

Dansk udgave

Retsforskrifter

50. årgang

13. september 2007

Indhold	I	<i>Retsakter vedtaget i henhold til traktaterne om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab/Euratom, hvis offentliggørelse er obligatorisk</i>	
		FORORDNINGER	
		Kommissionens forordning (EF) nr. 1047/2007 af 12. september 2007 om faste importværdier med henblik på fastsættelsen af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager	1
	★	Kommissionens forordning (EF) nr. 1048/2007 af 11. september 2007 om forbud mod fiskeri efter atlantisk tun i Atlanterhavet øst for 45° V og i Middelhavet fra fartøjer, der fører fransk flag	3
	★	Kommissionens forordning (EF) nr. 1049/2007 af 11. september 2007 om forbud mod fiskeri efter kuller i ICES-afsnit III a og i EF-farvandene i afsnit III b, c og d fra fartøjer, der fører tysk flag	5
	★	Kommissionens forordning (EF) nr. 1050/2007 af 12. september 2007 om registrering af betegnelser i registret over beskyttede oprindelsesbetegnelser og beskyttede geografiske betegnelser (Mejillón de Galicia eller Mexillón de Galicia (BOB) — Café de Colombia (BGB) — Castagna Cuneo (BGB) — Asparago Bianco di Bassano (BOB))	7
	IV	<i>Øvrige retsakter</i>	
		DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE SAMARBEJDSOMRÅDE	
	★	EFTA-Tilsynsmyndighedens afgørelse nr. 62/04/KOL af 31. marts 2004 om femogfyrretyvende ændring af de proceduremæssige og materielle regler for statsstøtte gennem ændring af kapitel 24A: »statsstøtte til søtransport« og bilag VIII og forslag til passende foranstaltninger	9

I

(Retsakter vedtaget i henhold til traktaterne om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab/Euratom, hvis offentliggørelse er obligatorisk)

FORORDNINGER

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 1047/2007

af 12. september 2007

om faste importværdier med henblik på fastsættelsen af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Kommissionens forordning (EF) nr. 3223/94 af 21. december 1994 om gennemførelsesbestemmelser til importordningen for frugt og grøntsager⁽¹⁾, særlig artikel 4, stk. 1, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I forordning (EF) nr. 3223/94 fastsættes som følge af gennemførelsen af resultaterne af de multilaterale handelsforhandlinger under Uruguay-runden kriterierne for Kommissionens fastsættelse af de faste værdier ved import fra tredjelande for de produkter og perioder, der er anført i nævnte forordnings bilag.

- (2) Ved anvendelse af ovennævnte kriterier skal de faste importværdier fastsættes på de niveauer, der findes i bilaget til nærværende forordning —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

De faste importværdier, der er omhandlet i artikel 4 i forordning (EF) nr. 3223/94, fastsættes som anført i tabellen i bilaget.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 13. september 2007.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 12. september 2007.

På Kommissionens vegne

Jean-Luc DEMARTY

Generaldirektør for landbrug
og udvikling af landdistrikter

⁽¹⁾ EFT L 337 af 24.12.1994, s. 66. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 756/2007 (EUT L 172 af 30.6.2007, s. 41).

BILAG

til Kommissionens forordning af 12. september 2007 om faste importværdier med henblik på fastsættelsen af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager

(EUR/100 kg)

KN-kode	Tredjelandskode ⁽¹⁾	Fast importværdi
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⁾ Den statistiske landefortegnelse, der er fastsat i Kommissionens forordning (EF) nr. 1833/2006 (EUT L 354 af 14.12.2006, s. 19).
Koden »ZZ« repræsenterer »anden oprindelse«.

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 1048/2007**af 11. september 2007****om forbud mod fiskeri efter atlantisk tun i Atlanterhavet øst for 45° V og i Middelhavet fra fartøjer, der fører fransk flag**

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 2371/2002 af 20. december 2002 om bevarelse og bæredygtig udnyttelse af fiskeressourcerne som led i den fælles fiskeripolitik⁽¹⁾, særlig artikel 26, stk. 4,under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 2847/93 af 12. oktober 1993 om indførelse af en kontrolordning under den fælles fiskeripolitik⁽²⁾, særlig artikel 21, stk. 3, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Rådets forordning (EF) nr. 41/2007 af 21. december 2006 om fastsættelse for 2007 af fiskerimuligheder og dertil knyttede betingelser for visse fiskebestande og grupper af fiskebestande gældende for EF-farvande og for EF-fartøjer i andre farvande, som er omfattet af fangstbegrænsninger⁽³⁾, er der fastsat kvoter for 2007.
- (2) Ifølge artikel 21, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 2847/93 er Frankrig forpligtet til at nedlægge foreløbigt forbud fra den dato, hvor dens pågældende kvote anses for at være opbrugt, mod fiskeri efter denne bestand, og mod opbevaring om bord, omladning og landing af fangster heraf, der er taget efter denne dato.
- (3) Frankrig indstillede den 21. juli 2007 fiskeriet efter atlantisk tun i Atlanterhavet øst for 45° V og i Middelhavet i

2007, men kun for fartøjer, som den 1. januar 2007 var registreret i en havn i Middelhavet.

- (4) Frankrig indstillede fiskeriet efter atlantisk tun i henhold til artikel 21, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 2847/93 fra den 27. august 2007 —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1**Opbrugt kvote**

Den fiskekvote, som for 2007 tildeltes den medlemsstat, der er omhandlet i bilaget til denne forordning, for den i samme bilag omhandlede bestand, må anses for at være opbrugt fra den dato, der fastsat i det pågældende bilag.

Artikel 2**Forbud**

Fiskeri efter den bestand, der er omhandlet i bilaget, fra fartøjer, der fører de i samme bilag omhandlede medlemsstaters flag eller er registreret i disse medlemsstater, er forbudt fra den dato, der er fastsat i nævnte bilag. Det er forbudt at opbevare om bord, omlade og lande fangster af denne bestand taget af de pågældende fartøjer efter den dato.

Artikel 3**Ikrafttræden**

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 11. september 2007.

På Kommissionens vegne

Fokion FOTIADIS

Generaldirektør for fiskeri og maritime anliggender

⁽¹⁾ EFT L 358 af 31.12.2002, s. 59. Ændret ved forordning (EF) nr. 865/2007 (EUT L 192 af 24.7.2007, s. 1).

⁽²⁾ EFT L 261 af 20.10.1993, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 1967/2006 (EUT L 409 af 30.12.2006, s. 11). Berigtiget ved EUT L 36 af 8.2.2007, s. 6.

⁽³⁾ EUT L 15 af 20.1.2007, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 898/2007 (EUT L 196 af 28.7.2007, s. 22).

BILAG

Nr.	23
Medlemsstat	Frankrig
Bestand	BFT/AE045W
Art	Atlantisk tun (<i>Thunnus thynnus</i>)
Område	Atlantehavet, øst for 45° V, og Middelhavet
Dato	27.8.2007

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 1049/2007

af 11. september 2007

om forbud mod fiskeri efter kuller i ICES-afsnit III a og i EF-farvandene i afsnit III b, c og d fra fartøjer, der fører tysk flag

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til forordning (EF) nr. 2371/2002 af 20. december 2002 om bevarelse og bæredygtig udnyttelse af fiskeressourcerne som led i den fælles fiskeripolitik⁽¹⁾, særlig artikel 26, stk. 4,under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 2847/93 af 12. oktober 1993 om indførelse af en kontrolordning under den fælles fiskeripolitik⁽²⁾, særlig artikel 21, stk. 3, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Rådets forordning (EF) nr. 41/2007 af 21. december 2006 om fastsættelse for 2007 af fiskerimuligheder og dertil knyttede betingelser for visse fiskebestande og grupper af fiskebestande gældende for EF-farvande og for EF-fartøjer i andre farvande, som er omfattet af fangstbegrænsninger⁽³⁾, er der fastsat kvoter for 2007.
- (2) Ifølge de oplysninger, Kommissionen har modtaget, har fiskeriet efter den bestand, der er omhandlet i bilaget, fra fartøjer, der fører den i samme bilag omhandlede medlemsstats flag eller er registreret i den pågældende medlemsstat, nået et sådant omfang, at den tildelte kvote for 2007 er opbrugt.

- (3) Fiskeri efter den pågældende bestand samt opbevaring om bord, omladning og landing af fangster af denne bestand bør derfor forbydes —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

*Artikel 1***Opbrugt kvote**

Den fiskekvote, som for 2007 tildeltes den medlemsstat, der er omhandlet i bilaget til denne forordning, for den i samme bilag omhandlede bestand, må anses for at være opbrugt fra den dato, der fastsat i det pågældende bilag.

*Artikel 2***Forbud**

Fiskeri efter den bestand, der er omhandlet i bilaget, fra fartøjer, der fører den i samme bilag omhandlede medlemsstats flag eller er registreret i denne medlemsstat, er forbudt fra den dato, der er fastsat i nævnte bilag. Det er forbudt at opbevare om bord, omlade og lande fangster af denne bestand taget af de pågældende fartøjer efter den dato.

*Artikel 3***Ikrafttræden**

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 11. september 2007.

På Kommissionens vegne

Fokion FOTIADIS

Generaldirektør for fiskeri og maritime anliggender

⁽¹⁾ EFT L 358 af 31.12.2002, s. 59. Ændret ved forordning (EF) nr. 865/2007 (EUT L 192 af 24.7.2007, s. 1).

⁽²⁾ EFT L 261 af 20.10.1993, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 1967/2006 (EUT L 409 af 30.12.2006, s. 11). Berigtiget ved EUT L 36 af 8.2.2007, s. 6.

⁽³⁾ EUT L 15 af 20.1.2007, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 898/2007 (EUT L 196 af 28.7.2007, s. 22).

BILAG

Nr.	37
Medlemsstat	Tyskland
Bestand	HAD/3A/BCD
Art	Kuller (<i>Melanogrammus aeglefinus</i>)
Område	III a og EF-farvandene i III b, c og d
Dato	22.8.2007

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 1050/2007

af 12. september 2007

om registrering af betegnelser i registret over beskyttede oprindelsesbetegnelser og beskyttede geografiske betegnelser (Mejillón de Galicia eller Mexillón de Galicia (BOB) — Café de Colombia (BGB) — Castagna Cuneo (BGB) — Asparago Bianco di Bassano (BOB))

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 510/2006 af 20. marts 2006 om beskyttelse af geografiske betegnelser og oprindelsesbetegnelser for landbrugsprodukter og fødevarer ⁽¹⁾, særlig artikel 7, stk. 4, første afsnit, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I henhold til artikel 6, stk. 2, første afsnit, og artikel 17, stk. 2, i forordning (EF) nr. 510/2006 er Spaniens ansøgning om registrering af betegnelsen »Mejillón de Galicia« eller »Mexillón de Galicia«, Colombias ansøgning om registrering af betegnelsen »Café de Colombia« og Italiens ansøgninger om registrering af betegnelserne »Castagna

Cuneo« og »Asparago Bianco di Bassano« offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* ⁽²⁾.

- (2) Da Kommissionen ikke har modtaget indsigelser, jf. artikel 7 i forordning (EF) nr. 510/2006, bør disse betegnelser derfor registreres —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Betegnelserne i bilaget til denne forordning er hermed registreret.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 12. september 2007.

På Kommissionens vegne
Mariann FISCHER BOEL
Medlem af Kommissionen

⁽¹⁾ EUT L 93 af 31.3.2006, s. 12. Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 952/2007 (EUT L 210 af 10.8.2007, s. 26).

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

BILAG

Landbrugsprodukter bestemt til fødevarer, som er opført i traktatens bilag I

Kategori 1.6 — Frugt, grøntsager og korn, også forarbejdet

ITALIEN

Castagna Cuneo (BGB)

Asparago Bianco di Bassano (BOB)

Kategori 1.7 — Fisk, bløddyr, skaldyr, ferske, og produkter på basis heraf

SPANIEN

Mejillón de Galicia eller Mexillón de Galicia (BOB)

Kategori 1.8 — Andre produkter i bilag I til traktaten: Kaffe

COLOMBIA

Café de Colombia (BGB)

IV

(Øvrige retsakter)

DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE SAMARBEJDSOMRÅDE

EFTA-TILSYNSMYNDIGHEDENS AFGØRELSE

Nr. 62/04/KOL

af 31. marts 2004

om femogfyrretyvende ændring af de proceduremæssige og materielle regler for statsstøtte gennem ændring af kapitel 24A: »statsstøtte til søtransport« og bilag VIII og forslag til passende foranstaltninger

EFTA-TILSYNSMYNDIGHEDEN —

SOM HENVISER TIL aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde ⁽¹⁾, særlig artikel 61 til 63 og protokol 26,

SOM HENVISER TIL aftalen om oprettelse af en Tilsynsmyndighed og en Domstol ⁽²⁾, især artikel 24 og artikel 5, stk. 2, litra b), samt artikel 1 i del I af protokol 3 og artikel 18 og 19 i del II i protokol 3 til denne aftale ⁽³⁾,

SOM TAGER I BETRAGTNING, at EFTA-Tilsynsmyndigheden i henhold til artikel 24 i aftalen om Tilsynsmyndigheden og Domstolen skal sætte EØS-aftalens bestemmelser om statsstøtte i kraft,

SOM TAGER I BETRAGTNING, at EFTA-Tilsynsmyndigheden i henhold til artikel 5, stk. 2, litra b), i aftalen om Tilsynsmyndigheden og Domstolen skal udstede meddelelser og retningslinjer for spørgsmål, der er behandlet i EØS-aftalen, hvis dette er udtrykkeligt fastsat i denne aftale eller i aftalen om Tilsynsmyndigheden og Domstolen, eller hvis EFTA-Tilsynsmyndigheden finder det nødvendigt,

SOM ERINDRER OM de proceduremæssige og materielle regler for statsstøtte ⁽⁴⁾, som EFTA-Tilsynsmyndigheden vedtog den 19. januar 1994 ⁽⁵⁾,

⁽¹⁾ I det følgende benævnt »EØS-aftalen«.

⁽²⁾ I det følgende benævnt »aftalen om Tilsynsmyndigheden og Domstolen«.

⁽³⁾ Protokol 3 til aftalen om Tilsynsmyndigheden og Domstolen, som ændret af EFTA-staterne den 10. december 2001. Ændringerne trådte i kraft den 28. august 2003.

⁽⁴⁾ I det følgende benævnt »retningslinjer for statsstøtte«.

⁽⁵⁾ Oprindeligt offentliggjort i EFT L 231 af 3.9.1994 og i det dertil hørende EØS-tillæg nr. 32 af samme dato, senest ændret ved afgørelse nr. 41/04/KOL af 17.3.2004, endnu ikke offentliggjort.

SOM TAGER I BETRAGTNING, at Europa-Kommissionen den 17. januar 2004 offentliggjorde en meddelelse om EU-retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren med et forslag til foranstaltninger efter EF-traktatens artikel 88, stk. 1 ⁽⁶⁾,

SOM TAGER I BETRAGTNING, at nævnte meddelelse også er relevant for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde,

SOM TAGER I BETRAGTNING, at der skal sikres en ensartet anvendelse af statsstøttereglerne i hele Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde,

SOM TAGER I BETRAGTNING, at EFTA-Tilsynsmyndigheden i henhold til punkt II under overskriften »GENERELT« i slutningen af bilag XV til EØS-aftalen efter høring af Europa-Kommissionen skal vedtage retsakter, der svarer til dem, som Europa-Kommissionen har vedtaget,

SOM HAR HØRT Europa-Kommissionen,

SOM ERINDRER OM, at EFTA-Tilsynsmyndigheden har hørt EFTA-staterne om spørgsmålet på et multilateralt møde den 3. februar 2004 —

HAR TRUFFET FØLGENDE AFGØRELSE:

- 1) Kapitel 24A i og bilag VIII til retningslinjerne for statsstøtte ændres ved, at det nuværende kapitel 24A og bilag VIII erstattes med teksten i bilaget til nærværende afgørelse. Der foreslås passende foranstaltninger som indeholdt i bilaget til nærværende afgørelse.

⁽⁶⁾ EFT C 13 af 17.1.2004, s. 3.

- 2) EFTA-staterne underrettes ved en kopi af afgørelsen med bilaget. EFTA-staterne anmodes om, at de senest den 30. juni 2004 meddeler deres tilslutning til de foreslåede passende foranstaltninger.
- 3) Europa-Kommissionen underrettes i overensstemmelse med litra d) i protokol 27 til EØS-aftalen ved en kopi af afgørelsen med bilaget.
- 4) Afgørelsen med bilaget offentliggøres i EØS-afsnittet af og EØS-tillægget til *Den Europæiske Unions Tidende*.
- 5) Hvis EFTA-staterne tilslutter sig forslaget om passende foranstaltninger, offentliggøres en kort meddelelse i EØS-afsnittet af og EØS-tillægget til *Den Europæiske Unions Tidende*.
- 6) Den engelske udgave af afgørelsen er autentisk.

Udfærdiget i Bruxelles, den 31. marts 2004.

På EFTA-Tilsynsmyndighedens vegne

Hannes HAFSTEIN
Formand

Einar M. BULL
Medlem af Kollegiet

BILAG

»24A. STØTTE TIL SØTRANSPORTSEKTOREN⁽¹⁾

24A.1. Indledning

- (1) Tjenesteydelser inden for søtransport er af største betydning for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS). EØS's søtransport og de dertil knyttede aktiviteter er og bliver blandt de største i verden. Europa-Kommissionens hvidbog »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 — De svære valg«⁽²⁾ fremhæver betydningen af tjenesteydelser inden for søtransport for Fællesskabets økonomi og viser, at 90 % af al handel mellem Fællesskabet og resten af verden transporteres ad søvejen. Nærskibsfarten skriver sig for 69 % af den godsmængde, der befordres mellem EU-medlemsstaterne (denne procentdel er 41 %, når indenrigsfarten inkluderes).
- (2) Siden 1970'erne har den europæiske flåde været udsat for konkurrence fra skibe, der er registreret i tredjelande, som ikke lægger så stor vægt på at overholde de sociale og sikkerhedsmæssige regler, der gælder på internationalt plan.
- (3) Den manglende konkurrenceevne hos skibe, der fører europæiske flag blev erkendt ved udgangen af 1980'erne, og da der ikke fandtes harmoniserede europæiske foranstaltninger, vedtog flere EØS-stater forskellige ordninger til støtte for søtransporten. De vedtagne strategier og de tildelte budgetter til støtteforanstaltninger er meget forskellige fra stat til stat og afspejler de pågældende staters indstilling til statsstøtte eller den betydning, som de tillægger den maritime sektor.
- (4) For at tilskynde til genregistrering af skibe har nogle EØS-stater desuden lempet besætningsreglerne, bl.a. gennem oprettelse af sekundære registre.
- (5) Sekundære registre omfatter for det første »offshore-registre«, der tilhører territorier, som har større eller mindre autonomi i forhold den pågældende EØS-stat, og for det andet »internationale registre«, som er direkte knyttet til den stat, der har oprettet dem.
- (6) Trods den indsats, der er gjort, vedbliver en stor del af EØS-flåden at være registreret under tredjelandsflag. Dette skyldes, at registre i tredjelande, der anvender foranstaltninger, der indgår i en åben registreringspolitik — hvoraf nogle benævnes »bekvemmelighedsflag« — til stadighed har stået og fortsat står stærkere i konkurrencen med EØS-staternes registre.

24A.1.1. Støtte til skibsfarten

- (1) På baggrund af forskellene mellem de støttesystemer, som EU-medlemsstaterne havde vedtaget til imødegåelse af den stigende konkurrence fra skibe, der ikke fører fællesskabsflag, fastlagde Europa-Kommissionen i 1989 sine første retningslinjer på området for at sikre en vis konvergens mellem EU-medlemsstaternes tiltag. Denne metode viste sig dog at være ineffektiv, og nedgangen i Fællesskabets flåder fortsatte. Retningslinjerne blev derfor revideret, hvilket førte til meddelelsen om de nye retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren i 1997⁽³⁾.
- (2) 1989-retningslinjerne blev ikke indføjet i EØS-reglerne, da EØS-aftalen trådte i kraft. EØS-aftalens grundlæggende statsstøttebestemmelser finder ikke desto mindre fuld anvendelse på søtransportsektoren, og Tilsynsmyndigheden har anset Kommissionens retningslinjer fra 1989 om støtte til skibsfarten for at være EØS-relevante. 1997-meddelelsen blev indføjet som kapitel 24A i Tilsynsmyndighedens retningslinjer for statsstøtte. Nærværende kapitel 24A indfører Europa-Kommissionens retningslinjer fra 2004⁽⁴⁾.
- (3) Den vigtigste udvikling inden for de seneste år vedrørende støtteforanstaltninger fra EØS-staterne til søtransport er den i Europa så udbredte brug af systemer med standardsatser for tonnagebeskatning (»tonnageafgift«). Tonnageafgift trådte på et meget tidligt tidspunkt i kraft i Grækenland og blev gradvis udvidet til Nederlandene (1996), Norge (1996), Tyskland (1999), Det Forenede Kongerige (2000), Danmark, Spanien og Finland (2002) og Irland (2002). Belgien og Frankrig besluttede også at indføre systemet i 2002, mens den italienske regering overvejer muligheden.

⁽¹⁾ Dette kapitel svarer til Europa-Kommissionens meddelelse C(2004) 43 — EF-retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren (EUT C 13 af 17.1.2004, s. 13).

⁽²⁾ KOM(2001) 370 endelig

⁽³⁾ EF-retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren (97/C 205/05) (EFT C 205 af 5.7.1997, s. 5).

⁽⁴⁾ Se fodnote 1 i dette kapitel.

24A.1.2. Gennemgang af udviklingen siden vedtagelsen af 1997-retningslinjerne

- (1) I indledning til 2004-retningslinjerne beskriver Europa-Kommissionen de foranstaltninger, der er foreslået af EU-medlemsstaterne og godkendt af Europa-Kommissionen, i forhold til målsætningerne i retningslinjerne fra 1997. Europa-Kommissionen indsamlede de pågældende oplysninger fra statistiske kilder og fra svarene på et spørgeskema, som EU-medlemsstaterne fik tilsendt i begyndelsen af 2002. Tilsynsmyndigheden opfordrede EFTA-staterne til at svare på samme spørgeskema og videresendte besvarelsene til Europa-Kommissionen. Fra EFTA-staternes svar på spørgeskemaet og på baggrund af egne erfaringer med anmeldelser inden for søtransporten kan Tilsynsmyndigheden bekræfte, at de overordnede tendenser, som Europa-Kommissionen beskriver i meddelelsen fra 2004, også gælder for EØS som helhed.

a) EØS-flådens konkurrenceevne

- (2) Europa-Kommissionen fandt — på baggrund af EU-medlemsstaternes svar på Kommissionens spørgeskema medio 2002 og ud fra de seneste statistiske oplysninger ⁽⁵⁾ — at EU-medlemsstater, som indførte støtteforanstaltninger, især i form af skattelempler, har opnået genregistrering under nationalt flag af en betydelig tonnagevolumen i alle registre tilsammen. Siden indførelsen af den særlige shippingskatteordning i Norge ⁽⁶⁾, er den nationale handelsflåde øget med 89 fartøjer eller 6 % (1996-2001). I løbet af perioden 1989-2001 faldt EU-medlemsstaternes registres andel i den samlede tonnage i verden dog en lille smule. Skibsfarten verden over øgedes, men væksten i den flåde, der drives fra Fællesskabet, men er registreret under tredjelandes flag, var hurtigere end, hvad der var tilfældet for den flåde, der blev registreret under EU-medlemsstaternes flag. Antallet af norskejede fartøjer steg fra 425 pr. 1. januar 1996 til 702 pr. 1. januar 2001.

b) Beskæftigelsestendenser

- (3) Med hensyn til beskæftigelsestendenserne bemærkede Europa-Kommissionen et fald i antallet af søfolk om bord på skibe, der fører fællesskabsflag, men understregede, at dette skulle ses på baggrund af en stigende produktivitet pr. skib og fornyelsen af fællesskabsflåden i løbet af perioden 1997-2001, da den avancerede teknologi fordrer beskæftigelse af bedre uddannede, men mindre besætninger. Kommissionen bemærkede, at der ikke er indtrådt en vending i den hidtidige tendens til, at flåden, der fører EU-flag er mere og mere afhængig af søfolk fra tredjelande. Dette blev allerede understreget i Kommissionens meddelelse fra 2001 om uddannelse og tilgang af søfarende ⁽⁷⁾. I Norge faldt antallet af norske og EØS-søfolk på norskejede skibe med 3 % fra 1999 til 2000, mens beskæftigelsen af ikke-norske søfolk steg.

c) Bidrag til den økonomiske aktivitet i sin helhed

- (4) De maritime erhverv er uløseligt knyttet til søtransport. Denne tilknytning er et stærkt argument, der taler for positive foranstaltninger, der har til formål at opretholde en flåde, der hviler på EØS' skibsfart. Fordi søtransport generelt indgår som et led i transportkæden og specielt i kæden af de maritime erhverv, har foranstaltninger, der sigter på at opretholde den europæiske flådes konkurrenceevne også følger for investeringer på land inden for søfartsrelaterede erhverv ⁽⁸⁾ og for søfartens bidrag til økonomien i EØS som helhed og for beskæftigelsen i almindelighed.
- (5) Betydningen af skibsfarten og hele det dertil knyttede maritime kompleks varierer i høj grad fra land til land. I en undersøgelse foretaget af Europa-Kommissionen, omfattende de femten medlemsstater og Norge, blev omfanget af det europæiske maritime kompleks og dets direkte økonomiske indvirkning klart illustreret ved følgende tal: 1 550 000 direkte ansatte, en omsætning på 160 mia. EUR i 1997 (ca. 2 % af BNP i Fællesskabet) ⁽⁹⁾. Data for Norge (2 % af BNP kan tilskrives det maritime kompleks ⁽¹⁰⁾), Danmark (3 % af BNP kan tilskrives det maritime kompleks), Grækenland (3 %) og Nederlandene (2 %) er gode eksempler herpå.
- (6) I denne sammenhæng er det derfor ikke uden betydning at notere sig, at den del af flåden, der drives af europæiske operatører etableret i Fællesskabet, er forblevet på et niveau omkring 34 % af verdenstonnagen, som på sin side er øget med 10 % i den samme periode. I betragtning af den mobilitet, der hersker inden for de maritime erhverv, og de faciliteter, der tilbydes fra tredjelandes side, kan det konkluderes, at støtteforanstaltninger til fordel for søtransport kan bidrage til at undgå en udbredt flytning af de tilknyttede erhverv.

⁽⁵⁾ ISL, Shipping Statistics 2001. For yderligere oplysninger, især om tal for fællesskabsflåden og beskæftigelsen af søfolk inden for Fællesskabet, henvises til indledning i Kommissionens meddelelse, se referencen i fodnote 1 i dette kapitel.

⁽⁶⁾ Norge var den eneste EFTA-stat, der svarede på spørgeskemaet.

⁽⁷⁾ Meddelelse fra Kommissionen om uddannelse og tilgang af søfarende af 6. april 2001, KOM(2001) 188 endelig.

⁽⁸⁾ Disse aktiviteter omfatter havnetjenester, logistik, byggeri, reparation, vedligeholdelse, inspektion og klassificering af skibe, skibsadministration, mæglervirksomhed, bankaktiviteter og internationale finansieringstjenester, forsikring, rådgivning og erhvervsmæssige tjenesteydelser.

⁽⁹⁾ Undersøgelse foretaget af Europa-Kommissionen, GD for Erhvervspolitik »Economic Impact of Maritime Industries in Europe«. http://europa.eu.int/comm/enterprise/maritime/maritime_industrial/economic_impact_study.htm

⁽¹⁰⁾ Tal fra Norges Statistik.

- (7) På grundlag af disse resultater konkluderede Europa-Kommissionen, at hvor der er vedtaget foranstaltninger i overensstemmelse med retningslinjerne fra 1997, er den strukturelle tilbagegang for fællesskabsregistrene og fællesskabsflåden blevet standset, og de mål, som Kommissionen satte, er blevet nået, i det mindste delvis. Som Tilsynsmyndigheden bemærker i sine undersøgelser inden for søtransport, er flagtabet ikke ophørt, men de foranstaltninger, der er vedtaget som følge af det tidligere kapitel 24 A i Tilsynsmyndighedens retningslinjer blev anset for at have bremset tendensen. Norges procentdel af verdensflåden målt i bruttotonnage og som tonnage registreret i Norge forblev omkring 4 % mellem 1998 og 2000 ⁽¹¹⁾.
- (8) Andelen af åbne registre udtrykt i verdenstonnage fortsatte dog med at stige i den pågældende periode, nemlig fra 43 % i 1996 til 54 % i 2001, og intet peger på, at der vil indtræde en signifikant vending i tendensen til, at flåden har gjort og vedbliver med at gøre brug af søfolk fra tredjelande. Den kampagne, der er indledt i de senere år, skal videreføres, men med et mere præcist sigte. Foranstaltninger med henblik på at fremme brugen af EØS-søfolk skal især gøres til genstand for mere aktiv overvågning.
- (9) Resultaterne af de foranstaltninger, som EFTA-staterne har truffet, og som Tilsynsmyndigheden har godkendt, bør undersøges systematisk.
- (10) Som følge heraf, og selv om driftsstøtte i princippet skal være ekstraordinær, midlertidig og degressiv, skønner Tilsynsmyndigheden, at det fortsat er berettiget at yde statsstøtte til EØS' søtransportsektor, og at den fremgangsmåde, der lå til grund for retningslinjerne fra 1997, var rigtig. Nærværende kapitel 24 A i retningslinjerne er derfor baseret på den samme tilgrundliggende fremgangsmåde.

24A.2. Anvendelsesområdet og overordnede målsætninger for de reviderede retningslinjer for statsstøtte

- (1) Disse retningslinjer — der erstatter det tidligere kapitel 24 A ⁽¹²⁾ — tager sigte på at fastlægge de parametre, inden for hvilke statsstøtte til søtransportsektoren vil blive godkendt af Tilsynsmyndigheden efter EØS' regler og procedurer for statsstøtte i henhold til EØS-aftalens artikel 61, stk. 3, litra c), og/eller artikel 59, stk. 2.
- (2) Støtteordninger bør ikke være til skade for andre EØS-staters økonomier, og det skal kunne påvises, at der ikke er fare for, at de fordrejer konkurrencen mellem de kontraherende parter i et omfang, som er uforeneligt med den fælles interesse. Statsstøtte skal altid være begrænset til, hvad der er nødvendigt for at opfylde dens formål, og den skal ydes på en gennemskuelig måde. Den kumulative effekt af al støtte, der ydes af offentlige myndigheder (på nationalt, regionalt og lokalt plan), skal altid tages i betragtning.
- (3) Nærværende retningslinjer gælder for »tjenesteydelser inden for søtransport«, som disse er defineret i forordning (EØF) nr. 4055/86 ⁽¹³⁾, indført i EØS-aftalen som punkt 53 i bilag XIII til EØS-aftalen, og i forordning (EØF) nr. 3577/92 ⁽¹⁴⁾, indført som punkt 53 i bilag XIII til EØS-aftalen ⁽¹⁵⁾, dvs. »søtransport af gods og passagerer«. De gælder også i bestemte tilfælde for bugsering og opmudrings-/sandsugningsaktiviteter.

24A.2.1. Anvendelsesområdet for de reviderede retningslinjer for statsstøtte

- (1) Retningslinjerne vedrører al støtte til søtransport, der ydes af EFTA-staterne eller ved hjælp af offentlige midler; herunder økonomiske fordele af enhver art, som finansieres af de offentlige myndigheder (uanset om det er på nationalt, regionalt, amts- eller provinsplan eller på lokalt plan). I denne sammenhæng kan »offentlige myndigheder« også være offentlige virksomheder og statskontrollerede banker. Ordninger, hvor staten garanterer lån eller anden finansiering, der ydes af kommercielle banker, kan også falde ind under definitionen af støtte. Retningslinjerne skelner ikke mellem forskellige typer af støttemodtagere efter deres juridiske form (om de er selskaber, partnerskaber eller privatpersoner) eller mellem offentlige og private ejerforhold, og henvisninger til virksomheder skal anses for at omfatte alle andre juridiske personer.
- (2) Disse retningslinjer omfatter ikke støtte til skibsbygning (i betydningen i kapitel 24 B i Tilsynsmyndighedens retningslinjer for statsstøtte eller efterfølgende lovgivning). Investeringer i infrastruktur anses normalt ikke for at udgøre statsstøtte efter EØS-aftalens artikel 61, stk. 1, hvis staten giver alle berørte operatører fri og lige adgang til infrastrukturen. Tilsynsmyndigheden kan imidlertid undersøge sådanne investeringer, såfremt de direkte eller indirekte kunne være til fordel for bestemte rederier. Endelig har Tilsynsmyndigheden fastsat princippet om, at der ikke er tale om statsstøtte, når offentlige myndigheder foretager indskud i en virksomhed på vilkår, som ville være acceptable for en privat investor under almindelige markedøkonomiske forhold.

⁽¹¹⁾ Tal fra Norges Statistik.

⁽¹²⁾ Som var baseret på Europa-Kommissionens retningslinjer fra 1997.

⁽¹³⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 4055/86 af 22. december 1986 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport mellem medlemsstaterne indbyrdes og mellem medlemsstaterne og tredjelande (EFT L 378 af 31.12.1986, s. 1).

⁽¹⁴⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotageejlads) (EFT L 364 af 12.12.1992, s. 7).

⁽¹⁵⁾ Ved Det Blandede EØS-Udvalgs afgørelse nr. 70/97 (EFT L 30 af 5.2.1998, s. 42, og EØS-tillæg nr. 5 af 5.2.1998, s. 175), der trådte i kraft den 1.8.1998.

24A.2.2. Overordnede målsætninger for de reviderede retningslinjer for statsstøtte

- (1) Statsstøtten skal være mere gennemskuelig, således at ikke alene de nationale myndigheder i bredeste forstand, men også selskaber og privatpersoner kender deres rettigheder og forpligtelser. Disse retningslinjer skal bidrage hertil og præcisere, hvilke statsstøtteordninger der kan indføres for at støtte EØS' søfartsinteresser med det formål at:
 - gøre en sikker, effektiv og miljøvenlig søtransport bedre
 - fremme indflagning eller genflagning i EØS-staternes registre
 - medvirke til at underbygge det maritime kompleks i EØS-staterne og fastholde flådens generelle konkurrenceevne på verdensmarkederne
 - bevare og forbedre den maritime knowhow og beskytte og fremme beskæftigelsen blandt europæiske søfolk og
 - medvirke til at fremme nye tjenester inden for nærskibsfart ⁽¹⁶⁾.
- (2) Der kan normalt ydes statsstøtte til skibe, der er optaget i EØS-staternes registre. I ekstraordinære tilfælde kan der ydes statsstøtte til skibe, der er optaget i registrene under punkt 3 i bilag VIII til disse retningslinjer, forudsat at:
 - de er i overensstemmelse med de internationale standarder og EØS-retlige bestemmelser, herunder om sikkerhed, miljøvenlighed og arbejdsforhold om bord
 - de drives fra EØS og
 - rederen er etableret i EØS, og den pågældende stat godtgør, at registeret bidrager direkte til de ovenfor nævnte formål.
- (3) Endvidere kan flagneutrale støtteforanstaltninger godkendes i visse ekstraordinære tilfælde, hvor der klart kan påvises fordel for de kontraherende parter fælles målsætninger.

24A.3. Fiskale og sociale foranstaltninger til forbedring af konkurrenceevnen

24A.3.1. Skattemæssig behandling af rederier

- (1) Mange tredjelande har oprettet omfattende skibsregistre, som i nogle tilfælde understøttes af en effektiv international serviceinfrastruktur, der tiltrækker rederierne med et skattemæssigt klima, som er betydeligt mildere end i EØS-staterne. Den lave beskatning har betydet, at rederierne ikke alene har et incitament til udflagning, men også til at overveje overflytning af hele virksomheden. Det bør fremhæves, at der ikke i øjeblikket findes effektive internationale regler, som kan bremse denne skattemæssige konkurrence og kun få administrative, retlige og tekniske hindringer for at overflytte et fartøj fra en EØS-stats register. I denne forbindelse ser den bedste vej frem ud til at bestå i at skabe betingelser, som tillader en mere rimelig konkurrence med bekvemmelighedsflagene.
- (2) Generelt er skatte- og afgiftssystemet i en EØS/EFTA-stat ikke omfattet af EØS-aftalen. I visse tilfælde kan sådanne systemer dog have konsekvenser, som gør, at systemet falder inden for anvendelsesområdet for EØS-aftalens artikel 61, stk. 1 ⁽¹⁷⁾. På nuværende tidspunkt er der ingen beviser for, at ordningerne fordrejer konkurrencen inden for samhandelen mellem de kontraherende parter på en måde, der strider mod den fælles interesse. Rent faktisk ser der ud til at være stigende sammenfald mellem EFTA-staternes initiativer med hensyn til støtte til skibsfarten. Udflagning EØS-staterne imellem er sjældent forekommende. Skattemæssig konkurrence er primært et problem mellem EØS-staterne og tredjelande, idet rederiernes omkostningsbesparelser gennem tredjelandsregistre er betydelige sammenholdt med deres muligheder inden for EØS.

⁽¹⁶⁾ I denne henseende henvises til Europa-Kommissionens hvidbog om europæisk transportpolitik for 2010, KOM(2001) 370 endelig.

⁽¹⁷⁾ EFTA-Domstolens dom i sag E-6/98 Norges regering mod EFTA-Tilsynsmyndigheden.

- (3) Derfor har mange EØS-stater truffet særlige foranstaltninger for at forbedre det skattemæssige klima for skibsejere, herunder f.eks. hurtigere afskrivning på skibsinvesteringer og ret til skattefrit at tilbageholde overskud fra salg af fartøjer i en årrække, forudsat at disse overskud geninvesteres i fartøjer.
- (4) Disse særlige skattelempler for skibsfarten anses for statsstøtte. Samtidig udgør den ordning, hvorefter den sædvanlige selskabsbeskatning erstattes med en tonnageafgift, også statsstøtte. En »tonnageafgift« indebærer, at rederen betaler en afgift, som er direkte knyttet til den udnyttede tonnage. Tonnageafgiften opkræves uafhængigt af virksomhedens faktiske overskud eller underskud.
- (5) Det er blevet påvist, at sådanne foranstaltninger sikrer arbejdspladser af høj kvalitet i den maritime sektor på land, som f.eks. skibsfartsadministration, og også inden for tilknyttede sektorer (forsikring, mæglervirksomhed og finansiering). I kraft af deres betydning for de kontraherende parter økonomier og som støtte for de tidligere anførte målsætninger, kan disse former for skattemæssige incitamenter generelt accepteres. Bevarelsen af kvalitetsarbejdspladser og stimulering af en konkurrencedygtig søfartssektor i en EØS-stat gennem skattebegunstigelser vil sammen med andre initiativer vedrørende uddannelse og forbedring af sikkerheden fremme den europæiske skibsfarts udvikling på verdensmarkedet.
- (6) Tilsynsmyndigheden er opmærksom på, at rederens indtægter i dag ofte opnås gennem drift af skibe under forskellige flag, f.eks. ved benyttelse af chartrede fartøjer under ikke-nationale flag eller ved brug af partnerskibe inden for konsortier. Det erkendes ligeledes, at tilskyndelsen til en overflytning af administration og tilknyttede aktiviteter ville fortsætte, hvis rederen opnåede en betydelig økonomisk fordel ved at opretholde forskellige forretningssteder og separat bogføring for indtjeningen fra EØS-flagede fartøjer og andre indtægter. Det ville f.eks. være tilfældet, hvis indtjeningen fra ikke-EØS-flagede fartøjer i en EØS-stat var underkastet fuld selskabsskat eller underlagt en lav oversøisk skat, hvis det kunne påvises, at der var tale om oversøisk ledelse/administration.
- (7) Formålet med statsstøtte inden for søtransportsektoren er at øge EØS-flådens konkurrenceevne på verdensskibsfartsmarkedet. Skattelempler bør derfor som regel være knyttet til et EØS-flag. De kan imidlertid også rent undtagelsesvis godkendes, når de vedrører hele flåden, der drives af et rederi, som er hjemmehørende og selskabsskattepligtigt i en EØS-stats område, forudsat at det kan påvises, at den strategiske og kommercielle administration af alle de berørte fartøjer faktisk udføres fra den pågældende stats område, og at aktiviteterne bidrager væsentligt til den økonomiske aktivitet og beskæftigelsen i EØS. Den pågældende EØS-stat skal fremlægge dokumentation for denne økonomiske tilknytning i form af oplysninger om fartøjer, som ejes og drives under EØS-staters registre, om EØS-statsborgere beskæftiget på fartøjerne og i aktiviteter på land samt om investeringer i faste aktiver. Det må understreges, at støtten skal være nødvendig for at fremme hjemføring til EF af den strategiske og kommercielle ledelse af samtlige berørte fartøjer, samt at støttemodtagerne skal være selskabsskattepligtige inden for EØS. Tilsynsmyndigheden vil desuden anmode om al tilgængelig dokumentation for, at alle fartøjer, som drives af virksomheder, der nyder godt af sådanne foranstaltninger, overholder de relevante internationale standarder og EØS-standarder for sikkerhed, herunder dem, der vedrører arbejdsforholdene om bord.
- (8) Som anført i det foregående afsnit må det ikke glemmes, at skattelettelse principielt skal være knyttet til en EØS-stats flag. Før der undtagelsesvis ydes støtte (eller før den godkendes) til flåder, hvis fartøjer fører andre flag, bør EØS-staten sikre sig, at modtagerrederierne forpligter sig til at forøge, eller i det mindste bevare den tonnage, der føres (førtes) under en af EØS-staternes flag på det tidspunkt, hvor nærværende retningslinjer får virkning. Hvis en virksomhed har bestemmende indflydelse over rederivirksomheder i den betydning, der anvendes i Rådets syvende direktiv 83/349/EØF⁽¹⁸⁾ (artikel 1), indføjet som punkt 4 i bilag XXII til EØS-aftalen, gælder de ovennævnte tonnagebestemmelser for moderselskabet og datterselskaber taget under ét på et konsolideret grundlag. Opfylder en virksomhed (eller en gruppe) ikke dette krav, bør den pågældende EØS-stat ikke indrømme yderligere skattelettelse for andre fartøjer, registreret uden for EØS, der drives af denne virksomhed, medmindre den andel af den samlede tonnage, der er for skibe, der fører EØS-flag, og for hvilken der kan indrømmes skattelettelse i denne EØS-stat, ikke er faldet i gennemsnit i løbet af det foregående skatteår. EFTA-staten skal meddele anvendelsen af den ovennævnte undtagelse til Tilsynsmyndigheden. Det krav til EØS-tonnageandel, der er fastlagt i dette afsnit, gælder ikke for virksomheder, der driver mindst 60 % af deres tonnage under et EØS-flag.

⁽¹⁸⁾ EFT L 193 af 18.7.1983, s. 1.

- (9) I alle tilfælde, hvor beskatningsordninger er blevet godkendt på det ovenfor beskrevne undtagelsesvis grundlag, skal de begunstigede, for at de pågældende EFTA-stater hvert tredje år kan udarbejde den rapport, der kræves i afsnit 24A.12 (»Afsluttende bemærkninger«, se nedenfor), godtgøre over for EFTA-staterne, at alle betingelser for undtagelse fra flagtilknytningen er blevet opfyldt i det pågældende tidsrum. Det skal desuden godtgøres, at kravet til tonnageandel i det foregående afsnit er blevet opfyldt for den omfattede flådes vedkommende, og at hvert enkelt fartøj i denne flåde overholder de relevante internationale standarder og EØS-standarder, herunder standarderne for sikkerhed, miljøvenlighed og arbejdsforhold om bord. Hvis de begunstigede ikke kan godtgøre dette, kan de ikke fortsat være omfattet af beskatningsordningen.
- (10) Det er også vigtigt at præcisere, at rederier med hjemsted i EØS ganske vist er den naturlige målgruppe for denne beskatningsordning, men skibsadministrationsselskaber med hjemsted i EØS kan også være berettigede i medfør af de samme bestemmelser. Skibsadministrationsselskaber er retlige enheder, der yder forskellige former for tjenester til rederier, såsom teknisk tilsyn, ansættelse og uddannelse af besætningsmedlemmer, besætningsadministration og drift af fartøjer. I nogle tilfælde står skibsadministratorerne for både skibenes tekniske ledelse og administrationen af deres besætninger. I så fald optræder de som klassiske »rederier«, for så vidt angår de berørte transporttransaktioner. I lighed med hvad der gælder for skibsfartserhvervene, er der også inden for denne sektor en stærk og stigende konkurrence på internationalt plan. Derfor forekommer det formålstjenligt at udvide muligheden for at indrømme skattelempelser til denne kategori af skibsadministrationsselskaber.
- (11) Skibsadministrationsselskaber er kun berettiget til støtte for de skibe, for hvilke de har fået overladt både administrationen af besætningen og den tekniske ledelse. For at være berettiget til skattelettelse skal skibsadministratorerne fra ejeren have overtaget det fulde ansvar for skibets drift samt alle forpligtelser og ansvar ifølge ISM-koden⁽¹⁹⁾. Hvis de leverer andre specialiserede tjenesteydelser, herunder også med relation til drift af fartøjer, skal det sikres, at der føres adskilte regnskaber for disse aktiviteter, da de ikke berettiger til skattelettelse. De ovenfor beskrevne krav vedrørende andel af skibe, der sejler under EØS-staters flag, gælder også for skibsadministrationsselskaber⁽²⁰⁾.
- (12) Disse retningslinjer gælder kun for søtransport. Tilsynsmyndigheden kan acceptere, at bugsering på havet af skibe, olieplatforme osv. falder ind under denne definition.
- (13) Tilsynsmyndigheden er dog blevet klar over, at EØS-staterne i visse tilfælde lader slæbebåde, der er konstrueret til arbejdet på havet, være omfattet af støtte, også selv om de ikke eller sjældent er aktive på havet. Derfor er det hensigtsmæssigt, at der i disse retningslinjer redegøres for den holdning, som Tilsynsmyndigheden vil indtage til dette punkt.
- (14) »Bugsering« omfatter kun af retningslinjerne, hvis over 50 % af de bugseringsaktiviteter, der faktisk udføres af en slæbebåd i et givet år, udgøres af »søtransport«. Ventetid kan forholdsmæssigt lægges til den del af slæbebådens samlede aktivitet, der består af »søtransport«. Det skal understreges, at bugseringsaktiviteter, der udføres bl.a. i havne, eller som består i at bistå fartøjer med egen fremdrift med at lægge til i en havn, ikke anses for »søtransport« i henhold til disse retningslinjer. Undtagelse fra flagtilknytningen er ikke mulig i forbindelse med bugsering.
- (15) Tilsvarende i forbindelse med opmudring/sandsugning har de erfaringer, der er indhøstet i løbet af de seneste år, vist, at der er behov for visse præciseringer.
- (16) »Opmudring/sandsugning« er principielt ikke berettiget til søtransportstøtte. Beskatningsordningerne for virksomheder (f.eks. tonnageafgift) kan kun anvendes for opmudrings-/sandsugningsfartøjer, hvis aktiviteter udgør »søtransport« — dvs. transport på havet af opgravede materialer — for over 50 % af deres årlige driftstids vedkommende og kun for sådanne transportaktiviteter. Kun opmudrings-/sandsugningsfartøjer, der er registreret i en EØS-stat, kan komme i betragtning (undtagelse fra flagtilknytningen er ikke mulig). I sådanne tilfælde kræves der adskilte regnskaber for søtransportaktiviteterne⁽²¹⁾.
- (17) Endelig har den metode, hvorefter de anmeldte tonnageafgiftssystemer bedømmes, hidtil bestået af følgende led: Redernes formodede fortjeneste beregnes ved at anvende en antaget profitsats på deres tonnage. På det beløb, der herved fremkommer, benyttes den nationale selskabsskat. Det beløb, som bliver resultatet, er den »tonnageafgift«, som skal betales.

⁽¹⁹⁾ »ISM-koden«: den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening, vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) ved resolution A741 (18).

⁽²⁰⁾ Tilsynsmyndigheden vil undersøge virkningerne af disse bestemmelser på skibsadministration efter tre års anvendelse af disse retningslinjer.

⁽²¹⁾ De fartøjer, der benyttes af disse virksomheder, opgraver også materialer, som de bagefter transporterer. Opgravning eller opmudring som sådan berettiger ikke til statsstøtte til søtransport.

- (18) De antagne profitsatser, EU-medlemsstaterne opgiver, har hidtil været homogene. Da satserne for selskabsskat imidlertid kan variere betydeligt i EU, kan den tonnageafgift, der skal betales for den samme tonnage, være temmelig uensartet i de forskellige EU-medlemsstater. For at fastholde den nuværende balance anførte Europa-Kommissionen, at den kun vil godkende ordninger, der beskatter den samme tonnage i rimelig overensstemmelse med de ordninger, som allerede er blevet godkendt. På grundlag af egne erfaringer bemærker Tilsynsmyndigheden, at i stedet for at beregne den formodede profit, og anvende den almindelige selskabsskat herpå, kan nogle stater vælge at fastsætte en særlig tonnageafgift direkte. Tilsynsmyndigheden vil på lignende vis søge at fastholde en rimelig balance i tråd med de allerede godkendte ordninger.
- (19) I samtlige tilfælde skal støttens gunstige virkning fremme skibsfartens udvikling og beskæftigelsen inden for sektoren til støtte for de kontraherende parters fælles interesse. De ovennævnte skattemæssige fordele skal derfor begrænses til skibsfartsaktiviteter. Deraf følger, at når et rederi har andre kommercielle aktiviteter end skibsfart, skal regnskaberne være gennemskuelige for at forhindre en spill-over-effekt til aktiviteter, der ikke vedrører skibsfart. Denne fremgangsmåde vil kunne medvirke til at gøre EØS-skibsfarten konkurrencedygtig med et skattniveau, der svarer til niveauerne andre steder i verden, samtidig med at den fastholder en EEA-stats sædvanlige skattesatser for andre aktiviteter og aflønning af aktionærer og direktion.

24A.3.2. Arbejdsrelaterede omkostninger

- (1) Som nævnt er søtransport en sektor, hvor der hersker en skrap international konkurrence. Støtteforanstaltninger for den maritime sektor bør derfor primært søge at reducere skattemæssige og andre omkostninger og byrder, som belaster EØS-rederne og EØS-søfolk, og bringe dem ned på niveauer, der svarer til normerne på verdensplan. Foranstaltningerne bør direkte stimulere udvikling af sektoren og beskæftigelsen, snarere end være en kilde til generel finansiel støtte.
- (2) I overensstemmelse med disse målsætninger bør følgende foranstaltninger for personaleomkostninger tillades for EØS' skibsfart:

— nedsatte satser for socialsikringsbidrag for EØS-søfolk på fartøjer, der er registreret i en EØS-stat

— nedsatte indkomstskattesatser for EØS-søfolk om bord på skibe, som er registreret i en EØS-stat.

I dette punkt forstås ved »EØS-søfolk«:

— statsborgere i EØS-staterne med hensyn til søfolk om bord på fartøjer (herunder ro-ro-færger ⁽²²⁾), som sejler i regelmæssig passagersejls mellem havne i EØS,

— i alle andre tilfælde, alle søfolk, som er underkastet beskatning og/eller socialsikringsbidrag i en EØS-stat.

- (3) Efter retningslinjerne fra 1997 var sådanne nedsættelser tilladt for alle søfolk, der arbejdede om bord på fartøjer registreret i en EØS-stat, og som var underkastet beskatning eller socialsikringsbidrag i en EØS-stat. Siden er det dog blevet klart, at presset fra den internationale konkurrence på europæiske rederier er meget hårdt i forbindelse med international godstransport, mens det er mindre i forbindelse med regelmæssig passagertransport inden for EØS. At øge den europæiske skibsfarts konkurrenceevne er derfor et primært mål for støtten i det første tilfælde. At hindre EØS-staterne i at indrømme skattelettelser til alle søfolk ville i dette tilfælde få meget negative virkninger på de europæiske rederiers konkurrenceevne, og disse ville være tilbøjelige til at gribe til udflugning. Samtidigt er det konstateret, at beskæftigelsen af EØS-statsborgere udgør såvel i procent som i antal en signifikant andel inden for regelmæssig passagertransport inden for EØS. Beskyttelse af beskæftigelsen inden for EØS er derfor et primært mål for støtten i dette tilfælde. Af nationale skattemæssige hensyn foretrækker nogle EØS-stater ikke at anvende nedsatte satser som ovenfor nævnt, men godtgør i stedet — helt eller delvist — rederne omkostningerne ved disse afgifter. Denne fremgangsmåde kan generelt anses for at svare til ovennævnte system med nedsatte satser, forudsat at der er en tydelig forbindelse til afgifterne, at der ikke er noget overkompensationselement, og at systemet er gennemskueligt og umuligt at misbruge.
- (4) For søtransportdelen af bugsering og opmudrings-/sandsugningsaktiviteter (søtransport af opgravede materialer) kan støtte til beskæftigelse af EØS-søfolk kun gives analogt med bestemmelserne i dette punkt, men kun hvis støtten angår EØS-søfolk, som arbejder om bord på søgående, selvbevægelige slæbebåde og opmudrings-/sandsugningsfartøjer, der er registreret i en EØS-stat og udfører søfartsaktiviteter i mindst 50 % af deres driftstid ⁽²³⁾.

⁽²²⁾ Artikel 2 i Rådets direktiv 1999/35/EF af 29. april 1999 om en ordning med obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer (EFT L 138 af 1.6.1999, s. 1), indføjet som punkt 56 ca) i bilag XIII til EØS-aftalen, Det Blandede EØS-Udvalgs afgørelse nr. 179/1999 (EFT L 74 af 15.3.2001, s. 7, og EØS-tillæg nr. 14 af 15.3.2001, s. 22 (norsk) og s. 105 (islandsk)), der trådte i kraft den 1.8.2000.

⁽²³⁾ Opmudrings- og sandsugningsaktiviteter, der fortrinsvis udføres i bl.a. havne, berettiger således ikke til beskæftigelsesstøtte til EØS-søfolk.

- (5) Endelig bør det påpeges, at beskæftigelsesstøtte omfattes af gruppefritagelsen i Kommissionens forordning (EF) nr. 2204/2002 af 12. december 2002 om anvendelse af EF-traktatens artikel 87 og 88 på statsstøtte til beskæftigelse⁽²⁴⁾, indføjet som punkt 1g) i bilag XV til EØS-aftalen⁽²⁵⁾, som også gælder for søtransportsektoren.

24A.4. Udskiftning af besætningen

Støtte til besætningsudskiftning har tendens til at nedbringe omkostningerne ved at beskæftige EØS-søfolk, især på fartøjer, som opererer i fjerne områder. Støtte, som er undergivet et loft (som fastsat i afsnit 24A.11) kan derfor ydes i form af betaling eller godtgørelse af omkostningerne ved repatriering af EØS-søfolk om bord på skibe, der er registreret i EØS-staternes registre.

24A.5. Investeringsstøtte

- (1) Støtte til flådeformyelse er ikke almindeligt forekommende inden for andre transportformer (såsom vejtransport og luftfart). Da støtten virker konkurrencefordrejende, vil Tilsynsmyndigheden være tilbageholdende med at godkende sådanne ordninger, undtagen i tilfælde, hvor de indgår i en omstrukturingsproces, som fører til en reduktion i den samlede flådes kapacitet.
- (2) Investeringer skal være i overensstemmelse med kapitel 24 B i disse retningslinjer eller med anden EØS-lovgivning eller retningslinjer, som måtte erstatte det.
- (3) I forbindelse med nærværende retningslinjer kan anden investeringsstøtte dog, i overensstemmelse med målsætningerne for politikken for sikkerhed til søs, under visse særlige omstændigheder tillades for at forbedre udstyr på fartøjer, der er registreret i EØS-staternes registre, eller for at fremme en sikker og ren skibsfart. Der kan derfor tillades støtte, der giver incitamenter til at opgradere EØS-flagede skibe til standarder, som er højere end de obligatoriske sikkerheds- og miljøstandarder i internationale konventioner, og om at foregribe godkendte højere standarder for derved at øge sikkerheds- og miljøkontrolforanstaltningerne. Sådant støtte skal være i overensstemmelse med de gældende EØS-bestemmelser for skibsbygning.
- (3) Da skibsfart ifølge sagens natur er et meget mobilt erhverv, kan regionalstøtte til skibsfartsvirksomheder i mindre begunstigede regioner, som ofte ydes i form af investeringsstøtte til virksomheder, der investerer i regionerne, kun godkendes, når det klart fremgår, at regionen vil nyde godt af fordelene over en rimelig tidsperiode. Det vil for eksempel være tilfældet, hvis investeringen vedrører opførelse af lagre til et bestemt formål eller erhvervelse af omladningsudstyr. Investeringsstøtte til rederier i mindre begunstigede regioner kan desuden kun tillades, når den er i overensstemmelse med reglerne om regionalstøtte (se afsnit 24A.6).

24A.6. Regionalstøtte på grundlag af artikel 61, stk. 3, litra a) og c) i EØS-aftalen

I forbindelse med regionalstøtteordninger vil Tilsynsmyndigheden anvende de generelle regler, der er fastsat i dens retningslinjer om regionalstøtte eller fremtidige ændringer heraf.

24A.7. Uddannelse

- (1) Det bør allerførst påpeges, at uddannelsesstøtte omfattes af gruppefritagelsen i Kommissionens forordning (EF) nr. 68/2001 af 12. januar 2001 om anvendelse af EF-traktatens artikel 87 og 88 på uddannelsesstøtte⁽²⁶⁾, indføjet som punkt 1d i bilag XV til EØS-aftalen⁽²⁷⁾, som også gælder for søtransport.
- (2) Endvidere betragtes mange uddannelsesordninger for søfolk, som modtager støtte fra det offentlige, ikke som statsstøtte, fordi de har generel karakter (hvad enten de er erhvervsrelaterede eller akademiske). De er derfor ikke anmeldelsespligtige og skal ikke undersøges af Tilsynsmyndigheden.

⁽²⁴⁾ EFT L 337 af 13.12.2002, s. 3.

⁽²⁵⁾ Det Blandede EØS-Udvalgs afgørelse nr. 83/2003 (endnu ikke offentliggjort i EUT), der trådte i kraft den 21.6.2003.

⁽²⁶⁾ EFT L 10 af 13.1.2001, s. 20.

⁽²⁷⁾ Ved Det Blandede EØS-Udvalgs afgørelse nr. 88/2002 (EFT L 266 af 3.10.2002, s. 56, og EØS-tillæg nr. 49 af 3.10.2002, s. 42), der trådte i kraft den 1.2.2003.

- (3) Hvis en ordning kan anses for at indeholde statsstøtte, skal den anmeldes. Det kan f.eks. være tilfældet, hvis en særlig ordning specielt drejer sig om uddannelse om bord, og uddannelsesinstitutionen, kadetten, sømanden eller skibsrederen modtager økonomisk statsstøtte. Tilsynsmyndigheden stiller sig positivt til støtte, der uden forskelsbehandling gives til uddannelse om bord på skibe, som er registreret i en EØS-stat. Uddannelse om bord på andre fartøjer kan undtagelsesvis få støtte, når dette kan begrundes ud fra objektive kriterier som manglende lærepladser på fartøjerne i EØS-statens skibsregister.
- (4) I det omfang, den finansielle støtte ydes til uddannelse om bord, må praktikanten i princippet ikke være et aktivt medlem af besætningen, men skal være et ekstra medlem. Denne bestemmelse skal sikre, at nettolønssubsidier ikke kan betales for søfolk, der udfører sædvanlige besætningsaktiviteter.
- (5) Der kræves ligeledes en yderligere omfattende forsknings- og udviklingsindsats, som fokuserer på kvalitet, produktivitet, sikkerhed og miljøbeskyttelse, med henblik på at bevare og udvikle EØS' ekspertise på søfartsområdet og EØS-skibsfartens konkurrencefordel. Statsstøtte inden for de i EØS-aftalen fastsatte lofter kan godkendes til sådanne projekter ⁽²⁸⁾.
- (6) Støtte, hvis formål er at forbedre og vedligeholde EØS-officerers kvalifikationer, kan tildeles i hele deres karriere. Støtten kan bestå i et bidrag til uddannelsesomkostningerne og/eller en lønkomensation til officeren i uddannelsesperioden. Ordningen skal imidlertid være udformet sådan, at uddannelsesstøtten hverken direkte eller indirekte kan omdannes til tilskud til officerernes løn.
- (7) Støtte til faglig omskoling af havfiskere, der ønsker at arbejde som sømænd, kan også tillades.

24A.8. Omstrukturingsstøtte

Skønt Tilsynsmyndighedens retningslinjer for statsstøtte til omstrukturering og redning af kriseramte virksomheder ⁽²⁹⁾ kun gælder for transportområdet i det omfang, der tages hensyn til sektorens særlige karakter, vil Tilsynsmyndigheden anvende disse retningslinjer eller alle andre retningslinjer eller EØS-lovgivning, der erstatter dem, i forbindelse med vurdering af omstrukturingsstøtte inden for den maritime sektor.

24A.9. Forsyningspligt og forsyningspligtkontrakter

- (1) Inden for cabotageejls kan der pålægges forsyningspligt eller indgås forsyningspligtkontrakter, for at få udført de tjenester, som nævnes i artikel 4 i forordning (EØF) nr. 3577/92, indføjet som punkt 53 a i bilag XIII til EØS-aftalen ⁽³⁰⁾. Sådanne tjenesteydelser (forsyningspligt og forsyningspligtkontrakter) og den kompensation, der ydes herfor, skal opfylde betingelserne og reglerne i EØS-aftalen og procedurer for statsstøtte i henhold til EFTA-Domstolens og EF-Domstolens fortolkning, for så vidt angår EF-traktatens tilsvarende bestemmelser og procedurer for statsstøtte i Fællesskabet.
- (2) Tilsynsmyndigheden accepterer, at hvis en international transportforbindelse er påkrævet til at opfylde absolut nødvendige behov for offentlig transport, kan der pålægges forsyningspligt eller indgås en forsyningspligtkontrakt, forudsat at al kompensation er underlagt de ovennævnte regler og procedurer i EØS-aftalen.
- (3) Kontraktperioden for forsyningspligttydelser skal være rimelig og ikke for lang (normalt omkring seks år), da kontrakter for betydeligt længere perioder indebærer en risiko for at skabe et (privat) monopol.

⁽²⁸⁾ Se artikel 61, stk. 3, litra c), i EØS-aftalen og også kapitel 14 (Støtte til forskning og udvikling) og kapitel 15 (Støtte til miljøbeskyttelse i nærværende retningslinjer).

⁽²⁹⁾ Se kapitel 16 i nærværende retningslinjer.

⁽³⁰⁾ Ved Det Blandede EØS-Udvalgs afgørelse nr. 70/97 (EFT L 30 af 5.2.1998, s. 42, og EØS-tillæg nr. 5 af 5.2.1998, s. 175), der trådte i kraft den 1.8.1998.

24A.10. Støtte til nærskibsfart

- (1) Der findes ingen juridisk definition på »nærskibsfart«. Men Europa-Kommissionens meddelelse om udviklingen af short sea shipping i Europa ⁽³¹⁾ af 29. juni 1999 indeholder en arbejdsdefinition, hvorefter nærskibsfart (= short sea shipping) betyder »transport af gods og passagerer ad søvejen mellem havne i det geografiske område Europa eller mellem disse havne og havne beliggende i ikke-europæiske lande med kyststrækninger langs indelukkede have ved Europas grænser« ⁽³²⁾. I denne meddelelse fremhævede Europa-Kommissionen denne transportforms rolle med henblik på at fremme bæredygtig og sikker mobilitet, styrke samhørigheden inden for EØS og øge transporteffektiviteten som et led i en intermodal fremgangsmåde. Tilsynsmyndigheden erkender også, at nærskibsfart bør fremmes på alle niveauer, det være sig på EØS-plan, på nationalt eller regionalt plan.
- (2) Da støtten til denne form for nærskibsfart går ud på at forbedre den intermodale transportkæde og fjerne trængsel fra vejene i EØS-staterne, bør definitionen i meddelelsen fra 1999 i nærværende retningslinjer begrænses til transport mellem havne beliggende inden for EØS-staternes område.
- (3) Tilsynsmyndigheden erkender, at oprettelse af nærskibsfartsforbindelser kan være forbundet med store økonomiske vanskeligheder, som EØS-staterne kan nære ønske om at mildne for at fremme sådanne forbindelser.
- (4) Når dette er tilfældet, kan Tilsynsmyndigheden godkende denne form for støtte, forudsat den er bestemt til rederier i betydningen i artikel 1 i forordning (EØF) nr. 4055/86 ⁽³³⁾, indføjet som punkt 53 i bilag XIII til EØS-aftalen, for så vidt angår skibe, der sejler under en EØS-stats flag. Støtten skal anmeldes og opfylde følgende betingelser:
 - Støttens varighed må ikke være over tre år, og den skal have til formål at finansiere sejlads, som forbinder havne på EØS-staternes område.
 - Sejladsen skal muliggøre, at transport (fortrinsvis godstransport), som foretages ad landevejen, helt eller delvis kan ske ad søvejen, uden omlægning af søtransport i strid med den fælles interesse.
 - Støttens formål skal være iværksættelse af et detaljeret projekt, hvis miljøpåvirkning er kendt, og som gælder en ny rute eller opgradering af tjenesteydelserne på en eksisterende rute og om nødvendigt omfatter flere redere, idet den samme rute dog ikke kan være genstand for mere end ét finansieringsprojekt, og dette ikke kan fornyes, forlænges eller gentages.
 - Støttens formål skal være at dække den pågældende sejlads' driftsomkostninger ⁽³⁴⁾ med indtil 30 % eller at finansiere indkøb af omladningsudstyr til den påtænkte rute med indtil 10 % af disse investeringer.
 - Støtten til projektets iværksættelse skal gives på grundlag af gennemskuelige kriterier uden forskelsbehandling over for skibsredere, der er etableret i EØS. Normalt skal støtten tage sigte på et projekt, som EØS-staternes myndigheder har udvalgt ved hjælp af et offentligt udbud i overensstemmelse med de gældende fællesskabsretlige regler.
 - Den sejlads, projektet drejer sig om, skal være økonomisk rentabel efter den berettigede støtteperiode.
 - Støtten kan ikke sammenlægges med kompensation for sejladspligt (forsyningspligt eller forsyningspligtkontrakt).

⁽³¹⁾ Meddelelse fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — »Udviklingen af short sea shipping i Europa: Et dynamisk alternativ i en bæredygtig transportkæde — Anden toårige situationsrapport« — Dok. KOM(1999) 317 endelig udg. af 29. juni 1999.

⁽³²⁾ Ovennævnte meddelelse, s. 2.

⁽³³⁾ Se fodnote 19.

⁽³⁴⁾ I tilfælde af fællesskabsfinansiering eller kvalificering under forskellige støtteordninger gælder 30 %-loftet for den (det) kumulerede samlede støtte/tilskud. Det bør bemærkes, at støtteprocenten er den samme som den, der er fastsat for trafikoverflytningsprojekter under Fællesskabets Marco Polo-initiativ, jf. artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1382/2003 (EUT L 196 af 2.8.2003, s. 1).

24A.11. Loft

- (1) Som ovenfor anført støtter nogle EØS-stater deres maritime sektor gennem skattelempler, medens andre foretrækker at yde direkte tilskud, f.eks. i form af godtgørelse af søfolks indkomstskat. Som følge af forskellene i EØS-staternes skattesystemer bør de to alternativer fortsat være til rådighed. De to fremgangsmåder kan naturligvis kombineres i visse tilfælde. Der er dog i så fald en risiko for, at støtten akkumuleres og når op på et niveau, som er uforholdsmæssigt højt i forhold til formålene i de kontraherende parters fælles interesse, og kan føre til et støttekapløb mellem EØS-staterne.
- (2) Fritagelse af søfolkene for beskatning og socialsikringsbidrag og nedsættelse af selskabsskatten på skibsfartsaktiviteter som beskrevet i punkt 24A.3.1 (18) udgør det maksimalt tilladte støtteniveau. Andre støtteordninger vil på grund af faren for konkurrencefordrejning sandsynligvis ikke give større fordele. Skønt hver enkelt støtteordning, der anmeldes, vil blive undersøgt ud fra dens egne meritter, er det derudover Tilsynsmyndighedens opfattelse, at det samlede støttebeløb, som ydes efter afsnit 24 A.3 til 24 A.6, ikke må overstige det samlede beløb for skatter og socialsikringsbidrag, der opkræves fra skibsfartsaktiviteter og fra søfolk.

24A.12. Afsluttende bemærkninger

- (1) Tilsynsmyndigheden vil fortsat overvåge søfartens markedsbetingelser regelmæssigt og nøje. Skulle de ændre sig, og skulle behovet for statsstøtte derfor blive mindre eller bortfalde, vil Tilsynsmyndigheden i tide træffe de nødvendige foranstaltninger.
- (2) Alle nye foranstaltningsforslag, som anmeldes til Tilsynsmyndigheden, skal omfatte en tidsplan, som viser de kvantificerede forventede virkninger for hver af de enkelte målsætninger i punkt 24A.2.2 i de næste seks år. Sådanne forslag skal navnlig angive det forventede makroøkonomiske udbytte af det tilsvarende maritime kompleks foruden et overslag over antallet af bevarede eller oprettede arbejdspladser.
- (3) For alle støtteordninger (eksisterende eller nye), som omfattes af disse retningslinjer, skal EFTA-staterne give Tilsynsmyndigheden en vurdering af virkningerne i det sjette år af deres anvendelsesperiode.
- (4) Når en støtte er blevet godkendt og tildelt modtageren efter undtagelsen fra flagtilknytningen i punkt 24A.3.1, skal den pågældende EFTA-stat aflægge rapport til Tilsynsmyndigheden hvert tredje år fra det tidspunkt, hvor støtten blev indrømmet. I rapporten skal EFTA-staterne kvantificere virkningerne og sammenligne resultaterne med de forventede virkninger. Kravene til rapportaflæggelse i overensstemmelse med disse retningslinjer træder i kraft på tidspunktet for retningslinjernes offentliggørelse.
- (5) Hvis det viser sig at være nødvendigt, f.eks. efter en berettiget klage, skal den pågældende EFTA-stat desuden godtgøre over for Tilsynsmyndigheden, at støtten til den pågældende modtager efter en vedtaget støtteordning, er strengt begrænset til sit formål og har givet de forventede virkninger.

24A.13. Passende foranstaltninger

- (1) Disse retningslinjer anvendes fra datoen for deres vedtagelse. I henhold til artikel 1, stk. 1, i del I og til artikel 18 i del II af protokol 3 til aftalen om Tilsynsmyndigheden og Domstolen, foreslår Tilsynsmyndigheden EFTA-staterne at ændre deres eksisterende ordninger for statsstøtte, der er omfattet af disse retningslinjer, således at de inden den 30. juni 2005 er i overensstemmelse med disse retningslinjer. EFTA-staterne opfordres til skriftligt at bekræfte, at de accepterer disse forslag om passende foranstaltninger, senest den 30. juni 2004.
- (2) Hvis en EFTA-stat ikke inden den nævnte dato skriftligt har bekræftet sin accept, vil Tilsynsmyndigheden gøre brug af artikel 19, stk. 2, i del II af protokol 3 til aftalen mellem EFTA-staterne om oprettelse af en Tilsynsmyndighed og en Domstol og om nødvendigt indlede den procedure, der henvises til i den nævnte bestemmelse.
- (3) Disse ændrede retningslinjer vil blive taget op til revision inden syv år efter anvendelsesdatoen.

»BILAG VIII

Definition af EØS-staternes registre for så vidt angår bestemmelserne i kapitel 24A om støtte til søtransport

Ved »EØS-staternes skibsregistre« forstås registre, der er underlagt den lovgivning i en EU-medlemsstat eller i en EFTA-stat, der er part i EØS-aftalen, og som gælder inden for områder, der enten er en del af Det Europæiske Fællesskab eller en EFTA-stat.

- (1) Alle EØS-staternes første registre anses for EØS-staternes registre.
 - (2) Desuden anses følgende registre, som er beliggende i EØS-staterne, og som er underlagt deres lovgivning, for EØS-staternes registre:
 - Danmarks Internationale Skibsregister (DIS)
 - Tysklands Internationale Skibsregister (ISR)
 - Italiens Internationale Skibsregister
 - Madeiras Internationale Skibsregister (MAR)
 - De Kanariske Øers Register
 - Norges Internationale Skibsregister (NIS).
 - (3) Andre registre anses ikke for EØS-staternes registre, selv om de i praksis udgør et første alternativ for rederier i den pågældende EØS-stat. Det skyldes, at registrene er beliggende i og underlagt lovgivningen i områder, hvor EF-traktaten og EØS-aftalen ikke fuldt ud finder anvendelse, eller i betydeligt omfang ikke finder anvendelse. Heraf følger, at nedenstående registre ikke udgør EØS-staternes registre:
 - Kerguelen-registret (EF-traktaten finder ikke anvendelse på dette område)
 - De Nederlandske Antillers register (dette område er associeret med Fællesskabet, og kun del IV i EF-traktaten finder anvendelse på området, som har sit eget skattesystem).
 - registrene i:
 - Øen Man (kun visse dele af EF-traktaten finder anvendelse på øen - se EF-traktatens artikel 299, stk. 6, litra c). Parlamentet på Øen Man har eneret til at lovgive om skatteanliggender)
 - Bermuda og Cayman (de er en del af de områder, som er associeret med Fællesskabet, og kun del IV i EF-traktaten finder anvendelse på Bermuda og Cayman. De er selvstyrende i skatteanliggender).
 - (4) Med hensyn til Gibraltar gælder EF-traktaten fuldt ud, og Gibraltar-registeret betragtes i forbindelse med nærværende retningslinjer, som en EØS-stats register.«
-