýpadel s vlastním pohonem, která vyplouvají na moře a jsou registrovaná v některém státě EHP a která vykonávají námořní dopravu na moři alespoň z 50 % svého provozního času⁽²³⁾.

⁽²²⁾ Viz čl. 2 písm. a) směrnice Rady 1999/35/ES ze dne 29. dubna 1999 o systému povinných prohlídek pro bezpečné provozování líniové dopravy loděmi typu ro-ro a vysokorychlostními osobními plavidly (Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 1) začleněné do Dohody o EHP jako bod 56 ca) v příloze XIII, rozhodnutím Smíšeného výboru EHP č. 179/1999 (Úř. věst. L 74, 15.3.2001, s. 7 a Dodatek EHP č. 14, 15.3.2001, s. 22 (norský) a s. 105 (islandský)), platným od 1.8.2000.

⁽²³⁾ Hloubení prováděné mezi jiným především v přístavech není tedy běžně způsobilé pro podporu na zaměstnanost námořníků EHP.

5. Na závěr by se mělo připomenout, že na podporu zaměstnanosti se vztahuje bloková výjimka stanovená v nařízení Komise (ES) č. 2204/2002 ze dne 12. prosince 2002 o použití článků 87 a 88 Smlouvy o ES na státní podpory zaměstnanosti ⁽²⁴⁾, které bylo začleněno do Dohody o EHP ⁽²⁵⁾ jako bod 1g) v příloze XV, který se též vztahuje na námořní dopravu.

24A.4 Úlevy na posádku

Podpora na úlevy na posádku má tendenci snižovat náklady na zaměstnávání námořníků EHP, zvláště námořníků na lodích provozovaných ve vzdálených vodstvech. Podporu, která podléhá stropu (jak je stanoveno v oddíle 24A.11), lze proto poskytnout ve formě platby nebo náhrady nákladů za navrácení námořníků EHP pracujících na palubách lodí zapsaných v rejstřících států EHP.

24A.5 Investiční podpora

1. Dotace na obnovu parku dopravních prostředků nejsou v ostatních druzích dopravy, jako je kamionová doprava a letectví, běžné. Vzhledem k tomu, že mají tendenci narušovat hospodářskou soutěž, bude Úřad ke schvalování těchto režimů odmítavý, s výjimkou případů, kdy představují součást strukturální reformy vedoucí ke snížení celkové kapacity loďstva.
2. Investice musí splňovat ustanovení kapitoly 24 B těchto pokynů nebo jiných právních předpisů EHP nebo pokynů, které mohou tyto pokyny nahradit.
3. V rámci těchto pokynů může však být za určitých omezených okolností a v souladu s politikou bezpečných moří povolena jiná investiční podpora na zlepšení palubního vybavení lodí zapsaných do rejstříků států EHP nebo na podporu použití bezpečných a čistých lodí. Proto může být povolena podpora, která poskytuje pobídky na modernizaci lodí registrovaných v EHP na splnění norem, které přesahují povinné bezpečnostní a environmentální normy stanovené v mezinárodních úmluvách a které překračují dohodnuté náročnější normy, čímž se prohlubují bezpečnostní a environmentální kontrolní mechanismy. Tato podpora musí splňovat příslušná ustanovení EHP týkající se stavby lodí.
4. Jelikož námořní doprava je v podstatě velmi mobilní, smí být regionální podpora námořním společnostem ve znevýhodněných regionech, která má často formu investiční pomoci společně investujícím do regionů, povolena pouze v případech, kdy je jasné, že z ní vyplynou v odpovídající době výhody pro region. To by se například stalo v případě investice související s výstavbou vyhrazených skladů nebo s koupí pevného překládacího zařízení. Investiční podporu pro námořní společnosti ve znevýhodněných regionech lze tehdy povolit jen v případech, kdy splňuje také pravidla týkající se regionální podpory (viz oddíl 24A.6).

24A.6 Regionální podpora na základě čl. 61 odst. 3 písm. a) a c) Dohody o EHP

V souvislosti s režimy regionálních podpor Úřad použije obecná pravidla stanovená v těchto pokynech nebo jejich budoucí změny.

24A.7 Školení

1. Nejdříve by se mělo připomenout, že na podporu na vzdělávání se vztahuje bloková výjimka stanovená v nařízení Komise (ES) č. 68/2001 ze dne 12. ledna 2001 o použití článků 87 a 88 Smlouvy o ES na podpory na vzdělávání ⁽²⁶⁾, které bylo začleněno do Dohody o EHP ⁽²⁷⁾ jako bod 1d) v příloze XV, který se též vztahuje na námořní dopravu.
2. Kromě toho mnoho režimů na vzdělávání pro námořníky podporovaných státem není považováno za státní podporu, protože jsou všeobecné povahy (ať v rámci odborného, nebo akademického vzdělávání). Nepodléhají tedy oznamovací povinnosti a prošetření Úřadem.

⁽²⁴⁾ Úř. věst. L 337, 13.12.2002, s. 3.

⁽²⁵⁾ Rozhodnutím Smíšeného výboru EHP č. 83/2003 (Úř. věst. L [bude zveřejněno]), platným od 21.6.2003.

⁽²⁶⁾ Úř. věst. L 10, 13.1.2001, s. 20.

⁽²⁷⁾ Rozhodnutím Smíšeného výboru EHP č. 88/2002 (Úř. věst. L 266, 3.10.2002, s. 56 a Dodatek EHP č. 49, 3.10.2002, s. 42), platným od 1.2.2003.

3. Avšak pohlíží-li se na režim jako na režim zahrnující státní podporu, je oznámení vyžadováno. To může nastat, například vztahuje-li se určitý režim na školení na palubě a pokud výhody plynoucí ze státní finanční podpory získá školicí organizace, posluchač, námořník nebo majitel lodí. Úřad má kladný přístup k podpoře poskytnuté na nediskriminačním základě na školení, která probíhají na palubách lodí registrovaných ve státech EHP. Výjimečně lze podpořit školení na palubě jiných lodí, a to v případech zdůvodněných na základě objektivních kritérií jako nedostatek míst na lodích zapsaných v rejstřících států EHP.
4. V případech, kdy se vyplácí finanční příspěvky na školení na palubě, nesmí být zpravidla školená osoba aktivním členem posádky, ale musí být nadpočetná. Toto ustanovení má zajistit, že čisté dotace na mzdy nebudou vyplaceny námořníkům plnícím běžné činnosti posádky.
5. Obdobně v zájmu zachování a rozvoje námořní odbornosti v EHP a konkurenceschopnosti námořních odvětví EHP je nutný rozsáhlý průzkum a vývoj zaměřený na kvalitu, produktivitu, bezpečnost a ochranu životního prostředí. Na takové projekty lze v rámci hranic stanovených Dohodou o EHP ⁽²⁸⁾ schválit státní podporu.
6. Lze povolit podporu zaměřenou na prohlubování a doplňování dovedností důstojníků po celou dobu jejich kariéry. Tato podpora může zahrnovat příspěvky na náklady školení a/nebo náhrady platu placeného důstojníkovi během doby školení. Tyto režimy musí být nicméně navrženy tak, aby bylo zabráněno tomu, aby podpora na vzdělávání nebyla přímo nebo nepřímo změněna na dotaci důstojnických platů.
7. Povolena může být také podpora zaměřená na odborné přeškolení oceánských rybářů, kteří si přejí pracovat jako námořníci.

24A.8 Podpora na restrukturalizaci

Ačkoli se pokyny Úřadu k restrukturalizaci a záchraně podniků v obtížích ⁽²⁹⁾ vztahují na dopravu pouze v míře, ve které je zohledněna specifická povaha odvětví, bude Úřad používat tyto pokyny nebo jiné pokyny právních předpisů EHP, které je nahradí, při zvažování podpor na restrukturalizaci pro námořní společnosti.

24A.9 Povinnosti plynoucí z veřejné služby a smluv o veřejných službách

1. V oblasti pobřežní plavby lze uložit závazky veřejných služeb nebo uzavřít zakázky na veřejné služby s ohledem na služby uvedené v článku 4 nařízení (EHS) č. 3755/92, začleněného do Dohody o EHP ⁽³⁰⁾ jako bod 53 v příloze XIII. Závazky veřejných služeb a zakázky na veřejné služby i jejich náhrady musí splňovat podmínky uvedeného ustanovení, pravidla Dohody o EHP a postupy, kterými se řídí státní podpora, jak je vykládá Soudní dvůr ESVO, a jak vykládá odpovídající ustanovení Smlouvy o ES a postupy, kterými se řídí státní podpora ve Společenství, Evropský soudní dvůr.
2. Úřad přijímá tvrzení, že jestliže mezinárodní dopravní služba musí splnit imperativní potřeby veřejné dopravy, lze uložit závazky veřejných služeb nebo uzavřít zakázky na veřejné služby za předpokladu, že všechny náhrady podléhají výše uvedeným pravidlům Dohody o EHP a postupům.
3. Trvání zakázek na veřejné služby by mělo být omezeno na rozumnou a ne příliš dlouhou dobu, obvykle na dobu 6 let, jelikož zakázky trvající déle by mohly představovat hrozbu vytvoření (soukromého) monopolu.

⁽²⁸⁾ Viz čl. 61 odst. 3 písm. c) Dohody o EHP a také kapitoly 14 (Podpora na výzkum a vývoj) a 15 (Podpora na ochranu životního prostředí) těchto pokynů.

⁽²⁹⁾ Viz kapitolu 16 těchto pokynů.

⁽³⁰⁾ Rozhodnutím Smíšeného výboru č. 70/97 (Úř. věst. L 30, 5.2.1998, s. 42 a Dodatek EHP č. 5, 5.2.1998, s. 175), platným od 1.8.1998.

24A.10 Podpora pobřežní plavbě

1. Neexistuje žádná právní definice ‚pobřežní plavby‘. Sdělení Komise ES o vývoji pobřežní plavby v Evropě ze dne 29. června 1999 ⁽³¹⁾ však uvádí pracovní definici pobřežní plavby, kterou se má rozumět ‚pohyb nákladu a cestujících po moři mezi přístavy nacházejícími se v zeměpisné Evropě nebo mezi těmito přístavy a přístavy nacházejícími se v mimoevropských zemích s pobřežní linií uzavřeného moře sousedící s Evropou‘ ⁽³²⁾. V tomto sdělení Komise ES zdůraznila roli tohoto druhu dopravy při podpoře udržitelné a bezpečné mobility, při posilování koheze uvnitř EHP a zdokonalení účinnosti dopravy jakožto součásti intermodálního přístupu. Úřad také uznává, že podpora pobřežní plavby musí být prováděna na všech úrovních, ať na úrovni EHP, vnitrostátní, či regionální úrovni.
2. Jelikož se podpora pobřežní plavby zaměřuje na zlepšení intermodálního řetězce a uvolnění dopravy na silnicích ve státech EHP, definice pobřežní plavby, jak je uvedena ve sdělení Komise ES z roku 1999, by měla být pro účely těchto pokynů omezena na dopravu mezi přístavy na území států EHP.
3. Úřad uznává, že zahájení služeb pobřežní plavby může být doprovázeno podstatnými finančními potížemi, které budou chtít státy EHP omezit, aby zajistily podpoření rozvoje těchto služeb.
4. V tomto případě bude moci Úřad schválit podporu tohoto druhu za podmínky, že je určena majitelům lodí ve smyslu článku 1 nařízení (EHS) č. 4055/86 ⁽³³⁾, začleněné do Dohody o EHP jako bod 53 v příloze XIII s ohledem na lodi plující pod vlajkou některého ze států EHP. Podpora tohoto druhu bude muset být oznámena a bude muset splňovat následující podmínky:
 - podpora nesmí trvat déle než 3 roky a jejím účelem musí být financovat námořní dopravní služby mezi přístavy nacházejícími se na území států EHP,
 - služba musí být taková, aby umožňovala provedení silniční dopravy (výhradně nákladu) zcela nebo částečně po moři, a aniž by přitom odklonila námořní dopravu způsobem, který by byl v rozporu se společnými zájmy,
 - podpora musí být zaměřena na zavedení podrobného projektu s předem stanoveným dopadem na životní prostředí, který se týká nových cest nebo modernizace služeb na stávajících cestách, který případně spojuje několik majitelů lodí, přičemž na jednu linku smí být financován pouze jeden projekt, který nesmí být obnoven, prodloužen nebo opakován,
 - účelem podpory musí být pokryt buď do výše 30 % provozní náklady dotčené služby ⁽³⁴⁾, nebo financovat do výše 10 % investice nákup překládacího vybavení na zajištění plánovaných služeb,
 - podpora na uskutečnění projektu musí být poskytnuta na základě transparentních kritérií použitých nediskriminačním způsobem na majitele lodí se sídlem v EHP. Podpora by normálně měla být poskytnuta projektu zvolenému orgány státu EHP prostřednictvím výběrového řízení v souladu s příslušnými pravidly Společenství,
 - služba, která je předmětem projektu, musí být po období, ve kterém byla způsobilá pro veřejné financování, komerčně životaschopná,
 - tato podpora se nesmí kumulovat s náhradami za veřejné služby (závazky nebo zakázky).

⁽³¹⁾ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru pro regiony, ‚Vývoj pobřežní plavby v Evropě: Dynamická alternativa v udržitelném dopravním řetězci – druhá zpráva pro období dvou let‘, KOM(1999) 317 v konečném znění.

⁽³²⁾ Viz sdělení uvedené výše, s. 2.

⁽³³⁾ Viz poznámka pod čarou 7.

⁽³⁴⁾ V případě financování Společenstvím nebo v případě způsobilosti podle jiných režimů podpory se na kombinovanou celkovou částku podpory/finanční podpory uplatňuje strop ve výši 30 %. Mělo by se poznamenat, že míra podpory je stejná jako míra stanovená pro akce k převodu na jiný druh dopravy iniciativy Společenství Marco Polo: srov. čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 1382/2003 (Úř. věst. L 196, 2.8.2003, s. 1).

24A.11 Strop

1. Jak bylo vysvětleno výše, některé státy EHP podporují svá námořní odvětví prostřednictvím snížení daní, jiné státy EHP upřednostňují přímé platby, například poskytnutím vrácení daně z příjmu námořníků. Vzhledem k rozdílům mezi daňovými systémy států EHP se zdá, že by měly zůstat možné obě alternativy. Je zřejmé, že v některých případech se mohou tyto dva přístupy kombinovat. To však představuje nebezpečí kumulace podpory v míře neúměrné cílům společného zájmu smluvních stran a může vést k dotačním závodům mezi státy EHP.
2. Snížení daňových a sociálních poplatků pro námořníky na nulu a snížení daně pro právnické osoby v oblasti námořní dopravy, jak je popsána v bodě 18 oddílu 24A.3.1, představuje maximální úroveň podpory, která může být povolena. V zájmu vyhnout se narušení hospodářské soutěže jiné systémy podpory nesmí poskytnout vyšší výhody. Kromě toho, ačkoli bude přínos každého režimu podpor oznámeného státem ESVO prošetřen, se má za to, že by celková částka podpory poskytnuté podle oddílů 24A.3 až 24A.6 neměla přesáhnout celkovou částku daní a sociálních příspěvků shromážděných z činností námořní dopravy a od námořníků.

24A.12 Závěrečné poznámky

1. Úřad bude i nadále pravidelně a důkladně sledovat tržní podmínky námořní dopravy. Jestliže se tyto podmínky změní a potřeba státní podpory bude snížena nebo překonána, Úřad ve vhodnou dobu přijme nutná opatření.
2. Všechny nové návrhy opatření oznámené Úřadu musí zahrnovat kalendář, který bude pro období následujících šesti let uvádět číselně vyjádřený účinek každého cíle oddílu 24A.2.2. V těchto návrzích nesmí chybět především očekávaná makroekonomická návratnost odpovídajícího námořního bloku a odhad počtu zachráněných nebo vytvořených pracovních příležitostí.
3. V případě všech režimů podpor – ať existujících, či nikoli – spadajících do působnosti těchto pokynů státy ESVO Úřadu sdělí hodnocení jejich účinků během šesti let jejich realizace.
4. Byla-li podpora schválena a poskytnuta příjemci podle odchylky od spojení s vlajkou uvedené v oddíle 24A.3.1, musí příslušný stát ESVO podávat Úřadu každé tři roky od data poskytnutí podpory zprávu. V této zprávě stát ESVO číselně vyjádří dosažené účinky a výsledky srovná s očekávanými účinky. Požadavky na oznamování stanovené v těchto pokynech vstoupí v platnost při přijetí pokynů.
5. Kromě toho, ukáže-li se to nutným, například po oprávněné stížnosti, musí dotčený stát ESVO Úřadu předložit důkazy o tom, že podpora poskytnutá příslušnému příjemci podle schváleného režimu byla omezena na přísnou definici uvedenou v podpoře a že také přinesla očekávané výsledky.

24A.13 Vhodná opatření

1. Tyto pokyny se použijí od data svého přijetí. V souladu s čl. 1 odst. 1 v části I a článku 18 v části II protokolu 3 Dohody o Kontrolním úřadu a Soudním dvoru Úřad navrhuje, aby státy ESVO nejpozději do 30. června 2005 pozměnily své stávající režimy státních podpor, na které se vztahují tyto pokyny, tak, aby těmto pokynům odpovídaly. Státy ESVO se vyzývají, aby nejpozději do 30. června 2004 písemně potvrdily, že tyto návrhy vhodných opatření přijímají.
2. Jestliže některý stát písemně své přijetí do tohoto data nepotvrdí, použije Úřad čl. 19 odst. 2 v části II protokolu 3 Dohody mezi státy ESVO o zřízení Kontrolního úřadu a Soudního dvoru, a bude-li to nutné, zahájí řízení uvedené v tomto ustanovení.
3. Tyto pokyny budou přezkoumány do sedmi let od data jejich použití.“

„PŘÍLOHA VIII

Definice rejstříků států EHP pro účely pravidel uvedených v kapitole 24A o podpoře pro námořní dopravu

Termínem „rejstříky států EHP“ se budou rozumět rejstříky, které se řídí právními předpisy některého členského státu ES nebo státu ESVO, který je stranou Dohody o EHP, a které se uplatňují na jejich území, která představují část Evropského společenství nebo státu ESVO.

1. Všechny první rejstříky států EHP jsou rejstříky států EHP.
 2. Kromě toho mezi rejstříky států EHP patří následující rejstříky nacházející se ve státech EHP a podléhající právním předpisům těchto států:
 - Dánský mezinárodní lodní rejstřík (Danish International Register of Shipping (DIS)),
 - Německý mezinárodní lodní rejstřík (German International Shipping Register (ISR)),
 - Italský mezinárodní lodní rejstřík (Italian International Shipping Register),
 - Madeirský mezinárodní lodní rejstřík (Madeira International Ship Register (MAR)),
 - Rejstřík Kanárských ostrovů (Canary Islands register),
 - Norský mezinárodní lodní rejstřík (Norwegian International Shipping Register (NIS)).
 3. Ostatní rejstříky se nepovažují za rejstříky států EHP, i když v praxi slouží jako první alternativa majitelů lodí se sídlem ve státech EHP. Je tomu tak proto, že se nacházejí na územích a podléhají právním předpisům území, kde se v úplném rozsahu nebo ze značné míry neuplatňuje Smlouva o ES, a tedy i Dohoda o EHP. Proto mezi rejstříky států EHP nepatří následující rejstříky:
 - Kerguelenský rejstřík (Kerguelen register) (na toto území se nevztahuje Smlouva o ES),
 - Rejstřík Holandských Antil (Dutch Antilles' register) (toto území je spojeno se Společenstvím a vztahuje se na ně pouze část IV Smlouvy o ES; zodpovídá za svůj vlastní daňový režim),
 - rejstříky těchto území:
 - Isle of Man (jen některé části Smlouvy o ES se vztahují na tento ostrov – viz čl. 299 odst. 6 písm. c) Smlouvy o ES; parlament Isle of Man má výhradní právo tvořit právní předpisy o daňových záležitostech),
 - Bermudy a Kajmanský ostrov (jsou částí území souvisejících se Společenstvím a vztahuje se na ně pouze část IV Smlouvy o ES; těší se daňové autonomii).
 4. V případě Gibraltarů se Smlouva o ES uplatňuje v plném rozsahu a rejstřík Gibraltarů se pro účely těchto pokynů považuje za rejstřík států EHP.“
-