

Komission tiedonanto C(2004) 43 – Yhteisön suuntaviivat meriliikenteen valtiontuelle

(2004/C 13/03)

1. JOHDANTO

Valkoisessa kirjassa *Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika* korostetaan meriliikenteen olennaisen tärkeyttä merkitystä yhteisön taloudelle. Yhteisön ja muun maailman välisestä kaupasta 90 prosenttia tapahtuu meritse. Lyhyen matkan merenkulun osuus jäsenvaltioiden välisistä tavarakuljetuksista on 69 prosenttia (osuus on 41 prosenttia, jos huomioon otetaan myös kotimaanliikenne). Yhteisö on maailmanlaajuisesti edelleen yksi merkittävimmistä merenkulun ja siihen liittyvien toimintojen harjoittajista.

Jäsenvaltioiden varustamot hallitsevat noin kolmasosaa maailman aluskannasta. Kyproksen ja Maltaan⁽¹⁾ liittyminen yhteisöön lisää edelleen unionin osuutta aluskannasta, sillä näiden kahden maan alusrekistereissä on tällä hetkellä noin 10 prosenttia maailman tonnistosta.

Euroopan aluskanta on 1970-luvulta lähtien joutunut kilpailemaan sellaisten kolmansiiin maihin rekisteröityjen alusten kanssa, jotka eivät piittaa kansainvälisistä työmarkkina- ja turvallisuussäännöistä.

Yhteisön jäsenvaltioiden lippujen alla purjehtivien alusten puutteelliseen kilpailukykyyn alettiin kiinnittää huomiota 1980-luvun lopulla. Yhdenmukaisten eurooppalaisten toimenpiteiden puuttuessa useat jäsenvaltiot ottivat käyttöön erilaisia järjestelyjä meriliikenteen tukemiseksi. Tukitoimenpiteisiin sovellettavat strategiat ja niihin osoitetut budjetit vaihtelevat eri jäsenvaltioissa sen mukaan, kuinka nämä valtiot suhtautuvat julkiseen tukeen tai kuinka tärkeänä ne pitävät merenkulkua.

Edistääkseen alusten uudelleenrekisteröintiä jäsenvaltiot ovat myös väljentäneet miehistöä koskevia sääntöjä etenkin perustamalla rinnakkaisrekisterejä.

Rinnakkaisrekistereihin lukeutuvat "offshore-rekisterit" alueilla, joilla on jonkinasteinen autonominen asema suhteessa jäsenvaltioon, sekä "kansainväliset rekisterit", jotka ovat suoraan sidoksissa rekisterin perustaneeseen jäsenvaltioon.

Toteutetuista toimista huolimatta suuri osa yhteisön aluskannasta rekisteröidään edelleen kolmansien maiden lippujen alle. Tämä johtuu siitä, että sellaisten kolmansien maiden rekistereillä, jotka soveltavat avointa rekisteröintipolitiikkaa (ja joista

eräitä kutsutaan "mukavuuslipuiksi"), on edelleen merkittävä kilpailuetu jäsenvaltioiden rekistereihin verrattuna.

Merenkulkualan tuet vuodesta 1989 lähtien

Koska jäsenvaltioissa, jotka kohtasivat yhä kiihtyvää kilpailua yhteisön ulkopuolisten maiden lippujen alla purjehtivien alusten taholta, oli alettu soveltaa toisistaan poikkeavia tukijärjestelmiä, komissio vahvisti vuonna 1989 ensimmäiset tätä alaa koskevat suuntaviivat taatakseen jäsenvaltioiden toimien tietynasteisen yhdenmukaisuuden. Tämä menetelmä osoittautui kuitenkin tehottomaksi ja yhteisön aluskannan pieneneminen jatkui. Tästä syystä suuntaviivoja tarkistettiin, ja vuonna 1997 annettiin tiedonanto, jossa vahvistetaan uudet suuntaviivat meriliikenteen valtiontuelle⁽²⁾.

Suurin muutos jäsenvaltioiden meriliikenteeseen kohdistamissa tukitoimenpiteissä on viime vuosina ollut kiinteämääräisten tonnistoverotusjärjestelmien (tonnistoverojen) laaja käyttöönotto Euroopassa. Tonnistovero otettiin hyvin varhain käyttöön Kreikassa, minkä jälkeen sen käyttö on asteittain levinnyt Alankomaihin (1996), Norjaan (1996), Saksaan (1999), Yhdistyneeseen kuningaskuntaan (2000), Tanskaan, Espanjaan ja Suomeen (2002) sekä Irlantiin (2002). Myös Belgia ja Ranska päättivät sen käyttöönotosta vuonna 2002, ja Italian hallitus puolestaan harkitsee sen käyttöönottoa.

Jäsenvaltioiden ehdottamien ja komission hyväksymien toimenpiteiden tulokset verrattuna vuoden 1997 tarkistettujen suuntaviivojen yleisiin tavoitteisiin

a) Yhteisön aluskantaan vaikuttavat suuntaukset (aluskannan kilpailukyky)

Jäsenvaltioiden vuoden 2002 puolivälissä komission kyselyyn antamien vastausten ja tuoreimpien tilastojen⁽³⁾ mukaan jäsenvaltioissa, jotka ovat ottaneet käyttöön tukitoimenpiteitä etenkin verohelpotusten muodossa, huomattava määrä tonnistosta on rekisteröity uudelleen kansallisen lipun alle, kun huomioon otetaan kaikki rekisterit. Prosentuaalisesti jäsenvaltioiden rekistereihin merkitty aluskanta on kasvanut seuraavasti: alusten lukumäärä keskimäärin 0,4 prosenttia, tonnimäärä 1,5 prosenttia ja konttialusten määrä 12,4 prosenttia vuodessa. Vaikka varsinaisiin rekistereihin merkittyjen yksiköiden määrä pieneni käytännöllisesti katsoen kaikkialla vuosina 1989–2001, näiden lukujen voidaan kuitenkin katsoa osoittavan, että vuoteen 1997 saakka jatkunut suuntaus, jossa yhteisön lipuista pyrittiin luopumaan, on kääntynyt.

⁽¹⁾ Kyproksen alusrekisteri on tonnimäärältään maailman kuudenneksi suurin ja Maltaan viidenneksi suurin (alukset, joiden bruttovetoisuus on yli 300; lähde: ISL 2001).

⁽²⁾ Yhteisön suuntaviivat meriliikenteen valtion tuelle (97/C 205/05) (EYVL C 205, 5.7.1997, s. 5).

⁽³⁾ ISL, Shipping Statistics 2001.

Samana ajanjaksona jäsenvaltioiden rekisterien osuus koko maailman tonnistosta kuitenkin pieneni hiukan. Maailmanlaajuisen meriliikenteen kasvaessa kolmansien maiden lippujen alle rekisteröity mutta yhteisön yhtiöiden hallitsema aluskanta kasvoi nopeammin kuin jäsenvaltioiden lippujen alle rekisteröity aluskanta.

b) Työllisyyden kehitys

Tuoreimpien arvioiden mukaan yhteisön jäsenvaltioiden lippujen alla purjehtivilla aluksilla työskentelevien merenkulkijoiden lukumäärä putosi vuosina 1996–2001 188 000:sta noin 180 000:een⁽¹⁾. Yhteisön lippujen alla purjehtivilla aluksilla työskentelevien yhteisön kansalaisten kokonaismäärä on tällä hetkellä noin 120 000, mikä on 40 prosenttia vähemmän kuin vuonna 1985. Jäsenvaltioiden lippujen alla purjehtivilla aluksilla työskentelevien kolmansien maiden kansalaisten lukumäärä on puolestaan kasvanut 29 000:sta vuonna 1983 nykyiseen noin 60 000:een. Merenkulkijoiden kokonaismäärän pienentymistä arvioitaessa huomioon on otettava seuraavat seikat:

— Aluskohtainen tuottavuus on koko ajan parantunut. Pienemmällä miehistöllä voidaan siis kuljettaa yhtä suuri tai jopa suurempi määrä tavaroita kuin aiemmin.

— Jäsenvaltioiden lippujen alla purjehtiva aluskanta uudistui vuosina 1997–2001. Alusten keskimääräinen ikä aleni 22,9 vuodesta 17,2 vuoteen. Tammikuun 1. päivänä 2001 käytössä olleista aluksista 35 prosenttia oli rakennettu vuosina 1996–2000. Uudet alukset, joissa käytetään kehittyneempää tekniikkaa, vaativat paremmin koulutettuja mutta pienempiä miehistöjä.

Yhteisön merenkulkijoiden työllisyystilanteessa on kuitenkin selviä eroja eri jäsenvaltioiden välillä. Näistä luvuista ei kuitenkaan ole nähtävissä minkäänlaista muutosta suuntauksessa, jossa jäsenvaltioiden lippujen alla purjehtivat alukset ovat yhä enemmän riippuvaisia kolmansien maiden merenkulkijoista. Komissio kiinnitti huomiota tähän kehitykseen vuonna 2001 antamassaan tiedonannossa merenkulkijoiden koulutuksesta ja palvelukseen ottamisesta⁽²⁾.

c) Vaikutus taloudelliseen toimeliaisuuteen yleensä

Meriteollisuus ja meriliikenne liittyvät erottamattomasti toisiinsa. Tämä yhteys on vankka peruste myönteisille toimenpiteille, joilla pyritään säilyttämään yhteisön merenkulusta riippuvainen aluskanta. Koska meriliikenne on yksi linkki yleisessä kuljetusketjussa ja erityisesti meriteollisuuden ketjussa, Euroopan aluskannan kilpailukyvyyn säilyttämiseen

tähtäävillä toimenpiteillä on vaikutuksia myös maalla tehtäviin investointeihin merenkulkuun liittyvillä aloilla⁽³⁾ sekä meriliikenteen osuuteen koko yhteisön taloudesta ja työllisyyteen yleensä.

Merenkulun ja koko merenkulkuklusterin merkitys vaihtelee huomattavasti eri maissa. Euroopan merenkulkuklusterin merkitys ja sen suorat taloudelliset vaikutukset käyvät kuitenkin selvästi ilmi seuraavista luvuista: 1,550 miljoonaa suoraa työpaikkaa ja liikevaihto 160 miljardia euroa vuonna 1997 (noin 2 prosenttia koko yhteisön bkt:sta)⁽⁴⁾. Esimerkkinä voidaan mainita merenkulkuklusterin osuus bkt:sta Tanskassa (3 %), Kreikassa (2,3 %) ja Alankomaissa (2 %).

Tätä taustaa vasten on syytä panna merkille, että yhteisöön sijoittautuneiden eurooppalaisten toiminnanharjoittajien hallitseman aluskannan osuus koko maailman tonnistosta on pysynyt noin 34 prosentissa, vaikka tonniston kokonaismäärä on samalla kasvanut 10 prosenttia samana ajanjaksona. Kun otetaan huomioon merenkulualan liikkuvuus ja kolmansien maiden tarjoamat mahdollisuudet, voidaan todeta, että meriliikenteen tukitoimenpiteillä voidaan osaltaan ehkäistä meriliikenteeseen liittyvän teollisuuden laajamittaista siirtymistä muualle.

Yhteenvetona voidaan todeta, että siellä missä on otettu käyttöön vuoden 1997 suuntaviivojen mukaisia toimenpiteitä, yhteisön rekisterien ja yhteisön aluskannan rakenteellinen heikkeneminen on pysäytetty ja komission asettamat tavoitteet on saavutettu ainakin osittain.

Avointen rekisterien osuus maailman tonnistosta on kuitenkin jatkuvasti kasvanut. Niiden osuus oli 43 prosenttia vuonna 1996 ja 54 prosenttia vuonna 2001. Aluksilla käytetään yhä enemmän kolmansien maiden merenkulkijoita, eikä tämän suuntauksen kääntymisestä ole mitään merkkejä. Viime vuosina käynnistettyjä toimia on jatkettava, mutta ne on kohdennettava paremmin. Erityisesti yhteisön merenkulkijoiden hyväksi toteutettavia toimenpiteitä on seurattava aktiivisemmin.

Jäsenvaltioiden toteuttamien ja komission hyväksymien toimenpiteiden tuloksia on analysitava järjestelmällisesti.

Tätä taustaa vasten, ja vaikka toimintatuen olisikin periaatteessa oltava poikkeuksellista, väliaikaista ja asteittain vähentävää, komissio katsoo, että valtiontuen myöntäminen Euroopan merenkulualalle on edelleen oikeutettua ja että vuoden 1997 suuntaviivoissa noudatettu lähestymistapa on ollut oikea. Tämä tiedonanto perustuu siis keskeisiltä osiltaan samaan lähestymistapaan.

⁽¹⁾ Yhteisön ja yhteisön ulkopuolisten merenkulkijoiden yhteenlaskettu kokonaismäärä.

⁽²⁾ Komission tiedonanto neuvostolle ja Euroopan parlamentille merenkulkijoiden koulutuksesta ja palvelukseen ottamisesta, annettu 6. huhtikuuta 2001, KOM(2001) 188 lopullinen.

⁽³⁾ Näihin toimintoihin sisältyvät satamapalvelut, logistiikka, alusten rakentaminen, korjaaminen, huolto, tarkastaminen ja luokitus, alusten hallintayhtiöt ja vuokraajat, pankkitoiminnot ja kansainväliset rahoituspalvelut sekä vakuutus-, neuvonta- ja ammatilliset palvelut.

⁽⁴⁾ Euroopan komission yritystoiminnan pääosaston tekemä tutkimus (julkaistu Internetissä Europa-sivustolla).

2. TARKISTETTUIJEN VALTIONTUEN SUUNTAVIIVOJEN SOVELTAMISALA JA YLEISET TAVOITTEET

Tässä tiedonannossa, jolla korvataan vuoden 1997 suuntaviivat, vahvistetaan edellytykset, joiden perusteella komissio voi hyväksyä merenkululle annettavan valtiontuen valtiontukea koskevien yhteisön sääntöjen ja menettelyjen mukaisesti perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan ja/tai 86 artiklan 2 kohdan nojalla.

Tukiohjelmia ei saa toteuttaa muiden jäsenvaltioiden kansantalouden kustannuksella, ja on osoitettava, etteivät ne uhkaa vääristää jäsenvaltioiden välistä kilpailua yhteisen edun kanssa ristiriitaisessa laajuudessa. Valtiontuki on aina rajoitettava tavoitteen saavuttamisen kannalta pienimpään tarvittavaan määrään, ja se on myönnettävä avoimella tavalla. Kaikkien valtion viranomaisten (kansallisella, alueellisella ja paikallisella tasolla) myöntämien tukien yhteisvaikutus on aina otettava huomioon.

Näitä suuntaviivoja sovelletaan meriliikenteeseen, siten kuin se on määritelty asetuksessa (ETY) N:o 4055/86⁽¹⁾ ja asetuksessa (ETY) N:o 3577/92⁽²⁾, eli ”matkustajien tai tavaroiden kuljettamiseen meritse”. Suuntaviivojen tietyt osat koskevat myös hinausta ja ruoppausta.

2.1 Tarkistettujen valtiontuen suuntaviivojen soveltamisala

Nämä suuntaviivat koskevat kaikkea jäsenvaltion myöntämää tai jäsenvaltion varoista myönnettävää tukea meriliikenteelle. Tuella tarkoitetaan mitä tahansa viranomaisten (joko kansallisella, alueellisella tai paikallisella tasolla) rahoittamaa taloudellista etua missä tahansa muodossa. ”Viranomaisilla” voidaan tarkoittaa myös julkisia yrityksiä ja valtion määräysvallassa olevia pankkeja. Tuen määritelmään voivat sopia myös järjestelyt, joissa valtio takaa lainoja tai muuta liikepankeista saatavaa rahoitusta. Suuntaviivoissa ei tehdä eroa edunsaajien välillä niiden oikeudellisen muodon (osakeyhtiö, kommandiittiyhtiö tai yksityishenkilö) perusteella, eikä sen perusteella, ovatko ne julkisessa vai yksityisessä omistuksessa. Viittaukset yrityksiin koskevat myös kaikkia muita luonnollisia ja oikeushenkilöitä.

Nämä suuntaviivat eivät koske laivanrakennusteollisuudelle myönnettävää tukea (neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1540/98⁽³⁾ tai mahdollisissa siihen liittyvissä myöhemmissä säädöksissä tarkoitettua tukea). Infrastruktuuri-investointeihin ei yleensä katsota sisältyvän perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, jos valtio antaa yhtäläi-

⁽¹⁾ Neuvoston asetus (ETY) N:o 4055/86, annettu 22 päivänä joulukuuta 1986, palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen (EYVL L 378, 31.12.1986, s. 1).

⁽²⁾ Neuvoston asetus (ETY) N:o 3577/92, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) (EYVL L 364, 12.12.1992, s. 7).

⁽³⁾ EYVL L 202, 18.7.1998, s. 1.

sesti kaikkien liikenteenharjoittajien käyttää infrastruktuuria vapaasti. Komissio voi kuitenkin arvioida tällaisia investointeja, jos niistä voi suoraan tai välillisesti olla hyötyä vain tietyille varustamoille. Komission periaatteena on, että viranomaisten rahoitusta yritykselle ei pidetä valtiontukena, jos rahoitus annetaan ehdoin, jotka yksityinen sijoittaja voisi tavanomaisissa markkinatalouden olosuhteissa hyväksyä.

2.2 Tarkistettujen valtiontuen suuntaviivojen yleiset tavoitteet

Komissio on korostanut, että valtiontuen avoimuutta on lisättävä, jotta sekä kansalliset viranomaiset laajassa merkityksessä että myös yritykset ja yksityishenkilöt olisivat selvillä oikeuksistaan ja velvollisuuksistaan. Näillä suuntaviivoilla on tarkoitus edistää tätä tavoitetta ja selventää, millaisia tukiohjelmia voidaan ottaa käyttöön yhteisön merenkulun tukemiseksi. Näin pyritään

— edistämään turvallista, tehokasta, turvattua ja ympäristöystävällistä meriliikennettä;

— kannustamaan alusten merkitsemistä tai palauttamista jäsenvaltioiden rekistereihin;

— edistämään jäsenvaltioissa sijaitsevan merenkulkuklusterin lujittamista samalla kun pidetään yllä aluskantaa, joka on yleisesti kilpailukykyinen maailmanmarkkinoilla;

— säilyttämään ja kehittämään merenkulkualan osaamista ja turvaamaan eurooppalaisten merenkulkijoiden työllisyys ja parantamaan sitä sekä

— edistämään lyhyen matkan merenkulun uusia palveluja yhteisön liikennepolitiikkaa koskevan valkoisen kirjan mukaisesti.

Valtiontukea voidaan yleensä myöntää ainoastaan jäsenvaltioiden rekistereihin merkityille aluksille. Tietyissä poikkeustapauksissa valtiontukea voidaan kuitenkin myöntää aluksille, jotka on rekisteröity liitteessä olevassa 3 kohdassa tarkoitettuun rekisteriin edellyttäen, että

— ne ovat kansainvälisten normien ja yhteisön lainsäädännön mukaisia myös turvatoimien, turvallisuuden, ympäristönsuojelun tason ja alusten työolojen osalta;

— niitä liikennöidään yhteisöstä;

— asianomainen varustamo on sijoittautunut yhteisöön ja kyseinen jäsenvaltio osoittaa, että rekisteriin merkitseminen myötävaikuttaa edellä mainittujen tavoitteiden saavuttamista.

Lisäksi voidaan hyväksyä lippuvaltiosta riippumattomia tukitoimenpiteitä tietyissä poikkeustapauksissa, joissa siitä on selvästi etua yhteisölle.

3. VEROTUKSELLISET JA SOSIAALISET TOIMENPITEET KILPAILUKYVYN PARANTAMISEKSI

3.1 Varustamoiden verotuskohtelu

Monet kolmannet maat ovat kehittäneet merkittäviä alusrekistereitä, joiden tukena on joissain tapauksissa toimiva kansainvälinen palveluinfrastruktuuri, joka houkuttelee varustamoja huomattavasti jäsenvaltioita kevyemmällä verotuksella. Alhaiset verot ovat saaneet yritykset alustensa ulosliputtamisen lisäksi harkitsemaan myös koko yrityksen siirtämistä. On huomattava, että tällä hetkellä ei ole tehokkaita kansainvälisiä sääntöjä, joilla tällainen verokilpailu estettäisiin, ja vain vähän hallinnollisia, lainsäädännöllisiä tai teknisiä esteitä aluksen siirtämiselle jäsenvaltion rekisteristä johonkin muuhun rekisteriin. Tätä taustaa vasten parhaalta ratkaisulta näyttää sellaisten olosuhteiden luominen, jotka mahdollistavat nykyistä oikeudenmukaisemman kilpailun mukavuuslippualueiden kanssa.

Jäsenvaltioiden väliseen, verotukseen perustuvaan kilpailuun on puututtava. Tässä vaiheessa ei ole todisteita tukiohjelmista, jotka vääristäisivät yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla kilpailua jäsenvaltioiden välisessä kaupassa. Jäsenvaltioiden suhtautumisessa laivaliikenteen tukiin näyttää itse asiassa tapahtuvan lähenemistä. Alusten siirtäminen toisen jäsenvaltion lipun alle on harvinaista. Verotukseen perustuvaa kilpailua on pääasiassa jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välillä, sillä kolmansien maiden rekistereissä varustamot saavat yhteisössä tarjolla oleviin vaihtoehtoihin verrattuna huomattavia kustannussäästöjä.

Tästä syystä monet jäsenvaltiot ovat toteuttaneet erityistoimenpiteitä varustamoiden verotuskohtelun parantamiseksi. Esimerkiksi poistoja alusinvestoinneista on nopeutettu tai varustamoille on annettu oikeus siirtää alusten myynnistä saadut voitot verovapaasti varauksiin useiksi vuosiksi sillä ehdolla, että voitot investoidaan myöhemmin aluksiin.

Näitä erityisesti laivaliikenteeseen sovellettavia verohelpotuksia pidetään valtiontukena. Valtiontukea on myös järjestelmä, jossa tavanomainen yritysverojärjestelmä on korvattu tonnistoverolla.

Tonnistoverolla tarkoitetaan sitä, että varustamo maksaa veroa käytössään olevan tonniston perusteella. Yrityksen todelliset voitot tai tappiot eivät vaikuta tonnistoveroon.

Tällaisten toimenpiteiden on todettu turvaavan merenkulun korkean tason työpaikkoja (merenkulun johtotehtävät ja siihen liittyvä toiminta, kuten vakuutukset, välitystoiminta ja rahoitus) maissa. Koska nämä toiminnot ovat tärkeitä yhteisön talouden kannalta, tällaiset verotukseen liittyvät kannustimet voidaan yleisesti hyväksyä aikaisemmin esitettyjen tavoitteiden mukaisesti. Korkean tason työpaikkojen turvaaminen ja merenkulku- alan kilpailukyvyyn kohentaminen jäsenvaltioissa verotuksellisten kannustimien ja muiden koulutukseen ja turvallisuuden lisäämiseen liittyvien hankkeiden avulla helpottaa yhteisön laivaliikenteen kehittämistä maailmanmarkkinoilla.

Komissio on tietoinen siitä, että varustamoiden tulot ovat nykyisin usein peräisin eri lippujen alla liikennöivien alusten toiminnasta. Varustamot voivat esimerkiksi käyttää muiden maiden lippujen alla liikennöiviä vuokra-aluksia tai käyttää yhteisliittymissä osakkuusaluksia. On myös todettu, että johdon ja oheistoimintojen siirtäminen maasta jatkuu, jos varustamo saa huomattavaa taloudellista etua siitä, että se pitää henkilöstöä eri paikoissa ja pitää erillistä kirjanpitoa yhteisön jäsenvaltion lipun alla saaduista tuloista ja muista tuloista. Näin on esimerkiksi siinä tapauksessa, että muualla kuin yhteisön jäsenvaltion lipun alla saaduista tuloista kerätään täysimääräinen yritysvero jäsenvaltiossa, kun taas verokanta on alhainen muussa maassa, jos voidaan osoittaa johdon sijaitsevan siellä.

Yhteisessä merenkulku politiikassa valtioneuvoston tavoitteena on edistää yhteisön laivastojen kilpailukykyä maailman laivaliikennemarkkinoilla. Näin ollen verohelpotusjärjestelyissä on yleensä edellytettävä yhteyttä yhteisön lippuun. Tuki voidaan kuitenkin poikkeuksellisesti hyväksyä myös, jos ne koskevat jäsenvaltion alueelle sijoittautuneen varustamon koko yritysverotuksen alaista laivastoa ja jos voidaan osoittaa, että kaikkien kyseisten alusten strateginen ja kaupallinen johtaminen tapahtuu käytännössä jäsenvaltion alueella ja että kyseinen toiminta edistää taloudellista toimintaa ja työllisyyttä yhteisössä merkittävästi. Tämän taloudellisen yhteyden osoittamiseksi kyseisen jäsenvaltion on ilmoitettava tiedot yhteisön rekistereihin merkityistä omistuksessa olevista ja liikenteessä olevista aluksista, aluksilla ja maissa suoritettavissa tehtävissä työskentelevistä yhteisön kansalaisista ja investoinneista käyttöomaisuuteen. On syytä korostaa, että tuen on oltava välttämätöntä kyseisten alusten strategisen ja kaupallisen johdon palauttamiseksi yhteisön alueelle ja että järjestelyjen edunsaajien on oltava yritysverovelvollisia yhteisössä. Komissio pyytää myös todistamaan, että kaikki näistä toimenpiteistä etua saavien yritysten liikennöimät alukset ovat sovellettavien kansainvälisten ja yhteisön turvallisuusstandardien mukaisia, myös alusten työolojen osalta.

Kuten edellisessä kappaleessa todetaan, verohelpotusjärjestelyt edellyttävät periaatteessa yhteyttä jonkin jäsenvaltion lippuun. Ennen kuin tukea myönnetään (tai se vahvistetaan) poikkeuksellisesti laivastolle, johon sisältyy myös muiden lippujen alla purjehtivia aluksia, jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että tuensaajaryitykset sitoutuvat pitämään jonkin jäsenvaltion lipun alla suuremman tai vähintään yhtä suuren osuuden tonnista, jota ne liikennöivät näiden lippujen alla tämän tiedonannon soveltamisen alettua. Jos yrityksellä on seitsemännessä neuvoston direktiivissä 83/349/ETY⁽¹⁾ (1 artikla) tarkoitettu määräysvalta aluksilla liikennöivissä yrityksissä, edellä mainittua tonnisto-osuusvaatimusta sovelletaan emoyritykseen ja tytäryrityksiin yhdessä, konsolidoidun laskelman perusteella. Jos yritys (tai ryhmittymä) ei noudata edellä esitettyjä vaatimuksia, asianomainen jäsenvaltio saa myöntää verohelpotuksia kyseisen yrityksen liikennöimille yhteisön ulkopuolisten maiden lippujen alla purjehtiville aluksille ainoastaan siinä tapauksessa, että jäsenvaltioiden lippujen alla purjehtivien alusten osuus kyseisessä jäsenvaltiossa verohelpotuksiin oikeutetun tonniston kokonaisuudesta on keskimäärin pienentynyt seuraavassa kappaleessa tarkoitettua raportointikauden aikana. Jäsenvaltion on ilmoitettava komissiolle edellä mainitun poikkeuksen soveltamisesta. Tässä kappaleessa asetettua yhteisön tonnisto-osuusvaatimusta ei sovelleta yrityksiin, joiden tonnista vähintään 60 prosenttia purjehtii jäsenvaltioiden lippujen alla.

Aina kun verotusjärjestelyjä on hyväksytty edellä mainituin poikkeuksellisin perustein ja jotta kyseinen jäsenvaltio voisi laatia joka kolmas vuosi 12 luvussa (Loppuhuomautukset) vaaditun kertomuksen, tuensaajien on esitettävä asianomaiselle jäsenvaltiolle todisteet siitä, että se on täyttännyt kyseisenä ajanjaksona kaikki ehdot, jotka koskevat poikkeusta vaatimuksesta, jonka mukaan tuen on oltava yhteydessä jäsenvaltion lippuun. Lisäksi on esitettävä todisteet siitä, että tuensaajan laivastossa on noudatettu edellisessä kappaleessa vahvistettua tonnisto-osuusvaatimusta ja että laivaston jokainen alus on sovellettavien kansainvälisten ja yhteisön normien mukainen, turvatoimia, turvallisuutta, ympäristönsuojelun tasoa ja alusten työoloja koskevat normit mukaan luettuina. Jos tuensaajat eivät esitä tällaisia todisteita, ne eivät saa enää käyttää verotusjärjestelmää hyödykseen.

On myös syytä tarkentaa, että vaikka yhteisöön sijoittautuneet varustamot ovat luonnollisia tuensaajia edellä mainittujen verotusjärjestelyjen osalta, myös tietyt yhteisöön sijoittautuneet alusten hallintoyritykset voivat olla tukikelpoisia samojen säännösten nojalla. Alusten hallintoyritykset ovat yrityksiä, jotka tarjoavat varustamoille erilaisia palveluja, joita ovat esimerkiksi katsastukset, miehistön palkkaaminen ja koulutus, miehistön hallinto ja alusliikenne. Joissain tapauksissa alusten hallintoyritysten tehtäväksi on annettu sekä alusten tekninen että miehistöhallinto. Tässä tapauksessa ne toimivat perinteisinä varustamoina ainakin liikennetoimintojen suhteen. Samoin kuin varustamoalalla, tähän alaan kohdistuu yhä kiristyvää kansainvälistä kilpailua. Näistä syistä vaikuttaa tarkoituksenmukaiselta, että verohelpotuksia voidaan myöntää myös mainitunlaisille alusten hallintoyrityksille.

Alusten hallintoyritykset voivat olla oikeutettuja tukeen ainoastaan sellaisten alusten osalta, joiden koko miehistö- ja tekni-

sestä hallinnosta ne vastaavat. Jotta yritys olisi oikeutettu tukeen, täysi vastuu aluksen liikennöinnistä on siirryttävä omistajalta aluksen hallintoyritykselle, jonka on myös otettava hoidettavakseen kaikki ISM-säännöstyössä⁽²⁾ määrätty aluksen omistajalle kuuluvat tehtävät ja velvollisuudet. Jos alusten hallintoyritykset tarjoavat muitakin erityispalveluja, jotka voivat liittyä myös alusten liikennöintiin, on varmistettava, että ne pitävät erillistä kirjanpitoa tällaisista toimista, jotka eivät ole verohelpotuskelpoisia. Edellä kuvattua vaatimusta pitää tietty osuus laivastosta jäsenvaltioiden lippujen alla sovelletaan myös alusten hallintoyrityksiin⁽³⁾.

Näitä suuntaviivoja sovelletaan ainoastaan meriliikenteeseen. Komissio voi hyväksyä, että meriliikenteeseen sisältyy myös toisten alusten, öljynporauslaittojen jne. hinaaminen merellä.

Komissioon tietoon on kuitenkin tullut, että jäsenvaltiot tukevat tietyissä tapauksissa myös hinaajia, jotka on suunniteltu toimimaan merellä, vaikkei niitä käytetä merellä ollenkaan tai juuri lainkaan. Siksi on syytä ilmaista näissä suuntaviivoissa komission omaksuma ja jatkossa soveltama kanta tähän kysymykseen.

Hinaus kuuluu suuntaviivojen soveltamisalaan ainoastaan siinä tapauksessa, että yli 50 prosenttia hinaajan tietynä vuonna tosiasiallisesti suorittamasta hinaustoiminnasta on meriliikennettä. Odotusaika voidaan ottaa suhteellisesti huomioon siinä hinaajan tosiasiallisesti suorittaman toiminnan osassa, joka on meriliikennettä. On syytä korostaa, että pääasiassa satamissa suoritettua hinaustoimintaa tai moottorikäyttöisten alusten avustaminen satamaan eivät ole tässä tiedonannossa tarkoitettua meriliikennettä. Hinauksessa ei voida poiketa vaatimuksesta, jonka mukaan tuen on oltava yhteydessä jäsenvaltion lippuun.

Myös ruoppauksen osalta viime vuosina saadut kokemukset antavat aiheita joihinkin huomautuksiin.

Ruoppaus ei periaatteessa ole meriliikenteelle annettavaan tukeen oikeutettua toimintaa. Yritysten verotusjärjestelyjä (kuten tonnisto-vero) voidaan kuitenkin soveltaa niihin ruoppaajiin, joiden toiminta on meriliikennettä – eli poistetun maa-aineksen kuljetusta meritse – yli 50 prosenttia niiden vuotuisesta toiminta-ajasta. Näitä järjestelyjä voidaan soveltaa ainoastaan tällaisiin kuljetustoimintoihin. Tukea voidaan myöntää ainoastaan johonkin jäsenvaltioon rekisteröidyille ruoppaajille (ei mahdollisuutta poiketa vaatimuksesta, jonka mukaan tuki on yhteydessä jäsenvaltion lippuun). Tällaisissa tapauksissa meriliikennetoiminnoista on pidettävä erillistä kirjanpitoa⁽⁴⁾.

⁽²⁾ Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) päätöslauselmalla A.741(18) hyväksymä alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskeva kansainvälinen johtamissäännöstö.

⁽³⁾ Komissio tarkastelee näiden säännösten vaikutuksia alusten hallintoihin sen jälkeen, kun tätä tiedonantoa on sovellettu kolme vuotta.

⁽⁴⁾ Näiden toiminnanharjoittajien käyttämät alukset myös louhivat tai ruoppaavat aineksen, jota ne myöhemmin kuljettavat. Louhinta tai ruoppaus ei itsessään oikeuta meriliikenteen valtiontukeen.

⁽¹⁾ EYVL L 193, 18.7.1983, s. 1.

Tähän mennessä ilmoitettujen tonnistoverojärjestelmien arvioinnissa käytetty menetelmä on koostunut seuraavista vaiheista: varustamojen oletettu voitto on laskettu soveltamalla niiden tonnistoon teoreettista tuottotasoa, ja näin määritettyyn määrään on sovellettu kansallista yhtiöveroa. Saatu määrä on maksettava tonnistovero.

Jäsenvaltioiden käyttämät teoreettiset tuottotasot ovat tähän saakka olleet yhdenmukaisia. Koska yritysveroasteet voivat kuitenkin vaihdella huomattavasti yhteisössä, samasta tonnistosta maksettavat tonnistoverot voivat vaihdella eri jäsenvaltioissa. Nykyisten tasavertaisten toimintaedellytysten säilyttämiseksi komissio hyväksyy ainoastaan sellaiset järjestelmät, joiden seurauksena samaan tonnimäärään kohdistuva verorasitus on jotta-kuinkin yhdenmukainen jo hyväksytyjen järjestelmien kanssa.

Kaikissa tapauksissa tukiohjelmista saatavalla edulla on helpotettava merenkulkualan kehitystä ja työllisyyttä yhteisön etujen mukaisesti. Edellä mainitut veroedut on siis rajoitettava koskemaan ainoastaan merenkulkua. Näin ollen, jos laivanvarustamo harjoittaa myös muuta kaupallista toimintaa, edellytetään selkeää kirjanpitoa, jotta estetään tuen "valuminen" toimintaan, joka ei liity merenkulkuun. Tämä lähestymistapa, jossa merenkulkualan verorasitus vastaisi muualla maailmassa sovellettavaa, lisäisi yhteisön merenkulkualan kilpailukykyä, mutta säilyttäisi jäsenvaltion tavanomaisen verotason muussa toiminnassa ja osakkeenomistajien ja johtajien henkilökohtaisen palkitsemisen.

3.2 Välilliset työvoimakustannukset

Kuten edellä jo todetaan, meriliikenne on ala, jolla kansainvälinen kilpailu on kovaa. Merenkulkualan tukitoimenpiteillä olisi näin ollen pyrittävä ensisijaisesti pienentämään yhteisön varustamoiden ja yhteisön merenkulkijoiden verotuksellisia ja muita kustannuksia ja rasituksia muualla maailmassa vallitsevalle tasolle. Yleisen taloudellisen tuen sijaan olisi valittava toimenpiteitä, jotka elvyttävät alan kehitystä ja työllisyyttä suoraan.

Näiden tavoitteiden mukaisesti yhteisön meriliikenteessä olisi sallittava seuraavat työvoimakustannuksia koskevat toimet:

- jäsenvaltioissa rekisteröidyillä aluksilla työskentelevien yhteisön merenkulkijoiden sosiaaliturvamaksujen alentaminen;
- jäsenvaltioissa rekisteröidyillä aluksilla työskentelevien yhteisön merenkulkijoiden tuloveron alentaminen.

Tässä 3.2 kohdassa "yhteisön merenkulkijoilla" tarkoitetaan:

- Yhteisön ja ETA-maiden kansalaisia, kun on kyse sellaisilla aluksilla työskentelevistä merenkulkijoista, jotka harjoittavat säännöllistä matkustajaliikennettä yhteisön satamien välillä (ro-ro-alukset ⁽¹⁾ mukaan luettuina);
- kaikissa muissa tapauksissa kaikkia merenkulkijoita, joiden on maksettava veroja ja/tai sosiaaliturvamaksuja jossain jäsenvaltiossa.

Aiemmissa vuoden 1997 suuntaviivoissa tällaiset alennukset sallittiin kaikille merenkulkijoille, jotka työskentelevät jäsenvaltioissa rekisteröidyillä aluksilla ja joiden on maksettava veroja ja/tai sosiaaliturvamaksuja jossain jäsenvaltiossa. On kuitenkin käynyt selväksi, että kansainvälisen kilpailun aiheuttama paine Euroopan varustamoille on erittäin suuri kansainvälisen tavaraliikenteen alalla, kun taas yhteisön sisäisessä säännöllisessä matkustajaliikenteessä se ei ole yhtä ankara. Euroopan merenkulkualan kilpailukykyyn parantaminen on siis tuen ensisijainen tavoite ensin mainitussa tapauksessa. Jos jäsenvaltioita estettäisiin tässä tapauksessa myöntämästä verohelpotuksia kaikille merenkulkijoille, sillä olisi erittäin kielteinen vaikutus Euroopan varustamoiden kilpailukykyyn, jolloin niille syntyisi painetta ulosliputtaa aluksensa. Samanaikaisesti on voitu todeta, että yhteisön kansalaisten työpaikkojen osuus on prosentuaalisesti ja lukumäärällisesti merkittävä yhteisön sisäisessä säännöllisessä matkustajaliikenteessä. Tässä tapauksessa painopisteenä on yhteisön työllisyyden turvaaminen. Jotkut jäsenvaltiot eivät sisäisistä verotuksellisista syistä halua soveltaa edellä mainittuja alempia veroja ja maksuja, mutta ne voivat sen sijaan palauttaa varustamoille joko kokonaan tai osittain näistä aiheutuvat kustannukset. Järjestelyn voidaan yleisesti ottaen katsoa vastaavan edellä kuvattua alennusjärjestelyä, jos kyseisiin veroihin ja maksuihin on olemassa selvä yhteys, ylikompensointia ei tapahdu ja järjestelmä on selkeä eikä sitä voida käyttää väärin.

Sille hinaus- ja ruoppaustoimintojen osalle, joka on meriliikennettä (maa-aineksen merikuljetus), voidaan myöntää yhteisön merenkulkijoiden työllisyyttä edistävää tukea tämän kohdan sääntöjä vastaavalla tavalla ainoastaan siinä tapauksessa, että se liittyy sellaisilla hinaajilla ja ruoppaajilla työskenteleviin yhteisön merenkulkijoihin, jotka ovat moottorikäyttöisiä merialuksia, rekisteröityjä jossain jäsenvaltiossa ja toimivat merellä vähintään 50 prosenttia toiminta-ajastaan ⁽²⁾.

Lisäksi on muistettava, että työllisyystuki kuuluu Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta työllisyystukeen 12 päivänä joulukuuta 2002 annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 2204/2002 ⁽³⁾ säädetyn ryhmäpoikkeuksen soveltamisalaan. Mainittua asetusta sovelletaan myös meriliikenteeseen.

⁽¹⁾ Katso pakollisesta katsastusjärjestelmästä säännöllisen ro-ro-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi 29 päivänä huhtikuuta 1999 annetun neuvoston direktiivin 1999/35/EY 2 artiklan a alakohta (EYVL L 138, 1.6.1999, s. 1).

⁽²⁾ Näin ollen pääasiassa satamissa suoritettujen ruoppaustoiminnot eivät ole oikeutettuja yhteisön merenkulkijoiden työllisyyttä edistävään tukeen.

⁽³⁾ EYVL L 337, 13.12.2002, s. 3.

4. MIEHISTÖN VAIHTO

Miehistön vaihtoon tarkoitettulla tuella pyritään alentamaan yhteisön merenkulkijoiden palkkaamisesta aiheutuvia kustannuksia, erityisesti kaukaisilla vesillä liikennöivillä aluksilla. Tukea, joka ei saa ylittää enimmäismäärää (sitä kuin se on määritelty 11 luvussa), voidaan myöntää jäsenvaltioiden rekistereihin merkityillä aluksilla työskentelevien yhteisön merenkulkijoiden kotimaahan palaamisesta aiheutuvien kustannusten maksamista tai palauttamista varten.

5. INVESTOINTITUKI

Muissa liikennemuodoissa – kuten maantiekuljetukset ja lentoliikenne – ei tavallisesti myönnetä tukea kaluston uusimiseen. Koska tuet voivat vääristää kilpailua, komissio on ollut haluton hyväksymään tällaisia järjestelyjä ja hyväksynyt niitä ainoastaan, jos ne ovat osa laivaston kokonaiskapasiteetin vähentämiseen johtavaa rakenneuudistusta.

Investoinneissa on noudatettava asetusta (EY) N:o 1540/98 tai sen mahdollisesti korvaavaa muuta yhteisön lainsäädäntöä.

Näitä suuntaviivoja noudattaen voidaan merenkulun turvallisuutta koskevan yhteisön politiikan mukaisesti kuitenkin myöntää muuta investointitukea määrätyissä olosuhteissa laitteiden parantamiseksi jäsenvaltioiden rekistereihin merkityillä aluksilla tai turvallisten ja vähemmän saastuttavien alusten käytön edistämiseksi. Sen vuoksi voidaan hyväksyä tuki, jolla kannustetaan yhteisössä rekisteröityjen alusten kohentaminen siten, että ne ylittävät kansainvälisten sopimusten mukaiset pakolliset turvallisuus- ja ympäristönormit. Tällä tavoin valmistauduttaisiin tiukempiin normeihin, joista on sovittu, ja parannettaisiin turvallisuutta ja ympäristönäkökohtien huomioonottamista. Tällaisen tuen on oltava sovellettavien laivanrakennusta koskevien yhteisön säännösten mukaista.

Koska laivanvarustus on luonteeltaan hyvin liikkuvaa, tietylle alueelle investoiville epäedullisten alueiden varustamoille usein investointitukena myönnettävä alueellinen tuki voidaan sallia ainoastaan, jos on varmaa, että kyseiselle alueelle koituu hyötyä kohtuullisen ajan. Näin olisi esimerkiksi, jos investointi liittyy tiettyyn tarkoitukseen käytettävien varustojen rakentamiseen tai kiinteiden uudelleenlaivauslaitteiden ostoon. Epäedullisten alueiden varustamoille voidaan siis myöntää investointitukea ainoastaan, jos se on aluetukea koskevien sääntöjen mukaista (katso 6 luku).

6. PERUSTAMISSOPIMUKSEN 87 ARTIKLAN 3 KOHDAN a JA c ALAKOHTAAN PERUSTUVA ALUETUKI

Komissio soveltaa alueellisten tukiohjelmien yhteydessä niitä yleissääntöjä, jotka on esitetty sen kansallista aluetukea koskevassa tiedonannossa tai muissa säännöksissä tai niihin myöhemmin tehtävissä muutoksissa.

7. KOULUTUS

Ensinnäkin on todettava, että koulutustuki kuuluu Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta koulutustukeen 12 päivänä tammikuuta 2001 annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 68/2001⁽¹⁾ säädetyn ryhmäpoikkeuksen soveltamisalaan. Mainittua asetusta sovelletaan myös meriliikenteeseen.

Lisäksi monia valtion tukemia merenkulkijoiden koulutusohjelmia ei ole pidetty valtioneutena, koska ne ovat olleet yleisluonteisia (ammattikoulutusta tai yliopistotason koulutusta). Näin ollen niitä ei tarvitse ilmoittaa komissiolle tutkittavaksi.

Jos ohjelmaan voidaan kuitenkin katsoa sisältyvän valtioneutua, on siitä ilmoitettava. Näin voi olla esimerkiksi, jos tietty tukiohjelma liittyy nimenomaan aluksella tapahtuvaan koulutukseen ja koulutuslaitos, opiskelija, merenkulkija tai varustamo saa valtiolta taloudellista tukea. Komissio suhtautuu myönteisesti tukeen, jota annetaan syrjimättömin perustein jäsenvaltioissa rekisteröidyillä aluksilla tapahtuvaan koulutukseen. Muilla aluksilla tapahtuvaa koulutusta voidaan tukea poikkeuksellisesti, jos se voidaan objektiivisesti perustella esimerkiksi sillä, että koulutus ei ole mahdollista jäsenvaltioon rekisteröidyillä aluksilla.

Jos aluksella tapahtuvaan koulutukseen annetaan taloudellista tukea, koulutettava ei periaatteessa saa olla miehistön vakituinen jäsen, vaan hänen on oltava miehistön ylimääräinen jäsen. Tällä säännöksellä halutaan varmistaa, että tavanomaisissa miehistön tehtävissä toimiville merenkulkijoille ei voida maksaa nettopalkkatukea.

Yhteisön merenkulun asiantuntemuksen ja yhteisön merenkulualan kilpailuedun turvaamiseksi ja kehittämiseksi tarvitaan lisää laaja-alaista tutkimus- ja kehitystyötä, jossa keskitytään laatuun, tuottavuuteen, turvallisuuteen ja ympäristönsuojeluun. Tällaisiin hankkeisiin voidaan myöntää valtioneutua perustamissopimuksessa asetetuissa rajoissa.

Yhteisön jäsenvaltioiden päällystön taitojen parantamiseen ja ajan tasalle saattamiseen voidaan antaa tukea koko heidän uransa aikana. Tukea voidaan antaa maksamalla osa koulutuksen kustannuksista ja/tai korvaamalla päällystön jäsenen palkka koulutusajalta. Järjestelyt on kuitenkin suunniteltava siten, että estetään koulutustuen suora tai epäsuora käyttäminen päällystön jäsenten palkkatukena.

Tukea voidaan antaa myös sellaisten avomerikalastajien ammatilliseen uudelleen koulutukseen, jotka haluavat työskennellä merenkulkijoina.

⁽¹⁾ EYVL L 10, 13.1.2001, s. 20.

8. RAKENNEUUDISTUSTUKI

Vaikka rakenneuudistusta ja vaikeuksissa olevien yritysten pelastamista koskevia yhteisön suuntaviivoja ⁽¹⁾ sovelletaan liikenteeseen ainoastaan siten, että alan erityisluonne otetaan huomioon, komissio soveltaa kyseisiä suuntaviivoja tai mahdollista muuta yhteisön säädöstä, jolla ne korvataan, käsitellessään varustamoille myönnettävää rakenneuudistustukea.

9. JULKISEN PALVELUN VELVOITTEET JA SOPIMUKSET

Meriliikenteen kabotaasin alalla julkisen palvelun velvoitteita voidaan asettaa tai julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia voidaan tehdä asetuksen (ETY) N:o 3577/92 4 artiklassa mainituista palveluista. Näitä palveluja koskevien julkisen palvelun velvoitteiden ja julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten sekä niistä maksettavien korvausten on täytettävä kyseisen säännöksen vaatimukset, ja niissä on noudatettava valtioneuvoston tukea koskevia perustamissopimuksen sääntöjä ja menettelyjä yhteisöjen tuomioistuimen omaksumien tulkintojen mukaisesti.

Komissio hyväksyy sen, että jos julkisen liikenteen pakottavien tarpeiden täyttämiseksi tarvitaan kansainvälisiä liikennepalveluja, julkisen palvelun velvoitteita voidaan asettaa tai julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia voidaan tehdä sillä edellytyksellä, että mahdolliseen korvaukseen sovelletaan edellä mainittuja perustamissopimuksen sääntöjä ja menettelyjä.

Julkisia palveluhankintoja koskevan sopimusten kesto olisi rajoitettava kohtuulliseen muttei liian pitkään aikaan, joka on tavallisesti noin kuusi vuotta, koska huomattavasti pitempi-aikaisissa sopimuksissa on vaarana (yksityisen) monopolin syntyminen.

10. TUKI LYHYEN MATKAN MERENKULULLE

Lyhyen matkan merenkululle ei ole olemassa oikeudellista määritelmää. Lyhyen matkan merenkulun kehittämisestä Euroopassa 29 päivänä kesäkuuta 1999 annetussa komission tiedonannossa ⁽²⁾ esitetään kuitenkin alustava määritelmä, jonka mukaan lyhyen matkan merenkululla tarkoitetaan "rahdin ja matkustajien kuljettamista meriteitse maantieteellisessä Euroopassa sijaitsevien satamien välillä tai näiden satamien ja sellaisissa Euroopan ulkopuolisissa maissa sijaitsevien satamien välillä, joilla on rantaviivaa Eurooppaan rajautuvissa sisämerissä ⁽³⁾." Mainituissa tiedonannossa komissio korostaa tämän liikennemuodon merkitystä kestävästä ja turvallisen liikkuvuuden edistämiseksi, yhteisön yhteenkuuluvuuden lujittamiseksi ja liikenteen tehokkuuden parantamiseksi osana intermodaalista kuljetusjärjestelmää. Komissio tunnustaa myös, että lyhyen matkan merenkulkua on tuettava kaikilla tasoilla sekä yhteisössä että kansallisella tai alueellisella tasolla.

⁽¹⁾ EYVL C 288, 9.10.1999, s. 2.

⁽²⁾ Komission tiedonanto neuvostolle, Euroopan parlamentille, talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle Lyhyen matkan merenkulun kehittäminen Euroopassa: dynaaminen vaihtoehto kestävä kehityksen kuljetusketjussa – Järjestyksessä toinen kahden vuoden välein laadittavista seurantakertomuksista, KOM (1999) 317 lopullinen.

⁽³⁾ Tiedonannon s. 2.

Koska lyhyen matkan merenkululle annettavan tuen tarkoituksena on parantaa intermodaaliketjua ja vähentää maanteiden ruuhkia jäsenvaltioissa, vuoden 1999 tiedonannossa annettu lyhyen matkan merenkulun määritelmä olisi tässä tiedonannossa rajattava tarkoittamaan jäsenvaltioiden alueella sijaitsevien satamien välistä liikennettä.

Komissio tunnustaa, että lyhyen matkan merenkulun palvelujen käynnistämiseen saattaa liittyä suuria taloudellisia vaikeuksia, joita jäsenvaltiot saattavat haluta helpottaa tällaisten palvelujen edistämiseksi.

Tällaisissa tapauksissa komissio voi hyväksyä tällaisen tuen sillä edellytyksellä, että se on tarkoitettu asetuksen (ETY) N:o 4055/86 1 artiklassa mainituille varustamoille jonkin jäsenvaltion lipun alla purjehtivia aluksia varten. Täytäntötypinen tuki on ilmoitettava ja sen on täytettävä seuraavat ehdot:

- tuen enimmäiskesto saa olla kolme vuotta, ja sen tarkoituksena on oltava kahden jäsenvaltioiden alueella sijaitsevan sataman välisen liikenteen rahoittaminen;
- palvelun on oltava sellaista, että se mahdollistaa maanteitse tapahtuvien kuljetusten (pääasiassa tavarakuljetusten) suorittamisen joko kokonaan tai osittain meritse kuitenkin siten, ettei se siirrä meriliikennettä yhteisten etujen vastaisella tavalla;
- tuki on kohdistettava sellaisen uutta reittiä tai olemassa olevan reitin palvelujen parantamista koskevan yksityiskohdittaisen hankkeen toteuttamiseen, jonka ympäristövaikutukset on määritelty etukäteen ja johon osallistuu tarvittaessa useita varustamoja; yhtä reittiä kohden voidaan rahoittaa ainoastaan yhtä hanketta, eikä hanketta voida jatkaa, pidentää tai uusia;
- tuella on oltava tarkoitus kattaa enintään 30 prosenttia kyseisen palvelun toimintakustannuksista ⁽⁴⁾ tai rahoittaa enintään 10 prosenttia uudelleenlastauslaitteiden hankinnasta suunnitellun palvelun tarjoamista varten;
- tuki hankkeen toteuttamiseen on myönnettävä avointen kriteerien perusteella, ja näitä kriteerejä sovelletaan syrjimättömästi yhteisöön sijoittautuneisiin varustamoihin; tuki olisi tavallisesti myönnettävä hankkeeseen, jonka jäsenvaltion viranomaiset ovat valinneet tarjouspyyntömenettelyn perusteella sovellettavien yhteisön sääntöjen mukaisesti;
- hankkeen kohteena olevan palvelun on oltava kaupallisesti elinkelpoinen sen jälkeen, kun se ei enää voi saada julkista tukea;

⁽⁴⁾ Jos yhteisön rahoitusta tai valtioneuvoston tukea voidaan myöntää useista tukiohjelmista, 30 prosentin enimmäismäärää sovelletaan tuen/rahoituksen kokonaisuutena. Tuen enimmäismäärä on sama kuin liikennemuutosiirtymätoimille säädetty rahoitustuen enimmäismäärä yhteisön Marco Polo -ohjelmassa. Katso asetuksen (EY) N:o 1382/2003 5 artiklan 2 kohta (EYVL 196, 2.8.2003, s. 1).

— tuki ei saa kasautua julkisista palveluista maksettavan korvauksen kanssa (velvoitteet tai sopimukset).

11. ENIMMÄISMÄÄRÄ

Kuten edellä on todettu, jotkut jäsenvaltiot tukevat merenkulkualaa verohelpotuksin, kun taas toiset jäsenvaltiot maksavat mieluummin suoraa tukea esimerkiksi palauttamalla merenkulkijoiden tuloveron. Koska jäsenvaltioiden verojärjestelmiä ei ole yhdenmukaistettu, nämä kaksi mahdollisuutta on säilytettävä. Näitä keinoja voidaan tietenkin joissakin tapauksissa käyttää myös yhdessä. Tällöin vaarana on kuitenkin tuen kasautuminen niin suureksi, että se ei ole enää suhteessa yhteisön yhteisen edun mukaisiin tavoitteisiin ja seurauksena voi olla tukiin perustuva kilpailu jäsenvaltioiden välillä.

Merenkulkijoiden verotuksen ja sosiaaliturvamaksujen poistaminen kokonaan sekä edellä 3.1 kohdassa (toiseksi viimeinen kappale) kuvattu laivaliikenteen yritysveron alentaminen on suurin mahdollinen sallittavan tuen taso. Kilpailun vääristymisen välttämiseksi muista tukijärjestelmistä ei saa olla tätä suurempaa hyötyä. Vaikka kaikki jäsenvaltion ilmoittamat tukiohjelmat tutkitaan erikseen, edellä olevan 3–6 luvun mukaisesti myönnettävän tuen kokonaismäärä ei saa ylittää laivaliikenteestä ja merenkulkijoilta kerättävien verojen ja sosiaaliturvamaksujen kokonaismäärää.

12. LOPPUHUOMAUTUKSET

Komissio seuraa edelleen säännöllisesti ja tiiviisti meriliikenteen markkinaolosuhteita. Jos olosuhteet muuttuvat ja tämän seurauksena valtiontuen tarve pienenee tai häviää, komissio toteuttaa viipymättä tarvittavat toimenpiteet.

Kaikkiin komissiolle ilmoitettaviin uusiin toimenpide-ehdotuksiin on sisällyttävä aikataulu, josta käyvät ilmi toimenpiteen odotetut määrälliset vaikutukset seuraavien kuuden vuoden aikana kunkin edellä 2.2 kohdassa mainitun tavoitteen osalta. Ehdotuksissa on erityisesti esitettävä odotettu makrotaloudellinen tuotto vastaavalle merenkulkuklusterille sekä arvio säilytystistä tai luoduista työpaikoista.

Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle kaikkien tämän tiedonannon soveltamisalaan kuuluvien voimassa olevien tai uusien tukiohjelmien osalta arviointi niiden vaikutuksista niiden kuudennen toteuttamisvuoden aikana.

Kun tuki on hyväksytty ja myönnetty tuensaajalle soveltamalla poikkeusta 3.1 kohdassa tarkoitettusta vaatimuksesta, jonka mukaan tuen myöntäminen on yhteydessä jäsenvaltion lippuun, asianomaisen jäsenvaltion on annettava komissiolle kertomus joka kolmas vuosi tuen voimaantulopäivästä alkaen. Tässä kertomuksessa jäsenvaltion on arvioitava tuen määrälliset vaikutukset ja verrattava saavutettuja tuloksia odotettuihin vaikutuksiin. Tässä tiedonannossa esitetyt raportointivaatimukset tulevat voimaan tiedonannon julkaisupäivänä.

Jos tilanne sitä edellyttää, esimerkiksi perustellun kantelun seurauksena, asianomaisen jäsenvaltion on esitettävä komissiolle todisteet siitä, että hyväksytyin järjestelyn nojalla tuensaajalle annettu avustus on rajattu tarkasti määritelmänsä mukaisesti ja on tuottanut odotetut vaikutukset.

13. AIHEELLISET TOIMENPITEET

Näitä suuntaviivoja sovelletaan päivästä, jona ne julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*. Perustamissopimuksen 88 artiklan 1 kohdan mukaisesti komissio ehdottaa jäsenvaltioille, että ne tarkistavat näiden suuntaviivojen soveltamisalaan kuuluaan valtiontukeen liittyviä voimassa olevia tukiohjelmiään, jotta ne olisivat näiden suuntaviivojen mukaisia viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2005. Jäsenvaltioita pyydetään 30 päivään kesäkuuta 2004 mennessä vahvistamaan kirjallisesti, että ne hyväksyvät nämä aiheellisia toimenpiteitä koskevat ehdotukset.

Jos jäsenvaltio ei vahvista hyväksyntäänsä kirjallisesti kyseiseen ajankohtaan mennessä, komissio soveltaa asetuksen (EY) N:o 659/1999 19 artiklan 2 kohtaa ja aloittaa tarvittaessa kyseisessä säännöksessä tarkoitettua menettelyä.

Näitä tarkistettuja suuntaviivoja tarkastellaan uudelleen viimeistään seitsemän vuoden kuluttua niiden soveltamisen alkamis-päivästä.

LIITE

JÄSENVALTIOIDEN REKISTEREIDEN MÄÄRITELMÄ

"Jäsenvaltion rekisterillä" tarkoitetaan rekisteriä, joka on jonkin jäsenvaltion Euroopan yhteisöön kuuluvilla alueilla sovellettavan lainsäädännön alainen.

1. Kaikki jäsenvaltioiden varsinaiset rekisterit ovat jäsenvaltioiden rekisterejä.
 2. Lisäksi seuraavat jäsenvaltioissa pidettävät ja niiden lainsäädännön alaiset rekisterit ovat jäsenvaltioiden rekisterejä:
 - Tanskan kansainvälinen alusrekisteri (DIS)
 - Saksan kansainvälinen alusrekisteri (ISR)
 - Italian kansainvälinen alusrekisteri
 - Madeiran kansainvälinen alusrekisteri (MAR)
 - Kanariansaarten rekisteri.
 3. Muita rekisterejä ei pidetä jäsenvaltioiden rekistereinä, vaikka ne käytännössä olisivat kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevien varustamoiden ensisijainen vaihtoehto. Tämä johtuu siitä, että rekisterejä pidetään sellaisilla alueilla ja ne ovat sellaisten alueiden lainsäädännön alaisia, joilla perustamissopimusta tai merkittäviä osia siitä ei sovelleta. Näin ollen seuraavat rekisterit eivät ole jäsenvaltioiden rekisterejä:
 - Kerguelenin rekisteri (perustamissopimusta ei sovelleta tähän alueeseen)
 - Alankomaiden Antillien rekisteri (alue on assosioitunut yhteisöön; ainoastaan perustamissopimuksen IV osaa sovelletaan siihen. Alueella on oma verojärjestelmä.)
 - Mansaaren rekisteri (ainoastaan tiettyjä perustamissopimuksen osia sovelletaan alueeseen – katso perustamissopimuksen 299 artiklan 6 kohdan c alakohta. Mansaaren parlamentilla on yksinomainen oikeus säätää verolainsäädäntöä.)
 - Bermudan ja Caymanin rekisteri (saaret ovat osa yhteisöön assosioituneita alueita; ainoastaan perustamissopimuksen IV osaa sovelletaan niihin. Ne ovat verotuksellisesti itsenäisiä.)
 4. Gibraltarin osalta perustamissopimusta sovelletaan täysimääräisesti ja Gibraltarin rekisteriä pidetään näissä suuntavivoissa jäsenvaltion rekisterinä.
-