

Publicatieblad

van de Europese Unie

L 240

Uitgave
in de Nederlandse taal

Wetgeving

50e jaargang
13 september 2007

Inhoud	I	<i>Besluiten op grond van het EG- en het Euratom-Verdrag waarvan publicatie verplicht is</i>	
		VERORDENINGEN	
		Verordening (EG) nr. 1047/2007 van de Commissie van 12 september 2007 tot vaststelling van forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijzen van bepaalde soorten groenten en fruit	1
	★	Verordening (EG) nr. 1048/2007 van de Commissie van 11 september 2007 tot vaststelling van een verbod op de visserij op blauwvintonijn in de Atlantische Oceaan, ten oosten van 45° WL, en de Middellandse Zee door vaartuigen die de vlag van Frankrijk voeren	3
	★	Verordening (EG) nr. 1049/2007 van de Commissie van 11 september 2007 tot vaststelling van een verbod op de visserij op schelvis in zone III a; III bcd (EG-wateren) door vaartuigen die de vlag van Duitsland voeren	5
	★	Verordening (EG) nr. 1050/2007 van de Commissie van 12 september 2007 houdende inschrijving van een aantal benamingen in het register van beschermde oorsprongsbenamingen en beschermde geografische aanduidingen (Mejillón de Galicia of Mexillón de Galicia (BOB) — Café de Colombia (BGA) — Castagna Cuneo (BGA) — Asparago Bianco di Bassano (BOB))	7
		IV <i>Andere besluiten</i>	
		EUROPESE ECONOMISCHE RUIMTE	
	★	Besluit van de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA nr. 62/04/COL van 31 maart 2004 houdende vijftiende wijziging van de formele regels en materiële regels op het gebied van overheidssteun door wijziging van hoofdstuk 24A: „Staatssteun aan het zeevervoer” en bijlage VIII en voorstel van dienstige maatregelen	9

I

(Besluiten op grond van het EG- en het Euratom-Verdrag waarvan publicatie verplicht is)

VERORDENINGEN

VERORDENING (EG) Nr. 1047/2007 VAN DE COMMISSIE

van 12 september 2007

tot vaststelling van forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijzen van bepaalde soorten groenten en fruit

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 3223/94 van de Commissie van 21 december 1994 houdende uitvoeringsbepalingen van de invoerregeling voor groenten en fruit⁽¹⁾, en met name op artikel 4, lid 1,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In Verordening (EG) nr. 3223/94 zijn op grond van de multilaterale handelsbesprekingen in het kader van de Uruguayronde de criteria vastgesteld aan de hand waarvan de Commissie voor de producten en de periodes die in de bijlage bij die verordening zijn vermeld, de forfaitaire waarden bij invoer uit derde landen vaststelt.

- (2) Op grond van de bovenvermelde criteria moeten de forfaitaire invoerwaarden worden vastgesteld op de in de bijlage bij deze verordening vermelde niveaus,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

De in artikel 4 van Verordening (EG) nr. 3223/94 bedoelde forfaitaire invoerwaarden worden vastgesteld zoals aangegeven in de tabel in de bijlage bij deze verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op 13 september 2007.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 12 september 2007.

Voor de Commissie

Jean-Luc DEMARTY

Directeur-generaal Landbouw en plattelandsontwikkeling

⁽¹⁾ PB L 337 van 24.12.1994, blz. 66. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 756/2007 (PB L 172 van 30.6.2007, blz. 41).

BIJLAGE

bij de verordening van de Commissie van 12 september 2007 tot vaststelling van forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijzen van bepaalde soorten groenten en fruit

(EUR/100 kg)

GN-code	Code derde landen ⁽¹⁾	Forfaitaire invoerwaarde
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⁾ Landennomenclatuur vastgesteld bij Verordening (EG) nr. 1833/2006 van de Commissie (PB L 354 van 14.12.2006, blz. 19). De code „ZZ” staat voor „andere oorsprong”.

VERORDENING (EG) Nr. 1048/2007 VAN DE COMMISSIE**van 11 september 2007****tot vaststelling van een verbod op de visserij op blauwvintonijn in de Atlantische Oceaan, ten oosten van 45° WL, en de Middellandse Zee door vaartuigen die de vlag van Frankrijk voeren**

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 2371/2002 van de Raad van 20 december 2002 inzake de instandhouding en de duurzame exploitatie van de visbestanden in het kader van het gemeenschappelijk visserijbeleid⁽¹⁾, en met name op artikel 26, lid 4,Gelet op Verordening (EEG) nr. 2847/93 van de Raad van 12 oktober 1993 tot invoering van een controleregeling voor het gemeenschappelijk visserijbeleid⁽²⁾, en met name op artikel 21, lid 3,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Verordening (EG) nr. 41/2007 van de Raad van 21 december 2006 tot vaststelling, voor 2007, van de vangstmogelijkheden voor sommige visbestanden en groepen visbestanden welke in de wateren van de Gemeenschap en, voor vaartuigen van de Gemeenschap, in andere wateren met vangstbeperkingen van toepassing zijn, en tot vaststelling van de bij de visserij in acht te nemen voorschriften⁽³⁾ zijn quota voor 2007 vastgesteld.
- (2) Krachtens artikel 21, lid 2, van Verordening (EG) nr. 2847/93 moet Frankrijk met ingang van de datum waarop het vangstquotum voor het betrokken bestand wordt geacht volledig te zijn opgebruikt, een voorlopig verbod uitvaardigen op de visserij op dat bestand, alsmede op het aan boord houden, overladen en aanvoeren van de hoeveelheden welke na die datum zijn gevangen.
- (3) Op 21 juli 2007 heeft Frankrijk de visserij op blauwvintonijn in de Atlantische Oceaan, ten oosten van 45° WL,

en de Middellandse Zee gesloten enkel voor vaartuigen die op 1 januari 2007 waren geregistreerd in een haven in de Middellandse Zee.

- (4) Overeenkomstig artikel 21, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 2847/93 heeft Frankrijk de visserij op blauwvintonijn gesloten met ingang van 27 augustus 2007,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1***Het opgebruiken van het quotum**

Het quotum dat voor 2007 aan de in de bijlage bij deze verordening genoemde lidstaat is toegewezen voor de visserij op het in die bijlage vermelde bestand, wordt met ingang van de in die bijlage opgenomen datum als opgebruikt beschouwd.

*Artikel 2***Verbod**

De visserij op het in de bijlage bij deze verordening vermelde bestand door vaartuigen die de vlag van de in die bijlage genoemde lidstaat voeren of daar zijn geregistreerd, is verboden met ingang van de in die bijlage opgenomen datum. Na die datum is het ook verboden om vis uit dit bestand die door deze vaartuigen is gevangen, aan boord te hebben, over te laden of aan te voeren.

*Artikel 3***Inwerkingtreding**

Deze richtlijn treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 11 september 2007.

Voor de Commissie

Fokion FOTIADIS

Directeur-generaal Visserij en maritieme zaken

⁽¹⁾ PB L 358 van 31.12.2002, blz. 59. Verordening gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 865/2007 (PB L 192 van 24.7.2007, blz. 1).

⁽²⁾ PB L 261 van 20.10.1993, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1967/2006 (PB L 409 van 30.12.2006, blz. 11), gerectificeerd in PB L 36 van 8.2.2007, blz. 6.

⁽³⁾ PB L 15 van 20.1.2007, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 898/2007 van de Commissie (PB L 196 van 28.7.2007, blz. 22).

BIJLAGE

Nr.	23
Lidstaat	Frankrijk
Bestand	BFT/AE045W
Soort	Blauwvintonijn (<i>Thunnus thynnus</i>)
Zone	Atlantische Oceaan, ten oosten van 45° WL, en Middellandse Zee
Datum	27.8.2007

VERORDENING (EG) Nr. 1049/2007 VAN DE COMMISSIE**van 11 september 2007****tot vaststelling van een verbod op de visserij op schelvis in zone III a; III bcd (EG-wateren) door vaartuigen die de vlag van Duitsland voeren**

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 2371/2002 van de Raad van 20 december 2002 inzake de instandhouding en de duurzame exploitatie van de visbestanden in het kader van het gemeenschappelijk visserijbeleid⁽¹⁾, en met name op artikel 26, lid 4,Gelet op Verordening (EEG) nr. 2847/93 van de Raad van 12 oktober 1993 tot invoering van een controleregeling voor het gemeenschappelijk visserijbeleid⁽²⁾, en met name op artikel 21, lid 3,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Verordening (EG) nr. 41/2007 van de Raad van 21 december 2006 tot vaststelling, voor 2007, van de vangstmogelijkheden voor sommige visbestanden en groepen visbestanden welke in de wateren van de Gemeenschap en, voor vaartuigen van de Gemeenschap, in andere wateren met vangstbeperkingen van toepassing zijn, en tot vaststelling van de bij de visserij in acht te nemen voorschriften⁽³⁾ zijn quota voor 2007 vastgesteld.
- (2) Uit door de Commissie ontvangen informatie blijkt dat, gezien de vangsten van het in de bijlage bij deze verordening vermelde bestand door vaartuigen die de vlag van de in die bijlage vermelde lidstaat voeren of daar geregistreerd zijn, de betrokken, voor 2007 toegewezen quota volledig zijn opgebruikt.

- (3) Derhalve moet het worden verboden op dit bestand te vissen en vis uit dit bestand aan boord te houden, over te laden en aan te voeren,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1***Het opgebruiken van het quotum**

Het quotum dat voor 2007 aan de in de bijlage bij deze verordening genoemde lidstaat is toegewezen voor de visserij op het in die bijlage vermelde bestand, wordt met ingang van de in die bijlage opgenomen datum als opgebruikt beschouwd.

*Artikel 2***Verbod**

De visserij op het in de bijlage bij deze verordening vermelde bestand door vaartuigen die de vlag van de in die bijlage genoemde lidstaat voeren of daar geregistreerd zijn, is verboden met ingang van de in die bijlage opgenomen datum. Na die datum is het ook verboden om vis uit dit bestand die door deze vaartuigen is gevangen, aan boord te hebben, over te laden of aan te voeren.

*Artikel 3***Inwerkingtreding**

Deze verordening treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 11 september 2007.

Voor de Commissie

Fokion FOTIADIS

Directeur-generaal Visserij en maritieme zaken

⁽¹⁾ PB L 358 van 31.12.2002, blz. 59. Verordening gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 865/2007 (PB L 192 van 24.7.2007, blz. 1).

⁽²⁾ PB L 261 van 20.10.1993, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1967/2006 (PB L 409 van 30.12.2006, blz. 11), gerecificeerd in PB L 36 van 8.2.2007, blz. 6.

⁽³⁾ PB L 15 van 20.1.2007, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 898/2007 van de Commissie (PB L 196 van 28.7.2007, blz. 22).

BIJLAGE

Nr.	37
Lidstaat	Duitsland
Bestand	HAD/3A/BCD
Soort	Schelvis (<i>Melanogrammus aeglefinus</i>)
Zone	III a; III bcd (EG-wateren)
Datum	22.8.2007

VERORDENING (EG) Nr. 1050/2007 VAN DE COMMISSIE

van 12 september 2007

houdende inschrijving van een aantal benamingen in het register van beschermde oorsprongsbenamingen en beschermde geografische aanduidingen (Mejillón de Galicia of Mexillón de Galicia (BOB) — Café de Colombia (BGA) — Castagna Cuneo (BGA) — Asparago Bianco di Bassano (BOB))

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 510/2006 van de Raad van 20 maart 2006 inzake de bescherming van geografische aanduidingen en oorsprongsbenamingen van landbouwproducten en levensmiddelen⁽¹⁾, en met name op artikel 7, lid 4, eerste alinea,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Overeenkomstig artikel 6, lid 2, eerste alinea, en artikel 17, lid 2, van Verordening (EG) nr. 510/2006 zijn de registratieaanvragen voor de benamingen „Mejillón de Galicia” of „Mexillón de Galicia” (ingediend door Spanje), „Café de Colombia” (ingediend door Colombia) en „Castagna Cuneo” en „Asparago Bianco di Bassano” (ingediend door Italië) bekendgemaakt in de *Publicatieblad van de Europese Unie*⁽²⁾.

- (2) Aangezien bij de Commissie geen bezwaren zijn ingediend overeenkomstig artikel 7 van Verordening (EG) nr. 510/2006, moeten deze benamingen worden ingeschreven in het register van beschermde oorsprongsbenamingen en beschermde geografische aanduidingen,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

De in de bijlage bij deze verordening vermelde benamingen worden ingeschreven in het register van beschermde oorsprongsbenamingen en beschermde geografische aanduidingen.

*Artikel 2*Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 12 september 2007.

Voor de Commissie
Mariann FISCHER BOEL
Lid van de Commissie

⁽¹⁾ PB L 93 van 31.3.2006, blz. 12. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 952/2007 van de Commissie (PB L 210 van 10.8.2007, blz. 26).

⁽²⁾ PB C 320 van 28.12.2006, blz. 12 (Mejillón de Galicia of Mexillón de Galicia); PB C 320 van 28.12.2006, blz. 17 (Café de Colombia); PB C 321 van 29.12.2006, blz. 9 (Castagna Cuneo); PB C 321 van 29.12.2006, blz. 19 (Asparago Bianco di Bassano).

BIJLAGE

In bijlage I bij het Verdrag genoemde landbouwproducten voor menselijke consumptie

Categorie 1.6 — Groenten en fruit en granen, in ongewijzigde staat of verwerkt

ITALIË

Castagna Cuneo (BGA)

Asparago Bianco di Bassano (BOB)

Categorie 1.7 — Verse vis en schaal-, schelp- en weekdieren en producten op basis van verse vis en schaal-, schelp- en weekdieren

SPANJE

Mejillón de Galicia of Mexillón de Galicia (BOB)

Categorie 1.8 — Andere in bijlage I bij het Verdrag genoemde producten: koffie

COLOMBIA

Café de Colombia (BGA)

IV

(Andere besluiten)

EUROPESE ECONOMISCHE RUIMTE

BESLUIT VAN DE TOEZICHTHOUDENDE AUTORITEIT VAN DE EVA

Nr. 62/04/COL

van 31 maart 2004

houdende vijfenveertigste wijziging van de formele regels en materiële regels op het gebied van overheidssteun door wijziging van hoofdstuk 24A: „Staatssteun aan het zeevervoer” en bijlage VIII en voorstel van dienstige maatregelen

DE TOEZICHTHOUDENDE AUTORITEIT VAN DE EVA,

GELET OP de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte ⁽¹⁾, en met name op de artikelen 61 tot en met 63 en Protocol 26,

GELET OP de Overeenkomst tussen de EVA-staten betreffende de oprichting van een Toezichthoudende Autoriteit en een Hof van Justitie ⁽²⁾, en met name op artikel 24, artikel 5, lid 2, onder b), alsmede artikel 1 van deel I van Protocol 3 en de artikelen 18 en 19 van deel II van Protocol 3 ⁽³⁾,

OVERWEGENDE dat de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA ingevolge artikel 24 van de Toezichtovereenkomst uitvoering geeft aan de bepalingen van de EER-overeenkomst inzake staatssteun,

OVERWEGENDE dat de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA ingevolge artikel 5, lid 2, onder b), van de Toezichtovereenkomst kennisgevingen en richtsnoeren doet uitgaan over aangelegenheden die in de EER-overeenkomst worden behandeld indien die overeenkomst of de Toezichtovereenkomst zulks uitdrukkelijk voorschrijft, of indien de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA dit nodig acht,

WIJZENDE op de formele en materiële regels op het gebied van overheidssteun ⁽⁴⁾ die op 19 januari 1994 door de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA werden vastgesteld ⁽⁵⁾,

OVERWEGENDE dat de Commissie van de Europese Gemeenschappen (hierna „de Europese Commissie”) op 17 januari 2004 een mededeling „Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer” en een voorstel van dienstige maatregelen overeenkomstig artikel 88, lid 1, van het EG-Verdrag, heeft bekendgemaakt ⁽⁶⁾,

OVERWEGENDE dat deze mededeling tevens voor de Europese Economische Ruimte relevant is,

OVERWEGENDE dat een uniforme toepassing van de EER-regels inzake staatssteun in de gehele Europese Economische Ruimte dient te worden gewaarborgd,

OVERWEGENDE dat de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA ingevolge punt II onder de titel „ALGEMEEN” aan het einde van bijlage XV bij de EER-overeenkomst, na overleg met de Europese Commissie, besluiten dient vast te stellen die met de besluiten van de Europese Commissie overeenstemmen,

NA OVERLEG met de Europese Commissie,

OVERWEGENDE dat de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA op 3 februari 2004 tijdens een multilaterale bijeenkomst met de EVA-staten over de kwestie heeft beraadslaagd,

BESLUIT:

- 1) Hoofdstuk 24A en bijlage VIII van de richtsnoeren inzake staatssteun worden gewijzigd en vervangen door de tekst van hoofdstuk 24A en bijlage VIII te vervangen door de tekst in bijlage I bij onderhavig besluit. Dienstige maatregelen, als vervat in bijlage I bij dit besluit, worden voorgesteld.

⁽¹⁾ Hierna de „EER-overeenkomst” te noemen.

⁽²⁾ Hierna de „Toezichtovereenkomst” te noemen.

⁽³⁾ Protocol 3 van de Toezichtovereenkomst zoals gewijzigd door de EVA-staten op 10 december 2001. Deze aanpassingen zijn per 28 augustus 2003 in werking getreden.

⁽⁴⁾ Hierna de „richtsnoeren inzake staatssteun” te noemen.

⁽⁵⁾ Oorspronkelijk gepubliceerd in PB L 231 van 3.9.1994 en in EER-supplement nr. 32 van dezelfde datum, laatstelijk gewijzigd bij Besluit nr. 41/04/COL van het College van 17 maart 2004 (nog niet bekendgemaakt).

⁽⁶⁾ PB C 13 van 17.1.2004, blz. 3.

- 2) De EVA-staten worden van dit besluit in kennis gesteld door middel van een schrijven, vergezeld van een afschrift van het besluit met inbegrip van bijlage I. De EVA-staten zal worden verzocht uiterlijk 30 juni 2004 hun instemming te betuigen met de voorgestelde dienstige maatregelen.
- 3) De Europese Commissie wordt overeenkomstig Protocol 27, onder d), van de EER-overeenkomst van dit besluit in kennis gesteld door toezending van een afschrift van het besluit, met inbegrip van bijlage I.
- 4) Het besluit, met inbegrip van bijlage I, wordt bekendgemaakt in het EER-gedeelte van en het EER-supplement bij het *Publicatieblad van de Europese Unie*.
- 5) Ingeval de EVA-staten instemmen met het voorstel van dienstige maatregelen, wordt een beknopt bericht bekendgemaakt in het EER-gedeelte van en het EER-supplement bij het *Publicatieblad van de Europese Unie*.
- 6) Deze beschikking is authentiek in de Engelse taal.

Gedaan te Brussel, 31 maart 2004.

Voor de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA

Hannes HAFSTEIN
De voorzitter

Einar M. BULL
Lid van het College

BIJLAGE

„24A. STEUN VOOR HET ZEEVERVOER (1)

24A.1. Inleiding

- 1) Het zeevervoer is van essentieel belang voor de Europese Economische Ruimte. Het EER-zeevervoer en de aanverwante activiteiten behoren nog steeds tot de belangrijkste ter wereld. In het witboek „Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen” (2) van de Europese Commissie wordt benadrukt dat het zeevervoer van essentieel belang is voor de economie van de Gemeenschap; voorts blijkt 90 % van alle handel tussen de Gemeenschap en de rest van de wereld over zee plaats te vinden. De korte vaart is goed voor 69 % van het volume van het goederenvervoer tussen de EG-lidstaten (41 % als het binnenlands vervoer wordt meegerekend).
- 2) Sinds de jaren zeventig wordt de Europese vloot geconfronteerd met concurrentie van schepen uit derde landen, die zich niet erg storen aan de geldende internationale sociale en veiligheidsvoorschriften.
- 3) Eind jaren tachtig werd het gebrek aan concurrentiekracht van onder Europese vlaggen varende schepen erkend en, bij gebreke van geharmoniseerde Europese maatregelen, voerden een aantal EVA-staten verschillende regelingen in voor steunverlening aan het zeevervoer. De gevolgde strategieën en de voor steunmaatregelen uitgetrokken financiële middelen verschillen van de ene EVA-staat tot de andere, naar gelang van de opstelling van deze staten op het gebied van staatssteun of van het belang dat zij hechten aan de maritieme sector.
- 4) Daarbij komt dat de EVA-staten de regels voor bemanningen hebben versoepeld om herregistratie van schepen aan te moedigen, met name door de instelling van tweede registers.
- 5) Deze tweede registers zijn ofwel „offshore-registers” die berusten bij gebieden met een uiteenlopende mate van autonomie ten opzichte van de EVA-staten, ofwel „internationale registers” die rechtstreeks berusten bij de staat die deze heeft ingesteld.
- 6) Ondanks deze inspanningen is nog steeds een groot deel van de EER-vloot geregistreerd onder de vlaggen van derde landen. Dat komt doordat de registers van de derde landen die een open registratiebeleid voeren — sommige van die landen worden „goedkopevlaglanden” genoemd — een aanzienlijk concurrentievoordeel hadden en nog steeds hebben ten opzichte van de registers van de EVA-staten.

24A.1.1. Steun aan de zeevaart

- 1) Vanwege de verschillen tussen de steunregelingen zoals die werden ingevoerd door de EG-lidstaten die werden geconfronteerd met fellere concurrentie van niet onder communautaire vlaggen varende schepen, kwam de Europese Commissie in 1989 met de eerste richtsnoeren ter zake om te trachten tot een zekere onderlinge afstemming tussen de maatregelen van de EG-lidstaten te komen. Deze aanpak sorteerde evenwel geen effect en de neergang van de EG-vloten bleef doorgaan. De richtsnoeren werden derhalve aangepast, met als resultaat een mededeling in 1997 met nieuwe richtsnoeren betreffende overheidssteun voor het zeevervoer (3).
- 2) De richtsnoeren van 1989 werden niet opgenomen in de EER-overeenkomst toen deze van kracht werd. Niettemin waren de basisbepalingen inzake staatssteun van de EER-overeenkomst volledig van toepassing op het zeevervoer en de Autoriteit achtte de richtsnoeren van de Commissie van 1989 inzake steun aan zeevaartmaatschappijen voor de EER relevant. De mededeling van 1997 werd als hoofdstuk 24A opgenomen in de richtsnoeren inzake staatssteun van de Autoriteit. Met het onderhavige hoofdstuk 24A worden de richtsnoeren van de Europese Commissie van 2004 opgenomen (4).
- 3) De belangrijkste ontwikkeling van de afgelopen jaren op het gebied van steunverlening door de EVA-staten aan het zeevervoer is de wijdverspreide invoering in Europa van tonnagebelastingssystemen met een forfaitair tarief („tonnagebelasting”). De tonnagebelasting werd al vroeg in Griekenland ingevoerd en geleidelijk ook overgenomen door Nederland (1996), Noorwegen (1996), Duitsland (1999), het Verenigd Koninkrijk (2000), Denemarken, Spanje en Finland (2002) en Ierland (2002). Ook België en Frankrijk besloten in 2002 tot invoering, terwijl de Italiaanse regering deze mogelijkheid in overweging heeft.

(1) Dit hoofdstuk stemt overeen met de mededeling C(2004) 43 van de Europese Commissie — Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer (PB C 13 van 17.1.2004, blz. 13).

(2) COM(2001) 370 def.

(3) Communautaire richtsnoeren betreffende overheidssteun voor het zeevervoer (PB C 205 van 5.7.1997, blz. 5).

(4) Zie voetnoot 1 van dit hoofdstuk.

24A.1.2. *Evaluatie van de ontwikkelingen sinds de goedkeuring van de richtsnoeren van 1997*

- 1) In het inleidende hoofdstuk van haar richtsnoeren van 2004 beschrijft de Europese Commissie de door de EG-lidstaten voorgestelde en door de Europese Commissie goedgekeurde maatregelen vergeleken met de algemene doelstellingen van de richtsnoeren van 1997. De Commissie verzamelde de relevante informatie aan de hand van statistische gegevens en uit antwoorden op een vragenlijst die de EG-lidstaten begin 2002 werd gezonden. De Autoriteit had de EVA-staten verzocht op diezelfde vragenlijst te antwoorden en heeft de antwoorden naar de Europese Commissie doorgeleid. De Autoriteit kan, op basis van de antwoorden van de EVA-staten op de vragenlijst en op basis van haar ervaring met aanmeldingen in de sector van het zeevervoer, bevestigen dat de algemene trends die door de Europese Commissie in haar mededeling van 2004 worden beschreven, ook voor de EER als geheel gelden.

a) *Concurrentievermogen van de EER-vloot*

- 2) De Europese Commissie kwam tot de bevinding dat — volgens de antwoorden die de EG-lidstaten medio 2002 op de vragenlijst van de Commissie hebben gegeven en blijkens de meest recente statistische gegevens ⁽⁵⁾ — de EG-lidstaten die steunmaatregelen hebben ingevoerd, met name in de vorm van belastingverlichting, erin zijn geslaagd in alle registers tezamen voor een aanzienlijk tonnagvolume herregistratie onder de nationale vlag te bewerkstelligen. Sinds de bijzondere scheepsbelastingregeling in Noorwegen is ingevoerd ⁽⁶⁾, is de onder nationale vlag varende koopvaardijvloot met 89 schepen of 6 % toegenomen (periode 1996-2001). In de periode 1989-2001 daalde het aandeel van de registers van de EG-lidstaten in de totale wereldtonnage slechts licht. Terwijl de zeevaart wereldwijd groeide, was de groei van de in de Gemeenschap beheerde, onder vlaggen van derde landen geregistreerde vloot sneller dan die van de onder de vlaggen van de EG-lidstaten geregistreerde vloot. Het aantal schepen van Noorse eigenaren dat onder een vreemde vlag vaart, is toegenomen van 425 per 1 januari 1996 tot 702 op 1 januari 2001.

b) *Werkgelegenheidstendensen*

- 3) Wat de werkgelegenheidstendensen betreft, constateerde de Europese Commissie een daling in het totale aantal zeelieden aan boord van communautaire schepen, maar wees zij erop dat zulks moest worden gezien tegen de achtergrond van een toegenomen productiviteit per schip en de vernieuwing van de communautaire vloot in de periode 1997-2001, die met zijn geavanceerde technologie kleinere, maar beter opgeleide bemanningen nodig had. De Commissie merkte op dat de tendens dat de onder communautaire vlaggen varende vloot steeds afhankelijker wordt van zeelieden uit derde landen, niet wordt omgebogen. Op deze tendens heeft de Commissie al in 2001 gewezen in haar mededeling over de opleiding en rekrutering van zeevarenden ⁽⁷⁾. In Noorwegen is het aantal van Noorse en EER-zeelieden op schepen in Noors bezit in de periode 1999-2000 met 3 % gedaald, terwijl het aantal zeelieden van buiten Noorwegen is toegenomen.

c) *Bijdrage tot de economische activiteit als geheel*

- 4) De zeevaartindustrie is onlosmakelijk verbonden met het zeevervoer. Deze verbondenheid vormt een sterk argument voor positieve maatregelen met als doel de instandhouding van een vloot die afhankelijk is van de EER-zeevaart. Aangezien het zeevervoer een van de schakels in de transportketen in het algemeen is en in de keten van de zeevaartindustrie in het bijzonder, hebben maatregelen die gericht zijn op de handhaving van het concurrentievermogen van de Europese vloot ook effecten op de investeringen in de maritieme sector aan wal ⁽⁸⁾ en op de bijdrage van het zeevervoer aan de economie van de EER in haar totaliteit en de werkgelegenheid in het algemeen.
- 5) Het belang van de zeevaart en de hele maritieme sector in de verschillende landen loopt nogal uiteen. In een door de Europese Commissie uitgevoerde studie (die de 15 EG-lidstaten en Noorwegen bestreek) werd het belang van de Europese maritieme sector en de rechtstreekse economische impact ervan geïllustreerd met de volgende cijfers: 1,55 miljoen directe werknemers, een omzet van 160 miljard EUR in 1997 (ongeveer 2 % van het BNP in de Gemeenschap) ⁽⁹⁾. De gegevens voor Noorwegen (2 % van het BNP gegenereerd door de maritieme sector ⁽¹⁰⁾), Denemarken (3 % van het BNP gegenereerd door de maritieme sector), Griekenland (2,3 %) en Nederland (2 %) kunnen als een representatief voorbeeld gelden.
- 6) In dit verband kan erop worden gewezen dat de door in de Gemeenschap gevestigde Europese maatschappijen beheerde vloot op een niveau van ongeveer 34 % van de wereldtonnage is gebleven, terwijl die wereldtonnage de afgelopen tijd met 10 % is toegenomen. Gezien de mobiliteit van de zeevaartindustrie en de door derde landen aangeboden faciliteiten mag worden verondersteld dat steunmaatregelen voor het zeevervoer kunnen helpen een grootschalige verplaatsing van daaraan gekoppelde industrieën te voorkomen.

⁽⁵⁾ ISL, Shipping Statistics 2001. Nadere gegevens, met name cijfers die relevant zijn voor de communautaire vloot en de werkgelegenheid voor zeelieden, zijn te vinden in het inleidende gedeelte van de mededeling van de Europese Commissie, waarnaar in noot 1 van dit hoofdstuk wordt verwezen.

⁽⁶⁾ Noorwegen was de enige EVA-staat die op de vragenlijst heeft geantwoord.

⁽⁷⁾ Mededeling van 6 april 2001 van de Europese Commissie inzake de opleiding en de rekrutering van zeevarenden, COM(2001) 188 def.

⁽⁸⁾ Deze activiteiten omvatten havendiensten, logistiek, bouw, reparatie, onderhoudswerkzaamheden, inspectie en classificatie van schepen, scheepsbeheer en makelaardij, bankactiviteiten en internationale financiële diensten, verzekeringen, consultancy en professionele diensten.

⁽⁹⁾ Studie uitgevoerd door de Europese Commissie, DG Ondernemingen „Economic Impact of Maritime Industries in Europe”. Te vinden op: http://europa.eu.int/comm/enterprise/maritime/maritime_industrial/economic_impact_study.htm

⁽¹⁰⁾ Cijfers gebaseerd op statistische gegevens van Noorwegen.

- 7) Op basis van deze bevindingen concludeerde de Europese Commissie dat, waar maatregelen volgens de richtsnoeren van 1997 zijn genomen, de structurele achteruitgang van de communautaire registers en de vloot van de Gemeenschap een halt is toegevoerd en de doelstellingen van de Commissie althans voor een deel zijn bereikt. Zoals de Autoriteit uit haar eigen onderzoek op het gebied van het zeevervoer kan merken, is het uitvlaggen nog niet stopgezet, terwijl de maatregelen die overeenkomstig het vroegere hoofdstuk 24A van de richtsnoeren inzake staatssteun van de Autoriteit zijn genomen, werden gezien als een middel om aan die tendens een eind te maken. Het aandeel van Noorwegen in de wereldvloot, op basis van de brutotonnage en gemeten naar de in Noorwegen geregistreerde tonnage, bleef in de periode 1998-2000 rond 4 % hangen ⁽¹⁾.
- 8) Het aandeel van de open registers in de wereldtonnage is in die periode blijven toenemen en gestegen van 43 % in 1996 tot 54 % in 2001, en niets wijst op een duidelijke ombuiging van de trend dat de vloot steeds meer een beroep deed en blijft doen op zeelieden uit derde landen. De inspanningen van de afgelopen jaren moeten worden voortgezet, doch doelgerichter worden. Vooral de maatregelen ten behoeve van zeelieden uit de EER moeten actiever worden gevolgd.
- 9) De resultaten van de door de EVA-staten genomen en door de Autoriteit goedgekeurde maatregelen zullen systematisch moeten worden geanalyseerd.
- 10) De Autoriteit is dan ook van mening dat, hoewel exploitatiesteun in beginsel uitzonderlijk, tijdelijk en degressief moet zijn, staatssteun aan de EER-zeevaart nog gerechtvaardigd is en dat de in de richtsnoeren van 1997 gevolgde aanpak juist was. Dit hoofdstuk 24A van de richtsnoeren inzake staatssteun is derhalve in hoofdlijnen op dezelfde aanpak gebaseerd.

24A.2. Toepassingsgebied en algemene doelstellingen van de herziene richtsnoeren inzake staatssteun

- 1) De onderhavige richtsnoeren — die het vroegere hoofdstuk 24A ⁽¹²⁾ vervangen — zijn bedoeld om de criteria vast te stellen op grond waarvan staatssteun voor het zeevervoer overeenkomstig de EER-staatssteunvoorschriften en -procedures door de Autoriteit zal worden goedgekeurd uit hoofde van artikel 61, lid 3, onder c), en/of artikel 59, lid 2, van de EER-overeenkomst.
- 2) Steunregelingen mogen niet ten koste gaan van de economie van andere EVA-staten en er moet worden aangetoond dat zij niet de mededingingsvoorwaarden tussen de overeenkomstsluitende partijen zodanig veranderen dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad. Staatssteun moet altijd worden beperkt tot hetgeen noodzakelijk is om het doel ervan te verwezenlijken en op transparante wijze worden verleend. Er moet steeds met het cumulatieve effect van alle door (nationale, regionale en lokale) overheden verleende steun rekening worden gehouden.
- 3) De onderhavige richtsnoeren zijn van toepassing op „zeevervoer”-activiteiten als omschreven in Verordening (EEG) nr. 4055/86 ⁽¹³⁾, die in de EER-overeenkomst als punt 53 van bijlage XIII bij de EER-overeenkomst is opgenomen, en Verordening (EEG) nr. 3577/92 ⁽¹⁴⁾, die als punt 53a) in bijlage XIII bij de EER-overeenkomst is opgenomen ⁽¹⁵⁾, d.w.z. „vervoer van goederen en personen over zee”. Specifieke delen daarvan zijn ook van toepassing op slepen en baggeren.

24A.2.1. Toepassingsgebied van de herziene richtsnoeren inzake staatssteun

- 1) Deze richtsnoeren zijn van toepassing op steun die door EVA-staten of uit staatsmiddelen ten behoeve van het zeevervoer wordt verleend. Daaronder wordt verstaan een financieel voordeel in welke vorm ook dat door (nationale, regionale, provinciale, departementale of lokale) overheden wordt gefinancierd. In dit verband worden onder „overheden” mede verstaan openbare bedrijven en banken die onder de zeggenschap van de overheid staan. Regelingen waarbij de overheid leningen garandeert of andere vormen van financiering door commerciële banken kunnen eveneens als steun gelden. De richtsnoeren maken geen onderscheid tussen typen begunstigten wat hun rechtsvorm (ondernemingen, partnerschappen of particulieren) betreft, noch tussen openbaar of privé-eigendom; waar van ondernemingen sprake is, moeten alle andere rechtsvormen worden geacht te zijn inbegrepen.
- 2) Deze richtsnoeren gelden niet voor steun aan de scheepsbouw (in de zin van hoofdstuk 24B van de richtsnoeren inzake staatssteun van de Autoriteit of een later instrument). Infrastructuurinvesteringen gelden normaal gesproken niet als staatssteun in de zin van artikel 61, lid 1, van de EER-overeenkomst indien de overheid alle betrokken marktdeelnemers vrije en gelijke toegang tot de infrastructuur biedt. Toch mag de Autoriteit dergelijke investeringen onderzoeken indien deze bepaalde reders rechtstreeks of indirect kunnen bevoordelen. Ten slotte hanteert de Autoriteit het beginsel dat er geen sprake is van staatssteun wanneer overheden steun verlenen aan een onderneming op een basis die aanvaardbaar zou zijn voor een particuliere investeerder die onder de normale voorwaarden van de markteconomie handelt.

⁽¹⁾ Cijfers gebaseerd op statistische gegevens van Noorwegen.

⁽²⁾ Dat gebaseerd was op de richtsnoeren van de Europese Commissie van 1997.

⁽³⁾ Verordening (EEG) nr. 4055/86 van de Raad van 22 december 1986 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer tussen de lidstaten onderling en tussen de lidstaten en derde landen (PB L 378 van 31.12.1986, blz. 1).

⁽⁴⁾ Verordening (EEG) nr. 3577/92 van de Raad van 7 december 1992 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer binnen de lidstaten (cabotage in het zeevervoer) (PB L 364 van 12.12.1992, blz. 7).

⁽⁵⁾ Bij Besluit nr. 70/97 van het Gemengd Comité van de EER (PB L 30 van 5.2.1998, blz. 42 en EER-supplement nr. 5 van 5.2.1998, blz. 175), in werking getreden per 1 augustus 1998.

24A.2.2. Algemene doelstellingen van de herziene richtsnoeren inzake staatssteun

- 1) Grotere transparantie op het gebied van staatssteun is noodzakelijk, zodat niet alleen nationale overheden in de ruime zin van het woord, maar ook ondernemingen en particulieren van hun rechten en plichten op de hoogte zijn. Deze richtsnoeren zijn bedoeld om hiertoe bij te dragen en om duidelijkheid te scheppen over de vraag welke staatssteunregelingen mogen worden ingevoerd om het maritieme belang van de EER te behartigen teneinde:
 - een veilig, efficiënt, beveiligd en milieuvriendelijk zeevervoer te verbeteren;
 - de omvlagging of heromvlagging naar registers van EVA-staten te bevorderen;
 - bij te dragen tot consolidatie van de in de EVA-staten gevestigde maritieme sector, terwijl een in het algemeen op de wereldmarkten concurrerende vloot in stand wordt gehouden;
 - de knowhow op maritiem gebied in stand te houden en uit te breiden en de werkgelegenheid voor Europese zeelieden te beschermen en te bevorderen, en
 - bij te dragen tot het evorderen van nieuwe diensten op het gebied van de korte vaart ⁽¹⁶⁾.
- 2) Staatssteun mag in het algemeen uitsluitend worden verleend voor schepen die in het register van een EVA-staat zijn opgenomen. In bepaalde uitzonderlijke gevallen mag echter steun worden verleend voor schepen die zijn opgenomen in registers die in punt 3 van bijlage VIII bij deze richtsnoeren zijn vermeld, mits:
 - deze schepen ook wat betreft beveiliging, veiligheid, milieuprestaties en werkomstandigheden aan de internationale normen en het EER-recht voldoen;
 - zij vanuit de EER worden geëxploiteerd;
 - de reder in de EER is gevestigd en de betrokken staat aantoonbaar dat het register rechtstreeks bijdraagt tot de verwezenlijking van bovenstaande doelstellingen.
- 3) Daarnaast kunnen in bepaalde uitzonderlijke gevallen waarin duidelijk een voordeel voor de gemeenschappelijke doelstellingen van de overeenkomstsluitende partijen wordt aangetoond, vlagneutrale steunmaatregelen worden goedgekeurd.

24A.3. Fiscale en sociale maatregelen om het concurrentievermogen te verbeteren

24A.3.1. Fiscale behandeling van rederijen

- 1) Veel derde landen hebben, soms ondersteund door een efficiënte internationale diensteninfrastructuur, aanzienlijke scheepsregisters ontwikkeld, en hebben reders aangetrokken met een fiscaal klimaat dat heel wat milder is dan dat van de EVA-staten. Het klimaat van lage belastingen zette ondernemingen niet alleen ertoe aan hun schepen uit te vlaggen, maar ook om een verplaatsing van het bedrijf te overwegen. Benadrukt moet worden dat er thans geen effectieve internationale regels zijn om een dergelijke belastingconcurrentie te beteugelen, en dat er maar weinig administratieve, juridische of technische hinderpalen zijn om een schip uit het register van een EVA-staat uit te schrijven. In deze context lijkt het scheppen van voorwaarden die eerlijker concurrentie met goedkope vlaggen mogelijk maken, de beste toekomst te hebben.
- 2) Als algemene regel geldt dat een belastingstelsel van een EER/EVA-staat niet onder de toepassing van de EER-overeenkomst valt. In bepaalde gevallen kan een dergelijk stelsel echter gevolgen hebben waardoor het onder de toepassing van artikel 61, lid 1, van de EER-overeenkomst kan vallen ⁽¹⁷⁾. Tot dusver is niet gebleken dat er regelingen zijn die de mededingingsvoorwaarden in deze bedrijfstak tussen de overeenkomstsluitende partijen zodanig veranderen dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad. Het is zelfs zo dat de EVA-staten de steun voor de zeevaart in toenemende mate op dezelfde wijze lijken te benaderen. Uitvlaggen tussen EVA-staten komt maar zelden voor. Fiscale concurrentie is vooral een zaak tussen EVA-staten en derde landen, aangezien de kosten die rederijen via registratie in derde landen kunnen besparen, vergeleken met de opties binnen de EER, aanzienlijk zijn.

⁽¹⁶⁾ Zie in dit verband het witboek „Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen” van de Europese Commissie, COM(2001) 370 def.

⁽¹⁷⁾ Arrest van het EVA-Hof in zaak E-6/98, Regering van Noorwegen/Toezichthoudende Autoriteit van de EVA.

- 3) Daarom hebben veel EVA-staten speciale maatregelen genomen om het fiscale klimaat voor rederijen te verbeteren, die het bijvoorbeeld ook mogelijk maken investeringen in schepen versneld af te schrijven of het recht behelzen om winsten op de verkoop van schepen, mits opnieuw in schepen geïnvesteerd, voor een aantal jaren belastingvrij te reserveren.
- 4) Deze maatregelen van belastingverlichting die in bijzondere mate voor de zeevaart gelden, worden als staatssteun beschouwd. Ook het systeem waarbij de normale vennootschapsbelasting door een tonnagebelasting wordt vervangen geldt als staatssteun. „Tonnagebelasting” betekent dat de reder belasting betaalt die rechtstreeks met de geëxploiteerde capaciteit verband houdt. De tonnagebelasting is verschuldigd ongeacht de feitelijke winsten of verliezen van de onderneming.
- 5) Dergelijke maatregelen bleken een garantie te zijn voor kwalitatief hoogwaardige banen in de maritieme sector aan de wal, zoals managementfuncties die rechtstreeks verband houden met het zeevervoer, alsmede in aanverwante activiteiten (verzekeringen, makelaardij en de financiële sector). Gezien het belang van dergelijke activiteiten voor de economie van de overeenkomstsluitende partijen en om de eerder genoemde doelstellingen te helpen verwezenlijken, kunnen deze typen fiscale prikkels over het algemeen worden toegestaan. Voorts zal het veiligstellen van kwaliteitsbanen en het stimuleren van een concurrerende zeevervoerssector die in een EVA-staat is gevestigd, via fiscale prikkels samen met andere initiatieven ter verbetering van opleiding en veiligheid, de ontwikkeling van het Europese zeevervoer op de wereldmarkt vergemakkelijken.
- 6) De Autoriteit is zich ervan bewust dat reders tegenwoordig vaak hun inkomsten uit de exploitatie van schepen onder verschillende vlaggen verkrijgen, bijvoorbeeld wanneer zij gebruikmaken van gecharterde schepen onder vreemde vlag of van partnerschepen binnen allianties. Tevens wordt erkend dat de prikkel tot verplaatsing van het management en aanverwante activiteiten naar het buitenland zou blijven bestaan indien de reder bij het aanhouden van verschillende vestigingen en het voeren van een afzonderlijke boekhouding voor inkomsten uit zeevervoer onder EER-vlag en voor andere inkomsten aanzienlijk financieel voordeel zou hebben. Dit zou bijvoorbeeld het geval zijn, indien de inkomsten uit zeevervoer dat niet onder een EER-vlag wordt verricht, ofwel tegen het volle tarief aan de vennootschapsbelasting in een EVA-staat kunnen worden onderworpen, ofwel lager in het buitenland kunnen worden belast, indien kan worden aangetoond dat hier van een vestiging in het buitenland sprake is.
- 7) Doel van staatssteun in het kader van het zeevervoersbeleid is het bevorderen van het concurrentievermogen van de EER-vloten op de mondiale zeevervoersmarkt. Bijgevolg dient bij belastingverlichtende regelingen doorgaans een binding met een EER-vlag te worden geëist. Toch kunnen, bij wijze van uitzondering, ook regelingen worden goedgekeurd wanneer zij gelden voor de gehele vloot van een op het grondgebied van een EVA-staat gevestigde vennootschapsbelastingplichtige rederij, mits wordt aangetoond dat het strategische en commerciële beheer van alle betrokken schepen daadwerkelijk op dat grondgebied plaatsvindt en dat deze activiteit in belangrijke mate tot de economische bedrijvigheid en werkgelegenheid in de EER bijdraagt. Om deze economische band aan te tonen moet de betrokken EVA-staat onder meer gedetailleerde gegevens verstrekken over de schepen die de reder in bezit heeft en die in het kader van een registratie in EVA-staten worden geëxploiteerd, over de EER-onderdanen die op de schepen en in activiteiten aan de wal werken, en over de investeringen in vaste activa. Beklemtoond zij dat de steun noodzakelijk moet zijn om de terugkeer van het strategische en commerciële beheer van alle betrokken schepen naar de EER te bevorderen, en dat bovendien de begunstigden van de regelingen aan vennootschapsbelasting in de EER zijn onderworpen. Ook zal de Autoriteit alle beschikbare gegevens opvragen waaruit blijkt dat alle schepen die geëxploiteerd worden door ondernemingen die onder de maatregelen vallen, aan de desbetreffende internationale en EER-veiligheidsnormen, inclusief die welke op de arbeidsvoorwaarden aan boord betrekking hebben, voldoen.
- 8) Zoals in bovenstaande alinea is gesteld, mag niet worden vergeten dat er voor belastingverlichtende regelingen principieel een koppeling moet zijn aan de vlag van één van de EVA-staten. Voordat er bij wijze van uitzondering steun wordt verleend (of bevestigd) voor vloten die ook onder een andere vlag varende schepen omvatten, dienen de EVA-staten ervoor te zorgen dat begunstigde ondernemingen zich ertoe verbinden de tonnage die zij onder de vlag van een EVA-staat exploiteren wanneer deze richtsnoeren in werking treden, zullen verhogen of ten minste onder die vlag zullen handhaven. Wanneer een onderneming zeggenschap over scheepsexploitatiemaatschappijen heeft in de zin van de Zevende Richtlijn 83/349/EEG van de Raad (artikel 1) ⁽¹⁸⁾, die als punt 4 van bijlage XXII bij de EER-overeenkomst is opgenomen, is bovengenoemde tonnage-eis van toepassing op een geconsolideerde combinatie van moedermaatschappij en dochterondernemingen. Indien een onderneming (of groep) zich niet houdt aan de hierboven beschreven eis, dient de betrokken EVA-staat geen belastingverlichting meer te verlenen met betrekking tot andere door die onderneming geëxploiteerde, niet onder de vlag van EVA-staten varende schepen, tenzij het onder EER-vlag varende voor belastingverlichting in aanmerking komende deel van de totale tonnage in die EVA-staat in de in de volgende alinea bedoelde rapportageperiode gemiddeld niet is verminderd. De EVA-staat licht de Autoriteit in over de toepassing van bovengenoemde afwijking. De in deze alinea vermelde eis inzake het aandeel van de EER-tonnage geldt niet voor ondernemingen die ten minste 60 % van hun tonnage onder een EER-vlag exploiteren.

⁽¹⁸⁾ PB L 193 van 18.7.1983, blz. 1.

- 9) In alle gevallen waarin fiscale regelingen zijn goedgekeurd op grond van de bovenstaande uitzonderingsregeling, en om de betrokken EVA-staat in staat te stellen om de drie jaar het in deel 24A.12 („Slotbeschouwingen”) verlangde rapport op te stellen, verschaffen de begunstigden de betrokken EVA-staten de bewijzen dat gedurende de desbetreffende periode aan alle voorwaarden voor de afwijking van de vlagkoppeling is voldaan. Voorts dient te worden aangetoond dat voor de begunstigde vloot de in bovenstaande alinea vermelde tonnage-eis is nageleefd en dat elk schip van de vloot aan de desbetreffende internationale en EER-normen voldoet, inclusief de normen op het gebied van beveiliging, veiligheid, milieuprestaties en werkomstandigheden aan boord. Indien de begunstigten dergelijke bewijzen niet leveren, zullen zij niet van de belastingregeling mogen blijven profiteren.
- 10) Vermeldenswaard is ook dat, terwijl in de EER gevestigde zeevaartmaatschappijen de natuurlijke begunstigden zijn van bovengenoemde belastingregelingen, dezelfde bepalingen ook kunnen gelden voor bepaalde in de EER gevestigde scheepsmanagementbedrijven. Scheepsmanagementbedrijven zijn organisaties die verschillende soorten diensten aan reders verlenen, zoals technisch toezicht, aanwerving en opleiding van personeel, personeelsbeheer en scheepsexploitatie. In sommige gevallen worden scheepsmanagers met zowel het technische als het personeelsbeheer van schepen belast. In dat geval fungeren zij, voor zover het de vervoersactiviteiten betreft, als klassieke „reders”. Bovendien kent deze sector, net als de zeevaart, een scherpe en steeds feller wordende concurrentie op internationaal niveau. Daarom lijkt het een goede zaak de mogelijkheid van belastingverlichting uit te breiden tot de genoemde categorie scheepsmanagers.
- 11) Scheepsmanagementbedrijven kunnen alleen voor steun in aanmerking komen met betrekking tot schepen, waarvan zij het volledige bemannings- en technische beheer onder hun hoede hebben. Om in aanmerking te kunnen komen, moeten scheepsmanagers met name de volle verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip en alle door de ISM-code⁽¹⁹⁾ opgelegde plichten en verantwoordelijkheden van de eigenaar overnemen. Indien zij ook andere gespecialiseerde diensten verlenen moet, zelfs wanneer deze diensten met scheepsexploitatie verband houden, voor deze activiteiten, die niet in aanmerking komen voor belastingverlichtende maatregelen, een afzonderlijke boekhouding worden gevoerd. De in de voorgaande alinea beschreven eis met betrekking tot de onder de vlag van EVA-staten blijvende tonnage geldt ook voor de scheepsmanagementbedrijven⁽²⁰⁾.
- 12) De onderhavige richtsnoeren gelden alleen voor zeevervoer. De Autoriteit kan accepteren dat het slepen op zee van andere schepen, boorplatforms enz. ook onder die definitie valt.
- 13) De Autoriteit is zich er evenwel van bewust dat EVA-staten in bepaalde gevallen steun verlenen voor sleepboten die voor activiteiten op zee bedoeld zijn, terwijl zij niet of nauwelijks op zee actief zijn. Daarom is het nuttig in deze richtsnoeren het beleid aan te geven dat de Autoriteit op dit punt zal volgen.
- 14) De richtsnoeren zijn alleen van toepassing op „slepen”, als meer dan 50 % van de door een sleepboot in een gegeven jaar daadwerkelijk verrichte sleepactiviteit „zeevervoer” is. Een evenredig deel van de wachttijd mag gerekend worden tot dat deel van het daadwerkelijk door een sleepboot verrichte werk dat „zeevervoer” is. Er dient te worden benadrukt dat sleepwerkzaamheden die in bijvoorbeeld havens worden uitgevoerd of waarbij schepen met een eigen voortstuwing worden geholpen om een haven te bereiken, voor de toepassing van deze richtsnoeren niet onder „zeevervoer” vallen. Voor slepen is geen afwijking van de vlagkoppeling mogelijk.
- 15) Ook op baggergebied heeft de ervaring van de afgelopen jaren geleerd dat enige nadere toelichting wenselijk is.
- 16) „Bagger”-werkzaamheden komen in de regel niet in aanmerking voor steun voor zeevervoer. Fiscale regelingen voor bedrijven (zoals tonnagebelasting) mogen echter worden toegepast op baggeraars waarvan de werkzaamheden voor meer dan 50 % van hun jaarlijkse bedrijfstijd uit „zeevervoer” bestaan — d.w.z. het vervoer van opgebaggerd materiaal over volle zee — en dan alleen voor dergelijke vervoerswerkzaamheden. Alleen baggeraars die in een EVA-staat geregistreerd zijn, komen in aanmerking (geen afwijking van de vlagkoppeling mogelijk). In zulke gevallen is een gescheiden boekhouding voor zeevervoersactiviteiten verplicht⁽²¹⁾.
- 17) Ten slotte is bij de beoordeling van de tot nu toe aangemelde tonnagebelastingssystemen de Europese Commissie als volgt te werk gegaan: er is een virtuele winst van reders berekend door op hun tonnage een fictief winstpercentage toe te passen; op het aldus verkregen bedrag is de nationale vennootschapsbelasting toegepast. Het resulterende bedrag is de te betalen „tonnagebelasting”.

⁽¹⁹⁾ „ISM-code”: International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention, vastgesteld door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) in resolutie A.741(18).

⁽²⁰⁾ De Autoriteit zal de gevolgen van deze bepalingen voor het scheepsmanagement drie jaar na de tenuitvoerlegging van deze richtsnoeren onderzoeken.

⁽²¹⁾ De schepen die door deze ondernemingen worden gebruikt, verwijderen of baggeren ook materialen die zij vervolgens vervoeren. Verwijderen of baggeren als zodanig komt niet in aanmerking voor staatssteun voor het zeevervoer.

- 18) De door de EG-lidstaten opgegeven fictieve winstpercentages zijn tot nu toe homogeen geweest. Aangezien de tarieven van de vennootschapsbelasting in de EG aanzienlijk kunnen verschillen, zou het echter kunnen gebeuren dat voor dezelfde tonnage in de verschillende EG-lidstaten een zeer uiteenlopende tonnagebelasting moet worden betaald. Om de bestaande gelijke concurrentievoorwaarden in stand te houden, bepaalde de Europese Commissie dat zij uitsluitend haar goedkeuring zal hechten aan regelingen die leiden tot een belastingdruk voor dezelfde tonnage die in redelijke mate overeenkomt met de reeds goedgekeurde regelingen. Op basis van haar ervaring doet de Autoriteit opmerken dat — in plaats van het berekenen van een virtuele winst waarop het normale tarief van de vennootschapsbelasting wordt toegepast — bepaalde staten kunnen besluiten om rechtstreeks bijzondere tonnagebelastingtarieven vast te stellen. De Autoriteit zal eveneens een billijk evenwicht proberen te bewaren, in de lijn van reeds goedgekeurde systemen.
- 19) In alle gevallen moeten de voordelen die de regelingen opleveren, de ontwikkeling van de zeevaart en de werkgelegenheid ten goede komen, ter ondersteuning van het gemeenschappelijk belang van de overeenkomstsluitende partijen. Bijgevolg moeten de bovengenoemde fiscale voordelen beperkt blijven tot de zeevaartactiviteiten; vandaar dat, wanneer een rederij ook bij andere commerciële activiteiten betrokken is, een transparante boekhouding wordt vereist om „spill-over” van deze faciliteiten naar andere activiteiten dan het zeevervoer te voorkomen. Met deze aanpak zou het concurrentievermogen van het EER-zeevervoer worden verbeterd, met een belastingdruk die vergelijkbaar is met de belastingdruk elders in de wereld, terwijl het normale belastingpeil dat de EVA-staten voor andere activiteiten en de persoonlijke beloning van aandeelhouders en bestuurders hanteren, gehandhaafd blijft.

24A.3.2. Arbeidskosten

- 1) Zoals reeds is vermeld, is het zeevervoer een sector die met scherpe internationale concurrentie wordt geconfronteerd. Steunmaatregelen voor de sector zeevervoer dienen dan ook in de eerste plaats te beogen de fiscale en andere kosten en lasten voor de EER-rederijen en EER-zeelieden te verminderen tot niveaus die met de mondiale norm overeenstemmen. De maatregelen moeten de ontwikkeling van de sector en de werkgelegenheid rechtstreeks bevorderen en niet in algemene financiële steun voorzien.
- 2) Overeenkomstig deze doelstelling moeten de volgende arbeidskostenmaatregelen ten behoeve van het EER-zeevervoer worden toegestaan:
- verlaagde socialezekerheidstarieven voor EER-zeelieden die aan boord van in een EVA-staat geregistreerde schepen werken;
 - verlaagde inkomstenbelastingtarieven voor EER-zeelieden op in een EVA-staat geregistreerde schepen.
- Met „EER-zeelieden” worden hier bedoeld:
- EER-burgers wanneer het zeelieden betreft die werken aan boord van schepen (met inbegrip van roroveerboten ⁽²⁾) die geregelde passagiersdiensten tussen havens van de EER verzorgen;
 - in alle overige gevallen alle zeelieden die in een EVA-staat belasting en/of socialezekerheidsbijdragen moeten betalen.
- 3) In de eerdere richtsnoeren van 1997 werden dergelijke verlagingen toegestaan voor alle zeelieden die werken aan boord van schepen die in een EVA-staat zijn geregistreerd en die belasting en socialezekerheidsbijdragen in een EVA-staat moeten betalen. Intussen is echter duidelijk geworden dat de druk van de internationale concurrentie op Europese reders bij het internationale vrachtvervoer zeer hevig is, terwijl deze bij het geregelde passagiersvervoer binnen de EER lichter is. In het eerste geval is bevordering van het concurrentievermogen van de Europese zeevaart derhalve een belangrijke doelstelling van de steun. Wanneer de EVA-staten in dit geval geen fiscale voordelen aan alle zeelieden zouden kunnen toestaan, zou dit zeer negatieve effecten op het concurrentievermogen van Europese reders hebben, waardoor zij wellicht tot uitvlaggen zouden worden aangezet. Tevens is geconstateerd dat het geregelde passagiersvervoer binnen de EVA-staten zowel procentueel als in absolute cijfers significante werkgelegenheid voor de burgers van de EVA-staten oplevert. In dit geval is bescherming van de werkgelegenheid binnen de EER derhalve een belangrijke doelstelling van de steun. Om interne fiscale redenen geven bepaalde EVA-staten er de voorkeur aan geen verlaagde tarieven zoals hierboven vermeld toe te passen, maar betalen zij eventueel in plaats daarvan de rederijen — geheel of gedeeltelijk — de kosten terug die uit deze heffingen voortvloeien. Een dergelijke aanpak mag in het algemeen als gelijkwaardig aan het hierboven beschreven systeem van tariefverlaging worden beschouwd, mits er een duidelijke koppeling met deze heffingen bestaat, er geen sprake is van overcompensatie en het systeem transparant is en geen mogelijkheid tot misbruik biedt.
- 4) Voor het zeevervoersgedeelte van sleep- en baggerwerkzaamheden (zeevervoer van baggerspecie) mag overeenkomstig de regels van dit punt werkgelegenheidssteun voor EER-zeelieden worden verleend, maar alleen voor EER-zeelieden die werken op in een EVA-staat geregistreerde zeewaardige sleepboten en baggerschepen met eigen voortstuwing, die minstens 50 % van hun bedrijfstijd werkzaamheden op zee verrichten ⁽²³⁾.

⁽²⁾ Zie artikel 2, onder a), van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met roroveerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen (PB L 138 van 1.6.1999, blz. 1), ingevoegd als punt 56 ca) in bijlage XIII bij de EER-overeenkomst, Besluit nr. 179/1999 van het Gemengd Comité van de EER (PB L 74 van 15.3.2001 blz. 7 en EER-supplement nr. 14 van 15.3.2001, blz. 22 (Noors) en blz. 105 (IJslands)), in werking getreden per 1 augustus 2000.

⁽²³⁾ Zo komen baggeractiviteiten die bijvoorbeeld voornamelijk in havens worden uitgevoerd, niet in aanmerking voor werkgelegenheidssteun voor EER-zeelieden.

- 5) Ten slotte zij erop gewezen dat werkgelegenheidssteun valt onder de groepsvrijstelling van Verordening (EG) nr. 2204/2002 van de Commissie van 12 december 2002 betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag op werkgelegenheidssteun ⁽²⁴⁾, als punt 1g) in bijlage XV bij de EER-overeenkomst ingevoegd ⁽²⁵⁾, die ook geldt voor het zeevervoer.

24A.4. Aflossing van de bemanning

Steun voor de aflossing van de bemanning verlaagt normaal gesproken de arbeidskosten van EER-zeelieden, vooral op schepen op de grote vaart. Er kan dan ook steun worden verleend, die aan het plafond onderworpen is (zie deel 24A.11), in de vorm van betaling of terugbetaling van de kosten van repatriëring van EER-zeelieden die aan boord van in registers van EVA-staten ingeschreven schepen werken.

24A.5. Investeringssteun

- 1) Subsidies voor vlootvernieuwing zijn bij andere vervoerswijzen (weg- en luchtvervoer) niet gebruikelijk. Aangezien zij veelal concurrentieverstorend werken, keurt de Autoriteit dergelijke regelingen meestal niet goed, behalve wanneer zij deel uitmaken van een structurele hervorming die tot verminderingen van de totale vlootcapaciteit leidt.
- 2) Investeringssteun moet in overeenstemming zijn met hoofdstuk 24B van deze richtsnoeren, of met enige andere EER-wetgeving of -richtsnoeren waardoor deze worden vervangen.
- 3) In het kader van deze richtsnoeren kan echter andere investeringssteun overeenkomstig het beleid inzake de veiligheid op zee worden toegestaan in een beperkt aantal gevallen, waarin het gaat om het verbeteren van de apparatuur aan boord van schepen die in de registers van een EVA-staat zijn ingeschreven of om het gebruik te bevorderen van veilige en schone schepen. Aldus kan worden ingestemd met steun waarbij prikkels worden gegeven om in de EER geregistreerde schepen aan te passen aan normen die strenger zijn dan de in internationale verdragen neergelegde bindende veiligheids- en milieunormen, en door vooruit te lopen op overeengekomen strengere normen en zo het veiligheids- en milieutoezicht te verbeteren. Dergelijke steun moet voldoen aan de geldende EER bepalingen inzake de scheepsbouw.
- 4) Vanwege de inherente mobiliteit van de zeevaart mag regionale steun voor maritieme ondernemingen in achterstandsgebieden, vaak in de vorm van investeringssteun voor ondernemingen die in de regio's investeren, slechts worden toegestaan wanneer het duidelijk is dat de voordelen binnen een redelijke periode naar de desbetreffende regio zullen terugvloeiën. Dit zou bijvoorbeeld het geval zijn bij investeringen voor de bouw van speciale pakhuizen of de aankoop van vaste overslaginstallaties. Investeringssteun voor zeevervoerders in achterstandsgebieden mag slechts dan worden toegestaan wanneer deze eveneens voldoet aan de regels inzake regionale steun (zie deel 24A.6).

24A.6. Regionale steun op grond van artikel 61, lid 3, onder a) en c), van de EER-overeenkomst

In de context van regionale steunregelingen zal de Autoriteit de algemene regels toepassen die in haar richtsnoeren of in de toekomstige wijzigingen daarvan zijn vervat.

24A.7. Opleiding

- 1) Allereerst zij erop gewezen dat opleidingssteun valt onder de groepsvrijstelling van Verordening (EG) nr. 68/2001 van de Commissie van 12 januari 2001 inzake de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag op opleidingssteun ⁽²⁶⁾, die als punt 1d) in bijlage XV bij de EER-overeenkomst is opgenomen ⁽²⁷⁾, die ook van toepassing is op het zeevervoer.
- 2) Voorts worden veel door de overheid gesteunde opleidingsregelingen voor zeelieden niet als staatssteun beschouwd omdat zij (ongeacht of het om beroeps- dan wel om een hogere opleiding gaat) van algemene aard zijn. Deze hoeven dan ook niet bij de Autoriteit te worden aangemeld en door haar te worden onderzocht.

⁽²⁴⁾ PB L 337 van 13.12.2002, blz. 3.

⁽²⁵⁾ Bij Besluit nr. 83/2003 van het Gemengd Comité van de EER (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), in werking getreden per 21 juni 2003.

⁽²⁶⁾ PB L 10 van 13.1.2001, blz. 20.

⁽²⁷⁾ Bij Besluit nr. 88/2002 van het Gemengd Comité van de EER (PB L 266 van 3.10.2002, blz. 56 en EER-supplement nr. 49 van 3.10.2002, blz. 42), in werking getreden per 1 februari 2003.

- 3) Indien een regeling moet worden geacht staatssteun te omvatten, is aanmelding echter verplicht. Dit kan het geval zijn, indien bijvoorbeeld een bepaalde regeling speciaal betrekking heeft op opleiding aan boord en de financiële staatssteun ten goede komt van de opleidingsorganisatie, de leerling, de zeeman of de reder. De Autoriteit staat positief tegenover op non-discriminatoire basis verleende steun voor opleiding die wordt gegeven aan boord van in een EVA-staat geregistreerde schepen. Bij wijze van uitzondering kan steun worden verleend aan opleiding aan boord van andere schepen, indien objectieve criteria, bijvoorbeeld een gebrek aan beschikbare plaatsen op schepen in een register van een EVA-staat, dit rechtvaardigen.
- 4) Wanneer financiële bijdragen voor opleiding aan boord worden betaald, mag de cursist in beginsel geen actief bemanningslid zijn, maar moet hij boventallig zijn. Met deze bepaling moet worden voorkomen dat nettoloon-subsidies worden uitbetaald voor zeelieden die normale bemanningswerkzaamheden verrichten.
- 5) Evenzo zijn, om de maritieme knowhow in de EER en de concurrentiepositie van de maritieme industrie in de EER veilig te stellen en te ontwikkelen, verdere uitgebreide onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten noodzakelijk, waarbij kwaliteit, productiviteit, veiligheid en milieubescherming centraal dienen te staan. Voor dergelijke projecten kan binnen de in de EER-overeenkomst aangegeven grenzen eveneens staatssteun worden toegestaan ⁽²⁸⁾.
- 6) Steun ter verbetering en modernisering van de vaardigheden van EER-officieren mag gedurende hun gehele carrière worden toegestaan. De steun mag bestaan uit bijdragen in de opleidingskosten en/of een compensatie voor het aan de officier gedurende de opleidingsperiode betaalde loon. De regelingen moeten wel zo zijn opgezet dat er geen voor opleiding bestemde steun rechtstreeks of indirect wordt gebruikt voor subsidiëring van de lonen van de officieren.
- 7) Ook mag steun voor de omscholing van zeevissers tot zeelieden worden toegestaan.

24A.8. Herstructureringssteun

Hoewel de richtsnoeren van de Autoriteit inzake herstructurering en redding van bedrijven in moeilijkheden ⁽²⁹⁾ voor het vervoer slechts van toepassing zijn in zoverre met de specifieke aard van de sector rekening wordt gehouden, zal de Autoriteit herstructureringssteun voor zeevaartondernemingen toetsen aan die richtsnoeren of enige ander richtsnoeren of EER-wetgeving waardoor deze worden vervangen.

24A.9. Openbardienstverplichtingen en -contracten

- 1) Op het gebied van cabotage in het zeevervoer kunnen openbardienstverplichtingen worden opgelegd of openbardienstcontracten worden gesloten voor de diensten die zijn vermeld in artikel 4 van Verordening (EEG) nr. 3577/92, als punt 53a) in bijlage XIII bij de EER-overeenkomst opgenomen ⁽³⁰⁾. Voor deze diensten moeten de openbardienstverplichtingen en de openbardienstcontracten, alsmede de compensatie daarvan, voldoen aan die bepaling en de regels van de EER-overeenkomst en procedures inzake staatssteun, als uitgelegd door het EVA-Hof, en het Europees Hof van Justitie voor de overeenkomstige EG-verdragsbepalingen en procedures inzake staatssteun in de Gemeenschap.
- 2) De Autoriteit aanvaardt dat, als een internationale vervoersdienst nodig is om in essentiële behoeften inzake openbaar vervoer te voorzien, openbardienstverplichtingen kunnen worden opgelegd of openbardienstcontracten kunnen worden gesloten, mits eventuele compensaties voldoen aan bovengenoemde regels van de EER-overeenkomst en procedures inzake staatssteun.
- 3) De looptijd van openbardienstcontracten moet tot een redelijk en niet al te lange periode (normaal ongeveer zes jaar) zijn beperkt, aangezien contracten voor veel langere perioden het gevaar kunnen inhouden dat een (particulier) monopolie in het leven wordt geroepen.

⁽²⁸⁾ Zie artikel 61, lid 3, onder c), van de EER-overeenkomst, alsmede hoofdstuk 14 (Steun voor onderzoek en ontwikkeling) en hoofdstuk 15 (Steun voor bescherming van het milieu) van deze richtsnoeren.

⁽²⁹⁾ Zie hoofdstuk 16 van deze richtsnoeren.

⁽³⁰⁾ Bij Besluit nr. 70/97 van het Gemengd Comité van de EER (PB L 30 van 5.2.1998, blz. 42 en EER-supplement nr. 5 van 5.2.1998, blz. 175), in werking getreden per 1 augustus 1998.

24A.10. Steun aan de korte vaart

- 1) Er bestaat geen wettelijke definitie van „korte vaart”. De mededeling van de Europese Commissie over de ontwikkeling van de korte vaart in Europa van 29 juni 1999 ⁽³¹⁾ bevat echter een voorlopige definitie van korte vaart: „de verplaatsing over zee van lading en passagiers van en naar in Europa gelegen havens of van en naar die havens en in niet-Europese landen gelegen havens, waarvan de kustlijn langs de Europa begrenzende binnenzeeën loopt” ⁽³²⁾. In die mededeling onderstreept de Europese Commissie de rol die deze vervoerswijze als onderdeel van een intermodale aanpak speelt bij de bevordering van duurzame en veilige mobiliteit, versterking van de cohesie binnen de EER en verhoging van de efficiency van het vervoer. De Autoriteit erkent ook dat de bevordering van de korte vaart op alle niveaus (EER, nationaal en regionaal) moet gebeuren.
- 2) Aangezien steun aan de korte vaart als doel heeft de intermodale keten te verbeteren en de congestie op de wegen in de EVA-staten tegen te gaan, dient de in de mededeling van de Europese Commissie van 1999 opgenomen definitie van korte vaart in het kader van de onderhavige richtsnoeren beperkt te blijven tot het vervoer tussen havens op het grondgebied van de EVA-staten.
- 3) De Autoriteit erkent dat de kortevaartdiensten in de aanloopfase te kampen kunnen krijgen met grote financiële moeilijkheden die de EVA-staten wellicht zullen willen verlichten om deze diensten te bevorderen.
- 4) Wanneer dat het geval is, zal de Autoriteit dit soort steun kunnen goedkeuren, mits deze bestemd is voor reders in de zin van artikel 1 van Verordening (EEG) nr. 4055/86 ⁽³³⁾, als punt 53 van bijlage XIII bij de EER-overeenkomst opgenomen, ten aanzien van schepen die onder de vlag van een van de EVA-staten varen. Dergelijke steunmaatregelen moeten worden aangemeld en aan de volgende voorwaarden voldoen:
 - de steun mag niet meer dan drie jaar duren en moet dienen ter financiering van een zeevervoersdienst tussen op het grondgebied van de EVA-staten gelegen havens;
 - de dienst moet het mogelijk maken dat wegtransporten (voornamelijk goederentransporten) geheel of gedeeltelijk over zee plaatsvinden, maar dan wel zonder een met het gemeenschappelijk belang in strijd zijnde omleiding van dat zeevervoer;
 - de steun moet bestemd zijn voor de uitvoering van een nauwkeurig omschreven project met een van tevoren vastgesteld milieueffect voor een nieuwe route of de verbetering van diensten op een bestaande route, waarbij zo nodig meerdere reders betrokken zijn. Per route mag niet meer dan één project worden gefinancierd en een project mag niet worden voortgezet, verlengd of herhaald;
 - de steun moet bedoeld zijn om de bedrijfskosten van de desbetreffende dienst tot maximaal 30 % te dekken ⁽³⁴⁾ of om de aankoop van overslagmaterieel voor de verzorging van de beoogde dienst tot maximaal 10 % van deze investeringen te financieren;
 - de steun voor de uitvoering van een project wordt verleend op grond van transparante criteria die op niet-discriminerende wijze worden toegepast ten aanzien van de in de EER gevestigde reders. Gewoonlijk zal de steun bestemd moeten zijn voor een project dat door de autoriteiten van de EVA-staat is geselecteerd door middel van een openbare aanbesteding in overeenstemming met de geldende EG-voorschriften;
 - de dienst waarvoor het project is opgezet moet commercieel levensvatbaar zijn nadat de periode is afgelopen waarin hij op overheidsfinanciering aanspraak kan maken;
 - de steun mag niet bovenop compensaties voor openbare dienstverlening (verplichtingen of contracten) komen.

⁽³¹⁾ Mededeling van de Commissie aan de Raad, aan het Europees Parlement, aan het Economisch en Sociaal Comité en aan het Comité van de Regio's: „De ontwikkeling van de korte vaart in Europa — een dynamisch alternatief in een duurzame vervoersketen (tweede twejaarlijks voortgangsrapport)”, COM(1999) 317 def.

⁽³²⁾ Zie bladzijde 2 van de mededeling.

⁽³³⁾ Zie voetnoot 13.

⁽³⁴⁾ Bij financiering door de Gemeenschap of steunverlening uit verschillende regelingen geldt het plafond van 30 % voor de gecombineerde totale steun/financiële bijstand. Er dient te worden opgemerkt dat de omvang van de steun dezelfde is als voor modal shift-acties binnen het communautair initiatief Marco Polo, zie artikel 5, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1382/2003 (PB L 196 van 2.8.2003, blz. 1).

24A.11. Plafond

- 1) Zoals hierboven is aangegeven, steunen sommige EVA-staten hun maritieme sectoren via belastingverlaging, terwijl andere EVA-staten de voorkeur geven aan rechtstreekse betalingen en bijvoorbeeld de inkomstenbelasting van zeelieden restitueren. Aangezien de belastingstelsels van de EVA-staten momenteel niet zijn geharmoniseerd, bestaat de overtuiging dat de beide alternatieven mogelijk moeten blijven. Vanzelfsprekend kunnen beide benaderingen in sommige gevallen worden gecombineerd. Dit houdt echter het risico in van cumulering van steun tot niveaus die niet evenredig zijn met de doelstellingen van het gemeenschappelijke belang van de overeenkomstsluitende partijen en kan tot een subsidiewedloop onder EVA-staten leiden.
- 2) Toepassing van het nultarief bij belastingen en sociale premies voor zeelieden en een verlaging van de vennootschapsbelasting op zeevaartactiviteiten zoals beschreven in deel 24A.3.1 (punt 18) is het maximaal toegestane steunniveau. Omdat concurrentievervalsing moet worden vermeden, mogen andere steunregelingen geen grotere voordelen opleveren dan dit. Hoewel elke door een EVA-staat aangemelde steunregeling op haar eigen merites wordt beoordeeld, wordt er voorts van uitgegaan dat het totale steunbedrag dat in het kader van de delen 24A.3 tot en met 24A.6 wordt toegekend, niet meer mag bedragen dan het totale bedrag aan belastingen en sociale premies dat afkomstig is van zeevaartactiviteiten en zeelieden.

24A.12. Slotbeschouwingen

- 1) De Autoriteit zal de toestand op de zeevaartmarkt regelmatig en nauwlettend in het oog blijven houden. Indien deze verandert en indien als gevolg daarvan de behoefte aan staatssteun vermindert of verdwijnt, zal de Autoriteit tijdig de nodige maatregelen nemen.
- 2) Bij alle nieuwe bij de Autoriteit aangemelde voorstellen voor maatregelen moet een tijdschema worden gevoegd dat voor iedere doelstelling van deel 24A.2.2 de voor de komende zes jaar verwachte gekwantificeerde effecten aangeeft. Met name moet in deze voorstellen het verwachte macro-economisch rendement voor de desbetreffende maritieme sector en een schatting van een aantal behouden of geschapen banen worden vermeld.
- 3) De EVA-staten dienen voor alle bestaande of nieuwe steunregelingen die onder het toepassingsgebied van deze richtsnoeren vallen, in het zesde toepassingsjaar een effectbeoordeling bij de Autoriteit in te dienen.
- 4) Wanneer krachtens de afwijking van de vlagkoppeling als bedoeld in deel 24A.3.1 een steunmaatregel is goedgekeurd en steun aan een begunstigde is verleend, brengt de betrokken EVA-staat om de drie jaar, te rekenen vanaf de datum van de steunverlening verslag uit bij de Autoriteit. De EVA-staat geeft in zijn verslag een gekwantificeerd overzicht van de bereikte effecten en vergelijkt de resultaten met de verwachte effecten. De in deze richtsnoeren vermelde rapportageverplichtingen treden bij de bekendmaking van deze richtsnoeren in werking.
- 5) Voorts moet de betrokken EVA-staat, bijvoorbeeld na een gerechtvaardigde klacht, de Autoriteit bewijzen verschaffen dat de steun die krachtens een goedgekeurde regeling aan de desbetreffende begunstigde is verleend, strikt binnen de daarin gestelde grenzen is gebleven en ook de verwachte resultaten heeft opgeleverd.

24A.13. Dienstige maatregelen

- 1) Deze richtsnoeren zijn van toepassing met ingang van de datum van goedkeuring. Overeenkomstig artikel 1, lid 1, van deel I en artikel 18 van deel II van Protocol 3 bij de Toezichtovereenkomst stelt de Autoriteit de EVA-staten voor hun huidige staatssteunregelingen die onder deze richtsnoeren vallen, zodanig aan te passen dat deze uiterlijk op 30 juni 2005 aan deze richtsnoeren voldoen. De EVA-staten wordt verzocht uiterlijk op 30 juni 2004 schriftelijk te bevestigen dat zij deze voorstellen van dienstige maatregelen aanvaarden.
- 2) Mocht een EVA-staat op die datum niet schriftelijk hebben bevestigd dat hij de voorstellen aanvaardt, dan zal de Autoriteit artikel 19, lid 2, van deel II van Protocol 3 bij de Overeenkomst tussen de EVA-staten betreffende de oprichting van een Toezichthoudende Autoriteit en een Hof van Justitie toepassen en zondig de in die bepaling bedoelde procedures inleiden.
- 3) Deze richtsnoeren worden uiterlijk zeven jaar na de datum van toepassing herzien."

„BIJLAGE VIII

Definitie van registers EVA-staten ten behoeve van de regels in hoofdstuk 24A betreffende steun aan het zeevervoer

Onder „registers van EVA-staten” dient te worden verstaan: registers die zijn onderworpen aan het van een EG-lidstaat of van een bij de EER-overeenkomst partij zijnde EVA-staat recht dat van toepassing is op het grondgebied dat van de Europese Gemeenschap of van een EVA-staat deel uitmaakt.

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