

IV

(Outros actos)

ESPAÇO ECONÓMICO EUROPEU

DECISÃO DO ÓRGÃO DE FISCALIZAÇÃO DA EFTA

N.º 62/04/COL

de 31 de Março de 2004

que altera pela quadragésima quinta vez as regras processuais e materiais no domínio dos auxílios estatais mediante a alteração do capítulo 24 A: «Auxílios estatais aos transportes marítimos» e do anexo VIII e proposta de medidas adequadas

O ÓRGÃO DE FISCALIZAÇÃO DA EFTA,

TENDO EM CONTA o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu ⁽¹⁾, nomeadamente os artigos 61.º a 63.º e o Protocolo n.º 26,

TENDO EM CONTA o Acordo entre os Estados da EFTA relativo à criação de um Órgão de Fiscalização e de um Tribunal de Justiça ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 24.º, o n.º 2, alínea b), do artigo 5.º, o artigo 1.º da Parte I do Protocolo n.º 3 e os artigos 18.º e 19.º da Parte II do Protocolo n.º 3 ⁽³⁾,

Considerando que nos termos do artigo 24.º do Acordo que cria um Órgão de Fiscalização e um Tribunal, o Órgão de Fiscalização da EFTA tomará as medidas adequadas para a aplicação das disposições do Acordo EEE em matéria de auxílios estatais,

Considerando que nos termos do n.º 2, alínea b), do artigo 5.º do Acordo que cria um Órgão de Fiscalização e um Tribunal, o Órgão de Fiscalização da EFTA elaborará notas informativas ou orientações nas matérias abrangidas pelo Acordo EEE, se esse Acordo ou o Acordo que cria um Órgão de Fiscalização e um Tribunal o previrem expressamente, ou se o Órgão de Fiscalização da EFTA o entender necessário,

Recordando as regras processuais e materiais no domínio dos auxílios estatais ⁽⁴⁾ adoptadas em 19 de Janeiro de 1994 pelo Órgão de Fiscalização da EFTA ⁽⁵⁾,

Considerando que em 17 de Janeiro de 2004, a Comissão das Comunidades Europeias (a seguir designada «Comissão») publicou uma comunicação contendo as Orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos e uma proposta de medidas adequadas nos termos do n.º 1 do artigo 88.º do Tratado CE ⁽⁶⁾,

Considerando que a referida comunicação é igualmente relevante para efeitos do Espaço Económico Europeu,

Considerando que é necessário assegurar uma aplicação uniforme das regras do EEE em matéria de auxílios estatais em todo o Espaço Económico Europeu,

Considerando que, de acordo com o ponto II do título «GERAL» no final do Anexo XV do Acordo EEE, o Órgão de Fiscalização da EFTA, após consulta da Comissão, adoptará actos correspondentes aos adoptados pela Comissão,

APÓS consulta da Comissão,

RECORDANDO que, numa reunião multilateral realizada em 3 de Fevereiro de 2004, o Órgão de Fiscalização da EFTA consultou os Estados da EFTA sobre esta questão,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

1) O Capítulo 24 A e o Anexo VIII das Orientações relativas aos auxílios estatais são substituídos pelo texto do Anexo à presente decisão. São propostas as medidas adequadas constantes do Anexo à presente decisão.

⁽¹⁾ A seguir designado «Acordo EEE».

⁽²⁾ A seguir designado «Acordo que cria um Órgão de Fiscalização e um Tribunal».

⁽³⁾ Protocolo n.º 3 ao Acordo que cria um Órgão de Fiscalização e um Tribunal, com a última redacção que lhe foi dada pelos Estados da EFTA em 10 de Dezembro de 2001. As alterações entraram em vigor em 28 de Agosto de 2003.

⁽⁴⁾ Adiante designadas «orientações relativas aos auxílios estatais».

⁽⁵⁾ Publicadas pela primeira vez no JO L 231 de 3.9.1994 e no Suplemento EEE n.º 32, da mesma data, com a última redacção que lhe foi dada pela Decisão do Colégio n.º 41/04/COL de 17 de Março de 2004, ainda não publicada.

⁽⁶⁾ JO C 13 de 17.1.2004, p. 3.

- 2) Os Estados da EFTA serão informados por carta, acompanhada de uma cópia da presente decisão e do seu Anexo. Os Estados da EFTA deverão manifestar o seu acordo relativamente às medidas adequadas, o mais tardar até 30 de Junho de 2004.
- 3) A Comissão Europeia será informada, nos termos da alínea d) do Protocolo n.º 27 do Acordo EEE, através de uma cópia da presente decisão, incluindo o anexo.
- 4) A presente decisão, incluindo o Anexo, será publicada na Secção EEE e no Suplemento EEE do *Jornal Oficial da União Europeia*.
- 5) Se os Estados da EFTA aceitarem a proposta de medidas adequadas, será publicada uma comunicação na Secção EEE e no Suplemento EEE do *Jornal Oficial da União Europeia*.
- 6) A presente decisão apenas faz fé em língua inglesa.

Feito em Bruxelas, em 31 de Março de 2004.

Pelo Órgão de Fiscalização da EFTA

Hannes HAFSTEIN
Presidente

Einar M. BULL
Membro do Colégio

ANEXO

«24 A. AUXÍLIOS AOS TRANSPORTES MARÍTIMOS ⁽¹⁾»

24 A.1. Introdução

- (1) Os serviços de transporte marítimo têm uma importância vital para o Espaço Económico Europeu. O sector dos transportes marítimos e actividades conexas do EEE continua a ser um dos mais importantes do mundo. O Livro Branco da Comissão “A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções” ⁽²⁾ salienta a importância vital dos serviços de transporte marítimo para a economia comunitária, indicando que 90 % das mercadorias objecto de trocas comerciais entre a Comunidade e o resto do mundo são transportadas por via marítima. O transporte marítimo de curta distância representa 69 % do volume de mercadorias transportadas entre os Estados-Membros da CE (esta percentagem é de 41 % caso se inclua o transporte nacional).
- (2) Desde a década de 70 que a frota europeia enfrenta a concorrência de navios registados em países terceiros, pouco preocupados em dar cumprimento às disposições internacionais em vigor em matéria social e de segurança.
- (3) A falta de competitividade dos navios que arvoram pavilhão europeu foi reconhecida no final da década de 80 e, na ausência de medidas harmonizadas à escala europeia, vários Estados do EEE adoptaram modalidades diversas de auxílio aos transportes marítimos. As estratégias adoptadas e os orçamentos atribuídos às medidas de apoio variam de um Estado do EEE para outro, reflectindo a atitude de cada um deles em relação aos auxílios públicos ou à importância que atribuem ao sector marítimo.
- (4) Por outro lado, a fim de promover o regresso dos navios aos seus registos, os Estados do EEE tornaram as disposições relativas às tripulações menos rigorosas, nomeadamente através da criação de segundos registos.
- (5) Os segundos registos incluem, em primeiro lugar, os “registos *offshore*” pertencentes a territórios que possuem maior ou menor autonomia em relação ao Estado do EEE e, em segundo lugar, os “registos internacionais”, directamente ligados ao Estado que os criou.
- (6) Não obstante os esforços realizados, uma parte significativa da frota do EEE continua a ser registada sob pavilhões de países terceiros. Isto deve-se ao facto de os registos dos países terceiros que aplicam políticas de registo abertas — alguns dos quais denominados “pavilhões de conveniência” — terem continuado e continuarem ainda a beneficiar de uma vantagem concorrencial significativa em relação aos registos dos Estados do EEE.

24 A.1.1. Auxílios ao sector dos transportes marítimos

- (1) Com base nas diferenças entre os regimes de auxílios adoptados pelos Estados-Membros da CE que enfrentavam uma concorrência mais intensa por parte dos navios que não arvoravam pavilhão da Comunidade, a Comissão definiu, em 1989, as suas primeiras orientações sobre esta matéria para garantir uma certa convergência entre as acções dos Estados-Membros da CE. Este método revelou-se todavia ineficaz, tendo o declínio das frotas comunitárias prosseguido. As orientações foram por isso revistas, o que conduziu a uma comunicação em 1997 que define novas orientações sobre os auxílios estatais aos transportes marítimos ⁽³⁾.
- (2) As orientações de 1989 não foram incorporadas quando o Acordo EEE entrou em vigor. Contudo, as disposições de base sobre auxílios estatais do Acordo EEE são plenamente aplicáveis ao sector dos transportes marítimos e o Órgão de Fiscalização da EFTA considerou relevantes para efeitos do EEE as orientações da Comissão de 1989 relativas aos auxílios às empresas de transporte marítimo. A Comunicação de 1997 foi incorporada como Capítulo 24 A nas orientações do Órgão de Fiscalização da EFTA relativas aos auxílios estatais. O Capítulo 24 A incorpora actualmente as orientações de 2004 da Comissão ⁽⁴⁾.
- (3) A principal evolução registada nos últimos anos relativamente às medidas de apoio dos Estados do EEE ao transporte marítimo é a generalização na Europa dos sistemas de tributação de taxa fixa com base na tonelagem (“imposto sobre a tonelagem”). O imposto sobre a tonelagem entrou rapidamente em vigor na Grécia, tendo sido progressivamente alargado aos Países Baixos (1996), Noruega (1996), Alemanha (1999), Reino Unido (2000), Dinamarca, Espanha e Finlândia (2002) e à Irlanda (2002). A Bélgica e a França decidiram igualmente adoptá-lo em 2002 e o Governo italiano está a ponderar essa possibilidade.

⁽¹⁾ Este Capítulo corresponde à Comunicação da Comissão C(2004) 43 — Orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos, JO C 13 de 17.1.2004, p. 13.

⁽²⁾ COM(2001) 370 final.

⁽³⁾ Orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos (97/C 205/05), JO C 205 de 5.7.1997, p. 5.

⁽⁴⁾ Ver nota n.º 1 do presente Capítulo.

24 A.1.2. *Análise da situação após a adopção das orientações de 1997*

- (1) No capítulo introdutório das suas orientações de 2004, a Comissão descreve as medidas propostas pelos Estados-Membros da CE e aprovadas pela Comissão, comparando-as com os objectivos gerais das orientações de 1997. A Comissão reuniu a informação relevante a partir de dados estatísticos e das respostas a um questionário enviado aos Estados-Membros da CE no início de 2002. O Órgão de Fiscalização da EFTA convidou os Estados da EFTA a responderem ao mesmo questionário e transmitiu as respostas à Comissão. A partir das respostas dos Estados da EFTA ao questionário e da sua experiência com as notificações no sector dos transportes marítimos, o Órgão de Fiscalização da EFTA pode confirmar que as tendências gerais descritas pela Comissão na sua comunicação de 2004 são igualmente aplicáveis à totalidade do EEE.

a) *Competitividade da frota do EEE*

- (2) A Comissão entendeu que, de acordo com as respostas dos Estados-Membros ao seu questionário em meados de 2002 e com os dados estatísticos mais recentes ⁽⁵⁾, os Estados-Membros da CE que introduziram medidas de auxílio, designadamente sob a forma de reduções fiscais, conseguiram que uma tonelagem significativa, tendo em conta a totalidade dos registos, voltasse a arvorar o pavilhão nacional. Desde a introdução do regime fiscal especial para o transporte marítimo na Noruega ⁽⁶⁾, a frota mercante a arvorar o pavilhão nacional teve um aumento de 89 embarcações ou 6 % (1996-2001). Porém, no período entre 1989 e 2001, a quota dos registos dos Estados-Membros da CE na frota mundial total diminuiu ligeiramente. Num contexto de crescimento do sector do transporte marítimo mundial, o aumento da frota gerida pela Comunidade e registada sob pavilhão dos países terceiros foi mais rápido do que o da frota registada sob pavilhão dos Estados-Membros da CE. O número de embarcações de armadores noruegueses a arvorar pavilhões estrangeiros passou de 425 em 1 de Janeiro de 1996 para 702 em 1 de Janeiro de 2001.

b) *Tendências do emprego*

- (3) Quanto às tendências do emprego, a Comissão registou uma diminuição do número total de marítimos a bordo de navios comunitários, mas notou que tal diminuição deve ser vista no contexto de um aumento de produtividade por navio e da renovação da frota comunitária durante o período de 1997 a 2001, em que os avanços tecnológicos permitiram reduzir a mão-de-obra, agora mais qualificada. Porém, a Comissão observou que nada aponta para uma inversão da tendência de aumento da dependência da frota sob pavilhão da Comunidade dos marítimos de países terceiros. Esta tendência foi salientada pela Comissão em 2001 na sua Comunicação relativa à formação e ao recrutamento dos marítimos ⁽⁷⁾. Na Noruega, o número de marítimos noruegueses e do EEE nos navios de armadores noruegueses diminuiu 3 % entre 1999 e 2000, enquanto o emprego de marítimos não noruegueses aumentou.

c) *Contribuição para a actividade económica no seu conjunto*

- (4) O sector marítimo é indissociável dos transportes marítimos. Esta associação constitui um forte argumento a favor de medidas positivas cujo objectivo seja a manutenção de uma frota que dependa do sector dos transportes marítimos do EEE. Na medida em que os transportes marítimos são um dos elos da cadeia de transporte em geral e do sector marítimo em particular, as medidas destinadas a manter a competitividade da frota europeia têm igualmente repercussões a nível dos investimentos em terra nos sectores marítimos conexos ⁽⁸⁾ e da contribuição dos transportes marítimos para a economia do EEE no seu conjunto e para o emprego em geral.
- (5) A importância dos transportes marítimos e do sector marítimo na sua globalidade varia de modo considerável em função do país em questão. Os resultados de um estudo realizado pela Comissão, que incluiu os 15 Estados-Membros da CE e a Noruega, ilustram bem a importância do sector marítimo europeu e o seu impacto económico directo: 1,550 milhões de empregos directos e um volume de negócios de 160 000 milhões de EUR em 1997 (cerca de 2 % do PIB da Comunidade) ⁽⁹⁾. Vejam-se, por exemplo, os dados relativos à Noruega [2 % do PIB gerado pelo sector marítimo ⁽¹⁰⁾], Dinamarca (3 %), Grécia (2,3 %) e Países Baixos (2 %).
- (6) Neste contexto, não é por conseguinte inútil assinalar que a frota gerida por operadores europeus sediados na Comunidade se manteve a um nível de cerca de 34 % da frota mundial, quando esta aumentou 10 % durante o mesmo período. Atendendo à mobilidade do sector marítimo e às estruturas proporcionadas pelos países terceiros, pode concluir-se que as medidas de apoio aos transportes marítimos podem contribuir para evitar uma deslocalização generalizada dos sectores conexos.

⁽⁵⁾ ISL, *Shipping Statistics* 2001. Mais pormenores, nomeadamente dados relativos à frota comunitária e ao emprego no sector naval na Comunidade, constam da parte introdutória da comunicação da Comissão, referida na nota 1 do presente Capítulo.

⁽⁶⁾ A Noruega foi o único Estado da EFTA a responder ao questionário.

⁽⁷⁾ Comunicação da Comissão relativa à formação e ao recrutamento dos marítimos, de 6 de Abril de 2001, COM(2001) 188 final.

⁽⁸⁾ Estas actividades incluem serviços portuários, logística, construção, reparação, manutenção, inspecção e classificação de navios, gestão de navios e corretagem, actividades bancárias e serviços financeiros internacionais, seguros, consultoria e serviços profissionais.

⁽⁹⁾ Estudo realizado pela DG Empresa da Comissão Europeia: "Economic Impact of Maritime Industries in Europe". http://europa.eu.int/comm/enterprise/maritime/maritime_industrial/economic_impact_study.htm

⁽¹⁰⁾ Valor retirado das estatísticas norueguesas.

- (7) Com base nestes factos, a Comissão concluiu que, nos casos em que foram adoptadas medidas em conformidade com as orientações de 1997, o declínio estrutural dos registos comunitários e da frota comunitária foi travado e os objectivos estabelecidos pela Comissão foram alcançados, pelo menos parcialmente. Das suas investigações no domínio dos transportes marítimos, o Órgão de Fiscalização da EFTA concluiu que a diminuição dos registos comunitários ainda não terminou, sendo as medidas adoptadas nos termos do Capítulo 24 A das orientações vistas como uma forma de contrariar essa tendência. A percentagem da Noruega na frota mundial, baseada na arqueação bruta e medida em tonelagem registada na Noruega, cifrou-se em cerca de 4 % entre 1998 e 2000 ⁽¹¹⁾.
- (8) A quota de registos abertos relativamente ao total da tonelagem mundial continuou todavia a aumentar durante o período em causa, passando de 43 % em 1996 para 54 % em 2001 e nada aponta para uma inversão significativa da tendência que se tem manifestado de um recurso crescente da frota a marítimos de países terceiros. A campanha lançada nos últimos anos deve prosseguir, mas sendo melhor orientada. As medidas destinadas à promoção dos marítimos do EEE devem, nomeadamente, ser objecto de um acompanhamento mais activo.
- (9) Os resultados das medidas adoptadas pelos Estados da EFTA e autorizadas pelo Órgão de Fiscalização da EFTA deverão ser analisados de forma sistemática.
- (10) Consequentemente, e ainda que, em princípio, os auxílios à exploração devam ser excepcionais, temporários e degressivos, o Órgão de Fiscalização da EFTA considera que os auxílios estatais ao sector dos transportes marítimos do EEE continuam a justificar-se e que a abordagem adoptada pelas orientações de 1997 era correcta. Por conseguinte, o presente Capítulo 24 A das orientações baseia-se na mesma abordagem geral.

24 A.2. Âmbito de aplicação e objectivos gerais das orientações sobre auxílios estatais revistas

- (1) As presentes orientações — que substituem o anterior Capítulo 24 A ⁽¹²⁾ — destinam-se a estabelecer os parâmetros segundo os quais, em conformidade com as disposições e procedimentos das normas do EEE relativas aos auxílios estatais, o Órgão de Fiscalização da EFTA aprovará os auxílios estatais aos transportes marítimos, nos termos do n.º 3, alínea c), do artigo 61.º e/ou do n.º 2 do artigo 59.º do Acordo EEE.
- (2) Os regimes de auxílios não deverão funcionar em detrimento das economias de outros Estados do EEE e deve provar-se que não ameaçam distorcer a concorrência entre as Partes Contratantes numa medida contrária ao interesse comum. Os auxílios estatais devem sempre limitar-se ao estritamente necessário para alcançar o seu objectivo e ser concedidos de forma transparente. É necessário ter sempre em conta o efeito cumulativo de todos os auxílios concedidos pelos poderes públicos (incluindo a nível nacional, regional e local).
- (3) As presentes orientações são aplicáveis às actividades de “transporte marítimo”, tal como definidas no Regulamento (CEE) n.º 4055/86 ⁽¹³⁾, incorporado no Acordo EEE no ponto 53 do Anexo XIII, e no Regulamento (CEE) n.º 3577/92 ⁽¹⁴⁾, incorporado no Acordo EEE no ponto 53 do Anexo XIII ⁽¹⁵⁾, ou seja, “o transporte por mar de passageiros ou mercadorias”. Certas partes específicas referem-se igualmente ao reboque e à dragagem.

24 A.2.1. Âmbito das orientações sobre auxílios estatais revistas

- (1) As presentes orientações abrangem qualquer auxílio concedido pelos Estados da EFTA ou através de recursos estatais a favor dos transportes marítimos. Isto inclui qualquer tipo de vantagem financeira conferida sob qualquer forma, financiada pelos poderes públicos (a nível nacional, regional, de província, de departamento ou local). Para este efeito, a noção de “poderes públicos” pode incluir igualmente empresas públicas e bancos sob controlo estatal. Os acordos através dos quais o Estado garante empréstimos ou outro tipo de financiamento por intermédio dos bancos comerciais podem igualmente ser abrangidos pela definição de auxílio. As orientações não estabelecem qualquer distinção entre os tipos de beneficiários em termos da sua estrutura jurídica (sejam empresas, parcerias ou particulares), nem entre a propriedade pública ou privada e qualquer referência a empresas deve ser entendida como incluindo todos os restantes tipos de entidade jurídica.
- (2) As presentes orientações não abrangem os auxílios à construção naval (na acepção do Capítulo 24 B das orientações sobre auxílios estatais do Órgão de Fiscalização da EFTA ou de qualquer instrumento subsequente). Os investimentos em infra-estruturas não são geralmente considerados auxílios estatais na acepção do n.º 1 do artigo 61.º do Acordo EEE, se o Estado conceder acesso livre e equitativo às infra-estruturas, em benefício de todos os operadores interessados. Contudo, o Órgão de Fiscalização da EFTA pode apreciar esses investimentos, caso estes possam beneficiar directa ou indirectamente determinados armadores. Por último, o Órgão de Fiscalização da EFTA estabeleceu o princípio de que não existe auxílio estatal quando os poderes públicos contribuem para uma empresa numa base que seria aceitável para um investidor privado agindo em condições normais de economia de mercado.

⁽¹¹⁾ Valor retirado das estatísticas norueguesas.

⁽¹²⁾ Que se baseou nas orientações da Comissão de 1997.

⁽¹³⁾ Regulamento (CEE) n.º 4055/86 do Conselho, de 22 de Dezembro de 1986, que aplica o princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos entre Estados-Membros e Estados-Membros para países terceiros (JO L 378 de 31.12.1986, p. 1).

⁽¹⁴⁾ Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho, de 7 de Dezembro de 1992, relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima) (JO L 364 de 12.12.1992, p. 7).

⁽¹⁵⁾ Decisão do Comité Misto do EEE n.º 70/97 (JO L 30 de 5.2.1998, p. 42, e Suplemento EEE n.º 5 de 5.2.1998, p. 175), que entrou em vigor em 1.8.1998.

24 A.2.2. *Objectivos gerais das orientações sobre auxílios estatais revistas*

- (1) É necessária uma maior transparência a nível dos auxílios estatais, para que não só as autoridades nacionais, em sentido lato, como também as empresas e os particulares, estejam cientes dos seus direitos e obrigações. As presentes orientações destinam-se a contribuir para esse objectivo e a clarificar quais os regimes de auxílios que podem ser criados para apoiar os interesses marítimos do EEE tendo em vista:
- contribuir para que os transportes marítimos sejam mais seguros, eficazes e respeitadores do ambiente,
 - incentivar a inscrição nos registos dos Estados do EEE ou a transferência para esses registos,
 - contribuir para a consolidação do sector marítimo estabelecido nos Estados do EEE, mantendo simultaneamente uma frota globalmente competitiva nos mercados mundiais,
 - preservar e melhorar as competências marítimas, bem como salvaguardar e promover o emprego dos marítimos europeus e
 - contribuir para a promoção de novos serviços no domínio dos transportes marítimos de curta distância ⁽¹⁶⁾.
- (2) Regra geral, apenas poderão ser concedidos auxílios estatais a navios inscritos em registos dos Estados do EEE. Contudo, em determinados casos excepcionais, poderão ser atribuídos auxílios a navios inscritos em registos mencionados no ponto 3 do Anexo VIII das presentes orientações, desde que:
- estejam em conformidade com as normas internacionais e o direito comunitário, nomeadamente no que respeita à protecção, segurança, desempenho ambiental e condições de trabalho a bordo,
 - sejam operados a partir do EEE,
 - o seu armador esteja estabelecido no EEE e o Estado em questão demonstre que o registo contribui directamente para os objectivos acima referidos.
- (3) Por outro lado, poderão ser aprovadas, em determinadas circunstâncias excepcionais, medidas de auxílio neutras em termos de pavilhão, desde que se demonstre claramente a sua vantagem para os objectivos comuns das Partes Contratantes.

24 A.3. **Medidas fiscais e sociais destinadas a reforçar a competitividade**

24 A.3.1. *Tratamento fiscal das empresas marítimas*

- (1) Muitos países terceiros criaram registos marítimos importantes, por vezes apoiando-se numa infra-estrutura de serviços internacionais eficiente e atraindo os armadores graças a um ambiente fiscal consideravelmente mais flexível do que o dos Estados do EEE. Este ambiente fiscal favorável transformou-se num incentivo para as empresas não só procederem à transferência de registo dos seus navios, como tomarem em consideração a possibilidade de deslocalização das suas actividades. Note-se que não existem actualmente normas internacionais eficazes para atenuar esta concorrência fiscal e que são poucos os obstáculos administrativos, jurídicos ou técnicos à transferência de um navio para um registo que não seja de um Estado do EEE. Neste contexto, a criação de condições que permitam uma concorrência mais leal com os pavilhões de conveniência parece ser o melhor caminho a seguir.
- (2) Regra geral, o sistema fiscal de um Estado do EEE/EFTA não é abrangido pelo Acordo EEE. Contudo, em certos casos tal sistema pode ter consequências que o levem a ser abrangido pelo n.º 1 do artigo 61.º do Acordo EEE ⁽¹⁷⁾. Nesta fase, não existem provas da existência de regimes que distorçam a concorrência comercial entre as Partes Contratantes numa medida contrária ao interesse comum. De facto, parece existir um grau de convergência crescente entre as formas de os Estados do EEE abordarem os auxílios no sector dos transportes marítimos. A transferência de registo entre Estados do EEE é um fenómeno raro. A concorrência fiscal é fundamentalmente uma questão entre, por um lado, os Estados do EEE e, por outro, os países terceiros, dado que as economias que os armadores podem realizar através dos registos em países terceiros são consideráveis quando comparadas com as opções disponíveis no EEE.

⁽¹⁶⁾ Ver, a este respeito, o Livro Branco da Comissão "A política europeia de transportes no horizonte 2010", COM(2001) 370 final.

⁽¹⁷⁾ Acórdão de 5 de Abril de 2001 do Tribunal da EFTA no processo E-6/98, Noruega/Órgão de Fiscalização da EFTA.

- (3) Por essa razão, muitos Estados do EEE adoptaram medidas especiais no sentido de melhorar o ambiente fiscal das empresas de armadores, incluindo, por exemplo, uma amortização acelerada dos investimentos em navios ou o direito de conservar os ganhos realizados com a venda de navios isentos de impostos durante um certo número de anos, desde que tais ganhos sejam reinvestidos em navios.
- (4) Estas medidas de redução fiscal, que se aplicam em especial aos transportes marítimos, são consideradas auxílios estatais. Do mesmo modo, o sistema que consiste em substituir o regime normal de imposto sobre o rendimento das sociedades por um imposto sobre a tonelagem é um auxílio estatal. Por "imposto sobre a tonelagem" entende-se que o armador paga um montante de imposto directamente associado à tonelagem explorada. O imposto sobre a tonelagem deverá ser pago independentemente dos ganhos ou perdas reais da empresa.
- (5) Tais medidas revelaram-se importantes na salvaguarda de empregos de alta qualidade no sector das actividades marítimas em terra, como por exemplo a gestão directamente relacionada com os transportes marítimos, e das actividades conexas (seguros, corretagem e financiamento). Atendendo à importância destas actividades para a economia das Partes Contratantes e a fim de alcançar os objectivos supracitados, estes tipos de incentivo fiscal podem, em geral, ser aceites. Por outro lado, a salvaguarda dos empregos de qualidade e a promoção de um sector dos transportes marítimos competitivo estabelecido num Estado do EEE através de incentivos fiscais, aliadas a outras iniciativas em matéria de formação e reforço da segurança, facilitarão o desenvolvimento dos transportes marítimos europeus no mercado mundial.
- (6) O Órgão de Fiscalização da EFTA está ciente de que, actualmente, as receitas dos armadores provêm muitas vezes da exploração de navios sob pavilhões diferentes, por exemplo, recorrendo a navios afretados sob pavilhões estrangeiros ou a navios pertencentes a parceiros no âmbito de alianças. É igualmente reconhecido que o incentivo à deslocação das actividades de gestão e conexas continuará a existir se os armadores obtiverem vantagens financeiras significativas por manterem diversos estabelecimentos e contabilizarem separadamente as receitas de navios sob pavilhão do EEE e as restantes receitas. Será esse o caso se, por exemplo, as receitas de navios sob pavilhão não pertencente ao EEE ficarem sujeitas à taxa máxima do imposto sobre o rendimento das sociedades num Estado do EEE ou a uma taxa reduzida de imposto no estrangeiro, caso se prove que a gestão é exercida no estrangeiro.
- (7) O objectivo dos auxílios estatais no domínio dos transportes marítimos é promover a competitividade dos pavilhões do EEE no mercado mundial dos transportes marítimos. Consequentemente, os regimes de redução fiscal deverão, regra geral, exigir um vínculo com um pavilhão do EEE. Porém, poderão igualmente ser aprovados, a título excepcional, caso sejam aplicáveis a toda a frota explorada por um armador estabelecido no território de um Estado do EEE e sujeito ao imposto sobre o rendimento das sociedades, desde que se demonstre que a gestão estratégica e comercial de todos os navios em causa é efectivamente assegurada a partir desse território e que essa actividade contribui substancialmente para a actividade económica e para o emprego no EEE. As provas apresentadas pelo Estado do EEE em questão para demonstrar esse vínculo económico deverão geralmente incluir pormenores sobre os navios registados e explorados no EEE, os nacionais do EEE empregados a bordo dos navios e em actividades em terra e os investimentos em activos imobilizados. Note-se que o auxílio deve revelar-se indispensável à promoção da repatriação da gestão estratégica e comercial de todos os navios em causa para o EEE e, por outro lado, que os beneficiários dos regimes de auxílios devem ficar sujeitos ao pagamento no EEE do imposto sobre o rendimento das sociedades relativo aos navios em questão. Além disso, o Órgão de Fiscalização da EFTA exigirá igualmente as provas disponíveis que demonstrem que todos os navios explorados por empresas que beneficiam destas medidas dão cumprimento às normas de segurança internacionais e comunitárias pertinentes, incluindo as relativas às condições de trabalho a bordo.
- (8) Tal como especificado no parágrafo anterior, importa recordar que os regimes de redução fiscal exigem, em princípio, um vínculo com o pavilhão de um Estado do EEE. Antes de um auxílio ser excepcionalmente concedido (ou confirmado) a frotas que também incluam navios que arvoram outros pavilhões, os Estados do EEE deverão garantir que as empresas beneficiárias se comprometem a aumentar, ou pelo menos a manter sob pavilhão de um Estado do EEE, a quota-parte de tonelagem que explorarão sob esse pavilhão no momento em que as presentes orientações se tornam aplicáveis. Sempre que uma empresa controlar, na acepção da Sétima Directiva 83/349/CEE do Conselho⁽¹⁸⁾ (artigo 1.º), empresas que exploram navios, o requisito da quota-parte de tonelagem atrás referido será aplicável à empresa-mãe e às empresas filiais consideradas conjuntamente numa base consolidada. Caso uma empresa (ou grupo) não respeite o requisito mencionado, o Estado do EEE em causa deverá deixar de conceder reduções fiscais a outros navios que não arvorem pavilhão da Comunidade explorados por essa empresa, a menos que a quota-parte sob pavilhão do EEE da tonelagem global elegível para efeitos de redução fiscal nesse Estado do EEE não tenha diminuído em média durante o período a que se refere o relatório mencionado no parágrafo seguinte. O Estado da EFTA deve informar o Órgão de Fiscalização da EFTA sobre a aplicação da referida derrogação. A exigência relacionada com a quota-parte de tonelagem sob pavilhão do EEE, prevista no presente parágrafo, não será aplicável a empresas que explorem pelo menos 60 % da sua tonelagem sob pavilhão do EEE.

⁽¹⁸⁾ JO L 193 de 18.7.1983, p. 1.

- (9) De qualquer modo, sempre que tenham sido aprovados regimes fiscais nas circunstâncias excepcionais atrás descritas e para que o Estado da EFTA possa preparar o relatório a apresentar de três em três anos, exigido no Capítulo 24 A.12 (“Observações finais”), os beneficiários deverão fornecer ao Estado da EFTA a prova de que todas as condições de derrogação ao vínculo com o pavilhão foram preenchidas durante o período em causa. Deverá igualmente ser fornecida prova, no que se refere à frota beneficiária, de que foi respeitado o requisito da quota-parte de tonelagem previsto no parágrafo anterior e de que cada navio da frota satisfaz as normas internacionais e do EEE pertinentes, incluindo as relativas à protecção, à segurança, ao desempenho ambiental e às condições de trabalho a bordo. Os beneficiários que não forneçam tais provas não serão autorizados a continuar a beneficiar do regime fiscal em causa.
- (10) Importa igualmente especificar que, embora as companhias de navegação sediadas no EEE sejam os beneficiários naturais dos regimes fiscais atrás referidos, certas empresas de gestão de navios estabelecidas no EEE também poderão ser beneficiárias, nas mesmas condições. As empresas de gestão de navios são entidades que prestam diversos tipos de serviços aos armadores, nomeadamente vistorias técnicas, recrutamento e formação de tripulações, gestão de tripulações e exploração de navios. Em certos casos, é confiada aos gestores de navios a gestão técnica e das tripulações dos navios. Neste caso, os gestores funcionam como “armadores” clássicos no que respeita às operações de transporte. Por outro lado, à semelhança do que acontece no sector dos transportes marítimos, este sector regista uma concorrência intensa e crescente a nível internacional. Pelas razões que precedem, afigura-se conveniente alargar a possibilidade de redução fiscal a esta categoria de gestores de navios.
- (11) As empresas de gestão de navios só podem beneficiar de auxílios para navios relativamente aos quais garantam a gestão integral das tripulações e técnica. Para poderem beneficiar dos auxílios, os gestores dos navios devem, nomeadamente, assumir toda a responsabilidade do proprietário pela exploração do navio, bem como todos os direitos e deveres do proprietário impostos pelo Código ISM ⁽¹⁹⁾. Se os gestores de navios fornecerem ainda outros serviços especializados, mesmo que relacionados com a exploração de navios, deverá ser assegurada uma contabilidade separada para essas actividades, que não podem beneficiar dos regimes de redução fiscal. O requisito relativo à quota-parte de navios sob pavilhão de Estados do EEE, referido anteriormente, é igualmente aplicável às empresas de gestão de navios ⁽²⁰⁾.
- (12) As presentes orientações são aplicáveis apenas ao transporte marítimo. O Órgão de Fiscalização da EFTA pode aceitar que esta definição englobe o reboque no mar de navios, plataformas petrolíferas, etc.
- (13) O Órgão de Fiscalização da EFTA teve todavia conhecimento de que, em certos casos, os Estados do EEE permitem que os reboques concebidos para trabalhar no mar beneficiem de auxílios, ainda que nunca, ou raramente, sejam utilizados no mar.
- (14) A actividade de “reboque” só é abrangida pelo âmbito de aplicação das orientações se mais de 50 % das operações de reboque efectivamente realizadas por um rebocador num dado ano constituírem “transporte marítimo”. O tempo de espera pode ser proporcionalmente assimilado à parte da actividade total efectivamente realizada por um rebocador que constitui “transporte marítimo”. É conveniente salientar que as actividades de reboque efectuadas, nomeadamente nos portos, ou que consistem na assistência prestada a navios com propulsão própria para chegarem aos portos, não constituem “transporte marítimo” para efeitos do disposto nas presentes orientações. Não é possível qualquer derrogação ao vínculo com o pavilhão no caso da actividade de reboque.
- (15) De igual modo, a experiência adquirida nos últimos anos, no caso das actividades de dragagem, sugere que sejam feitas algumas observações.
- (16) As actividades de “dragagem” não podem, em princípio, beneficiar de auxílios aos transportes marítimos. Porém, as disposições fiscais previstas para as empresas (como o imposto sobre a tonelagem) podem ser aplicadas às dragas cuja actividade constitua “transporte marítimo” — ou seja, tráfego oceânico de materiais extraídos — relativamente a mais de 50 % do seu período operacional anual e exclusivamente no que respeita a estas actividades de transporte. As dragas que podem beneficiar de auxílios são apenas aquelas que se encontram registadas num Estado do EEE (não sendo possível qualquer derrogação ao vínculo com o pavilhão). Nesses casos, é necessária uma contabilidade separada para as actividades de transporte marítimo ⁽²¹⁾.
- (17) Por último, o método de avaliação dos regimes de tributação da tonelagem notificados até à data à Comissão consistiu nas seguintes etapas: foi calculado um lucro potencial dos armadores, aplicando à respectiva tonelagem uma taxa de lucro teórica; ao montante assim determinado foi então aplicado o imposto nacional sobre o rendimento das sociedades. O montante final corresponde ao “imposto sobre a tonelagem” a pagar.

⁽¹⁹⁾ “Código ISM”. Código internacional de gestão para a segurança da exploração dos navios e a prevenção da poluição, adoptado pela Resolução A.741(18) da Organização Marítima Internacional (OMI).

⁽²⁰⁾ O Órgão de Fiscalização da EFTA analisará os efeitos destas disposições a nível da gestão dos navios três anos após a entrada em vigor das presentes orientações.

⁽²¹⁾ Os navios utilizados por estes operadores também extraem ou dragam materiais que transportam a seguir. A extracção ou a dragagem não pode, enquanto tal, beneficiar de auxílios estatais aos transportes marítimos.

- (18) Até agora, as taxas de lucro teóricas previstas pelos Estados da CE têm sido homogéneas. Contudo, uma vez que as taxas do imposto sobre o rendimento das sociedades podem variar substancialmente na Comunidade, os impostos sobre a tonelagem a pagar relativamente a uma mesma tonelagem poderão ser muito desiguais nos diferentes Estados da CE. A fim de preservar um justo equilíbrio, a Comissão decidiu que só aprovará os regimes que, para uma mesma tonelagem, derem origem a uma carga fiscal relativamente próxima da dos regimes já aprovados. Com base na sua experiência, o Órgão de Fiscalização da EFTA nota que, em vez de calcular os lucros virtuais a que se aplica a taxa normal do imposto sobre o rendimento das sociedades, alguns Estados podem decidir fixar directamente taxas especiais de imposto sobre a tonelagem. De igual modo, o Órgão de Fiscalização da EFTA tentará manter um equilíbrio equitativo, em conformidade com os sistemas já aprovados.
- (19) Em todos os casos, as vantagens destes regimes devem facilitar o desenvolvimento do sector dos transportes marítimos e do emprego, no interesse comum das Partes Contratantes. Consequentemente, as referidas vantagens fiscais devem limitar-se às actividades de transporte marítimo; assim, se uma empresa de armadores exercer igualmente outras actividades comerciais, é necessária uma contabilidade transparente, para evitar interferir nas actividades não relacionadas com os transportes marítimos. Esta abordagem contribuirá para tornar os transportes marítimos do EEE competitivos, com obrigações fiscais comparáveis às aplicáveis no resto do mundo, embora mantendo os níveis de fiscalidade normais dos Estados do EEE relativamente a outras actividades e à remuneração pessoal dos accionistas e directores.

24 A.3.2. Custos salariais

- (1) Conforme mencionado, os transportes marítimos são um sector que regista uma concorrência internacional feroz. As medidas de apoio ao sector marítimo devem, por conseguinte, ter fundamentalmente em vista a redução dos custos e encargos fiscais e outros, suportados pelos armadores e pelos marítimos do EEE, para níveis compatíveis com as normas mundiais. As referidas medidas deverão promover directamente o desenvolvimento do sector e do emprego em vez de prestarem uma assistência financeira geral.
- (2) Em conformidade com estes objectivos, deverão ser permitidas no sector dos transportes marítimos do EEE as seguintes acções em matéria de encargos com o pessoal:
- redução das taxas das contribuições para a segurança social dos marítimos do EEE empregados a bordo de navios registados num Estado do EEE,
 - redução das taxas do imposto sobre o rendimento dos marítimos do EEE empregados a bordo de navios registados num Estado do EEE.
- Para efeitos do disposto no presente ponto, entende-se por “marítimos do EEE”:
- os cidadãos dos Estados do EEE, no caso dos marítimos que trabalham a bordo de navios [incluindo *ferries ro-ro* ⁽²²⁾] que efectuam serviços regulares de passageiros entre portos do EEE,
 - todos os marítimos sujeitos a tributação e/ou a contribuições para a segurança social num Estado do EEE, em todos os outros casos.
- (3) As anteriores orientações de 1997 permitiam estas reduções relativamente a todos os marítimos empregados a bordo de navios registados num Estado do EEE e sujeitos a imposto e/ou a contribuições para a segurança social num Estado do EEE. Contudo, tornou-se entretanto evidente, que a pressão exercida pela concorrência internacional a nível dos armadores europeus é extremamente intensa no caso do transporte internacional de mercadorias, sendo mais ténue no caso do transporte regular de passageiros entre Estados do EEE. No primeiro caso, a promoção da concorrência no sector dos transportes marítimos europeu é um dos objectivos prioritários do auxílio. Impedir os Estados do EEE de conceder reduções fiscais a todos os marítimos, neste caso, teria efeitos extremamente negativos na competitividade dos armadores europeus, que poderiam ser incentivados a proceder à transferência de registo dos seus navios. Simultaneamente, verificou-se que o emprego dos cidadãos do EEE é significativo em termos percentuais e numéricos no caso do transporte regular de passageiros entre Estados do EEE. Neste caso, a protecção do emprego no EEE é, por conseguinte, um objectivo prioritário do auxílio. Por motivos fiscais internos, certos Estados do EEE preferem não aplicar as taxas reduzidas supracitadas e reembolsar os armadores — parcial ou totalmente — pelos custos resultantes destas imposições. Esta abordagem pode geralmente considerar-se equivalente ao sistema de redução de taxas acima descrito, desde que haja uma ligação clara com essas imposições, não exista qualquer elemento de compensação exagerada e que o sistema seja transparente e não se preste a abusos.
- (4) No que respeita à parte marítima das actividades de reboque e de dragagem (transporte marítimo de materiais), poderão ser concedidos auxílios a favor do emprego dos marítimos do EEE, por analogia com as regras previstas no presente ponto 3.2, na condição de esses auxílios dizerem respeito a marítimos do EEE que trabalham a bordo de rebocadores e de dragas de mar com propulsão própria, registados num Estado do EEE, que efectuam actividades de transporte marítimo durante pelo menos 50 % do seu período operacional ⁽²³⁾.

⁽²²⁾ Ver alínea a) do artigo 2.º da Directiva 1999/35/CE do Conselho, de 29 de Abril de 1999, relativa a um sistema de vistorias obrigatórias para a exploração segura de serviços regulares de *ferries ro-ro* e embarcações de passageiros de alta velocidade (JO L 138 de 1.6.1999, p. 1), conforme foi incorporada no ponto 56 ca) do anexo XIII do Acordo EEE pela Decisão do Comité Misto do EEE n.º 179/1999 [JO L 74 de 15.3.2001, p. 7 e Suplemento EEE n.º 14 de 15.3.2001, p. 22 (norueguês) e p.105 (Islandês)], que entrou em vigor em 1.8.2000.

⁽²³⁾ Assim, as actividades de dragagem efectuadas essencialmente nos portos não podem beneficiar de auxílios a favor do emprego dos marítimos do EEE.

- (5) Por último, importa referir que os auxílios a favor do emprego estão abrangidos pela isenção por categoria prevista no Regulamento (CE) n.º 2204/2002 da Comissão, de 12 de Dezembro de 2002, relativo à aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE aos auxílios estatais ao emprego ⁽²⁴⁾, incorporada no ponto 1g) do Anexo XV do Acordo EEE ⁽²⁵⁾, que é igualmente aplicável aos transportes marítimos.

24 A.4. Substituição de tripulações

O auxílio à substituição de tripulações tende a reduzir os custos inerentes ao emprego dos marítimos do EEE, em especial a bordo de navios que navegam em águas longínquas. O auxílio, que fica subordinado a um limite máximo (previsto no capítulo 24 A.11) pode, por conseguinte, ser concedido sob a forma de pagamento ou reembolso dos custos de repatriação dos marítimos do EEE que trabalham a bordo de navios registados em Estados do EEE.

24 A.5. Auxílios ao investimento

- (1) Os subsídios para a renovação de frotas são raros noutros meios de transporte (tais como os transportes rodoviários ou a aviação). Na medida em que tendem a distorcer a concorrência, o Órgão de Fiscalização da EFTA tem-se mostrado relutante em aprovar tais regimes de auxílios, excepto quando estes fazem parte de uma reforma estrutural que conduz a reduções da capacidade global da frota.
- (2) Os investimentos devem respeitar o disposto no capítulo 24 B das presentes orientações ou em qualquer outra legislação ou orientações que o venham a substituir.
- (3) No âmbito das presentes orientações, poderão todavia ser autorizados outros auxílios ao investimento, em conformidade com a política de segurança marítima e, em determinadas circunstâncias restritas, a fim de melhorar os equipamentos a bordo dos navios registados em Estados do EEE ou de promover a utilização de navios seguros e não poluentes. Assim, poderão ser autorizados auxílios com incentivos para tornar os navios registados no EEE conformes com normas mais rigorosas do que as normas obrigatórias em matéria de segurança e ambiente estabelecidas nas convenções internacionais e antecipando a adopção de normas mais severas, reforçando assim os controlos de segurança e ambientais. Tais auxílios devem respeitar as disposições do EEE relativas à construção naval.
- (4) Uma vez que os transportes marítimos se caracterizam por uma enorme mobilidade, os auxílios regionais às empresas marítimas em regiões desfavorecidas, que frequentemente assumem a forma de auxílios ao investimento a empresas que investem nas regiões em causa, apenas podem ser autorizados quando for evidente que as vantagens reverterão a favor da região durante um período de tempo razoável. Será esse o caso, por exemplo, do investimento destinado à construção de armazéns especializados ou à aquisição de equipamentos fixos de transbordo. Assim, os auxílios ao investimento a empresas marítimas em regiões desfavorecidas apenas podem ser autorizados se também respeitarem as normas relativas aos auxílios regionais (ver capítulo 24 A.6 *infra*).

24 A.6. Auxílios regionais com base no n.º 3, alíneas a) e c), do artigo 61.º do Acordo EEE

No contexto dos regimes de auxílio regional, o Órgão de Fiscalização da EFTA aplicará as regras gerais enunciadas nas suas orientações ou em futuras alterações das mesmas.

24 A.7. Formação

- (1) Importa referir, antes de mais, que os auxílios à formação estão abrangidos pela isenção por categoria prevista no Regulamento (CE) n.º 68/2001 da Comissão, de 12 de Janeiro de 2001, relativo à aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE aos auxílios à formação ⁽²⁶⁾, incorporado no ponto 1d) do Anexo XV do Acordo EEE ⁽²⁷⁾, que é igualmente aplicável aos transportes marítimos.
- (2) Além disso, muitos sistemas de formação seguidos pelos marítimos e apoiados pelo Estado não são considerados auxílios estatais por serem de carácter geral (quer se trate de formação profissional quer universitária). Este tipo de formação não está, portanto, sujeito a notificação e exame pelo Órgão de Fiscalização da EFTA.

⁽²⁴⁾ JO L 337 de 13.12.2002, p. 3.

⁽²⁵⁾ Decisão do Comité Misto do EEE n.º 83/2003 (JO L [a publicar]), que entrou em vigor em 21.6.2003.

⁽²⁶⁾ JO L 10 de 13.1.2001, p. 20.

⁽²⁷⁾ Decisão do Comité Misto do EEE n.º 88/2002 (JO L 266 de 3.10.2002, p. 56, e Suplemento EEE n.º 49 de 3.10.2002, p. 42), que entrou em vigor em 1.2.2003.

- (3) Desde que se considere que um sistema de formação inclui elementos de auxílio estatal é necessária, todavia, uma notificação. Poderá ser esse o caso, por exemplo, se um sistema específico estiver expressamente relacionado com a formação a bordo e os benefícios do apoio financeiro estatal reverterem a favor do organismo de formação, do oficial, do marítimo ou do armador. O Órgão de Fiscalização da EFTA é favorável aos auxílios concedidos numa base não discriminatória à formação dispensada a bordo de navios registados num Estado do EEE. Excepcionalmente, a formação a bordo de outros navios pode beneficiar de um auxílio, desde que tal se justifique por critérios objectivos, como por exemplo a ausência de lugares disponíveis nos navios registados num Estado do EEE.
- (4) Sempre que sejam pagas contribuições financeiras para formação a bordo, o estagiário não pode, em princípio, ser um membro activo da tripulação, mas deve ser supranumerário. Esta disposição destina-se a garantir que os subsídios aos salários líquidos não possam ser pagos a marítimos que efectuem actividades normalmente atribuídas às tripulações.
- (5) De igual modo, a fim de salvaguardar e desenvolver as competências marítimas no EEE e a margem competitiva das suas indústrias marítimas, são necessários novos esforços significativos em matéria de investigação e desenvolvimento, com um destaque para a qualidade, a produtividade, a segurança e a protecção do ambiente. No que se refere a estes projectos, poderão igualmente ser autorizados auxílios estatais dentro dos limites estabelecidos pelo Acordo EEE ⁽²⁸⁾.
- (6) Os auxílios destinados a aperfeiçoar e a actualizar as competências dos oficiais do EEE podem ser autorizados durante toda a sua carreira. Estes auxílios poderão consistir numa participação nos custos de formação e/ou numa compensação relativamente à remuneração paga ao oficial durante o período de formação. Os regimes de auxílio devem, contudo, ser concebidos de forma a impedir que um auxílio à formação seja directa ou indirectamente convertido num subsídio ao salário dos oficiais.
- (7) Podem igualmente ser autorizados auxílios à reconversão profissional de pescadores da pesca do alto que pretendam trabalhar como marítimos.

24 A.8. Auxílios à reestruturação

Embora as orientações do Órgão de Fiscalização da EFTA relativas à reestruturação e aos auxílios de emergência concedidos a empresas em dificuldade ⁽²⁹⁾ apenas se apliquem aos transportes na medida em que seja tida em conta a natureza específica do sector, o Órgão de Fiscalização da EFTA aplicará essas orientações, ou quaisquer outras orientações ou disposições legais do EEE que as substituam, na análise dos auxílios à reestruturação das empresas marítimas.

24 A.9. Obrigações e contratos de serviço público

- (1) No domínio da cabotagem marítima, podem ser impostas obrigações de serviço público (OSP) ou podem ser celebrados contratos de serviço público (CSP) relativamente aos serviços mencionados no artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 3577/92, incorporado no ponto 53 do Anexo XIII do Acordo EEE ⁽³⁰⁾. No âmbito destes serviços, as OSP e os CSP, bem como a respectiva compensação, devem preencher as condições da referida disposição e dar cumprimento às regras e procedimentos do EEE sobre auxílios estatais, com a interpretação que foi dada pelo Tribunal de Justiça às disposições correspondentes do Tratado CE e aos procedimentos que regem os auxílios estatais na Comunidade.
- (2) O Órgão de Fiscalização da EFTA admite que, se um serviço de transporte internacional for necessário para satisfazer necessidades imperiosas de transporte público, é possível impor OSP ou concluir CSP, desde que qualquer compensação fique subordinada às regras e procedimentos supracitados sobre auxílios estatais do Acordo EEE.
- (3) A duração dos contratos de serviço público deverá limitar-se a um prazo razoável e não demasiado longo, geralmente da ordem dos seis anos, uma vez que os contratos com uma vigência significativamente mais longa poderão envolver o risco de criar um monopólio (privado).

⁽²⁸⁾ Ver n.º 3, alínea c), do artigo 61.º do Acordo EEE e os Capítulos 14 (Auxílios estatais à investigação e desenvolvimento) e 15 (Auxílios estatais a favor do ambiente) das presentes orientações.

⁽²⁹⁾ Ver Capítulo 16 das presentes orientações.

⁽³⁰⁾ Decisão do Comité Misto do EEE n.º 70/97 (JO L 30 de 5.2.1998, p. 42 e Suplemento EEE n.º 5 de 5.2.1998, p. 175), que entrou em vigor em 1.8.1998.

24 A.10. Auxílios ao transporte marítimo de curta distância

- (1) Não existe uma definição jurídica de “transporte marítimo de curta distância”. Porém, a Comunicação da Comissão relativa ao desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância na Europa, de 29 de Junho de 1999 ⁽³¹⁾, propôs uma definição prática de transporte marítimo de curta distância, que se entende por “tráfego marítimo de carga e passageiros entre portos situados na Europa geográfica ou entre esses portos e portos situados em países não europeus com faixa costeira nos mares confinados que banham a Europa” ⁽³²⁾. Nesta comunicação a Comissão salientou o papel deste modo de transporte na promoção de uma mobilidade sustentável e segura, no reforço da coesão no EEE e na melhoria da eficiência dos transportes como parte de uma abordagem intermodal. O Órgão de Fiscalização da EFTA reconhece igualmente que a promoção do transporte marítimo de curta distância deve ser realizada a todos os níveis, sejam eles o EEE, nacional ou regional.
- (2) Na medida em que o objectivo do auxílio ao transporte marítimo de curta distância é melhorar a cadeia intermodal e descongestionar as estradas dos Estados do EEE, a definição de transporte marítimo de curta distância que consta da Comunicação da Comissão de 1999 deverá limitar-se, para efeitos das presentes orientações, ao transporte entre portos situados no território dos Estados do EEE.
- (3) O Órgão de Fiscalização da EFTA reconhece que o lançamento de serviços de transporte marítimo de curta distância pode acarretar dificuldades financeiras importantes, que os Estados do EEE poderão querer atenuar para assegurar a promoção destes serviços.
- (4) Nestes casos, o Órgão de Fiscalização da EFTA poderá aprovar esse tipo de auxílios desde que se destinem aos armadores, na acepção do artigo 1.º do Regulamento (CEE) n.º 4055/86 ⁽³³⁾, incorporado no ponto 53 do Anexo XIII do Acordo EEE, relativamente a navios que arvoram pavilhão de um Estado do EEE. Os auxílios em causa deverão ser notificados e preencher as seguintes condições:
 - o auxílio não deverá ter uma duração superior a três anos e ter por objecto o financiamento de um serviço marítimo que estabeleça uma ligação entre portos situados no território dos Estados do EEE,
 - o serviço deverá permitir que o transporte (essencialmente de mercadorias) efectuado por estrada seja efectuado total ou parcialmente por via marítima, sem desviar o transporte marítimo de forma contrária ao interesse comum,
 - o auxílio deverá ter por objectivo a execução de um projecto circunstanciado, com um impacto ambiental preestabelecido, relativo a uma nova rota ou à melhoria dos serviços numa rota existente, associando, se necessário, vários armadores, não podendo a mesma linha ser objecto de mais de um projecto financiado, que, por sua vez, não pode ser reconduzido, prorrogado ou repetido,
 - o auxílio deverá ter por finalidade cobrir até 30 % dos custos de exploração do serviço em questão ⁽³⁴⁾ ou financiar a aquisição do equipamento de transbordo necessário à prestação do serviço até 10 % dos referidos investimentos,
 - o auxílio à execução do projecto deverá ser concedido com base em critérios transparentes e aplicados de forma não-discriminatória relativamente aos armadores estabelecidos no EEE. O auxílio deverá normalmente ser concedido a um projecto seleccionado pelas autoridades do Estado do EEE mediante concurso, nos termos das regras aplicáveis na Comunidade,
 - o serviço objecto do projecto deverá ser comercialmente viável após decorrido o período em que é elegível para o auxílio estatal,
 - o auxílio não deverá ser cumulado com compensações de serviço público (obrigações ou contratos).

⁽³¹⁾ Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões — “Desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância na Europa: Uma alternativa dinâmica numa cadeia de transportes sustentável — Segundo relatório bienal de progresso”, COM(1999) 317 final.

⁽³²⁾ Ver a comunicação acima citada, p. 2.

⁽³³⁾ Ver nota 13.

⁽³⁴⁾ Em caso de financiamento comunitário ou de elegibilidade nos termos de diversos regimes de auxílio, a limitação de 30 % é aplicável ao total combinado do auxílio/apoio financeiro. Deve notar-se que a intensidade do auxílio é a mesma prevista para as acções de transferência modal no âmbito da iniciativa comunitária Marco Pólo, nos termos do n.º 2 do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 1382/2003 (JO L 196 de 2.8.2003, p. 1).

24 A.11. Limitação dos auxílios

- (1) Conforme referido anteriormente, certos Estados do EEE apoiam os sectores marítimos respectivos através de reduções fiscais, ao passo que outros preferem efectuar pagamentos directos, por exemplo através do reembolso do imposto sobre o rendimento dos marítimos. Atendendo à actual inexistência de harmonização entre os sistemas fiscais dos Estados do EEE, considera-se que as duas alternativas devem continuar a ser possíveis. Obviamente, ambas as abordagens podem, em determinadas circunstâncias, ser combinadas. Porém, corre-se o risco de uma acumulação dos auxílios a níveis desproporcionados em relação aos objectivos que impõem os interesses comuns das Partes Contratantes, o que poderá conduzir a uma corrida aos subsídios entre os Estados do EEE.
- (2) O nível máximo de auxílio que pode ser autorizado é uma anulação dos encargos fiscais e sociais aplicáveis aos marítimos e uma redução do imposto sobre o rendimento das sociedades relativamente às actividades no domínio dos transportes marítimos, conforme descrito no ponto 24 A.3.1. A fim de evitar uma distorção da concorrência, os demais sistemas de auxílios não podem conceder vantagens superiores a estas. Por outro lado, embora se analisem os méritos próprios de cada regime de auxílio notificado por um Estado da EFTA, considera-se que o montante total do auxílio concedido nos termos dos capítulos 24 A.3 a 24 A.6 não deverá exceder o montante total dos impostos e contribuições sociais cobrado sobre as actividades de transporte marítimo e sobre os marítimos.

24 A.12. Observações finais

- (1) O Órgão de Fiscalização da EFTA continuará a acompanhar de perto e de forma regular as condições do mercado dos transportes marítimos. Se estas se alterarem e se vier a verificar-se, por conseguinte, que a necessidade dos auxílios estatais diminuiu ou deixou de existir, o Órgão de Fiscalização da EFTA tomará oportunamente as medidas necessárias.
- (2) Qualquer nova proposta de medida notificada ao Órgão de Fiscalização da EFTA deve incluir um calendário indicando, para os seis anos seguintes, os efeitos quantificados previstos para cada um dos objectivos referidos no ponto 24 A.2.2. Mais concretamente, as referidas propostas devem apresentar os resultados macroeconómicos esperados no sector marítimo correspondente, bem como uma estimativa do número de postos de trabalho preservados ou criados.
- (3) Para todos os regimes de auxílio — existentes ou novos — abrangidos pelas presentes Orientações, os Estados da EFTA comunicarão ao Órgão de Fiscalização da EFTA a avaliação dos respectivos efeitos no decurso do sexto ano da sua aplicação.
- (4) Quando um auxílio for aprovado e concedido a um beneficiário ao abrigo da derrogação ao vínculo de pavilhão referido no ponto 24 A.3.1, o Estado da EFTA em questão apresentará ao Órgão de Fiscalização da EFTA um relatório de três em três anos, a contar da data de concessão do auxílio. Nesse relatório, o Estado da EFTA deve quantificar os efeitos produzidos e compará-los com os efeitos esperados. As obrigações de apresentação de relatórios previstas nas presentes orientações entram em vigor na data da sua adopção.
- (5) Além disso, sempre que necessário, como, por exemplo, na sequência de uma denúncia justificada, o Estado da EFTA em questão deve apresentar ao Órgão de Fiscalização da EFTA provas de que o apoio concedido ao respectivo beneficiário ao abrigo de um regime de auxílios aprovado se limitou à sua definição estrita e produziu, além disso, os efeitos esperados.

24 A.13. Medidas adequadas

- (1) As presentes orientações aplicar-se-ão a partir da data da sua adopção. Nos termos do n.º 1 do artigo 1.º da Parte I e do artigo 18.º da Parte II do Protocolo n.º 3 do Acordo que cria um Órgão de Fiscalização e um Tribunal, o Órgão de Fiscalização da EFTA propõe aos Estados da EFTA uma alteração dos seus regimes de auxílios estatais abrangidos pelas presentes orientações, para permitir o seu cumprimento, o mais tardar até 30 de Junho de 2005. Os Estados da EFTA são instados a confirmar por escrito, o mais tardar até 30 de Junho de 2004, que aceitam estas propostas de medidas adequadas.
- (2) Caso um Estado da EFTA não confirme por escrito a sua aceitação até à data mencionada, o Órgão de Fiscalização da EFTA aplicará o disposto no n.º 2 do artigo 19.º da Parte II do Protocolo n.º 3 do Acordo que cria um Órgão de Fiscalização e um Tribunal e, se necessário, iniciará os procedimentos aí previstos.
- (3) As presentes orientações serão revistas num período de sete anos a partir da sua data de aplicação.».

«ANEXO VIII

Definição de registos dos Estados do EEE para efeitos das normas sobre auxílios aos transportes marítimos previstas no Capítulo 24 A.

Por “registos dos Estados do EEE” entendem-se os registos regulados pela legislação de um Estado-Membro da CE ou de um Estado da EFTA parte do Acordo EEE aplicável aos territórios que fazem parte da Comunidade Europeia ou de um Estado da EFTA.

- (1) Todos os registos principais dos Estados do EEE são registos dos Estados do EEE.
 - (2) Os registos seguintes, situados em Estados do EEE e subordinados à respectiva legislação, são igualmente registos dos Estados do EEE:
 - “Danish International Register of Shipping” (DIS),
 - “German International Shipping Register” (ISR),
 - “Italian International Shipping Register”,
 - “Madeira International Ship Register” (MAR),
 - “Canary Islands Register”,
 - “Norwegian International Shipping Register” (NIS).
 - (3) Os outros registos não são considerados registos dos Estados do EEE, ainda que, na prática, funcionem como principal alternativa para os armadores estabelecidos num Estado do EEE. Isto deve-se ao facto de esses registos estarem situados e se encontrarem subordinados à legislação de territórios onde o Tratado CE e o Acordo EEE não são, no todo ou numa parte substancial, aplicáveis. Assim, os seguintes registos não são registos dos Estados do EEE:
 - Registo de Kerguelen (o Tratado CE não é aplicável a este território),
 - Registo das Antilhas Neerlandesas (este território encontra-se associado à Comunidade e só a Parte IV do Tratado CE lhe é aplicável; este território é responsável pelo seu próprio regime fiscal);
 - Registos de:
 - Ilha de Man (só determinadas partes do Tratado CE são aplicáveis a esta ilha — ver o n.º 6, alínea c), do artigo 299.º do Tratado CE; o Parlamento da ilha de Man tem competência exclusiva para legislar sobre questões fiscais),
 - Bermudas e Caimão (fazem parte dos territórios associados à Comunidade e só a Parte IV do Tratado lhes é aplicável; estas ilhas possuem autonomia fiscal).
 - (4) No caso de Gibraltar, o Tratado CE é-lhe integralmente aplicável e o registo de Gibraltar é considerado, para efeitos das presentes orientações, como registo de um Estado do EEE.»
-