

Επίσημη Εφημερίδα L 240

της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

50ό έτος
13 Σεπτεμβρίου 2007

Περιεχόμενα

I Πράξεις εγκριθείσες δυνάμει των συνθηκών ΕΚ/Ευρατόμ των οποίων η δημοσίευση είναι υποχρεωτική

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1047/2007 της Επιτροπής, της 12ης Σεπτεμβρίου 2007, για καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή για τον καθορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών 1

★ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1048/2007 της Επιτροπής, της 11ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση απαγόρευσης της αλιείας τόνου στον Ατλαντικό Ωκεανό, ανατολικά του γεωγραφικού μήκους 45° Δ, και στη Μεσόγειο από σκάφη που φέρουν σημαία Γαλλίας 3

★ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1049/2007 της Επιτροπής, της 11ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση απαγόρευσης της αλιείας μπακαλιάρου στη ζώνη ICES III a και στα ύδατα ΕΚ των ζωνών III b, III c και III d από σκάφη που φέρουν σημαία Γερμανίας 5

★ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1050/2007 της Επιτροπής, της 12ης Σεπτεμβρίου 2007, για την καταχώριση ορισμένων ονομασιών στο μητρώο των προστατευόμενων ονομασιών προέλευσης και των προστατευόμενων γεωγραφικών ενδείξεων [Mejillón de Galicia ή Mexillón de Galicia (ΠΟΠ) — Café de Colombia (ΠΓΕ) — Castagna Cuneo (ΠΓΕ) — Asparago Bianco di Bassano (ΠΟΠ)] 7

IV Λοιπές πράξεις

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ

★ Απόφαση της Εποπτεύουσας Αρχής της ΕΖΕΣ αριθ. 62/04/COL, της 31ης Μαρτίου 2004, για την τεσσαρακοστή πέμπτη τροποποίηση των διαδικαστικών και ουσιαστικών κανόνων στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων με τροποποίηση του κεφαλαίου 24α: «κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών» και του παραρτήματος VIII και πρόταση λήψης των ενδεδειγμένων μέτρων 9

I

(Πράξεις εγκριθείσες δυνάμει των συνθηκών ΕΚ/Ευρατόμ των οποίων η δημοσίευση είναι υποχρεωτική)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1047/2007 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 12ης Σεπτεμβρίου 2007

για καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή για τον καθορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 3223/94 της Επιτροπής, της 21ης Δεκεμβρίου 1994, σχετικά με τις λεπτομέρειες εφαρμογής του καθεστώτος κατά την εισαγωγή οπωροκηπευτικών⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 3223/94, σε εφαρμογή των αποτελεσμάτων των πολυμερών εμπορικών διαπραγματεύσεων του Γύρου της Ουρουγουάης, προβλέπει τα κριτήρια για τον καθορισμό από την Επιτροπή των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή από τρίτες χώρες, για τα προϊόντα και τις περιόδους που ορίζονται στο παράρτημά του.

- (2) Σε εφαρμογή των προαναφερθέντων κριτηρίων, οι κατ' αποκοπή τιμές κατά την εισαγωγή πρέπει να καθοριστούν, όπως αναγράφονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Οι κατ' αποκοπή τιμές κατά την εισαγωγή που αναφέρονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3223/94 καθορίζονται όπως αναγράφονται στον πίνακα που εμφανίζεται στο παράρτημα.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 13 Σεπτεμβρίου 2007.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 12 Σεπτεμβρίου 2007.

Για την Επιτροπή

Jean-Luc DEMARTY

Γενικός Διευθυντής Γεωργίας και
Αγροτικής Ανάπτυξης

⁽¹⁾ ΕΕ L 337 της 24.12.1994, σ. 66. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 756/2007 (ΕΕ L 172 της 30.6.2007, σ. 41).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

του κανονισμού της Επιτροπής, της 12ης Σεπτεμβρίου 2007, για τον καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή για τον καθορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών

(EUR/100 kg)

Κωδικός ΣΟ	Κωδικός τρίτης χώρας ⁽¹⁾	Κατ' αποκοπή τιμή κατά την εισαγωγή
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⁾ Ονοματολογία των χωρών που καθορίζεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1833/2006 της Επιτροπής (ΕΕ L 354 της 14.12.2006, σ. 19). Ο κωδικός «ZZ» αντιπροσωπεύει «άλλες καταγωγές».

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1048/2007 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 11ης Σεπτεμβρίου 2007

για τη θέσπιση απαγόρευσης της αλιείας τόνου στον Ατλαντικό Ωκεανό, ανατολικά του γεωγραφικού μήκους 45° Δ, και στη Μεσόγειο από σκάφη που φέρουν σημαία Γαλλίας

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2371/2002 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2002, για τη διατήρηση και βιώσιμη εκμετάλλευση των αλιευτικών πόρων στο πλαίσιο της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 26 παράγραφος 4,τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2847/93 του Συμβουλίου, της 12ης Οκτωβρίου 1993, για τη θέσπιση συστήματος ελέγχου της κοινής αλιευτικής πολιτικής ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 21 παράγραφος 3,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 41/2007 του Συμβουλίου, της 21ης Δεκεμβρίου 2006, περί καθορισμού για ορισμένα αποθέματα ιχθύων και ομάδες αποθεμάτων ιχθύων, των αλιευτικών δυνατοτήτων και των συναφών όρων στα κοινοτικά ύδατα και, για τα κοινοτικά σκάφη, σε ύδατα όπου απαιτούνται περιορισμοί αλιευμάτων ⁽³⁾, καθορίζει ποσοτώσεις για το 2007.
- (2) Σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2847/93, η Γαλλία οφείλει να απαγορεύσει προσωρινά, από την ημερομηνία κατά την οποία η ποσόστωση που της έχει κατανεμηθεί θεωρείται ότι έχει εξαντληθεί, την αλιεία από το συγκεκριμένο απόθεμα καθώς και τη διατήρηση επί του σκάφους, τη μεταφόρτωση και την εκφόρτωση ψαριών τα οποία αλιεύονται μετά την εν λόγω ημερομηνία.
- (3) Στις 21 Ιουλίου 2007 η Γαλλία απαγόρευσε την αλιεία τόνου στον Ατλαντικό Ωκεανό, ανατολικά του γεωγραφικού μήκους 45° Δ, και στη Μεσόγειο μόνο από σκάφη που είναι

νηολογημένα σε λιμένα της Μεσογείου την 1η Ιανουαρίου 2007.

- (4) Η Γαλλία απαγόρευσε την αλιεία τόνου σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2847/93 από τις 27 Αυγούστου 2007,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1**Εξάντληση ποσόστωσης**

Η αλιευτική ποσόστωση που κατανεμήθηκε στο κράτος μέλος που αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού σχετικά με το απόθεμα που αναφέρεται σε αυτό για το 2007 θεωρείται ότι έχει εξαντληθεί από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα.

Άρθρο 2**Απαγορεύσεις**

Η αλιεία του αποθέματος που αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού από σκάφη που φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στο κράτος μέλος που αναφέρεται σε αυτό απαγορεύεται από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα. Απαγορεύεται η διατήρηση επί του σκάφους, η μεταφόρτωση ή η εκφόρτωση του εν λόγω αποθέματος που έχει αλιευθεί από τα σκάφη αυτά μετά την εν λόγω ημερομηνία.

Άρθρο 3**Έναρξη ισχύος**

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 11 Σεπτεμβρίου 2007.

Για την Επιτροπή

Φωκίων ΦΩΤΙΑΔΗΣ

Γενικός Διευθυντής Αλιείας και Ναυτιλιακών
Υποθέσεων

⁽¹⁾ ΕΕ L 358 της 31.12.2002, σ. 59. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 865/2007 (ΕΕ L 192 της 24.7.2007, σ. 1).

⁽²⁾ ΕΕ L 261 της 20.10.1993, σ. 1. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1967/2006 (ΕΕ L 409 της 30.12.2006, σ. 11): διορθώθηκε στην ΕΕ L 36 της 8.2.2007, σ. 6.

⁽³⁾ ΕΕ L 15 της 20.1.2007, σ. 1. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 898/2007 της Επιτροπής (ΕΕ L 196 της 28.7.2007, σ. 22).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Αριθμός	23
Κράτος μέλος	Γαλλία
Απόθεμα	BFT/AE045W
Είδος	Τόνος (<i>Thunnus thynnus</i>)
Ζώνη	Ατλαντικός Ωκεανός, ανατολικά του γεωγραφικού μήκους 45° Δ, και Μεσόγειος
Ημερομηνία	27.8.2007

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1049/2007 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 11ης Σεπτεμβρίου 2007****για τη θέσπιση απαγόρευσης της αλιείας μπακαλιάρου στη ζώνη ICES III a και στα ύδατα ΕΚ των ζωνών III b, III c και III d από σκάφη που φέρουν σημαία Γερμανίας**

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη: τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2371/2002, της 20ής Δεκεμβρίου 2002, για τη διατήρηση και βιώσιμη εκμετάλλευση των αλιευτικών πόρων στο πλαίσιο της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 26 παράγραφος 4,τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2847/93 του Συμβουλίου, της 12ης Οκτωβρίου 1993, για τη θέσπιση συστήματος ελέγχου που εφαρμόζεται στην Κοινή Αλιευτική Πολιτική⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 21 παράγραφος 3,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 41/2007 του Συμβουλίου, της 21ης Δεκεμβρίου 2006, περί καθορισμού, για το 2007, για ορισμένα αποθέματα ιχθύων και ομάδες αποθεμάτων ιχθύων, των αλιευτικών δυνατοτήτων και των συναφών όρων στα κοινοτικά ύδατα και, για τα κοινοτικά σκάφη, σε ύδατα όπου απαιτούνται περιορισμοί αλιευμάτων⁽³⁾, καθορίζει ποσοτώσεις για το 2007.
- (2) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έλαβε η Επιτροπή, τα αλιεύματα του αποθέματος το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, από σκάφη που φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στο κράτος μέλος που αναφέρεται σε αυτό, έχουν εξαντλήσει την ποσόστωση που έχει κατανεμηθεί για το 2007.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 11 Σεπτεμβρίου 2007.

- (3) Ως εκ τούτου, είναι αναγκαία η απαγόρευση της αλιείας του εν λόγω αποθέματος, καθώς και η διατήρησή του επί του σκάφους, η μεταφόρτωση και η εκφόρτωσή του,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1**Εξάντληση ποσόστωσης**

Η αλιευτική ποσόστωση που κατανεμήθηκε στο κράτος μέλος, το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, σχετικά με το απόθεμα που αναφέρεται σε αυτό για το 2007 θεωρείται ότι έχει εξαντληθεί από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα.

Άρθρο 2**Απαγορεύσεις**

Η αλιεία του αποθέματος που αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού από σκάφη που φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στο κράτος μέλος που αναφέρεται σε αυτό απαγορεύεται από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα. Απαγορεύεται η διατήρηση επί του σκάφους, η μεταφόρτωση ή η εκφόρτωση του εν λόγω αποθέματος που έχει αλιευθεί από τα σκάφη αυτά μετά την εν λόγω ημερομηνία.

Άρθρο 3**Έναρξη ισχύος**

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της ημέρας δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Για την Επιτροπή

Φωκίων ΦΩΤΙΑΔΗΣ

Γενικός Διευθυντής Αλιείας και Ναυτιλιακών Υποθέσεων

⁽¹⁾ ΕΕ L 358 της 31.12.2002, σ. 59. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 865/2007 (ΕΕ L 192 της 24.7.2007, σ. 1).

⁽²⁾ ΕΕ L 261 της 20.10.1993, σ. 1. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1967/2006 (ΕΕ L 409 της 30.12.2006, σ. 11): διορθώθηκε στην ΕΕ L 36 της 8.2.2007, σ. 6.

⁽³⁾ ΕΕ L 15 της 20.1.2007, σ. 1. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 898/2007 της Επιτροπής (ΕΕ L 196 της 28.7.2007, σ. 22).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Αριθ.	37
Κράτος μέλος	Γερμανία
Απόθεμα	HAD/3A/BCD
Είδος	Μπακαλιάρος (<i>Melanogrammus aeglefinus</i>)
Ζώνη	III a, ύδατα ΕΚ των ζωνών III b, III c και III d
Ημερομηνία	22.8.2007

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1050/2007 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 12ης Σεπτεμβρίου 2007

για την καταχώριση ορισμένων ονομασιών στο μητρώο των προστατευόμενων ονομασιών προέλευσης και των προστατευόμενων γεωγραφικών ενδείξεων [Mejillón de Galicia ή Mexillón de Galicia (ΠΟΠ) — Café de Colombia (ΠΓΕ) — Castagna Cuneo (ΠΓΕ) — Asparago Bianco di Bassano (ΠΟΠ)]

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 510/2006 του Συμβουλίου, της 20ής Μαρτίου 2006, για την προστασία των γεωγραφικών ενδείξεων και των ονομασιών προέλευσης των γεωργικών προϊόντων και των τροφίμων ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 7 παράγραφος 4 πρώτο εδάφιο,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο και κατ'εφαρμογή του άρθρου 17 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 510/2006, η αίτηση καταχώρισης της ονομασίας «Mejillón de Galicia» ή «Mexillón de Galicia», την οποία κατέθεσε η Ισπανία, η αίτηση καταχώρισης της ονομασίας «Café de Colombia», την οποία κατέθεσε η Κολομβία, και οι αιτήσεις καταχώρισης των ονομασιών «Castagna

Cuneo» και «Asparago Bianco di Bassano», τις οποίες κατέθεσε η Ιταλία, έχουν δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ⁽²⁾.

- (2) Δεδομένου ότι δεν έχει κοινοποιηθεί στην Επιτροπή δήλωση έντασης, βάσει του άρθρου 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 510/2006, οι ονομασίες αυτές πρέπει συνεπώς να καταχωριστούν,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Καταχωρίζονται οι ονομασίες που αναφέρονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 12 Σεπτεμβρίου 2007.

Για την Επιτροπή
Mariann FISCHER BOEL
Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 93 της 31.3.2006, σ. 12. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 952/2007 της Επιτροπής (ΕΕ L 210 της 10.8.2007, σ. 26).

⁽²⁾ ΕΕ C 320 της 28.12.2006, σ. 12 (Mejillón de Galicia ή Mexillón de Galicia)· ΕΕ C 320 της 28.12.2006, σ. 17 (Café de Colombia)· ΕΕ C 321 της 29.12.2006, σ. 9 (Castagna Cuneo)· ΕΕ C 321 της 29.12.2006, σ. 19 (Asparago Bianco di Bassano).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Γεωργικά προϊόντα προοριζόμενα για ανθρώπινη κατανάλωση που απαριθμούνται στο παράρτημα I της συνθήκης

Κλάση 1.6. — Φρούτα, λαχανικά και δημητριακά νωπά ή μεταποιημένα

ΙΤΑΛΙΑ

Castagna Cuneo (ΠΓΕ)

Asparago Bianco di Bassano (ΠΟΠ)

Κλάση 1.7. — Νωπά ψάρια, μαλάκια και μαλακόστρακα και προϊόντα αυτών

ΙΣΠΑΝΙΑ

Mejillón de Galicia ή Mexillón de Galicia (ΠΟΠ)

Κλάση 1.8. — Λοιπά προϊόντα του παραρτήματος I της συνθήκης: Καφές

ΚΟΛΟΜΒΙΑ

Café de Colombia (ΠΓΕ)

IV

(Λοιπές πράξεις)

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΟΠΤΕΥΟΥΣΑΣ ΑΡΧΗΣ ΤΗΣ ΕΖΕΣ

αριθ. 62/04/COL

της 31ης Μαρτίου 2004

για την τεσσαρακοστή πέμπτη τροποποίηση των διαδικαστικών και ουσιαστικών κανόνων στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων με τροποποίηση του κεφαλαίου 24α: «κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών» και του παραρτήματος VIII και πρόταση λήψης των ενδεδειγμένων μέτρων

Η ΕΠΟΠΤΕΥΟΥΣΑ ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΕΖΕΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο ⁽¹⁾, και ιδίως τα άρθρα 61 έως 63 και το πρωτόκολλο 26,

τη συμφωνία μεταξύ των κρατών της ΕΖΕΣ για την ίδρυση μιας Εποπτεύουσας Αρχής και ενός Δικαστηρίου ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 24, το άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο β), το άρθρο 1 του μέρους I του πρωτοκόλλου 3 και τα άρθρα 18 και 19 του μέρους II του πρωτοκόλλου 3 ⁽³⁾,

ΕΚΤΙΜΩΝΤΑΣ ότι βάσει του άρθρου 24 της συμφωνίας περί εποπτείας και Δικαστηρίου, η Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ θέτει σε ισχύ τις διατάξεις της συμφωνίας για τον ΕΟΧ που αφορούν κρατικές ενισχύσεις,

ΕΚΤΙΜΩΝΤΑΣ ότι βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 2 στοιχείο β) της συμφωνίας περί εποπτείας και Δικαστηρίου, η Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ εκδίδει ανακοινώσεις και κατευθυντήριες γραμμές επί θεμάτων τα οποία αναφέρονται στη συμφωνία για τον ΕΟΧ, εάν αυτό προβλέπεται ρητώς στην εν λόγω συμφωνία ή στη συμφωνία περί εποπτείας και Δικαστηρίου ή εάν κρίνεται αναγκαίο από την Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ,

ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΟΝΤΑΣ τους διαδικαστικούς και ουσιαστικούς κανόνες στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων ⁽⁴⁾ που εγκρίθηκαν στις 19 Ιανουαρίου 1994 από την Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ ⁽⁵⁾,

ΕΚΤΙΜΩΝΤΑΣ ότι στις 17 Ιανουαρίου 2004, η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (στο εξής Επιτροπή των ΕΚ) εξέδωσε ανακοίνωση με θέμα κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών και πρόταση λήψης των ενδεδειγμένων μέτρων δυνάμει του άρθρου 88 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ ⁽⁶⁾,

ΕΚΤΙΜΩΝΤΑΣ ότι η εν λόγω ανακοίνωση έχει ενδιαφέρον και για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο,

ΕΚΤΙΜΩΝΤΑΣ ότι πρέπει να εξασφαλιστεί η ομοιόμορφη εφαρμογή των κανόνων του ΕΟΧ για τις κρατικές ενισχύσεις σε ολόκληρο τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο,

ΕΚΤΙΜΩΝΤΑΣ ότι δυνάμει του σημείου II με τίτλο «ΓΕΝΙΚΑ» στο τέλος του παραρτήματος XV της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, η Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ υποχρεούται να εκδίδει, κατόπιν διαβουλεύσεων με την Επιτροπή των ΕΚ, πράξεις αντίστοιχες με αυτές που εκδίδει η Επιτροπή των ΕΚ,

ΑΦΟΥ διεξήγαγε διαβουλεύσεις με την Επιτροπή,

ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΟΝΤΑΣ ότι η Εποπτεύουσα Αρχή έχει διεξαγάγει διαβουλεύσεις με τα κράτη της ΕΖΕΣ στο πλαίσιο πολυμερούς συνάντησης για το θέμα που πραγματοποιήθηκε στις 3 Φεβρουαρίου 2004,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

⁽¹⁾ Στο εξής «συμφωνία για τον ΕΟΧ».

⁽²⁾ Στο εξής «συμφωνία περί Εποπτείας και Δικαστηρίου».

⁽³⁾ Πρωτόκολλο 3 της συμφωνίας περί εποπτείας και Δικαστηρίου, όπως τροποποιήθηκε από τα κράτη της ΕΖΕΣ στις 10 Δεκεμβρίου 2001. Οι τροποποιήσεις άρχισαν να ισχύουν στις 28 Αυγούστου 2003.

⁽⁴⁾ Στο εξής «Κατευθυντήριες γραμμές στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων».

⁽⁵⁾ Δημοσιεύθηκε αρχικά στην ΕΕ L 231 της 3.9.1994, και στο Συμπλήρωμα ΕΟΧ αριθ. 32 αθημερόν. Τροποποιήθηκε για τελευταία φορά με την απόφαση αριθ. 41/04/COL της 17.3.2004 που δεν έχει δημοσιευθεί ακόμα.

1) Το κεφάλαιο 24Α και το παράρτημα VIII των Κατευθυντηρίων γραμμών στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων τροποποιούνται με αντικατάσταση του κεφαλαίου 24Α και του παραρτήματος VIII με το κείμενο του παραρτήματος I της παρούσας απόφασης. Προτείνονται ενδεδειγμένα μέτρα τα οποία εκτίθενται στο παράρτημα I της παρούσας απόφασης.

⁽⁶⁾ ΕΕ C 13 της 17.1.2004, σ. 3.

- 2) Τα κράτη της ΕΖΕΣ ενημερώνονται με επιστολή στην οποία επισυνάπτεται αντίγραφο της παρούσας απόφασης, συμπεριλαμβανομένου του παραρτήματος Ι. Τα κράτη της ΕΖΕΣ οφείλουν να δηλώσουν κατά πόσον συμφωνούν με τα ενδεδειγμένα μέτρα το αργότερο έως τις 30 Ιουνίου 2004.
- 3) Αντίγραφο της παρούσας απόφασης, συμπεριλαμβανομένου του παραρτήματος Ι, αποστέλλεται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή προς ενημέρωσή της δυνάμει του στοιχείου δ) του πρωτοκόλλου 27 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ.
- 4) Η απόφαση, συμπεριλαμβανομένου του παραρτήματος Ι, δημοσιεύεται στο τμήμα για τον ΕΟΧ και στο συμπλήρωμα για τον ΕΟΧ της *Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.
- 5) Εφόσον τα κράτη της ΕΖΕΣ δεχθούν την πρόταση λήψης των ενδεδειγμένων μέτρων, θα δημοσιευθεί περιληπτική ανακοίνωση

στο τμήμα για τον ΕΟΧ και στο συμπλήρωμα για τον ΕΟΧ της *Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

- 6) Το κείμενο της παρούσας απόφασης στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό.

Βρυξέλλες, 31 Μαρτίου 2004.

Για την Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ

Hannes HAFSTEIN
Πρόεδρος

Einar M. BULL
Μέλος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

«24Α. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (1)

24Α.1. Εισαγωγή

- (1) Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν ζωτική σημασία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο. Ο κλάδος των θαλασσιών μεταφορών και συναφών δραστηριοτήτων στον ΕΟΧ συνεχίζει να συγκαταλέγεται στους σημαντικότερους παγκοσμίως. Η Λευκή Βίβλος της Επιτροπής των ΕΚ "Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών" (2) υπογραμμίζει τη ζωτική σημασία των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών για την οικονομία της Κοινότητας και αποδεικνύει ότι ποσοστό 90 % όλων των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ της Κοινότητας και του υπόλοιπου κόσμου μεταφέρεται από θαλάσσης. Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων αποτελούν το μέσο μεταφοράς του 69 % του όγκου εμπορευμάτων που μεταφέρεται μεταξύ των κρατών μελών των ΕΚ (αυτό το ποσοστό ανέρχεται σε 41 % αν συνυπολογιστούν οι εγχώριες μεταφορές).
- (2) Από τη δεκαετία του 1970, ο ευρωπαϊκός στόλος αντιμετωπίζει ανταγωνισμό από πλοία νηολογημένα σε τρίτες χώρες οι οποίες δεν μεριμνούν ιδιαίτερα ούτε τηρούν την κοινωνική νομοθεσία και τους κανόνες ασφαλείας που ισχύουν σε διεθνές επίπεδο.
- (3) Η έλλειψη ανταγωνιστικότητας των πλοίων υπό ευρωπαϊκή σημαία αναγνωρίστηκε στο τέλος της δεκαετίας του 1980 και, καθώς δεν υπήρχαν εναρμονισμένα ευρωπαϊκά μέτρα, πολλά κράτη του ΕΟΧ ενέκριναν διαφορετικές μορφές ενίσχυσης των θαλάσσιων μεταφορών. Οι στρατηγικές που εγκρίθηκαν και οι προϋπολογισμοί που χορηγήθηκαν για τα μέτρα ενίσχυσης διαφέρουν από το ένα κράτος του ΕΟΧ στο άλλο αντανακλώντας τη στάση αυτών των κρατών ως προς τις κρατικές ενισχύσεις καθώς και τη σημασία που αποδίδουν στο ναυτιλιακό κλάδο.
- (4) Εξάλλου, για να ενθαρρύνουν την επανανηολόγηση πλοίων, τα κράτη του ΕΟΧ χαλάρωσαν τους κανόνες σχετικά με τα πληρώματα, ιδίως μέσω της δημιουργίας δεύτερων νηολογίων.
- (5) Τα δεύτερα νηολόγια περιλαμβάνουν, πρώτον, "τα υπεράκτια νηολόγια" που υπάγονται στα εδάφη τα οποία έχουν μεγαλύτερη ή μικρότερη αυτονομία σε σχέση με το κράτος ΕΟΧ, και δεύτερον, τα "διεθνή νηολόγια", τα οποία υπάγονται απευθείας στο κράτος του ΕΟΧ το οποίο τα έχει καταρτίσει.
- (6) Παρά τις προσπάθειες που καταβλήθηκαν, μεγάλο τμήμα του στόλου του ΕΟΧ εξακολουθεί να νηολογείται με σημαίες τρίτων κρατών. Αυτό συμβαίνει επειδή τα νηολόγια τρίτων κρατών που εφαρμόζουν πολιτικές ανοιχτής νηολόγησης -μερικά από τα οποία καλούνται "σημαίες ευκαιρίας"- εξακολουθήσαν και εξακολουθούν να έχουν σημαντικό ανταγωνιστικό προβάδισμα σε σχέση με τα νηολόγια των κρατών του ΕΟΧ.

24Α.1.1. Ενισχύσεις στη ναυτιλία

- (1) Λαμβάνοντας υπόψη τις διαφορές μεταξύ των συστημάτων ενίσχυσης που θέσπισαν τα κράτη μέλη των ΕΚ που αντιμετωπίζουν εντονότερο ανταγωνισμό από τα πλοία που δεν φέρουν κοινοτική σημαία, το 1989 η Επιτροπή των ΕΚ εξέδωσε τις πρώτες κατευθυντήριες γραμμές για το θέμα, ώστε να εξασφαλίσει κάποια συγκλίση μεταξύ των μέτρων που λαμβάνουν τα κράτη μέλη των ΕΚ. Αυτή η μέθοδος ωστόσο αποδείχθηκε αναποτελεσματική και η συρρίκνωση του κοινοτικού στόλου συνεχίστηκε. Έτσι, οι κατευθυντήριες γραμμές αναθεωρήθηκαν, οδηγώντας στην ανακοίνωση του 1997 που καθορίζει νέες κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών (3).
- (2) Οι κατευθυντήριες γραμμές του 1989 δεν ενσωματώθηκαν στη συμφωνία για τον ΕΟΧ όταν τέθηκε σε ισχύ. Εντούτοις, οι βασικές διατάξεις περί κρατικών ενισχύσεων της συμφωνίας για τον ΕΟΧ εφαρμόζονται πλήρως στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, ενώ η Εποπτεύουσα Αρχή έκρινε ότι οι κατευθυντήριες γραμμές που είχε εκδώσει η Επιτροπή το 1989 για τις κρατικές ενισχύσεις προς τις ναυτιλιακές εταιρείες παρουσίαζαν ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ. Η ανακοίνωση του 1997 ενσωματώθηκε ως κεφάλαιο 24Α στις κατευθυντήριες γραμμές της Αρχής για τις κρατικές ενισχύσεις. Το παρόν κεφάλαιο 24Α ενσωματώνει τις κατευθυντήριες γραμμές που εξέδωσε η Επιτροπή των ΕΚ το 2004 (4).
- (3) Η κυριότερη εξέλιξη κατά τα τελευταία έτη όσον αφορά τα μέτρα ενίσχυσης των θαλάσσιων μεταφορών που λαμβάνουν τα κράτη μέλη είναι η γενικευμένη εφαρμογή στην Ευρώπη των συστημάτων φόρου χωρητικότητας κατ' αποκοπή (ο επονομαζόμενος "φόρος χωρητικότητας"). Ο φόρος χωρητικότητας άρχισε να ισχύει στην Ελλάδα πολύ νωρίς και επεκτάθηκε σταδιακά στις Κάτω Χώρες (1996), στη Νορβηγία (1996), στη Γερμανία (1999), στο Ηνωμένο Βασίλειο (2000), στη Δανία, στην Ισπανία και στη Φινλανδία (2002) και τέλος στην Ιρλανδία (2002). Το Βέλγιο και η Γαλλία αποφάσισαν επίσης να τον θεσπίσουν το 2002, ενώ η ιταλική κυβέρνηση εξετάζει αυτήν τη δυνατότητα.

(1) Το παρόν κεφάλαιο αντιστοιχεί στην ανακοίνωση της Επιτροπής E(2004) 43 – Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών (EE C 13 της 17.1.2004, σ. 13).

(2) COM (2001) 370 τελικό.

(3) Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών 97/C 205/05 (EE C 205 της 5.7.1997, σ. 5).

(4) Βλέπε υποσημείωση 1 του παρόντος κεφαλαίου.

24A.1.2. Ανασκόπηση των εξελίξεων μετά την έκδοση των κατευθυντήριων γραμμών του 1997

- (1) Στο εισαγωγικό κεφάλαιο των κατευθυντήριων γραμμών του 2004, η Επιτροπή των ΕΚ περιγράφει τα μέτρα που πρότειναν τα κράτη μέλη των ΕΚ και ενέκρινε η Επιτροπή των ΕΚ σε σύγκριση με τους γενικούς στόχους των κατευθυντήριων γραμμών του 1997. Η Επιτροπή των ΕΚ συγκέντρωσε τις σχετικές πληροφορίες από στατιστικά στοιχεία και από τις απαντήσεις σε ερωτηματολόγιο που απεστάλη στα κράτη μέλη των ΕΚ στις αρχές 2002. Η Αρχή είχε καλέσει τα κράτη της ΕΖΕΣ να απαντήσουν στο ίδιο ερωτηματολόγιο και διαβίβασε τις απαντήσεις στην Επιτροπή των ΕΚ. Από τις απαντήσεις των κρατών ΕΖΕΣ στο ερωτηματολόγιο και από την εμπειρία της όσον αφορά τις κοινοποιήσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, η Αρχή μπορεί να επιβεβαιώσει ότι οι γενικές τάσεις που περιγράφει η Επιτροπή των ΕΚ στην ανακοίνωση του 2004 ισχύουν και για τον ΕΟΧ ως σύνολο.

α) Ανταγωνιστικότητα του στόλου ΕΟΧ

- (2) Η Επιτροπή των ΕΚ διαπίστωσε ότι –σύμφωνα με τις απαντήσεις που παρείχαν τα κράτη μέλη των ΕΚ στα μέσα του 2002 στο ερωτηματολόγιο της Επιτροπής και με τα πιο πρόσφατα στατιστικά δεδομένα⁽⁵⁾– τα κράτη μέλη των ΕΚ που θέσπισαν μέτρα ενίσχυσης, ιδίως υπό μορφή φορολογικής ελάφρυνσης, πέτυχαν την επαναηθολόγηση υπό την εθνική σημαία, στο σύνολο των νηολογίων, σημαντικού ποσού χωρητικότητας. Από την έναρξη εφαρμογής του ειδικού φορολογικού καθεστώτος για τη ναυτιλία στη Νορβηγία⁽⁶⁾, ο εμπορικός στόλος υπό εθνική σημαία αυξήθηκε κατά 89 σκάφη ή ποσοστό 6 % (1996-2001). Κατά την περίοδο μεταξύ 1989-2001, το μερίδιο των νηολογίων των κρατών μελών της ΕΚ στη συνολική παγκόσμια χωρητικότητα σημείωσε ελαφρά κάμψη. Σε μια περίοδο αύξησης του παγκόσμιου στόλου, η αύξηση του στόλου με κοινοτική διοίκηση αλλά με σημαία τρίτης χώρας ήταν ταχύτερη από αυτήν του στόλου που ήταν νηολογημένος με σημαία κράτους μέλους των ΕΚ. Ο αριθμός των πλοίων νορβηγικής ιδιοκτησίας αλλά με αλλοδαπή σημαία αυξήθηκε από 425 την 1η Ιανουαρίου 1996 σε 702 την 1η Ιανουαρίου 2001.

β) Τάσεις της απασχόλησης

- (3) Όσον αφορά τις τάσεις της απασχόλησης, η Επιτροπή της ΕΚ διαπίστωσε μείωση του συνολικού αριθμού των ναυτικών που απασχολούνται σε πλοία υπό κοινοτική σημαία, αλλά επεσήμανε ότι το γεγονός αυτό πρέπει να συνεκτιμηθεί με την αύξηση της παραγωγικότητας ανά πλοίο και της ανανέωσης του στόλου υπό κοινοτική σημαία κατά την περίοδο 1997-2001. Τα νέα πλοία, πιο προηγμένης τεχνολογίας, χρειάζονται καλύτερα καταρτισμένο αλλά μικρότερο σε αριθμό προσωπικό. Η Επιτροπή παρατήρησε ότι η τάση να εξαρτώνται τα πλοία υπό κοινοτική σημαία όλο και περισσότερο από ναυτικούς τρίτων χωρών δεν ανατρέπεται. Αυτή η τάση υπογραμμίστηκε από την Επιτροπή το 2001 στην ανακοίνωσή της σχετικά με την εκπαίδευση και την πρόσληψη ναυτικών⁽⁷⁾. Στη Νορβηγία ο αριθμός ναυτικών από τη Νορβηγία και κράτη του ΕΟΧ σε πλοία νορβηγικής ιδιοκτησίας μειώθηκε κατά 3 % από το 1999 έως το 2000, ενώ η απασχόληση μη Νορβηγών ναυτικών αυξήθηκε.

γ) Συμβολή στο σύνολο της οικονομικής δραστηριότητας

- (4) Ο ναυτιλιακός κλάδος συνδέεται στενά με τις θαλάσσιες μεταφορές. Αυτή η διασύνδεση αποτελεί σημαντικό επιχειρημα υπέρ της λήψης θετικών μέτρων με σκοπό να διατηρηθεί ένας στόλος ο οποίος να εξαρτάται από τη ναυτιλία του ΕΟΧ. Καθώς οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν έναν από τους κρίκους της μεταφορικής αλυσίδας γενικά και της αλυσίδας του ναυτιλιακού κλάδου ειδικότερα, τα μέτρα που αποβλέπουν στη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού στόλου έχουν επίσης επιπτώσεις στις χερσαίες επενδύσεις των συναφών προς τη ναυτιλία κλάδων⁽⁸⁾ και στη συμβολή των ναυτιλιακών μεταφορών στην οικονομία του ΕΟΧ στο σύνολό της και γενικά στην απασχόληση.
- (5) Η σημασία της ναυτιλίας και του ευρύτερου ναυτιλιακού κλάδου ποικίλλει σημαντικά αναλόγως της χώρας. Σε μελέτη που πραγματοποίησε η Επιτροπή των ΕΚ για τα 15 κράτη μέλη των ΕΚ και τη Νορβηγία, η σπουδαιότητα του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού κλάδου και η άμεση οικονομική επίπτωση του απεικονίζονται σαφώς στα ακόλουθα στοιχεία: 1,550 εκατομμύρια άμεσα απασχολούμενοι, κύκλος εργασιών 160 δισεκατομμύρια ευρώ το 1997 (περίπου 2 % του ΑΕΠ της Κοινότητας)⁽⁹⁾. Τα στοιχεία για τη Νορβηγία [(2 % του ΑΕΠ παράγεται από το ναυτιλιακό κλάδο⁽¹⁰⁾], τη Δανία (3 % του ΑΕΠ παράγεται από το ναυτιλιακό κλάδο), την Ελλάδα (2,3 %) και τις Κάτω Χώρες (2 %) αποτελούν αντιπροσωπευτικά παραδείγματα.
- (6) Σε αυτό το πλαίσιο, επομένως, αξίζει να σημειωθεί ότι ο στόλος που ανήκει σε ευρωπαϊούς επιχειρηματίες των οποίων οι εταιρείες εδρεύουν εντός της Κοινότητας παρέμεινε στο επίπεδο του 34 % περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας ενώ αυτή αυξήθηκε σε αυτό το διάστημα κατά 10 %. Δεδομένης της κινητικότητας του ναυτιλιακού κλάδου και των ευκολιών που παρέχουν οι τρίτες χώρες, μπορεί κανείς να συμπεράνει ότι τα μέτρα στήριξης των θαλάσσιων μεταφορών μπορούν να συμβάλουν στην αποφυγή της γενίκευσης της μετατόπισης της έδρας των συναφών κλάδων.

⁽⁵⁾ ISL, Shipping Statistics 2001. Περαιτέρω λεπτομέρειες, και ιδίως αριθμητικά στοιχεία όσον αφορά τον κοινοτικό στόλο και την απασχόληση των ναυτικών στο εσωτερικό της Κοινότητας περιέχονται στο εισαγωγικό μέρος της ανακοίνωσης της Επιτροπής που αναφέρεται στην υποσημείωση 1 του παρόντος κεφαλαίου.

⁽⁶⁾ Η Νορβηγία ήταν η μόνη χώρα ΕΖΕΣ που απάντησε στο ερωτηματολόγιο.

⁽⁷⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εκπαίδευση και την πρόσληψη ναυτικών της 6ης Απριλίου 2001, COM(2001) 188 τελικό.

⁽⁸⁾ Αυτές οι δραστηριότητες περιλαμβάνουν τις λιμενικές υπηρεσίες, την υλικοτεχνική υποδομή, τη ναυπήγηση, επισκευή, συντήρηση, επιδείωση και ταξινόμηση των πλοίων, τη διαχείριση των πλοίων και τις χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, τις τραπεζικές δραστηριότητες και τις διεθνείς οικονομικές υπηρεσίες, την ασφάλεια, την παροχή συμβουλευτικών και επαγγελματικών υπηρεσιών.

⁽⁹⁾ Μελέτη που αναλήφθηκε από την ΓΔ Επιχειρήσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής "Οικονομικός αντίκτυπος του ναυτιλιακού κλάδου στην Ευρώπη".

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

⁽¹⁰⁾ Τα στοιχεία έχουν ληφθεί από τη Στατιστική Υπηρεσία της Νορβηγίας.

- (7) Βάσει των προαναφερομένων πορισμάτων, η Επιτροπή των ΕΚ κατέληξε στο συμπέρασμα ότι όπου έχουν ληφθεί μέτρα σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 1997, η διαρθρωτική συρρίκνωση των κοινοτικών νηολογίων και του στόλου της Κοινότητας ανακόπηκε και οι στόχοι που έθεσε η Επιτροπή επιτεύχθηκαν, τουλάχιστον εν μέρει. Όπως διαπιστώνει η Εποπτεύουσα Αρχή από τις έρευνές της στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, η εγκατάλειψη των σημαιών του ΕΟΧ δεν έχει ανακοπεί, παρόλο που τα μέτρα τα οποία εγκρίθηκαν δυνάμει του πρώην κεφαλαίου 24Α των κατευθυντήριων γραμμών της Αρχής θεωρήθηκαν μέσο για την αναστροφή αυτής της τάσης. Το μερίδιο της Νορβηγίας στον παγκόσμιο στόλο βάσει της ολικής χωρητικότητας και μετρώμενο ως χωρητικότητα νηολογημένη στη Νορβηγία παρέμεινε γύρω στα επίπεδα του 4 % κατά το διάστημα 1998-2000 ⁽¹¹⁾.
- (8) Το μερίδιο εντούτοις των ανοιχτών νηολογίων στην παγκόσμια χωρητικότητα εξακολούθησε να αυξάνεται κατά το χρονικό αυτό διάστημα, από 43 % το 1996 σε 54 % το 2001, και τίποτε δεν δείχνει κάποια σημαντική αναστροφή της τάσης να αυξάνεται όλο και περισσότερο η προσφυγή σε ναυτικούς τρίτων χωρών για την επάνδρωση του στόλου. Η προσπάθεια που ξεκίνησε τα τελευταία έτη πρέπει να συνεχιστεί αλλά με πιο συγκεκριμένους στόχους. Πρέπει ιδίως να υπάρξει στενότερη παρακολούθηση των μέτρων αύξησης της απασχόλησης ναυτικών του ΕΟΧ.
- (9) Τα αποτελέσματα των μέτρων που λήφθηκαν από τα κράτη ΕΖΕΣ και εγκρίθηκαν από την Εποπτεύουσα Αρχή πρέπει να αναλυθούν συστηματικά.
- (10) Συνεπώς, και παρόλο που ως θέμα αρχής οι ενισχύσεις λειτουργίας πρέπει να είναι έκτακτες, προσωρινές και φθίνουσες, η Αρχή εκτιμά ότι οι κρατικές ενισχύσεις στη ναυτιλία του ΕΟΧ είναι ακόμη αιτιολογημένες και ότι η προσέγγιση που ακολουθήθηκε στις κατευθυντήριες γραμμές του 1997 ήταν ορθή. Το παρόν κεφάλαιο 24Α, επομένως, στηρίζεται στην ίδια βασική προσέγγιση.

24Α.2. Πεδίο και γενικοί στόχοι των αναθεωρημένων κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις

- (1) Στόχος των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών – που αντικαθιστούν το παλαιό κεφάλαιο 24 Α ⁽¹²⁾– είναι να τεθούν οι παράμετροι εντός των οποίων θα εγκρίνονται από την Εποπτεύουσα Αρχή οι κρατικές ενισχύσεις για τις θαλάσσιες μεταφορές, δυνάμει των κανόνων και διαδικασιών του ΕΟΧ για τις κρατικές ενισχύσεις, σύμφωνα με το άρθρο 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ) ή/και το άρθρο 59 παράγραφος 2 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ.
- (2) Τα προγράμματα ενισχύσεων δεν πρέπει να θεσπίζονται σε βάρος των οικονομιών των άλλων κρατών ΕΟΧ και πρέπει να αποδεικνύουν ότι δεν ενέχουν κίνδυνο στρέβλωσης των όρων του ανταγωνισμού μεταξύ των συμβαλλομένων μερών σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον. Οι κρατικές ενισχύσεις πρέπει πάντοτε να περιορίζονται στην έκταση που είναι αναγκαία για την επίτευξη των σκοπών τους και πρέπει να χορηγούνται με διαφανή τρόπο. Πρέπει επίσης να λαμβάνεται πάντοτε υπόψη ο σωρευτικός αντίκτυπος όλων των ενισχύσεων που χορηγούνται από κρατικές αρχές (συμπεριλαμβανομένων των ενισχύσεων σε εθνική, περιφερειακή και τοπική κλίμακα).
- (3) Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές εφαρμόζονται στις δραστηριότητες “θαλασσιών μεταφορών”, όπως αυτές ορίζονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 ⁽¹³⁾, ο οποίος έχει ενσωματωθεί στη συμφωνία για τον ΕΟΧ ως σημείο 53 του παραρτήματος XIII της συμφωνίας για τον ΕΟΧ και στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 ⁽¹⁴⁾, ο οποίος έχει ενσωματωθεί στη συμφωνία για τον ΕΟΧ ως σημείο 53α του παραρτήματος XIII της συμφωνίας για τον ΕΟΧ ⁽¹⁵⁾, δηλαδή στις “θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών”. Συγκεκριμένα σημεία τους αφορούν επίσης τις υπηρεσίες ρυμούλκησης και βυθοκόρησης.

24Α.2.1. Πεδίο εφαρμογής των αναθεωρημένων κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις

- (1) Οι κατευθυντήριες γραμμές καλύπτουν όλες τις ενισχύσεις υπέρ των θαλασσιών μεταφορών που χορηγούνται από τα κράτη ΕΖΕΣ ή από κρατικούς πόρους. Σε αυτές συμπεριλαμβάνονται όλα τα χρηματοοικονομικά πλεονεκτήματα που παραχωρούνται υπό οποιαδήποτε μορφή και τα οποία χρηματοδοτούνται από δημόσιες αρχές (σε εθνικό, περιφερειακό, επαρχιακό, νομαρχιακό ή τοπικό επίπεδο). Για τους σκοπούς αυτούς, στις “δημόσιες αρχές” μπορούν να συμπεριλαμβάνονται και οι δημόσιες επιχειρήσεις καθώς και οι ελεγχόμενες από το κράτος τράπεζες. Στο πεδίο ορισμού των ενισχύσεων μπορεί επίσης να εμπίπτουν και όλες οι ρυθμίσεις βάσει των οποίων το κράτος εγγυάται δάνεια ή άλλες μορφές χρηματοδοτήσεων από τις εμπορικές τράπεζες. Στις κατευθυντήριες γραμμές δεν γίνεται κανένας διαχωρισμός μεταξύ των κατηγοριών δικαιούχων όσον αφορά τη νομική δομή τους (όπως εταιρείες, μορφές εταιρικής συνεργασίας ή μεμονωμένα άτομα) αλλά ούτε και μεταξύ δημόσιων ή ιδιωτικών μορφών ιδιοκτησίας και όποια αναφορά γίνεται σε εταιρείες θεωρείται ότι συμπεριλαμβάνει όλους τους άλλους τύπους νομικών προσώπων.
- (2) Οι κατευθυντήριες γραμμές δεν καλύπτουν τις ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία (κατά την έννοια του κεφαλαίου 24B των κατευθυντήριων γραμμών της Εποπτεύουσας Αρχής για τις κρατικές ενισχύσεις ή οποιασδήποτε επακόλουθης πράξης). Κατά την έννοια του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, οι επενδύσεις σε έργα υποδομής δεν λογίζονται υπό κανονικές συνθήκες ότι εμπεριέχουν κρατικές ενισχύσεις, εάν το κράτος παρέχει ελεύθερη και ισότιμη πρόσβαση στις υποδομές του, προς όφελος όλων των ενδιαφερομένων φορέων. Η Αρχή έχει ωστόσο τη δυνατότητα να ελέγχει τις επενδύσεις αυτές, κρίνοντας κατά πόσο είναι σε θέση να προσκομίσουν άμεσο ή έμμεσο όφελος σε ορισμένους πλοιοκτήτες. Τέλος, η Αρχή έχει θεσπίσει τη βασική αρχή ότι δεν περιέχεται καμία κρατική ενίσχυση στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι δημόσιες αρχές συνεισφέρουν ποσά σε κάποια εταιρεία, σύμφωνα με τη βασική αρχή των κριτηρίων που θα ήταν αποδεκτά για έναν ιδιώτη επενδυτή, ο οποίος λειτουργεί υπό ομαλές συνθήκες της οικονομίας της αγοράς.

⁽¹¹⁾ Τα στοιχεία έχουν ληφθεί από τη Στατιστική Υπηρεσία της Νορβηγίας.

⁽¹²⁾ Το οποίο βασίζονταν στις κατευθυντήριες γραμμές που εξέδωσε η Επιτροπή των ΕΚ το 1997.

⁽¹³⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών (ΕΕ L 378 της 31.12.1986, σ. 1).

⁽¹⁴⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές - καμπιστάζ) (ΕΕ L 364 της 12.12.1992, σ. 7).

⁽¹⁵⁾ Με την απόφαση της Μεικτής Επιτροπής του ΕΟΧ αριθ. 70/97 (ΕΕ L 30 της 5.2.1998, σ. 42 και Συμπλήρωμα για τον ΕΟΧ αριθ. 5 της 5.2.1998, σ. 175), ημερομηνία έναρξης ισχύος 1.8.1998.

24A.2.2. Γενικοί στόχοι των αναθεωρημένων κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις

- (1) Η αυξημένη διαφάνεια στα θέματα της χορήγησης κρατικών ενισχύσεων είναι αναγκαία, για να έχουν πλήρη επίγνωση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων τους όχι μόνον οι εθνικές αρχές, υπό την ευρεία έννοια, αλλά και οι εταιρείες και τα μεμονωμένα άτομα. Προορισμός αυτών των κατευθυντήριων γραμμών είναι να συμβάλλουν στην επίτευξη του στόχου αυτού, αλλά και στην αποσαφήνιση των προγραμμάτων παροχής κρατικών ενισχύσεων που επιτρέπεται να θεσπιστούν προς υποστήριξη των ναυτιλιακών συμφερόντων του ΕΟΧ, με σκοπό την:
- βελτίωση της παροχής ασφαλών, αποδοτικών και φιλικών προς το περιβάλλον θαλασσιών μεταφορών,
 - ενθάρρυνση της εγγραφής ή επανεγγραφής στα νηολόγια των κρατών ΕΟΧ,
 - συμβολή στην εδραίωση του ναυτιλιακού κλάδου, με έδρα στα κράτη ΕΟΧ, με παράλληλη διατήρηση ενός συνολικά ανταγωνιστικού στόλου στις παγκόσμιες αγορές,
 - διατήρηση και βελτίωση της τεχνογνωσίας στα ναυτιλιακά θέματα, καθώς και την προστασία και την προαγωγή της απασχόλησης των ευρωπαϊών ναυτικών και
 - συμβολή στην πρόωθηση νέων υπηρεσιών στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων ⁽¹⁶⁾.
- (2) Οι κρατικές ενισχύσεις επιτρέπεται γενικά να χορηγούνται μόνο σε πλοία που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών ΕΟΧ. Οι κρατικές ενισχύσεις επιτρέπεται ωστόσο να χορηγούνται, σε ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις, σε πλοία που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια που αναφέρονται στο σημείο 3 του παραρτήματος VIII των παρούσων κατευθυντήριων γραμμών, υπό τον όρο ότι:
- συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα και τη νομοθεσία του ΕΟΧ, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών με την ασφάλεια έναντι ατυχημάτων και κακόβουλων πράξεων, τις περιβαλλοντικές επιδόσεις και τις συνθήκες εργασίας στα πλοία·
 - η εκμετάλλευσή τους εκτελείται από έδαφος του ΕΟΧ·
 - ο πλοιοκτήτης τους είναι εγκατεστημένος στον ΕΟΧ και το ενδιαφερόμενο κράτος αποδεικνύει ότι το νηολόγιο αυτό συμβάλλει άμεσα στην επίτευξη των προαναφερομένων στόχων.
- (3) Σε ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις επιτρέπεται, επιπροσθέτως, η έγκριση μέτρων χορήγησης ενισχύσεων ουδέτερων προς τη σημαία των πλοίων, όταν αποδεικνύεται σαφώς ότι τα συμβαλλόμενα μέρη αποκομίζουν συγκεκριμένο όφελος.

24A.3. Φορολογικά και κοινωνικά μέτρα για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας

24A.3.1. Φορολογική μεταχείριση των ναυτιλιακών εταιρειών

- (1) Πολλές τρίτες χώρες έχουν αναπτύξει αξιοσέβαστα νηολόγια και μερικές διαθέτουν σημαντική υποδομή διεθνών υπηρεσιών προσελκύνοντας τους πλοιοκτήτες χάρη σε ένα σαφώς ηπιότερο φορολογικό κλίμα από αυτό που επικρατεί στα κράτη ΕΟΧ. Τα χαμηλά επίπεδα φορολογίας δημιούργησαν κίνητρα για τους πλοιοκτήτες, όχι μόνο για να αλλάξουν τη σημαία των πλοίων τους αλλά και για να εξετάσουν το ενδεχόμενο αλλαγής έδρας της εταιρείας τους. Πρέπει να τονισθεί ότι δεν υπάρχουν, προς το παρόν, αποτελεσματικοί διεθνείς κανόνες για την περιστολή του φορολογικού ανταγωνισμού αυτής της μορφής, ενώ λίγοι είναι οι διοικητικοί, νομικοί ή τεχνικοί φραγμοί που αποτρέπουν τη μετεγγραφή ενός πλοίου από τα νηολόγια ενός κράτους ΕΟΧ. Δεδομένης της κατάστασης, η προτιμότερη λύση φαίνεται να είναι η δημιουργία συνθηκών που επιτρέπουν την επικράτηση θεμιτών όρων ανταγωνισμού με τις σημαίες ευκαιρίας.
- (2) Κατά γενικό κανόνα, η συμφωνία για τον ΕΟΧ δεν καλύπτει τα φορολογικά συστήματα των κρατών ΕΟΧ/ΕΖΕΣ. Σε ορισμένες περιπτώσεις, εντούτοις, οι επιπτώσεις ενός τέτοιου συστήματος ενδέχεται να είναι τέτοιες ώστε να το υπάγουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ ⁽¹⁷⁾. Στην παρούσα φάση, δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι υπάρχουν προγράμματα ενισχύσεων που προκαλούν στρέβλωση των όρων του ανταγωνισμού μεταξύ των συμβαλλομένων μερών σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον. Πράγματι, φαίνεται ότι υπάρχει αυξανόμενος βαθμός σύγκλισης στις εφαρμοζόμενες προσεγγίσεις των κρατών ΕΟΧ όσον αφορά τις ενισχύσεις προς τη ναυτιλία. Σπάνιο είναι το φαινόμενο της αλλαγής σημαίας μεταξύ των κρατών ΕΟΧ. Ο φορολογικός ανταγωνισμός αποτελεί κυρίως ζήτημα μεταξύ των κρατών ΕΟΧ αφενός, και τρίτων χωρών αφετέρου, εφόσον οι δυνατότητες εξοικονόμησης κόστους που παραχωρούνται στους πλοιοκτήτες για την εγγραφή πλοίων τους στα νηολόγια τρίτων χωρών είναι σημαντικές, σε σύγκριση με τις εναλλακτικές λύσεις που τους παρέχονται εντός του ΕΟΧ.

⁽¹⁶⁾ Βλέπε σχετικά Λευκή Βίβλο της Επιτροπής των ΕΚ για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το 2010, COM(2001) 370 τελικό.

⁽¹⁷⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου ΕΖΕΣ στην υπόθεση E-6/98 *Κυβέρνηση της Νορβηγίας κατά Επιστεύουσας Αρχής της ΕΖΕΣ*.

- (3) Για το λόγο αυτό, πολλά κράτη ΕΟΧ θέσπισαν ειδικά μέτρα με στόχο τη βελτίωση των φορολογικών συνθηκών για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες, όπως η δυνατότητα επιταχυσμένης απόσβεσης των επενδύσεων σε πλοία και το δικαίωμα αφορολόγητης αποθεματοποίησης των κερδών που προέκυψαν από την πώληση πλοίων επί ορισμένα έτη, υπό την προϋπόθεση ότι τα κέρδη αυτά επανεπενδύονται σε άλλα πλοία.
- (4) Τα μέτρα φορολογικής ελάφρυνσης που εφαρμόζονται ειδικότερα για τη ναυτιλία θεωρούνται κρατικές ενισχύσεις. Παρομοίως, το σύστημα αντικατάστασης της κανονικής φορολογίας των επιχειρήσεων από το φόρο επί της χωρητικότητας αποτελεί κρατική ενίσχυση. Συνέπεια του φόρου επί της χωρητικότητας είναι να καταβάλλει ο πλοιοκτήτης ποσό φόρου άμεσα συνδεδεμένο με τη χωρητικότητα που χρησιμοποιείται πραγματικά. Ο φόρος επί της χωρητικότητας είναι πληρωτέος ανεξάρτητα από τα πραγματικά κέρδη ή ζημίες που πραγματοποιεί η εταιρεία.
- (5) Όπως έχει αποδειχθεί, με τα μέτρα αυτά διασφαλίζεται η απασχόληση υψηλού επιπέδου στις δραστηριότητες του ναυτικού κλάδου στην ξηρά, όπως για παράδειγμα στις εργασίες διαχείρισης που συνδέονται απευθείας με τη ναυτιλία, αλλά και σε συναφείς προς αυτή δραστηριότητες (ασφάλιση, χρηματοοικονομικές και χρηματοπιστωτικές εργασίες). Αυτές οι μορφές παροχής φορολογικών κινήτρων μπορεί εν γένει να γίνουν αποδεκτές, λαμβάνοντας υπόψη τη σημασία που έχουν οι εν λόγω δραστηριότητες για την οικονομία των Συμβαλλομένων Μερών και για να διευκολυνθεί η επίτευξη των προαναφερθέντων στόχων. Εξάλλου, η διαφύλαξη θέσεων απασχόλησης ποιότητας και η τόνωση μιας ανταγωνιστικής ναυτιλιακής βιομηχανίας με έδρα σε κάποιο κράτος ΕΟΧ μέσω της παροχής φορολογικών κινήτρων, συνδυαζόμενη με την υποστήριξη άλλων πρωτοβουλιών στα θέματα της κατάρτισης και της ενίσχυσης της ασφάλειας θα διευκολύνει την ανάπτυξη της ευρωπαϊκής ναυτιλίας στην παγκόσμια αγορά.
- (6) Η Εποπτεύουσα Αρχή έχει επίγνωση του γεγονότος ότι τα έσοδα των πλοιοκτητών προέρχονται σήμερα συχνά από τη λειτουργία πλοίων υπό διαφορετικές σημαίες, για παράδειγμα, όταν εκμεταλλεύονται ναυλωμένα σκάφη με ξένες σημαίες ή όταν χρησιμοποιούν σκάφη εταιρών τους στο πλαίσιο συμμαχιών. Αναγνωρίζει επίσης ότι θα εξακολουθήσουν να υπάρχουν κίνητρα για τον εκπατισμό της διοίκησης και των βοηθητικών δραστηριοτήτων, εάν οι πλοιοκτήτες αντλούν σημαντικά οικονομικά οφέλη διατηρώντας διαφορετικές έδρες και τηρώντας χωριστά λογιστικά στοιχεία για τις εισπράξεις τους από τις σημαίες ΕΟΧ και για τις υπόλοιπες εισπράξεις τους. Αυτό θα μπορούσε να ισχύει, για παράδειγμα, εάν τα έσοδά τους από πλοία που δεν φέρουν σημαία ΕΟΧ υπόκεινται σε καθεστώς πλήρους φορολογίας των εταιρειών σε κράτος ΕΟΧ, ή σε καθεστώς μειωμένης φορολογίας σε υπερπόντια εδάφη, όταν αποδεικνύουν ότι η διοίκηση της εταιρείας είναι εγκατεστημένη στα υπερπόντια εδάφη.
- (7) Αντικειμενικός στόχος των κρατικών ενισχύσεων στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής θαλάσσιων μεταφορών είναι η προώθηση της ανταγωνιστικότητας των στόλων ΕΟΧ στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά. Στα καθεστώτα φορολογικών ελαφρύνσεων θα πρέπει ως εκ τούτου να απαιτείται, κατά κανόνα, διασύνδεση με σημαία ΕΟΧ. Κατ' εξαίρεση, τα καθεστώτα αυτά θα μπορούν ωστόσο να εγκρίνονται στις περιπτώσεις που εφαρμόζονται για το σύνολο του στόλου που εκμεταλλεύεται πλοιοκτήτρια εταιρεία η οποία έχει την έδρα της στην επικράτεια κράτους ΕΟΧ και υπόκειται σε φόρο εταιρειών, υπό την προϋπόθεση ότι αποδεικνύεται ότι η στρατηγική και εμπορική διαχείριση όλων των εν λόγω πλοίων ασκείται πραγματικά από την επικράτεια του κράτους μέλους και ότι οι εν λόγω δραστηριότητες συμβάλλουν σημαντικά στην τόνωση των οικονομικών δραστηριοτήτων και της απασχόλησης στον ΕΟΧ. Στα αποδεικτικά στοιχεία που προσκομίζονται από το ενδιαφερόμενο κράτος ΕΟΧ για να καταδείξει τον συγκεκριμένο οικονομικό δεσμό πρέπει να περιλαμβάνονται λεπτομερή στοιχεία για τα πλοία, η ιδιοκτησία και λειτουργία των οποίων διέπεται από τα νηολόγια ΕΟΧ, τους υπηκόους ΕΟΧ που απασχολούνται στα πλοία και τις δραστηριότητες στην ξηρά καθώς και τις επενδύσεις παγίων κεφαλαιουχικών στοιχείων. Υπογραμμίζεται ότι οι ενισχύσεις πρέπει να είναι απαραίτητες για την προώθηση του επαναπατισμού της στρατηγικής και εμπορικής διαχείρισης όλων των σχετικών πλοίων στον ΕΟΧ, και επιπλέον, ότι οι αποδέκτες των ενισχύσεων να υπόκεινται σε φόρο εταιρειών στον ΕΟΧ. Η Αρχή θα έχει τη δυνατότητα να ζητά επίσης την προσκόμιση κάθε άλλου αποδεικτικού στοιχείου, από το οποίο προκύπτει ότι όλα τα πλοία που εκμεταλλεύονται εταιρείες οι οποίες επωφελούνται από τα προαναφερθέντα μέτρα τηρούν τα αντίστοιχα διεθνή πρότυπα ασφαλείας και πρότυπα ασφαλείας του ΕΟΧ, συμπεριλαμβανομένων των προτύπων για τις συνθήκες εργασίας επί των πλοίων.
- (8) Όπως αναπτύσσεται στην ανωτέρω παράγραφο, δεν πρέπει να λησμονείται ότι, κατ' αρχήν, για τα προγράμματα φορολογικής ελάφρυνσης απαιτείται η ύπαρξη σύνδεσης με τη σημαία κράτους ΕΟΧ. Πριν χορηγηθεί (ή επιβεβαιωθεί) η κατ' εξαίρεση ενίσχυση σε στόλους που αποτελούνται και από πλοία τα οποία φέρουν άλλες σημαίες, τα κράτη ΕΟΧ πρέπει να εξασφαλίσουν ότι οι δικαιούχοι εταιρείες αναλαμβάνουν τη δέσμευση να αυξήσουν ή τουλάχιστον να διατηρήσουν από τη σημαία ενός κράτους ΕΟΧ τη χωρητικότητα που εκμεταλλεύονται υπό την εν λόγω σημαία, κατά το χρόνο ενάρξεως εφαρμογής των παρούσων κατευθυντήριων γραμμών. Σε περίπτωση που μια εταιρεία ελέγχει εταιρείες εκμετάλλευσης πλοίων, κατά την έννοια της έβδομης οδηγίας 83/349/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁽¹⁸⁾ (άρθρο 1), η οποία έχει ενσωματωθεί ως σημείο 4 του παραρτήματος XXII στη συμφωνία για τον ΕΟΧ, η προαναφερόμενη απαίτηση αντίστοιχης χωρητικότητας ισχύει για την μητρική εταιρεία και τις θυγατρικές εταιρείες λαμβανόμενες μαζί σε ενοποιημένη βάση. Σε περίπτωση που μια εταιρεία (ή όμιλος εταιρειών) δεν τηρεί την απαίτηση αυτή, το οικείο κράτος ΕΟΧ δεν παρέχει περαιτέρω φορολογική ελάφρυνση για τα πρόσθετα πλοία που δεν φέρουν σημαία ΕΟΧ τα οποία εκμεταλλεύεται η εν λόγω εταιρεία, εκτός εάν ο μέσος όρος του μεριδίου που αντιπροσωπεύουν τα πλοία υπό σημαία ΕΟΧ στο σύνολο της χωρητικότητας που δικαιούται φορολογική ελάφρυνση στο οικείο κράτος ΕΟΧ δεν μειώθηκε κατά την περίοδο αναφοράς που προβλέπεται στην επόμενη παράγραφο. Το κράτος ΕΖΕΣ πρέπει να ενημερώνει την Εποπτεύουσα Αρχή όταν εφαρμόζει την παρέκκλιση. Η απαίτηση για το μερίδιο που αντιπροσωπεύουν στο σύνολο της χωρητικότητας τα πλοία υπό σημαία ΕΟΧ σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, δεν ισχύει για τις επιχειρήσεις οι οποίες εκμεταλλεύονται τουλάχιστον 60 % της χωρητικότητάς τους υπό σημαία ΕΟΧ.

(18) ΕΕ L 193 της 18.7.1983, σ. 1.

- (9) Σε κάθε περίπτωση, εάν τα προγράμματα φορολογικών μέτρων έχουν εγκριθεί κατ' εξαίρεση, όπως προαναφέρεται, και για να είναι τα ενδιαφερόμενα κράτη ΕΖΕΣ σε θέση να προετοιμάζουν ανά τριετία την έκθεση που προβλέπεται στο τμήμα 24Α.12 ("Τελικές παρατηρήσεις", βλέπε κατωτέρω), οι αποδέκτες παρέχουν στο οικείο κράτος ΕΖΕΣ αποδεικτικά στοιχεία όσον αφορά την τήρηση όλων των όρων για την παρέκκλιση από τη σύνδεση με τη σημαία κατά την περίοδο αυτή. Επιπλέον, πρέπει να παρέχονται στοιχεία τα οποία να αποδεικνύουν ότι τηρήθηκε η απαίτηση σχετικά με το μερίδιο χωρητικότητας, που ορίζεται στην προηγούμενη παράγραφο, για το δικαιούχο στόλο και ότι κάθε πλοίο του εν λόγω στόλου είναι σύμφωνο προς τα σχετικά διεθνή πρότυπα και πρότυπα ΕΟΧ, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν την ασφάλεια έναντι ατυχημάτων και κακόβουλων πράξεων, τις περιβαλλοντικές επιδόσεις και τις συνθήκες εργασίας επί των πλοίων. Εάν οι αποδέκτες δεν παρέχουν τα εν λόγω αποδεικτικά στοιχεία, δεν θα τους επιτρέπεται να συνεχίσουν να επωφελούνται από το πρόγραμμα φορολογικών μέτρων.
- (10) Είναι επίσης ενδιαφέρον να διευκρινιστεί ότι, αν και οι ναυτιλιακές εταιρείες που εδρεύουν στον ΕΟΧ είναι οι φυσικοί αποδέκτες των ανωτέρω προγραμμάτων φορολογικών μέτρων, επιλέξιμες δύνανται επίσης να είναι ορισμένες εταιρείες διαχείρισης πλοίων που είναι εγκατεστημένες στον ΕΟΧ, υπό τους ίδιους όρους. Οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων είναι νομικά πρόσωπα που παρέχουν διάφορα είδη υπηρεσιών στους πλοιοκτήτες, όπως τεχνικός έλεγχος, πρόσληψη και εκπαίδευση πληρώματος, διαχείριση πληρώματος και λειτουργία πλοίων. Σε ορισμένες περιπτώσεις οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων αναλαμβάνουν και την τεχνική διαχείριση και τη διαχείριση του πληρώματος. Όταν αυτό συμβαίνει, ενεργούν ως κλασικοί "πλοιοκτήτες" όσον αφορά το μεταφορικό σκέλος. Επιπλέον, όπως και οι ναυτιλιακές εταιρείες, ο κλάδος αντιμετωπίζει ισχυρό και εντεινόμενο ανταγωνισμό σε διεθνές επίπεδο. Για τους λόγους αυτούς, φαίνεται αναγκαίο να επεκταθεί η δυνατότητα φορολογικής ελάφρυνσης σε αυτήν την κατηγορία διαχείρισης πλοίων.
- (11) Οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων είναι επιλέξιμες για καταβολή ενίσχυσης μόνο για τα πλοία των οποίων έχουν αναλάβει πλήρως την τεχνική διαχείριση και τη διαχείριση του πληρώματος. Ειδικότερα, για να είναι επιλέξιμες οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων, θα πρέπει ο ιδιοκτήτης να τους έχει αναθέσει την πλήρη ευθύνη για τη λειτουργία του πλοίου καθώς και όλα τα καθήκοντα και τις ευθύνες που επιβάλλει ο κώδικας ISM⁽¹⁹⁾. Εάν παρέχουν επίσης και άλλες ειδικευμένες υπηρεσίες, ακόμη και σχετικές με τη λειτουργία του πλοίου, πρέπει να εξασφαλίζεται χωριστή τήρηση λογαριασμών για τις υπόψη δραστηριότητες, οι οποίες δεν είναι επιλέξιμες για τα προγράμματα φορολογικής ελάφρυνσης. Η απαίτηση που αφορά την αναλογία νηολόγησης στα κράτη ΕΟΧ ισχύει επίσης και για τις εταιρείες διαχείρισης πλοίων⁽²⁰⁾.
- (12) Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές ισχύουν μόνο για τις θαλάσσιες μεταφορές. Η Εποπτεύουσα Αρχή μπορεί να δεχτεί ότι από τον ορισμό καλύπτεται και η ρυμούλκηση στη θάλασσα άλλων σκαφών, εξεδρών πετρελαίου κ.λπ.
- (13) Η Εποπτεύουσα Αρχή έχει, ωστόσο, αντιληφθεί ότι σε ορισμένες περιπτώσεις τα κράτη ΕΟΧ επιτρέπουν στα ρυμουλκά που είναι σχεδιασμένα για εργασία στη θάλασσα να επωφελούνται από τις ενισχύσεις ακόμη και εάν δεν δραστηριοποιούνται καθόλου ή ελάχιστα στη θάλασσα. Είναι συνεπώς χρήσιμο να διευκρινιστεί στο παρόν έγγραφο η στάση που πρόκειται να ακολουθήσει η Αρχή επ' αυτού του ζητήματος.
- (14) Η "ρυμούλκηση" καλύπτεται από το πεδίο εφαρμογής των κατευθυντηρίων γραμμών, μόνον εάν συνιστούν "θαλάσσιες μεταφορές" περισσότερο από το 50 % των υπηρεσιών ρυμούλκησης, που όντως παρασχέθηκαν από το ρυμουλκό εντός ενός δεδομένου έτους. Ο χρόνος αναμονής μπορεί, κατ' αναλογία, να εξομοιώνεται με εκείνο το μέρος των συνολικών υπηρεσιών, που όντως παρασχέθηκαν από το ρυμουλκό, οι οποίες συνιστούν "θαλάσσια μεταφορά". Πρέπει να τονιστεί ότι οι εργασίες ρυμούλκησης που εκτελούνται, μεταξύ άλλων, σε λιμένες, ή συνίστανται στην παροχή βοήθειας σε ένα σκάφος που κινείται με ίδια μέσα να προσλιμενιστεί δεν συνιστούν "θαλάσσια μεταφορά" για τους σκοπούς των παρούσων κατευθυντηρίων γραμμών. Δεν είναι δυνατή η παρέκκλιση από τη σύνδεση με τη σημαία στην περίπτωση της ρυμούλκησης.
- (15) Αντιστοίχως, για το θέμα της βυθοκόρησης, η εμπειρία των τελευταίων χρόνων υποδεικνύει ότι πρέπει να ξεκαθαριστούν μερικά ζητήματα.
- (16) Οι εργασίες "βυθοκόρησης", κατ' αρχήν, δεν είναι επιλέξιμες για ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών. Είναι δυνατόν ωστόσο να ισχύσουν φορολογικές ρυθμίσεις για εταιρείες (όπως ο φόρος χωρητικότητας) για τις βυθοκόρους των οποίων η δραστηριότητα αποτελεί "θαλάσσια μεταφορά", δηλαδή μεταφορά στη θάλασσα εξορυχθέντων υλικών, για ποσοστό μεγαλύτερο του 50 % του ετήσιου χρόνου λειτουργίας τους και μόνο όσον αφορά αυτές τις δραστηριότητες μεταφοράς. Επιλέξιμοι βυθοκόροι είναι μόνο αυτοί που είναι νηολογημένοι σε κράτος ΕΟΧ (δεν υπάρχει δυνατότητα παρέκκλισης από τη σύνδεση με τη σημαία). Στις περιπτώσεις αυτές, απαιτείται χωριστή τήρηση λογαριασμών για τις υπηρεσίες θαλασσιών μεταφορών⁽²¹⁾.
- (17) Τέλος, η μέθοδος για την αξιολόγηση των συστημάτων φόρου χωρητικότητας που έχουν κοινοποιηθεί μέχρι σήμερα στην Επιτροπή των ΕΚ αποτελείται από τα ακόλουθα στάδια: τα δυνητικά κέρδη των πλοιοκτητών έχουν υπολογιστεί με την εφαρμογή ονομαστικού συντελεστή κερδών στη χωρητικότητά τους στο ποσό που προκύπτει από τον υπολογισμό αυτό επιβάλλεται ο εθνικός φόρος εταιρειών. Το τελικό ποσό είναι ο "φόρος χωρητικότητας" που πρέπει να καταβληθεί.

⁽¹⁹⁾ "Κώδικας ISM", διεθνής κώδικας διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και για την πρόληψη της ρύπανσης, ο οποίος εγκρίθηκε από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) με το ψήφισμα Α.741(18).

⁽²⁰⁾ Η Αρχή θα εξετάσει τα αποτελέσματα των διατάξεων αυτών στη διαχείριση πλοίων μόλις συμπληρωθούν τρία έτη εφαρμογής των παρούσων κατευθυντηρίων γραμμών.

⁽²¹⁾ Τα πλοία που χρησιμοποιούνται από αυτές τις επιχειρήσεις επίσης εξορύσσουν υλικά, τα οποία αργότερα μεταφέρουν. Η εξόρυξη ή η βυθοκόρηση καθ'αυτή δεν είναι επιλέξιμες για κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών.

- (18) Μέχρι τώρα, οι ονομαστικοί συντελεστές κερδών, που προβλέπονται από τα κράτη μέλη των ΕΚ, υπήρξαν ομοιογενείς. Ωστόσο, επειδή οι συντελεστές φόρου εταιρειών ενδέχεται να διαφέρουν σημαντικά μεταξύ των κρατών μελών της Κοινότητας, οι φόροι χωρητικότητας που πρέπει να καταβληθούν για την ίδια χωρητικότητα μπορεί να είναι εξαιρετικά άνισοι στα διάφορα κράτη μέλη. Προκειμένου να μην διαταραχθεί η σημερινή ισορροπία, η Επιτροπή των ΕΚ έχει δηλώσει ότι θα εγκρίνει μόνον προγράμματα που, για την ίδια χωρητικότητα, συνεπάγονται φορολογική επιβάρυνση η οποία γενικώς ευθυγραμμίζεται με τα ήδη εγκριθέντα προγράμματα. Βάσει της εμπειρίας της, η Εποπτεύουσα Αρχή επισημαίνει ότι αντί να υπολογίζουν τεκμαρτά κέρδη στα οποία να εφαρμόζεται ο γενικός συντελεστής φορολογίας εταιρειών, ορισμένα κράτη μπορούν να αποφασίσουν τον απευθείας καθορισμό ειδικών συντελεστών φόρου χωρητικότητας. Η Αρχή θα προσπαθήσει επίσης να διατηρήσει δίκαιη ισορροπία ευθυγραμμιζόμενη με τα ήδη εγκριθέντα συστήματα.
- (19) Σε κάθε περίπτωση, τα κέρδη από τα προγράμματα πρέπει να χρησιμοποιούνται για να διευκολύνουν την ανάπτυξη του ναυτιλιακού κλάδου και της απασχόλησης με βάση το κοινό συμφέρον των συμβαλλομένων μερών. Κατά συνέπεια, τα προαναφερόμενα φορολογικά πλεονεκτήματα πρέπει να περιορίζονται στις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Ως εκ τούτου, στις περιπτώσεις στις οποίες η πλοιοκτήτρια εταιρεία αναλαμβάνει και άλλες εμπορικές δραστηριότητες, θα απαιτείται η τήρηση διαφανών λογιστικών στοιχείων, ούτως ώστε να αποτρέπεται η μετακύλιση σε μη συναφείς προς τη ναυτιλία δραστηριότητες. Αυτή η προσέγγιση θα βοηθήσει το ναυτιλιακό κλάδο του ΕΟΧ να καταστεί ανταγωνιστικός, με φορολογικές οφειλές συγκρίσιμες με τα επίπεδα που εφαρμόζονται σε άλλα μέρη του κόσμου, διατηρώντας όμως σε ισχύ το κανονικό φορολογικό επίπεδο ενός κράτους του ΕΟΧ για τις υπόλοιπες δραστηριότητες, αλλά και για τις προσωπικές αμοιβές των μετόχων και των διευθυντών.

24Α.3.2. Συναφές προς την εργασία κόστος

- (1) Όπως προαναφέρθηκε, οι θαλάσσιες μεταφορές είναι τομέας που αντιμετωπίζει έντονο διεθνή ανταγωνισμό. Πρωταρχικός στόχος λοιπόν των μέτρων στήριξης για το ναυτιλιακό κλάδο πρέπει να είναι η μείωση των φορολογικών, αλλά και των λοιπών δαπανών και βαρών που επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες και ναυτικούς κρατών ΕΟΧ προκειμένου να ευθυγραμμιστούν με τα διεθνή πρότυπα. Τα μέτρα πρέπει να τονώσουν άμεσα την ανάπτυξη του κλάδου και της απασχόλησης και όχι να παρέχουν γενική οικονομική υποστήριξη.
- (2) Σε αρμονία με τους στόχους αυτούς, πρέπει να επιτραπούν στην ναυτιλία του ΕΟΧ τα ακόλουθα μέτρα για τη μείωση του κόστους της απασχόλησης:
- μείωση του ύψους των εισφορών για την κοινωνική προστασία των ναυτικών ΕΟΧ που απασχολούνται σε πλοία νηολογημένα σε κράτος ΕΟΧ,
 - μείωση του ύψους του φόρου εισοδήματος για τους ναυτικούς ΕΟΧ που εργάζονται σε πλοία νηολογημένα σε κράτος ΕΟΧ.
- Για τους σκοπούς του παρόντος σημείου, νοούνται ως “ναυτικοί ΕΟΧ”:
- οι πολίτες των κρατών ΕΟΧ, στην περίπτωση των ναυτικών οι οποίοι εργάζονται σε πλοία (συμπεριλαμβανομένων των οχηματαγωγών go-go ⁽²⁾) που εξυπηρετούν τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών μεταξύ λιμένων του ΕΟΧ·
 - όλοι οι ναυτικοί που υπόκεινται σε φορολογία ή και καταβολή εισφορών κοινωνικής ασφάλισης σε κράτος ΕΟΧ, σε όλες τις άλλες περιπτώσεις.
- (3) Οι προηγούμενες κατευθυντήριες γραμμές του 1997 επέτρεπαν τέτοιες μειώσεις για όλους τους ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία νηολογημένα σε κράτος ΕΟΧ και που υπόκεινται σε φορολογία ή σε καταβολή κοινωνικών εισφορών σε κράτος ΕΟΧ. Έχει ωστόσο καταστεί σαφές έκτοτε ότι η πίεση που ασκεί ο διεθνής ανταγωνισμός στους ευρωπαϊούς πλοιοκτήτες είναι ιδιαίτερα έντονος στο πεδίο της διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων, ενώ είναι λιγότερο έντονος στο πεδίο της τακτικής μεταφοράς επιβατών εντός του ΕΟΧ. Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας αποτελεί επομένως πρωταρχικό στόχο των ενισχύσεων στον κλάδο της διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων. Η απαγόρευση στα κράτη ΕΟΧ να χορηγούν φοροαπαλλαγές σε όλους τους ναυτικούς που απασχολούνται σε αυτόν τον κλάδο, θα είχε πολύ αρνητικές συνέπειες στην ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊών πλοιοκτητών, ωθώντας τους να αλλάξουν σημαία. Έχει ταυτοχρόνως σημειωθεί ότι η απασχόληση πολιτών κρατών ΕΟΧ είναι σημαντική σε ποσοστό και σε αριθμό στην τακτική μεταφορά επιβατών εντός του ΕΟΧ. Η προστασία της απασχόλησης στον ΕΟΧ αποτελεί επομένως πρωταρχικό στόχο των ενισχύσεων σε αυτόν τον κλάδο. Για εσωτερικούς φορολογικούς λόγους ορισμένα κράτη ΕΟΧ προτιμούν να μην εφαρμόζουν τη μειωμένη φορολογία που αναφέρθηκε προηγουμένως, αλλά αντίθετως να επιστρέφουν στους πλοιοκτήτες το συνολικό ή μερικό κόστος που απορρέει από τις επιβαρύνσεις αυτές. Η προσέγγιση αυτή μπορεί γενικότερα να θεωρηθεί ισοδύναμη με το καθεστώς της μειωμένης φορολογίας που προαναφέρθηκε, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει σαφής σύνδεση με τις προαναφερόμενες επιβαρύνσεις, ότι δεν υπάρχει στοιχείο υπέρμετρης αντιστάθμισης και ότι το καθεστώς είναι διαφανές και δεν επιδέχεται καταχρήσεις.
- (4) Για το ναυτιλιακό τμήμα των υπηρεσιών ρυθμίωσης και βυθοκόρησης (θαλάσσια μεταφορά υλικών), μπορούν να χορηγηθούν ενισχύσεις που προάγουν την απασχόληση των ναυτικών ΕΟΧ κατ’ αναλογία προς τους κανόνες του παρόντος σημείου, αλλά μόνον εφόσον αφορούν ναυτικούς ΕΟΧ που εργάζονται σε ποντοπόρα, αυτοκινούμενα ρυμουλκά και βυθοκόρους, νηολογημένα σε κράτος ΕΟΧ, τα οποία εκτελούν εργασίες θαλάσσιας μεταφοράς στη θάλασσα κατά τουλάχιστον 50 % του χρόνου εκτέλεσης των επιχειρήσεών τους ⁽³⁾.

⁽²⁾ Βλέπε άρθρο 2 στοιχείο α) της οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με ένα σύστημα υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγά (ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ. 1), που έχει ενσωματωθεί ως σημείο 56 α) στο παράρτημα XIII της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, απόφαση της Μεικτής Επιτροπής του ΕΟΧ αριθ. 179/1999 [ΕΕ L 74 της 15.3.2001, σ. 7 και Συμπλήρωμα για τον ΕΟΧ αριθ. 14 της 15.3.2001, σ. 22 (νορβηγικά) και σ. 105 (ισλανδικά)], ημερομηνία έναρξης ισχύος 1.8.2000.

⁽³⁾ Επομένως, οι εργασίες βυθοκόρησης που εκτελούνται, μεταξύ άλλων, κυρίως σε λιμένες, δεν θα επιλέγονται για ενισχύσεις που προάγουν την απασχόληση των ναυτικών του ΕΟΧ.

- (5) Τέλος, πρέπει να υπομνησθεί ότι οι ενισχύσεις για την προώθηση της απασχόλησης καλύπτονται από τη γενική εξαίρεση που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2204/2002 της Επιτροπής, της 12ης Δεκεμβρίου 2002, σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις για την απασχόληση ⁽²⁴⁾, ο οποίος έχει ενσωματωθεί ως σημείο 1ζ) στο παράρτημα XV της συμφωνίας για τον ΕΟΧ ⁽²⁵⁾ και ισχύει και για τον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών.

24Α.4. Μέτρα αντικατάστασης πληρωμάτων

Οι ενισχύσεις για αντικατάσταση των πληρωμάτων συντελούν στη μείωση του κόστους της απασχόλησης ναυτικών ΕΟΧ, και ιδίως των ναυτικών που απασχολούνται σε πλοία που εκτελούν δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων. Οι ενισχύσεις, οι οποίες υπόκεινται σε ανώτατο όριο (όπως προβλέπεται στο τμήμα 24Α.11), ενδέχεται κατά συνέπεια να χορηγούνται υπό τη μορφή της καταβολής ποσών ή της επιστροφής του κόστους επαναπατρισμού ναυτικών ΕΟΧ οι οποίοι εργάζονται σε πλοία εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών ΕΟΧ.

24Α.5. Επενδυτικές ενισχύσεις

- (1) Οι επιδοτήσεις για την ανανέωση των πλοίων του στόλου δεν αποτελούν κοινό χαρακτηριστικό στους άλλους τρόπους μεταφοράς όπως οι οδικές μεταφορές και η αεροπορία. Επειδή η πρακτική αυτή τείνει να οδηγεί σε στρέβλωση του ανταγωνισμού, η Εποπτεύουσα Αρχή είναι διστακτική στην έγκριση τέτοιων προγραμμάτων, εκτός από τις περιπτώσεις που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων οι οποίες οδηγούν στη μείωση του συνολικού μεταφορικού δυναμικού του στόλου.
- (2) Οι επενδύσεις πρέπει να είναι σύμφωνες με το κεφάλαιο 24 Β των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών ή τυχόν άλλη ρύθμιση ή κατευθυντήριες γραμμές ΕΟΧ που θα εκδοθούν προς αντικατάστασή τους.
- (3) Στο πλαίσιο που θέτουν οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές, είναι δυνατή η χορήγηση άλλων επενδυτικών ενισχύσεων, σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, σύμφωνα με την κοινοτική πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα, προκειμένου να βελτιωθεί ο εξοπλισμός των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών ΕΟΧ ή να προωθηθεί η χρήση ασφαλών και καθαρών πλοίων. Συνεπώς δύναται να επιτραπεί ενίσχυση παροχής κινήτρων για την αναβάθμιση πλοίων εγγεγραμμένων στα νηολόγια των κρατών ΕΟΧ ώστε αυτά να ευθυγραμμιστούν με πρότυπα αυστηρότερα από τα υποχρεωτικά πρότυπα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος που προβλέπουν οι διεθνείς συμβάσεις, και να επιτύχουν υψηλότερα πρότυπα πριν ακόμη αυτά θεσπιστούν σε διεθνές επίπεδο, βελτιώνοντας κατά τον τρόπο αυτό τους ελέγχους σε θέματα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος. Οι ενισχύσεις αυτές πρέπει να συμμορφώνονται με τις ισχύουσες στον ΕΟΧ διατάξεις για τη ναυπηγική βιομηχανία.
- (3) Εφόσον η ναυτιλία χαρακτηρίζεται κατά βάση από έντονη κινητικότητα, η χορήγηση των περιφερειακών ενισχύσεων σε ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν την έδρα τους σε υποβαθμισμένες περιοχές, ενισχύσεις που λαμβάνουν συχνά τη μορφή επενδυτικών ενισχύσεων προς τις εταιρείες που επενδύουν στις περιφέρειες, επιτρέπεται μόνο στις περιπτώσεις που είναι σαφές ότι τα κέρδη θα εισρεύσουν στη συγκεκριμένη περιφέρεια εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος. Αυτό θα ισχύει για παράδειγμα για επενδύσεις που σχετίζονται με την κατασκευή εξειδικευμένων αποθηκευτικών χώρων ή την αγορά πάγιου εξοπλισμού διαμεταφόρτωσης. Η χορήγηση επενδυτικών ενισχύσεων σε ναυτιλιακές εταιρείες σε υποβαθμισμένες περιοχές επιτρέπεται μόνο όταν συμβαδίζει με τους κανόνες χορήγησης περιφερειακών ενισχύσεων (βλέπε τμήμα 24Α.6).

24Α.6. Περιφερειακές ενισχύσεις βάσει του άρθρου 61 παράγραφος 3 στοιχεία α) και γ) της συμφωνίας για τον ΕΟΧ

Στο πλαίσιο των καθεστώτων παροχής περιφερειακών ενισχύσεων, η Εποπτεύουσα Αρχή θα εφαρμόζει τους γενικούς κανόνες που περιλαμβάνονται στις κατευθυντήριες γραμμές της ή τις μελλοντικές τροποποιήσεις τους.

24Α.7. Κατάρτιση

- (1) Κατά πρώτον, υπενθυμίζεται ότι οι ενισχύσεις για την κατάρτιση καλύπτονται από τη γενική εξαίρεση που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 68/2001 της Επιτροπής, της 12ης Ιανουαρίου 2001, σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις ενισχύσεις για επαγγελματική εκπαίδευση ⁽²⁶⁾, ο οποίος έχει ενσωματωθεί ως σημείο 1δ) στο παράρτημα XV της συμφωνίας για τον ΕΟΧ ⁽²⁷⁾, και ισχύει και για τον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών.
- (2) Επιπλέον, πολλά από τα προγράμματα κατάρτισης που παρακολουθούν οι ναυτικοί και τα οποία υποστηρίζονται από το κράτος δεν λογίζονται ως κρατικές ενισχύσεις επειδή έχουν γενικό χαρακτήρα (είτε επαγγελματικό είτε ακαδημαϊκό). Τα προγράμματα αυτά δεν υπόκεινται ως εκ τούτου σε κοινοποίηση και εξέταση από την Εποπτεύουσα Αρχή.

⁽²⁴⁾ ΕΕ L 337 της 13.12.2002, σ. 3.

⁽²⁵⁾ Με την απόφαση της Μεικτής Επιτροπής του ΕΟΧ αριθ. 83/2003 [ΕΕ L (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμα)], ημερομηνία έναρξης ισχύος 21.6.2003.

⁽²⁶⁾ ΕΕ L 10 της 13.1.2001, σ. 20.

⁽²⁷⁾ Με την απόφαση της Μεικτής Επιτροπής του ΕΟΧ αριθ. 88/2002 (ΕΕ L 266 της 3.10.2002, σ. 56 και Συμπλήρωμα για τον ΕΟΧ αριθ. 49 της 3.10.2002, σ. 42), ημερομηνία έναρξης ισχύος 1.2.2003.

- (3) Ωστόσο, στις περιπτώσεις που κάποιο πρόγραμμα μπορεί να θεωρηθεί ότι συμπεριλαμβάνει κρατική ενίσχυση, απαιτείται η κοινοποίησή του. Για παράδειγμα, ένα συγκεκριμένο πρόγραμμα πρέπει να κοινοποιείται όταν σχετίζεται ειδικά με την κατάρτιση απόμων επί του πλοίου και εάν τα ευεργετήματα της χρηματοοικονομικής υποστήριξης που παρέχεται από το κράτος περιέρχονται στον οργανισμό κατάρτισης, τους δόκιμους, τους ναυτικούς ή τους πλοιοκτήτες. Η Αρχή διάκειται ευνοϊκά έναντι των ενισχύσεων που χορηγούνται, άνευ διακρίσεων, για κατάρτιση που λαμβάνει χώρα σε πλοία νηολογημένα σε κράτος ΕΟΧ. Κατ' εξαίρεση, επιτρέπεται η υποστήριξη μέτρων κατάρτισης σε άλλα πλοία, όταν αυτό το μέτρο δικαιολογείται από αντικειμενικά κριτήρια, όπως η έλλειψη διαθέσιμων θέσεων σε πλοία εγγεγραμμένα στο νηολόγιο κράτους ΕΟΧ.
- (4) Εφόσον καταβάλλονται χρηματοδοτικές εισφορές για μέτρα κατάρτισης στα πλοία, ο εκπαιδευόμενος δεν επιτρέπεται κανονικά να αποτελεί ενεργό μέλος του πληρώματος, αλλά πρέπει να είναι υπεράριθμος. Σκοπός της διάταξης αυτής είναι να εξασφαλισθεί ότι οι καθαρές επιδοτήσεις μισθών δεν είναι δυνατό να καταβάλλονται για ναυτικούς που απασχολούνται σε κανονικές δραστηριότητες του πληρώματος.
- (5) Παρομοίως, για να διασφαλισθεί και να αναπτυχθεί η ναυτική εμπειρία στον ΕΟΧ και για να κατοχυρωθεί το ανταγωνιστικό προβάδισμα της ναυτιλίας του, είναι αναγκαίο να καταβληθούν περαιτέρω έντονες προσπάθειες έρευνας και ανάπτυξης, με επίκεντρο την ποιότητα, την παραγωγικότητα, την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Για να υλοποιηθούν τα έργα αυτά, επιτρέπεται επίσης να εγκριθεί η χορήγηση κρατικών ενισχύσεων εντός των ορίων που καθορίζονται στη συμφωνία για τον ΕΟΧ ⁽²⁸⁾.
- (6) Οι ενισχύσεις που αποσκοπούν στη βελτίωση και την ενημέρωση των δεξιοτήτων των αξιωματικών ΕΟΧ επιτρέπονται καθ' όλη τη διάρκεια της σταδιοδρομίας τους. Η ενίσχυση μπορεί να συνίσταται σε εισφορά στα έξοδα επιμόρφωσης ή και σε αντιστάθμιση για τον μισθό που καταβάλλεται στον αξιωματικό κατά το χρονικό διάστημα της επιμόρφωσης. Παρ' όλα ταύτα, τα προγράμματα πρέπει να καταρτίζονται κατά τρόπο ώστε η ενίσχυση για επιμόρφωση να μην καταλήγει σε άμεση ή έμμεση επιδότηση στους μισθούς των αξιωματικών.
- (9) Μπορούν επίσης να επιτρέπονται οι ενισχύσεις που έχουν σκοπό την επαγγελματική επανεκπαίδευση των αλιέων που εργάζονται σε πλοία ανοικτής θαλάσσης, οι οποίοι επιθυμούν να εργαστούν ως ναυτικοί.

24A.8. Ενισχύσεις για αναδιάρθρωση

Παρά το γεγονός ότι οι κατευθυντήριες γραμμές της Εποπτεύουσας Αρχής για την αναδιάρθρωση και τη διάσωση προβληματικών επιχειρήσεων ⁽²⁹⁾ εφαρμόζονται στις μεταφορές μόνο στο βαθμό που λαμβάνεται υπόψη η ιδιάζουσα φύση του συγκεκριμένου τομέα, η Αρχή θα εφαρμόσει αυτές τις κατευθυντήριες γραμμές, ή όποια άλλη ρύθμιση ή κατευθυντήριες γραμμές ΕΟΧ τις αντικαταστήσει, κατά την εξέταση των ενισχύσεων για αναδιάρθρωση που προορίζονται για τις ναυτιλιακές εταιρείες.

24A.9. Υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και συμβάσεις

- (1) Στο πεδίο των θαλάσσιων ενδομεταφορών, επιτρέπεται η επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή η σύναψη συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για τις υπηρεσίες που προβλέπονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92, ο οποίος έχει ενσωματωθεί ως σημείο 53 στο παράρτημα XIII της συμφωνίας για τον ΕΟΧ ⁽³⁰⁾. Για τις υπηρεσίες αυτές, οι υποχρεώσεις παροχής και οι συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας καθώς και οι προσφερόμενες οικονομικές αντιστάθμισεις πρέπει να πληρούν τους όρους της εν λόγω διάταξης και τους κανόνες της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, καθώς και τις διαδικασίες που διέπουν τις κρατικές ενισχύσεις όπως έχουν ερμηνευθεί από το Δικαστήριο ΕΖΕΣ και από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο όσον αφορά τις αντίστοιχες διατάξεις της συνθήκης ΕΚ και τις διαδικασίες που διέπουν τις κρατικές ενισχύσεις στην Κοινότητα.
- (2) Η Αρχή δέχεται ότι όταν είναι απαραίτητη μια διεθνής μεταφορική γραμμή προκειμένου να ικανοποιηθούν επιτακτικές ανάγκες δημοσίων συγκοινωνιών, επιτρέπεται η επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας συγκοινωνίας ή η σύναψη συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, εφόσον η σχετική οικονομική αντιστάθμιση υπόκειται στους προαναφερόμενους κανόνες της συμφωνίας για τον ΕΟΧ και τις διαδικασίες που διέπουν τις κρατικές ενισχύσεις.
- (3) Η χρονική διάρκεια των συμβάσεων εκπλήρωσης καθηκόντων δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να περιορίζεται σε εύλογο και όχι υπερβολικά μεγάλο χρονικό διάστημα, που κανονικά κυμαίνεται γύρω στην εξαετία, καθώς συμβάσεις για σημαντικά μεγαλύτερα χρονικά διαστήματα εμπεριέχουν τον κίνδυνο δημιουργίας (ιδιωτικού) μονοπωλίου.

⁽²⁸⁾ Βλέπε άρθρο 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, καθώς και κεφάλαια 14 (Ενισχύσεις για την έρευνα και ανάπτυξη) και 15 (Ενισχύσεις για την προστασία του περιβάλλοντος) των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών.

⁽²⁹⁾ Βλέπε κεφάλαιο 16 των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών.

⁽³⁰⁾ Με την απόφαση της Μεικτής Επιτροπής του ΕΟΧ αριθ. 70/97 (ΕΕ L 30 της 5.2.1998, σ. 42 και Συμπλήρωμα για τον ΕΟΧ αριθ. 5 της 5.2.1998, σ. 175), ημερομηνία έναρξης ισχύος 1.8.1998.

24A.10. Ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων

- (1) Δεν υπάρχει νομικός ορισμός των "θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων". Η ανακοίνωση ωστόσο της Επιτροπής των ΕΚ για την ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη, που εκδόθηκε στις 29 Ιουνίου 1999 ⁽³¹⁾, περιλάμβανε έναν ορισμό, για πρακτικούς σκοπούς, των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων οι οποίες νοούνται ως "η θαλάσσια μετακίνηση φορτίων και επιβατών μεταξύ λιμένων ευρισκόμενων γεωγραφικά στην Ευρώπη ή μεταξύ αυτών των λιμένων και λιμένων ευρισκόμενων σε μη ευρωπαϊκές χώρες των οποίων η ακτογραμμή βρίσκεται στις περικλειστές θάλασσες που συνορεύουν με την Ευρώπη" ⁽³²⁾. Στην ανακοίνωση αυτή, η Επιτροπή των ΕΚ τόνιζε τον ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει αυτός ο τρόπος μεταφοράς για την προώθηση βιώσιμης και ασφαλούς κινητικότητας, την ενίσχυση της συνοχής στον ΕΟΧ και τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μεταφορών στο πλαίσιο μιας διατροπικής προσέγγισης. Η Εποπτεύουσα Αρχή αναγνωρίζει επίσης ότι η προώθηση των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων πρέπει να λάβει χώρα σε όλα τα επίπεδα, τόσο σε επίπεδο ΕΟΧ, όσο και σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο.
- (2) Δεδομένου ότι κύριος στόχος των ενισχύσεων για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων είναι να βελτιωθεί η αλυσίδα των διάφορων τρόπων μεταφοράς και να αποσυμφορηθεί το οδικό δίκτυο των κρατών ΕΟΧ, ο ορισμός των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, ο οποίος προβλέπεται στην ανακοίνωση που εξέδωσε η Επιτροπή των ΕΚ το 1999 πρέπει να περιοριστεί, για τους σκοπούς της παρούσας ανακοίνωσης, στη μεταφορά μεταξύ λιμένων ευρισκόμενων στην επικράτεια των κρατών ΕΟΧ.
- (3) Η Αρχή αναγνωρίζει ότι η έναρξη λειτουργίας γραμμών μικρών αποστάσεων μπορεί να συνοδεύεται από σημαντικές οικονομικές δυσχέρειες, τις οποίες μπορεί να θελήσουν να μετριάσουν τα κράτη μέλη, προκειμένου να εξασφαλίσουν την προώθηση των εν λόγω γραμμών.
- (4) Όταν συμβαίνει αυτό, η Αρχή θα μπορεί να εγκρίνει αυτόν τον τύπο ενισχύσεων, υπό τον όρο ότι προορίζονται για τους πλοιοκτήτες οι οποίοι αναφέρονται στο άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 ⁽³³⁾, ο οποίος έχει ενσωματωθεί ως σημείο 53 του παραρτήματος XIII της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, σε σχέση με τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους ΕΟΧ. Οι ενισχύσεις αυτές πρέπει να κοινοποιούνται και να πληρούν τους ακόλουθους όρους:
- η διάρκεια της ενίσχυσης δεν πρέπει να υπερβαίνει την τριετία και πρέπει να αποσκοπεί στη χρηματοδότηση γραμμής που συνδέει λιμένες εντός της επικράτειας των κρατών ΕΟΧ,
 - τα χαρακτηριστικά της εκτελούμενης γραμμής πρέπει να καθιστούν δυνατή την αντικατάσταση των μεταφορών (ως επί το πλείστον, εμπορευματικών) που εκτελούνται οδικώς, πλήρως ή εν μέρει από θαλάσσιες μεταφορές, και αυτό χωρίς εκτροπή των θαλασσιών μεταφορών που να αντιβαίνει στο κοινό συμφέρον,
 - η ενίσχυση πρέπει να αποσκοπεί στη θέση σε εφαρμογή λεπτομερούς σχεδίου, με προκαθορισμένο περιβαλλοντικό αντίκτυπο, που αφορά νέα διαδρομή, ή την αναβάθμιση των υπηρεσιών σε υφιστάμενη γραμμή, με σύμπραξη περισσότερων του ενός πλοιοκτητών, εάν χρειάζεται, και χρηματοδότηση ενός μόνο έργου ανά γραμμή, χωρίς ανανέωση, παράταση ή επανάληψη του εν λόγω έργου,
 - η ενίσχυση πρέπει να έχει ως αντικείμενο την κάλυψη των εξόδων εκμετάλλευσης της εν λόγω γραμμής, μέχρι ύψους 30 % ⁽³⁴⁾, ή τη χρηματοδότηση της αγοράς εξοπλισμού μεταφόρτωσης για την παροχή της προβλεπόμενης υπηρεσίας, μέχρι ύψους 10 % των επενδύσεων,
 - η ενίσχυση για την υλοποίηση του έργου πρέπει να χορηγείται με βάση διαφανή κριτήρια, που εφαρμόζονται αμερόληπτα έναντι πλοιοκτητών εγκατεστημένων στον ΕΟΧ. Κατά κανόνα, η ενίσχυση πρέπει να διατίθεται σε έργο, που επιλέχθηκε από τις αρχές του κράτους ΕΟΧ μέσω προκήρυξης υποβολής προσφορών, σε συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανόνες της Κοινότητας,
 - η γραμμή την οποία αφορά το έργο πρέπει να διαθέτει το δυναμικό για να είναι εμπορικά βιώσιμη μετά την περίοδο κατά την οποία είναι επιλέξιμη για κρατική ενίσχυση,
 - η ενίσχυση δεν πρέπει να σφραγίζεται με τις αντισταθμίσεις για παροχή δημόσιας υπηρεσίας (επιβολή υποχρεώσεων ή συμβάσεις ανάθεσης).

⁽³¹⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών "Η ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη: μια δυναμική εναλλακτική λύση στην αλυσίδα των βιώσιμων μεταφορών -δεύτερη διετής έκθεση προόδου", COM(1999) 317 τελικό.

⁽³²⁾ Βλέπε προαναφερόμενη ανακοίνωση, σ. 2.

⁽³³⁾ Βλέπε ανωτέρω, υποσημείωση 13.

⁽³⁴⁾ Σε περίπτωση κοινοτικής χρηματοδότησης ή επιλεξιμότητας υπό διαφορετικά καθεστώτα ενίσχυσης, το όριο του 30 % ισχύει για το σύνολο της ενίσχυσης ή οικονομικής υποστήριξης. Πρέπει να σημειωθεί ότι η ένταση της ενίσχυσης είναι η ίδια με την προβλεπόμενη δράση αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών εντός του προγράμματος Μάρκο Πόλο της Κοινότητας: άρθρο 5 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1382/2003 (ΕΕ L 196 της 2.8.2003, σ. 1).

24A.11. Ανώτατο όριο

- (1) Όπως αναλύθηκε προηγουμένως, ορισμένα κράτη ΕΟΧ υποστηρίζουν το ναυτιλιακό τους κλάδο με τη μείωση της φορολογίας του, ενώ άλλα κράτη ΕΟΧ προτιμούν να προβαίνουν σε απευθείας πληρωμές, για παράδειγμα, με την επιστροφή ποσών από το φόρο εισοδήματος των ναυτικών. Αν ληφθεί υπόψη ότι τα φορολογικά καθεστώτα των κρατών ΕΟΧ δεν είναι έως τώρα εναρμονισμένα, εκείνο που γίνεται αντιληπτό είναι ότι θα πρέπει να εξακολουθήσουν να υπάρχουν και οι δύο εναλλακτικές λύσεις. Προφανώς, οι δύο αυτές προσεγγίσεις είναι δυνατόν, υπό ορισμένες περιστάσεις, να συνδυαστούν. Η πρακτική αυτή ενέχει ωστόσο τον κίνδυνο συσσώρευσης των ενισχύσεων σε επίπεδα δυσανάλογα με τους στόχους του κοινού συμφέροντος των συμβαλλομένων μερών και μπορεί να οδηγήσει σε αγώνα επιδοτήσεων μεταξύ των κρατών ΕΟΧ.
- (2) Το ανώτατο επίπεδο ενισχύσεων που είναι δυνατό να επιτραπεί είναι η μείωση σε μηδενικό βαθμό της φορολογίας και των κοινωνικών επιβαρύνσεων για τους ναυτικούς και η μείωση της φορολογίας επιχειρήσεων για τις ναυτιλιακές δραστηριότητες όπως περιγράφεται στο σημείο 24A.3.1 εδάφιο 18. Για να αποφευχθούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, δεν επιτρέπεται άλλα συστήματα χορήγησης ενισχύσεων να παραχωρήσουν μεγαλύτερο όφελος από αυτό. Ιδίως, παρά το ότι κάθε κοινοποιούμενο από ένα κράτος ΕΖΕΣ καθεστώς ενισχύσεων θα εξετάζεται με βάση τα δικά του χαρακτηριστικά, λογίζεται ότι το συνολικό ποσό των ενισχύσεων υπό τη μορφή που προβλέπεται στα τμήματα 24A.3 έως 24A.6 δεν πρέπει να υπερβαίνει το συνολικό ποσό των φόρων και των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης που εισπράττονται από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες και τους ναυτικούς.

24A.12. Τελικές παρατηρήσεις

- (1) Η Εποπτεύουσα Αρχή θα εξακολουθήσει να παρακολουθεί τακτικά και εκ του σύνεγγυς τις συνθήκες της αγοράς των θαλασίων μεταφορών. Σε περίπτωση που οι συνθήκες αλλάξουν, και κατά συνέπεια μειωθεί ή ξεπεραστεί η ανάγκη για παροχή κρατικών ενισχύσεων, η Αρχή θα λάβει εγκαίρως τα κατάλληλα μέτρα.
- (2) Όλες οι νέες προτάσεις για μέτρα, οι οποίες κοινοποιούνται στην Αρχή, πρέπει να περιλαμβάνουν χρονοδιάγραμμα, το οποίο να αναφέρει, για την επόμενη εξαετία, τα αναμενόμενα ποσοτικά αποτελέσματα για κάθε στόχο του τμήματος 24A.2.2. Στις εν λόγω προτάσεις πρέπει να παρουσιάζεται, ιδίως, η αναμενόμενη μακροοικονομική απόδοση για τον αντίστοιχο ναυτιλιακό κλάδο, συνοδευόμενη από εκτίμηση του αριθμού των θέσεων εργασίας που διατηρήθηκαν ή δημιουργήθηκαν.
- (3) Για όλα τα καθεστώτα ενισχύσεων - υφιστάμενα ή νέα - τα οποία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των παρούσων κατευθυντήριων γραμμών, τα κράτη ΕΖΕΣ υποχρεούνται να γνωστοποιούν στην Αρχή αξιολόγηση των αποτελεσμάτων τους, κατά τη διάρκεια του έκτου έτους εφαρμογής τους.
- (4) Όταν εγκρίνεται ενίσχυση και χορηγείται σε δικαιούχο, στο πλαίσιο της παρέκκλισης από τη σύνδεση με τη σημαία, η οποία αναφέρεται στο τμήμα 24A.3.1, το ενδιαφερόμενο κράτος ΕΖΕΣ υποβάλλει έκθεση στην Αρχή ανά τριετία, η οποία υπολογίζεται από την ημερομηνία καταβολής της επιχορήγησης. Στην έκθεσή του, το κράτος ΕΖΕΣ πρέπει να προβαίνει σε ποσοτική αποτίμηση των παραχθέντων αποτελεσμάτων και να τα συγκρίνει με τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Η απαίτηση για υποβολή εκθέσεων σύμφωνα με τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές αρχίζει να ισχύει από την ημερομηνία έγκρισής τους.
- (5) Επιπλέον, όταν του ζητηθεί, παραδείγματος χάριν κατόπιν αιτιολογημένης καταγγελίας, το οικείο κράτος ΕΖΕΣ πρέπει να παρέχει στην Αρχή στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η χορήγηση ενίσχυσης σε δικαιούχο περιορίζεται αυστηρά σε όσα ορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές και επίσης ότι απέδωσε τα αναμενόμενα αποτελέσματα.

24A.13. Κατάλληλα μέτρα

- (1) Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές αρχίζουν να εφαρμόζονται από την ημερομηνία έγκρισής τους. Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 1 του μέρους I και το άρθρο 18 του μέρους II του πρωτοκόλλου 3 της συμφωνίας περί εποπτείας και Δικαστηρίου, η Εποπτεύουσα Αρχή προτείνει στα κράτη ΕΖΕΣ τροποποιήσεις των υφισταμένων καθεστώτων ενισχύσεων που σχετίζονται με τις κρατικές ενισχύσεις τις οποίες καλύπτουν οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές, ώστε να συμμορφωθούν προς αυτές έως τις 30 Ιουνίου 2005 το αργότερο. Τα κράτη ΕΖΕΣ καλούνται να επιβεβαιώσουν ότι αποδέχονται τις παρούσες προτάσεις για κατάλληλα μέτρα γραπτώς, έως τις 30 Ιουνίου 2004 το αργότερο.
- (2) Εφόσον κάποιο κράτος ΕΖΕΣ δεν επιβεβαιώσει την αποδοχή του γραπτώς ως την ανωτέρω ημερομηνία, η Αρχή θα θέσει σε εφαρμογή το άρθρο 19 παράγραφος 2 του μέρους II του πρωτοκόλλου 3 της συμφωνίας μεταξύ των κρατών ΕΖΕΣ για την ίδρυση Εποπτεύουσας Αρχής και Δικαστηρίου και, εάν είναι αναγκαίο, θα κινηθεί τις διαδικασίες που προβλέπονται στη διάταξη αυτή.
- (3) Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές επανεξετάζονται εντός επτά ετών από την ημερομηνία εφαρμογής τους.»

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

Ορισμός των νηολογίων των κρατών ΕΟΧ για τους σκοπούς των κανόνων του κεφαλαίου 24Α για τις ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών

Ως «νηολόγια των κρατών ΕΟΧ» νοούνται τα νηολόγια που διέπονται από τη νομοθεσία κράτους μέλους των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ή κράτους της ΕΖΕΣ που συμμετέχει στη συμφωνία για τον ΕΟΧ που εφαρμόζονται στο έδαφός τους το οποίο αποτελεί μέρος είτε της Ευρωπαϊκής Κοινότητας είτε κράτους ΕΖΕΣ.

- (1) Όλα τα κύρια νηολόγια των κρατών ΕΟΧ αποτελούν νηολόγια των κρατών ΕΟΧ.
 - (2) Επιπλέον, τα ακόλουθα νηολόγια που βρίσκονται σε κράτη του ΕΟΧ και υπόκεινται στις διατάξεις της νομοθεσίας τους αποτελούν νηολόγια των κρατών ΕΟΧ:
 - το διεθνές νηολόγιο της Δανίας (DIS)·
 - το διεθνές νηολόγιο της Γερμανίας (ISR)·
 - το διεθνές νηολόγιο της Ιταλίας·
 - το διεθνές νηολόγιο της Μαδέρας (MAR)·
 - το νηολόγιο των Καναρίων Νήσων·
 - το διεθνές νηολόγιο της Νορβηγίας (NIS).
 - (3) Άλλα νηολόγια δεν λογίζεται ότι αποτελούν νηολόγια των κρατών ΕΟΧ, έστω και εάν στην πράξη χρησιμεύουν ως πρώτη εναλλακτική λύση για τους πλοιοκτήτες που έχουν την έδρα τους σε αυτό το κράτος ΕΟΧ. Αυτό συμβαίνει επειδή βρίσκονται και υπόκεινται στη νομοθεσία εδαφών στα οποία δεν εφαρμόζεται η συνθήκη ΕΚ, και συνεπώς και η συμφωνία για τον ΕΟΧ, εν όλω ή εν τη ουσία. Κατά συνέπεια, τα ακόλουθα νηολόγια δεν αποτελούν νηολόγια των κρατών ΕΟΧ:
 - το νηολόγιο των νήσων Kerguelen (η συνθήκη ΕΚ δεν εφαρμόζεται στο έδαφος αυτό),
 - το νηολόγιο των ολλανδικών Αντιλλών (το έδαφος αυτό είναι συνδεδεμένο με την Κοινότητα· εφαρμόζεται σε αυτό μόνο το μέρος IV της συνθήκης ΕΚ· είναι υπεύθυνο για το δικό του φορολογικό καθεστώς),
 - τα νηολόγια:
 - της νήσου του Μαν (στη νήσο εφαρμόζονται μόνο ορισμένα ειδικά μέρη της συνθήκης ΕΚ - βλέπε το άρθρο 299 παράγραφος 6 στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΚ· το κοινοβούλιο της νήσου του Μαν έχει το αποκλειστικό δικαίωμα να νομοθετεί για φορολογικά ζητήματα),
 - των Βερμούδων και των Καϊμάν (αποτελούν μέρος εδαφών που είναι συνδεδεμένα με την Κοινότητα· σε αυτά εφαρμόζεται μόνο το μέρος IV της συνθήκης ΕΚ· διαθέτουν φορολογική αυτονομία).
 - (4) Η συνθήκη εφαρμόζεται πλήρως στην περίπτωση του Γιβραλτάρ και το νηολόγιο του Γιβραλτάρ λογίζεται ότι αποτελεί νηολόγιο κράτους ΕΟΧ, για τους σκοπούς των παρούσων κατευθυντηρίων γραμμών.»
-