

Slovenské vydanie

Právne predpisy

Zväzok 50

13. septembra 2007

Obsah	I Akty prijaté podľa Zmluvy o ES/Zmluvy o Euratome, ktorých uverejnenie je povinné	
	NARIADENIA	
	Nariadenie Komisie (ES) č. 1047/2007 z 12. septembra 2007, ktorým sa určujú paušálne dovozné hodnoty na určovanie vstupných cien určitých druhov ovocia a zeleniny	1
	★ Nariadenie Komisie (ES) č. 1048/2007 z 11. septembra 2007, ktorým sa ustanovuje zákaz výlovu tuniaka modroplutvého v Atlantickom oceáne východne od 45° západnej zemepisnej dĺžky a Stredozemnom mori plavidlami plaviacimi sa pod vlajkou Francúzska	3
	★ Nariadenie Komisie (ES) č. 1049/2007 z 11. septembra 2007, ktorým sa zakazuje výlov tresky jednoškvrnnej v zóne III a Medzinárodnej rady pre výskum morí (ICES) a vo vodách Spoločenstva zón III b, III c a III d plavidlami plaviacimi sa pod vlajkou Nemecka	5
	★ Nariadenie Komisie (ES) č. 1050/2007 z 12. septembra 2007, ktorým sa zapisujú určité názvy do Registra chránených označení pôvodu a chránených zemepisných označení [Mejillón de Galicia alebo Mexillón de Galicia (CHOP) – Café de Colombia (CHZO) – Castagna Cuneo (CHZO) – Asparago Bianco di Bassano (CHOP)]	7
	IV Iné akty	
	EURÓPSKY HOSPODÁRSKY PRIESTOR	
	★ Rozhodnutie Dozorného orgánu EZVO č. 62/045/COL z 31. marca 2004, ktorým sa štyridsiaty piaty raz menia a dopĺňajú procesnoprávne a hmotnoprávne pravidlá v oblasti štátnej pomoci zmenou a doplnením kapitoly 24a: „štátna pomoc pre námornú dopravu“ a prílohy VIII a návrh vhodných opatrení	9

I

(Akty prijaté podľa Zmluvy o ES/Zmluvy o Euratome, ktorých uverejnenie je povinné)

NARIADENIA

NARIADENIE KOMISIE (ES) č. 1047/2007

z 12. septembra 2007,

ktorým sa určujú paušálne dovozné hodnoty na určovanie vstupných cien určitých druhov ovocia a zeleniny

KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva,

so zreteľom na nariadenie Komisie (ES) č. 3223/94 z 21. decembra 1994 o uplatňovaní režimu dovozu ovocia a zeleniny ⁽¹⁾, najmä na jeho článok 4 ods. 1,

keďže:

- (1) Nariadenie (ES) č. 3223/94 predpokladá, pri uplatňovaní výsledkov multilaterálnych obchodných rokovaní Uruguajského kola, kritériá, ktorými Komisia určí paušálne dovozné hodnoty pre tretie krajiny, pre produkty a na obdobia, ktoré sú spresnené v jeho prílohe.

- (2) Pri uplatnení vyššie uvedených kritérií musia byť paušálne dovozné hodnoty stanovené na úrovniach určených v prílohe k tomuto nariadeniu,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Paušálne dovozné hodnoty uvedené v článku 4 nariadenia (ES) č. 3223/94 sú stanovené podľa údajov uvedených v tabuľke prílohy.

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť 13. septembra 2007.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 12. septembra 2007

Za Komisiu
Jean-Luc DEMARTY
generálny riaditeľ pre poľnohospodárstvo
a rozvoj vidieka

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 337, 24.12.1994, s. 66. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 756/2007 (Ú. v. EÚ L 172, 30.6.2007, s. 41).

PRÍLOHA

k nariadeniu Komisie z 12. septembra 2007, ktorým sa určujú paušálne dovozné hodnoty na určovanie vstupných cien určitých druhov ovocia a zeleniny

(EUR/100 kg)

Kód KN	Kód tretích krajín ⁽¹⁾	Paušálna dovozná hodnota
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⁾ Nomenklatúra krajín podľa nariadenia Komisie (ES) č. 1833/2006 (Ú. v. EÚ L 354, 14.12.2006, s. 19). Kód „ZZ“ označuje „iné miesto pôvodu“.

NARIADENIE KOMISIE (ES) č. 1048/2007**z 11. septembra 2007,****ktorým sa ustanovuje zákaz výlovu tuniaka modroplutvého v Atlantickom oceáne východne od 45° západnej zemepisnej dĺžky a Stredozemnom mori plavidlami plaviacimi sa pod vlajkou Francúzska**

KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva,

so zreteľom na nariadenie Rady (ES) č. 2371/2002 z 20. decembra 2002 o ochrane a trvalo udržateľnom využívaní zdrojov rybného hospodárstva v rámci spoločnej politiky v oblasti rybolovu⁽¹⁾, a najmä na jeho článok 26 ods. 4,so zreteľom na nariadenie Rady (EHS) č. 2847/93 z 12. októbra 1993, ktorým sa zriaďuje kontrolný systém spoločnej politiky rybolovu⁽²⁾, a najmä na jeho článok 21 ods. 3,

keďže:

- (1) Nariadením Rady (ES) č. 41/2007 z 21. decembra 2006, ktorým sa stanovujú rybolovné možnosti a súvisiace podmienky pre určité populácie rýb a skupiny populácií rýb uplatniteľné vo vodách Spoločenstva a pre plavidlá Spoločenstva vo vodách, v ktorých sa vyžaduje obmedzovanie úlovkov⁽³⁾, sa stanovujú kvóty na rok 2007.
- (2) Podľa článku 21 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 2847/93 má Francúzsko odo dňa, od ktorého sa príslušná kvóta považuje za vyčerpanú, povinnosť prechodne zakázať výlov uvedených zásob, ako aj ponechanie na palube, prekládka a vykládka rýb, ulovených po uvedenom dátume.
- (3) Francúzsko 21. júla 2007 ukončilo rybolov tuniaka modroplutvého v Atlantickom oceáne východne od 45° západnej zemepisnej dĺžky a Stredozemnom mori len

plavidlami, ktoré boli zaregistrované v niektorom z prístavov Stredozemného mora 1. januára 2007.

- (4) Francúzsko 27. augusta 2007 ukončilo rybolov tuniaka modroplutvého v súlade s článkom 21 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 2847/93,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1**Vyčerpanie kvóty**

Kvóta na rybolov pridelená členskému štátu uvedenému v prílohe k tomuto nariadeniu pre populáciu uvedenú v danej prílohe sa na rok 2007 považuje za vyčerpanú dňom uvedeným v danej prílohe.

Článok 2**Zákazy**

Odo dňa uvedeného v prílohe k tomuto nariadeniu sa zakazuje výlov populácie uvedenej v danej prílohe plavidlami plaviacimi sa pod vlajkou členského štátu uvedeného v danej prílohe alebo plavidlami v ňom zaregistrovanými. Zakazuje sa ponechávať na palube, prekladať alebo vykladať takéto populácie vylovené týmito plavidlami po uvedenom dni.

Článok 3**Nadobudnutie účinnosti**

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 11. septembra 2007

Za Komisiu

Fokion FOTIADIS

generálny riaditeľ pre rybné hospodárstvo
a morské záležitosti

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 358, 31.12.2002, s. 59. Nariadenie zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 865/2007 (Ú. v. EÚ L 192, 24.7.2007, s. 1).

⁽²⁾ Ú. v. ES L 261, 20.10.1993, s. 1. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 1967/2006 (Ú. v. EÚ L 409, 30.12.2006, s. 11), zmenené v Ú. v. EÚ L 36, 8.2.2007, s. 6.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ L 15, 20.1.2007, s. 1. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením Komisie (ES) č. 898/2007 (Ú. v. EÚ L 196, 28.7.2007, s. 22).

PRÍLOHA

Číslo	23
Členský štát	Francúzsko
Populácia	BFT/AE045W
Druh	tuniak modroplutvý (<i>Thunnus thynnus</i>)
Zóna	Atlantický oceán východne od 45° z. z. d. a Stredozemné more
Dátum	27.8.2007

NARIADENIE KOMISIE (ES) č. 1049/2007

z 11. septembra 2007,

ktorým sa zakazuje výlov tresky jednoškvrnnej v zóne III a Medzinárodnej rady pre výskum morí (ICES) a vo vodách Spoločenstva zón III b, III c a III d plavidlami plaviacimi sa pod vlajkou Nemecka

KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva,

so zreteľom na nariadenie Rady (ES) č. 2371/2002 z 20. decembra 2002 o ochrane a trvalo udržateľnom využívaní zdrojov rybného hospodárstva v rámci spoločnej politiky v oblasti rybolovu⁽¹⁾, a najmä na jeho článok 26 ods. 4,so zreteľom na nariadenie Rady (EHS) č. 2847/93 z 12. októbra 1993, ktorým sa zriaďuje kontrolný systém spoločnej politiky rybolovu⁽²⁾, a najmä na jeho článok 21 ods. 3,

keďže:

- (1) V nariadení Rady (ES) č. 41/2007 z 21. decembra 2006, ktorým sa na rok 2007 stanovujú rybolovné možnosti a súvisiace podmienky pre určité populácie rýb a skupiny populácií rýb uplatniteľné vo vodách Spoločenstva a pre plavidlá Spoločenstva vo vodách, v ktorých sa vyžaduje obmedzovanie úlovkov⁽³⁾, sa stanovujú kvóty na rok 2007.
- (2) Podľa informácií, ktoré dostala Komisia, výlovom zásob uvedených v prílohe k tomuto nariadeniu plavidlami plaviacimi sa pod vlajkou členského štátu alebo plavidlami zaregistrovanými v členskom štáte uvedenom v danej prílohe, sa kvóta stanovená na rok 2007 vyčerpala.

- (3) Je preto nevyhnutné zakázať výlov týchto zásob, ako aj ich držanie na palube, prekládku a vykládku,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1**Vyčerpanie kvóty**

Kvóta na rybolov pridelená členskému štátu uvedenému v prílohe k tomuto nariadeniu pre zásoby uvedené v tejto prílohe na rok 2007 sa považuje za vyčerpanú od dátumu uvedeného v tejto prílohe.

Článok 2**Zákazy**

Výlov zásob uvedených v prílohe k tomuto nariadeniu plavidlami plaviacimi sa pod vlajkou členského štátu alebo plavidlami zaregistrovanými v členskom štáte uvedenom v danej prílohe sa zakazuje dátumom uvedeným v danej prílohe. Po uvedenom dátume sa zakazuje držať na palube, prekladať alebo vykladať takéto zásoby vylovené týmito plavidlami.

Článok 3**Nadobudnutie účinnosti**

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 11. septembra 2007

Za Komisiu

Fokion FOTIADIS

generálny riaditeľ pre rybné hospodárstvo
a morské záležitosti

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 358, 31.12.2002, s. 59. Nariadenie zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 865/2007 (Ú. v. EÚ L 192, 24.7.2007, s. 1).

⁽²⁾ Ú. v. ES L 261, 20.10.1993, s. 1. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 1967/2006 (Ú. v. EÚ L 409, 30.12.2006, s. 11), zmenené v Ú. v. EÚ L 36, 8.2.2007, s. 6.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ L 15, 20.1.2007, s. 1. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením Komisie (ES) č. 898/2007 (Ú. v. EÚ L 196, 28.7.2007, s. 22).

PRÍLOHA

Číslo	37
Členský štát	Nemecko
Zásoby	HAD/3A/BCD
Druh	Treska jednoškvrnná (<i>Melanogrammus aeglefinus</i>)
Zóna	III a, vody ES zóny III b, III c a III d
Dátum	22.8.2007

NARIADENIE KOMISIE (ES) č. 1050/2007**z 12. septembra 2007,****ktorým sa zapisujú určité názvy do Registra chránených označení pôvodu a chránených zemepisných označení [Mejillón de Galicia alebo Mexillón de Galicia (CHOP) – Café de Colombia (CHZO) – Castagna Cuneo (CHZO) – Asparago Bianco di Bassano (CHOP)]**

KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva,

so zreteľom na nariadenie Rady (ES) č. 510/2006 z 20. marca 2006 o ochrane zemepisných označení a označení pôvodu poľnohospodárskych výrobkov a potravín⁽¹⁾, a najmä na jeho článok 7 ods. 4 prvý pododsek,

keďže:

- (1) Žiadosť o zaregistrovanie názvu „Mejillón de Galicia“ alebo „Mexillón de Galicia“ podaná Španielskom, žiadosť o zaregistrovanie názvu „Café de Colombia“ podaná Kolumbiou a žiadosti o zaregistrovanie názvov „Castagna Cuneo“ a „Asparago Bianco di Bassano“ podané Talianskom boli v súlade s článkom 6 ods. 2 prvým podod-

sekom a v zmysle článku 17 ods. 2 nariadenia (ES) č. 510/2006 uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* (2).

- (2) Komisii nebola oznámená žiadna námietka podľa článku 7 nariadenia (ES) č. 510/2006, tieto názvy sa preto musia zapísať do registra,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Názvy uvedené v prílohe k tomuto nariadeniu sa zapisujú do registra.

Článok 2Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 12. septembra 2007

Za Komisiu
Mariann FISCHER BOEL
členka Komisie

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 93, 31.3.2006, s. 12. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením Komisie (ES) č. 952/2007 (Ú. v. EÚ L 210, 10.8.2007, s. 26).

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

PRÍLOHA

Poľnohospodárske výrobky určené na ľudskú spotrebu uvedené v prílohe I k zmluve

Trieda 1.6. – Ovocie, zelenina a obilniny v pôvodnom stave alebo spracované

TALIANSKO

Castagna Cuneo (CHZO)

Asparago Bianco di Bassano (CHOP)

Trieda 1.7. – Čerstvé ryby, mäkkýše, kôrovce a výrobky z nich

ŠPANIELSKO

Mejillón de Galicia alebo Mexillón de Galicia (CHOP)

Trieda 1.8. – Iné výrobky prílohy I k zmluve: Káva

KOLUMBIA

Café de Colombia (CHZO)

IV

(Iné akty)

EURÓPSKY HOSPODÁRSKY PRIESTOR

ROZHODNUTIE DOZORNÉHO ORGÁNU EZVO

č. 62/045/COL

z 31. marca 2004,

ktorým sa štyridsiaty piaty raz menia a dopĺňajú procesnoprávne a hmotnoprávne pravidlá v oblasti štátnej pomoci zmenou a doplnením kapitoly 24a: „štátna pomoc pre námornú dopravu“ a prílohy VIII a návrh vhodných opatrení

DOZORNÝ ORGÁN EZVO,

SO ZRETELOM NA Dohodu o Európskom hospodárskom priestore⁽¹⁾, najmä na jej články 61 až 63 a protokol 26,

SO ZRETELOM NA Dohodu medzi štátmi EZVO o zriadení dozorného orgánu a súdneho dvora⁽²⁾, najmä na jej článok 24, článok 5 ods. 2 písm. b), článok 1 časti I protokolu 3 a články 18 a 19 časti II protokolu 3⁽³⁾,

KEĎŽE podľa článku 24 Dohody o dozore a súde Dozorný orgán EZVO uvádza do platnosti ustanovenia Dohody o EHP o štátnej pomoci,

KEĎŽE podľa článku 5 ods. 2 písm. b) Dohody o dozore a súde Dozorný orgán EZVO vydáva oznámenia alebo usmernenia týkajúce sa otázok, ktorými sa zaoberá Dohoda o EHP, pokiaľ táto dohoda alebo Dohoda o dozore a súde výslovne ustanovuje alebo pokiaľ to Dozorný orgán EZVO pokladá za potrebné,

PRIPOMÍNAJÚC procesnoprávne a hmotnoprávne pravidlá v oblasti štátnej pomoci⁽⁴⁾, ktoré prijal 19. januára 1994 Dozorný orgán EZVO⁽⁵⁾,

KEĎŽE 17. januára 2004 uverejnila Komisia Európskych spoločenstiev (ďalej len „Komisia ES“) oznámenie o usmerneniach Spoločenstva o štátnej pomoci pre námornú dopravu a návrh vhodných opatrení podľa článku 88 ods. 1 Zmluvy o ES⁽⁶⁾,

KEĎŽE toto oznámenie má význam aj pre Európsky hospodársky priestor,

KEĎŽE sa má zabezpečiť jednotné uplatňovanie pravidiel štátnej pomoci EHP v rámci celého Európskeho hospodárskeho priestoru,

KEĎŽE podľa bodu II pod nadpisom „VŠEOBECNÉ“ na konci prílohy XV k Dohode o EHP má Dozorný orgán EZVO po konzultácii s Komisiou ES prijať akty zodpovedajúce aktom, ktoré prijala Komisia ES,

PO KONZULTÁCII s Komisiou ES,

PRIPOMÍNAJÚC, že Dozorný orgán EZVO prekonzultoval túto vec so štátmi EZVO na multilaterálnom stretnutí 3. februára 2004,

PRIJAL TOTO ROZHODNUTIE:

1. Kapitola 24A a príloha VIII usmernenia o štátnej pomoci sa menia a dopĺňajú nahradením súčasnej kapitoly 24A a prílohy VIII textom uvedeným v prílohe k tomuto rozhodnutiu. Navrhujú sa vhodné opatrenia uvedené v prílohe k tomuto rozhodnutiu.

⁽¹⁾ Ďalej len „Dohoda o EHP“.

⁽²⁾ Ďalej len „Dohoda o dozore a súde“.

⁽³⁾ Protokol 3 k Dohode o dozore a súde zmenený a doplnený štátmi EZVO z 10. decembra 2001. Zmeny a doplnenia nadobudli účinnosť 28. augusta 2003.

⁽⁴⁾ Ďalej len „usmernenia o štátnej pomoci“.

⁽⁵⁾ Prvýkrát uverejnené v Ú. v. ES L 231, 3.9.1994 a v dodatku EHP č. 32 v ten istý deň, naposledy zmenené a doplnené rozhodnutím kolégia č. 41/04/COL zo 17. marca 2004, ktoré ešte nebolo uverejnené.

⁽⁶⁾ Ú. v. ES C 13, 17.1.2004, s. 3.

2. Štátom EZVO sa informácie poskytnú listom spolu s kópiou tohto rozhodnutia a prílohou. Štáty EZVO sú povinné vyjadriť súhlas s vhodnými opatreniami najneskôr do 30. júna 2004.
3. Európskej komisii sa v súlade s písmenom d) protokolu 27 Dohody o EHP informácie o tomto rozhodnutí poskytnú kópiou tohto rozhodnutia vrátane prílohy.
4. Rozhodnutie vrátane prílohy sa uverejní v sekcii EHP a v dodatku EHP k *Úradnému vestníku Európskej únie*.
5. V prípade, že štáty EZVO prijmú návrh na vhodné opatrenia, súhrnné oznámenie sa uverejní v sekcii EHP a v dodatku EHP k *Úradnému vestníku Európskej únie*.
6. Text tohto rozhodnutia v anglickom jazyku je autentický.

V Bruseli 31. marca 2004

Za Dozorný orgán EZVO

Hannes HAFSTEIN
predseda

Einar M. BULL
člen kolégia

PRÍLOHA

„24A. POMOC PRE NÁMORNÚ DOPRAVU (1)**24A.1. Úvod**

1. Služby námornej dopravy sú pre Európsky hospodársky priestor životne dôležité. Námorná doprava EHP a s ňou súvisiace činnosti zostávajú jednými z najdôležitejších na svete. V bielej knihe Komisie ES Európska dopravná politika na rok 2010: čas rozhodnúť sa (2) sa zdôrazňuje životná dôležitosť námorných dopravných služieb pre hospodárstvo Spoločenstva a uvádza, že 90 % všetkých obchodov medzi Spoločenstvom a zvyškom sveta sa dopravuje po mori. Malá námorná pobrežná plavba prepravuje 69 % objemu tovarov medzi členskými štátmi (ak sa zahnie aj vnútroštátna preprava, toto percento je 41 %).
2. Od 70. rokov 20. storočia čelí európska flotila konkurencii plavidiel registrovaných v tretích štátoch, ktoré sa veľmi nestarajú o dodržiavanie sociálnych a bezpečnostných pravidiel platných na medzinárodnej úrovni.
3. Na konci 80. rokov sa uznala nedostatočná konkurencieschopnosť plavidiel plaviacich sa pod európskymi vlajkami, a keďže neexistovali harmonizované európske opatrenia, niekoľko štátov EHP prijalo na podporu námornej dopravy rôzne mechanizmy. Prijaté stratégie a rozpočty pridelené na podporu opatrení sú v jednotlivých štátoch EHP rôzne a odrážajú postoj týchto štátov k verejnej pomoci, resp. význam, aký prikladajú námornému odvetviu.
4. Okrem toho, štáty EHP kvôli preregistrácii plavidiel uvoľnili pravidlá týkajúce sa posádok predovšetkým vytvorením druhých registrov.
5. Druhé registre pozostávajú v prvom rade zo „zámorských registrov“, ktoré patria teritóriám s väčšou či menšou autonómiou vo vzťahu k štátu EHP, a po druhé z „medzinárodných registrov“ pripojených priamo k štátu, ktorý ich vytvoril.
6. Napriek vynaloženému úsiliu je veľká časť flotily EHP naďalej registrovaná pod vlajkami tretích krajín. Je to preto, že registre tretích krajín, ktoré uplatňujú otvorené registračné politiky – niektoré z nich sa dokonca nazývajú „zvyhodnenými vlajkami“ – požívali a stále požívajú výraznú konkurenčnú výhodu oproti registrov štátov EHP.

24A.1.1. Pomoc odvetviu lodnej dopravy

1. Vzhľadom na rozdiely medzi systémami pomoci prijatými členskými štátmi ES, ktoré čelili intenzívnejšej konkurencii plavidiel plaviacich sa pod vlajkami štátov nepatriacich do Spoločenstva, Komisia ES definovala v roku 1989 svoje prvé usmernenia k tejto veci, aby zaistila určitú zbiehavosť medzi akciami členských štátov ES. Táto metóda sa však ukázala ako neefektívna a flotily Spoločenstva naďalej upadali. Usmernenia sa zodpovedajúcim spôsobom preskúmali, čo viedlo k oznámeniu z roku 1997, v ktorom sa definovali nové usmernenia o štátnej pomoci pre námornú dopravu (3).
2. Keď Dohoda o EHP vstúpila do platnosti, neboli do nej začlenené usmernenia z roku 1989. Napriek tomu sa základné ustanovenia Dohody o EHP týkajúce sa štátnej pomoci plne uplatňovali na odvetvie námornej dopravy a dozorný orgán pokladal usmernenia Komisie z roku 1989 o pomoci plavebným spoločnostiam za významné pre EHP. Oznámenie z roku 1997 bolo do usmernení dozorného orgánu pre štátnu pomoc začlenené ako kapitola 24A. Súčasná kapitola 24A zahŕňa usmernenia Komisie ES z roku 2004 (4).
3. Hlavným úspechom posledných rokov týkajúcim sa podporných opatrení štátov EHP pre námornú dopravu je široké zavedenie systémov zdaňovania paušálnou sadzbou dane podľa tonáže (ďalej len „tonážna daň“) v Európe. Tonážna daň vstúpila do platnosti veľmi skoro v Grécku a progresívne sa rozšírila do Holandska (1996), Nórska (1996), Nemecka (1999), Spojeného kráľovstva (2000), Dánska, Španielska a Fínska (2002) a do Írska (2002). V roku 2002 sa ju rozhodli prijať aj Belgicko a Francúzsko, zatiaľ čo talianska vláda počíta s touto možnosťou.

(1) Táto kapitola zodpovedá oznámeniu Komisie K(2004) 43 – Usmernenie Spoločenstva o štátnej pomoci pre námornú dopravu, Ú. v. EÚ C 13, 17.1.2004, s. 13.

(2) KOM(2001) 370 v konečnom znení.

(3) Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci pre námornú dopravu (97/ C 205/05), Ú. v. ES C 205, 5.7.1997, s. 5.

(4) Pozri poznámku pod čiarou č. 1 k tejto kapitole.

24A.1.2. Kontrola vývoja po prijatí usmernení z roku 1997

1. V úvodnej kapitole usmernení z roku 2004 opisuje Komisia ES opatrenia navrhnuté členskými štátmi ES a schválené Komisiou ES v porovnaní so všeobecnými cieľmi usmernení z roku 1997. Komisia ES zhromaždila relevantné informácie zo štatistických údajov a z odpovedí na dotazník zaslaný členskými štátmi ES začiatkom roka 2002. Dozorný orgán vyzval štáty EZVO, aby vyplnili rovnaký dotazník a odpovede zaslali Komisii ES. Na základe odpovedí štátov EZVO na dotazník a na základe svojich skúseností s oznamovaním v odvetví námornej dopravy môže dozorný orgán potvrdiť, že všeobecné trendy, ktoré opísala Komisia ES vo svojom oznámení z roku 2004, sú uplatniteľné aj na EHP ako celok.

a) Konkurencieschopnosť flotily EHP

2. Komisia ES zistila – na základe odpovedí členských štátov ES na dotazník Komisie v polovici roku 2002 a podľa najnovších štatistických údajov ⁽⁵⁾ – že členské štáty ES, ktoré zaviedli opatrenia štátnej pomoci, najmä vo forme daňovej úľavy, dosiahli preregistráciu značného objemu tonáže pod národnú vlajku vo všetkých registroch spolu. Od zavedenia špeciálneho námorného daňového režimu v Nórsku ⁽⁶⁾ sa obchodná flotila pod štátnou vlajkou rozrástla o 89 plavidiel, resp. 6 % (1996 – 2001). V rokoch 1989 – 2001 podiel tonáže zapísanej v registroch členských štátov ES na celkovej svetovej tonáži mierne poklesol. Zatiaľ čo sa svetové loďstvo zväčšilo, flotila Spoločenstva registrovaná pod vlajkami tretích štátov rástla rýchlejšie než flotila registrovaná pod vlajkami členských štátov ES. Počet nórskejších lodí s cudzími vlajkami sa od 1. januára 1996 do 1. januára 2001 zvýšil zo 425 na 702.

b) Trendy zamestnanosti

3. Čo sa týka trendov zamestnanosti, Komisia ES si všimla pokles celkového počtu námorníkov na palubách plavidiel Spoločenstva, ale poukázala na to, že sa na to treba dívať na pozadí zvýšenej produktivity plavidiel a obnovovania flotily Spoločenstva v rokoch 1997 – 2001, ktorej pokročilá technológia vyústila do využitia menej početnej, ale lepšie vyškolenej pracovnej sily. Komisia zistila, že trend stále väčšej závislosti flotily pod vlajkami Spoločenstva od námorníkov tretích krajín sa nezmenil. Na tento trend poukázala Komisia v roku 2001 vo svojom oznámení o školení a nábore námorníkov ⁽⁷⁾. Od roku 1999 do roku 2000 poklesli v Nórsku počty nórskejších námorníkov a námorníkov EHP na nórskejších lodiach o 3 %, pričom sa zvýšila zamestnanosť nenórskejších námorníkov.

c) Vklad do hospodárskej činnosti ako celku

4. Námorné odvetvia sú neoddeliteľne späté s námornou dopravou. Toto spojenie je silným argumentom v prospech pozitívnych opatrení, ktorých cieľom je zachovať flotilu závislú od lodnej dopravy EHP. Keďže námorná doprava je jedným zo spojení v dopravnom reťazci všeobecne, a najmä v reťazci námorných odvetví, opatrenia na zachovanie konkurencieschopnosti európskej flotily sa odrážajú aj v investíciách na pevnine do odvetví spojených s námorníctvom ⁽⁸⁾, vo vklade námornej dopravy do ekonomiky EHP ako celku a do zamestnanosti všeobecne.
5. Význam lodnej dopravy a celého námorníctva je v jednotlivých posudzovaných krajinách sa značne líši. V štúdiu, ktorú zrealizovala Komisia ES v 15 štátoch ES a v Nórsku, bol význam európskeho námorníctva a jeho hospodársky dosah ilustrovaný nasledujúcimi ukazovateľmi: 1,550 milióna riadnych zamestnancov, obrat 160 miliárd EUR v roku 1997 (asi 2 % HDP v Spoločenstve) ⁽⁹⁾. Príkladmi môžu byť údaje o Nórsku [2 % HDP vytvorené námorníctvom ⁽¹⁰⁾, Dánsku (3 % HDP vytvorené námorníctvom), Grécku (2,3 %) a Holandsku (2 %)].
6. V tomto kontexte preto nie je bezvýznamné poznamenať, že flotila riadená európskymi prevádzkovateľmi so sídlom v Spoločenstve zostala na úrovni asi 34 % svetovej tonáže, zatiaľ čo svetová tonáž sa v tomto období zvýšila o 10 %. Vzhľadom na mobilný charakter námorného odvetvia a zariadenia ponúkané tretími krajinami možno dôjsť k záveru, že podporné opatrenia pre námornú dopravu môžu prispieť k tomu, aby nedochádzalo k šíriacemu sa vytlačaniu príbuzných odvetví.

⁽⁵⁾ ISL, Námorná štatistika z roku 2001. Ďalšie údaje, najmä ukazovatele o flotile Spoločenstva a zamestnanosti námorníkov v Spoločenstve možno prevziať z úvodnej časti oznámenia Komisie uvedeného v poznámke pod čiarou č. 1 tejto kapitoly.

⁽⁶⁾ Nórsko bolo jediným štátom EZVO, ktorý vyplnil dotazník.

⁽⁷⁾ Oznámenie Komisie o školení a nábore námorníkov zo 6. apríla 2001, KOM(2001) 188 v konečnom znení.

⁽⁸⁾ Tieto činnosti zahŕňajú prístavné služby, logistiku, stavbu, opravu, údržbu, prehliadku a klasifikáciu plavidiel, riadenie lodí a maklérske, bankové činnosti a medzinárodné finančné služby, poisťovníctvo, poradenstvo a odborné služby.

⁽⁹⁾ Štúdia uskutočnená Európskou komisiou, GR pre podnikanie: Hospodársky dosah námorných odvetví v Európe. http://europa.eu.int/comm/enterprise/maritime/maritime_industrial/economic_impact_study.htm

⁽¹⁰⁾ Ukazovateľ prevzatý z nórskej štatistiky.

7. Na základe týchto nálezov dospela Komisia ES k záveru, že tam, kde boli prijaté opatrenia v súlade s usmerneniami z roku 1997, sa zastavil štrukturálny úpadok registrov Spoločenstva a flotily Spoločenstva a aspoň čiastočne sa dosiahli ciele stanovené Komisiou. Ako dozorný orgán pozoruje zo svojich vyšetrovaní v oblasti námornej dopravy, plavba pod cudzími vlajkami ešte nezanikla, hoci opatrenia prijaté v súlade s predchádzajúcou kapitolou 24A vnímali sa usmernenia dozorného orgánu ako prostriedok na zastavenie tejto tendencie. Nórske percento v svetovej flotile na základe brutto tonáže a merané ako tonáž registrovaná v Nórsku zostalo v rokoch 1998 – 2000 na úrovni okolo 4 %⁽¹¹⁾.
8. Podiel otvorených registrov na svetovej tonáži však v tomto období ďalej rástol, zo 43 % v roku 1996 sa v roku 2001 zvýšil na 54 %, a neexistuje žiaden náznak akéhokoľvek výrazného zvrátenia tohto trendu, lebo flotila sa využívala a stále viac využíva námorníkov z tretích krajín. Kampaň uskutočnená v posledných rokoch musí pokračovať, musí však byť lepšie zacielená. Aktívnejšie treba monitorovať najmä opatrenia na pomoc námorníkom z EHP.
9. Výsledky opatrení, ktoré prijali štáty EZVO a povolil dozorný orgán, treba systematickejšie analyzovať.
10. V dôsledku toho, a aj keď by prevádzková pomoc mala byť v podstate výnimočná, dočasná a zostupná, dozorný orgán odhaduje, že štátna pomoc odvetviu lodnej dopravy EHP je stále opodstatnená, a že prístup sledovaný usmerneniami z roku 1997 bol správny. Súčasná kapitola 24A usmernení sa preto zakladá na rovnakom základnom prístupe.

24A.2. Rozsah pôsobnosti a všeobecné ciele zrevidovaných usmernení o štátnej pomoci

1. Cieľom týchto usmernení – ktorými sa nahrádza bývalá kapitola 24A⁽¹²⁾ – je stanoviť parametre, v rámci ktorých dozorný orgán schvaľuje štátnu pomoc pre námornú dopravu v súlade s pravidlami a postupmi štátnej pomoci EHP podľa článku 61 ods. 3 písm. c) a/alebo článku 59 ods. 2 Dohody o EHP.
2. Systémy pomoci by nemali byť na úkor hospodárstva iných štátov EHP a nesmú vykazovať žiadne riziko narušenia hospodárskej súťaže medzi zmluvnými stranami v rozsahu, ktorý je v rozpore so spoločným záujmom. Štátna pomoc sa musí vždy obmedzovať len na to, čo je potrebné na dosiahnutie jej účelu, a poskytovať transparentným spôsobom. Vždy treba brať do úvahy kumulatívny účinok celej pomoci poskytnutej štátnymi orgánmi (vrátane orgánov na celoštátnej, regionálnej a miestnej úrovni).
3. Tieto usmernenia sú uplatniteľné na činnosti 'námornej dopravy' podľa vymedzenia pojmu v nariadení (EHS) č. 4055/86⁽¹³⁾, ktoré je začlenené do Dohody o EHP ako bod 53 v prílohe XIII k Dohode o EHP, a v nariadení (EHS) č. 3577/92⁽¹⁴⁾, ktoré je začlenené ako bod 53 a v prílohe XIII k Dohode o EHP⁽¹⁵⁾, teda na 'dopravu tovaru a osôb po mori'. V určitých častiach sa týkajú aj remorkáže a ťažby pod vodou.

24A.2.1. Rozsah zrevidovaných usmernení o štátnej pomoci

1. Tieto usmernenia sa týkajú akejkoľvek pomoci poskytovanej štátmi EZVO alebo zo štátnych prostriedkov v prospech námornej dopravy. To zahŕňa akúkoľvek finančnú výhodu udelenú v akejkoľvek forme a financovanú verejnými orgánmi (či už na vnútroštátnej, regionálnej, provinčnej, rezortnej alebo miestnej úrovni). Na tieto účely môžu 'verejné orgány' znamenať štátne podniky a štátom kontrolované banky. Do vymedzenia pojmu pomoci môžu spadať aj mechanizmy, ktorými štát garantuje pôžičky alebo iné financovanie poskytované komerčnými bankami. Usmernenia nerozlišujú medzi druhmi príjemcov v zmysle ich právnej štruktúry (či ide o spoločnosti, partnerstvá alebo fyzické osoby), ani medzi verejným a súkromným vlastníctvom, a každý odkaz na spoločnosti sa pokladá za odkaz zahrňujúci všetky ostatné druhy právnických osôb.
2. Tieto usmernenia sa netýkajú pomoci pre výstavbu lodí (v zmysle kapitoly 24B usmernení dozorného orgánu o štátnej pomoci alebo akéhokoľvek následného dokumentu). Investície do infraštruktúry sa normálne nepokladajú za štátnu pomoc v zmysle článku 61 ods. 1 Dohody o EHP, ak štát poskytne k infraštruktúre slobodný a rovnoprávny prístup všetkým prevádzkovateľom. Dozorný orgán však môže tieto investície preskúmať, ak by z nich mohli priamo alebo nepriamo profitovať určití lodári. A nakoniec, dozorný orgán ustanovil zásadu, že o štátnu pomoc nejde v prípadoch, keď verejné orgány prispievajú spoločnosti na takom základe, ktorý by bol prijateľný pre súkromného investora fungujúceho za normálnych podmienok trhovej ekonomiky.

⁽¹¹⁾ Ukazovateľ prevzatý z nórskej štatistiky.

⁽¹²⁾ Ktorá vychádzala z usmernení Komisie ES z roku 1997.

⁽¹³⁾ Nariadenie Rady (EHS) č. 4055/86 z 22. decembra 1986, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovať služby na námornú dopravu medzi členskými štátmi a medzi členskými štátmi a tretími krajinami (Ú. v. ES L 378, 31.12.1986, s. 1).

⁽¹⁴⁾ Nariadenie Rady (EHS) č. 3577/92 zo 7. decembra 1992, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž) (Ú. v. ES L 364, 12.12.1992, s. 7).

⁽¹⁵⁾ Rozhodnutím Spoločného výboru č. 70/97 (Ú. v. ES L 30, 5.2.1998, s. 42 a dodatok EHP č. 5, 5.2.1998, s. 175), ktoré nadobudlo účinnosť 1. augusta 1998.

24A.2.2. Všeobecné ciele zrevidovaných usmernení o štátnej pomoci

1. V oblasti štátnej pomoci je potrebné zvýšiť transparentnosť, aby svoje práva a povinnosti poznali nielen štátne orgány v širokom zmysle, ale aj spoločnosti a fyzické osoby. Tieto usmernenia majú k tomu prispieť a vyjasniť, aké systémy štátnej pomoci možno zaviesť na podporu námorného záujmu EHP s cieľom:
 - zlepšiť bezpečnú, efektívnu, zabezpečenú a ekologicky prijateľnú námornú dopravu,
 - podporiť registráciu resp. preregistráciu do registrov štátov EHP,
 - prispieť ku konsolidácii námorných spoločností so sídlom v štátoch EHP a zároveň zachovať celkovo konkurenčnú flotilu na svetových trhoch,
 - zachovať a zlepšiť námorné know-how a ochrániť a podporiť zamestnanosť európskych námorníkov a
 - prispieť k presadeniu nových služieb v oblasti námornej malej pobrežnej plavby ⁽¹⁶⁾.
2. Všeobecne možno štátnu pomoc poskytnúť len pre lode zapísané v registroch štátov EHP. V určitých výnimočných prípadoch však možno pomoc poskytnúť aj lodiam zapísaným v registroch podľa bodu 3 prílohy VIII k týmto usmerneniam, ak:
 - dodržiavajú medzinárodné normy a právo EHP vrátane zabezpečenia, bezpečnosti, ekologického pôsobenia a pracovných podmienok na palube,
 - sú prevádzkované z EHP,
 - majiteľ lode sídli v EHP a daný štát preukáže, že register priamo prispieva na uvedené ciele.
3. Dodatočne možno v určitých výnimočných prípadoch schváliť opatrenia pomoci pre lode bez ohľadu na ich vlajky tam, kde je jasne preukázaný prospech pre spoločné ciele zmluvných strán.

24A.3. Fiškálne a sociálne opatrenia na zlepšenie konkurencieschopnosti

24A.3.1. Fiškálny režim lodiařských spoločností

1. Mnohé tretie štáty si vypracovali významné lodné registre, niekedy podporované efektívnou infraštruktúrou medzinárodných služieb, ktoré lákajú lodiarov fiškálnou klímou, ktorá je podstatne miernejšia než v štátoch EHP. Prostredie s nízkymi daňami motivuje spoločnosti k tomu, aby nielenže neplávali pod vlajkami svojich štátov, ale uvažovali aj o presťahovaní podniku. Treba zdôrazniť, že v súčasnosti neexistujú efektívne medzinárodné pravidlá na potlačanie takejto daňovej konkurencie a správnych, právnych alebo technických prekážok na odhlásenie lode z registra štátu EHP je málo. V tomto kontexte sa zdá, že najschodnejšou cestou je vytvoriť podmienky, ktoré umožnia primeranejšie konkurovať zvýhodneným vlajkám.
2. Dohoda o EHP sa spravidla netýka daňového systému jednotlivých štátov EHP/EZVO. V určitých prípadoch však môže mať takýto systém dôsledky, ktoré ho zaradia do rozsahu uplatňovania článku 61 ods. 1 Dohody o EHP ⁽¹⁷⁾. V tomto štádiu neexistuje dôkaz o systémoch narušajúcich hospodársku súťaž v obchodovaní medzi zmluvnými stranami v rozsahu, ktorý je v rozpore so spoločným záujmom. V skutočnosti sa zdá, že prístupy štátov EHP k pomoci pre lodnú dopravu sa stále viac zblížujú. Lode prehlasované z registra jedného štátu EHP do druhého sú zriedkavým fenoménom. Fiškálna konkurencia je hlavne problémom medzi štátmi EHP na jednej strane a tretími krajinami na strane druhej, lebo úspory nákladov, ktoré lodiaři dosahujú prostredníctvom registrov tretích krajín, sú v porovnaní s možnosťami dostupnými v rámci EHP značné.

⁽¹⁶⁾ V tomto zmysle pozri bielu knihu Komisie ES o európskej dopravnej politike na rok 2010, KOM(2001) 370 v konečnom znení.

⁽¹⁷⁾ Rozsudok Súdneho dvora EZVO v prípade E-6/98 vláda Nórska/Dozorný orgán EZVO.

3. Z tohto dôvodu prijali mnohé štáty EHP osobitné opatrenia na zlepšenie fiškálnej klímy pre lodiarske spoločnosti vrátane napríklad zrýchlených odpisov investícií do lodí alebo práva vytvoriť nezdaniteľnú rezervu zo ziskov z predaja lodí za niekoľko rokov, ak sa tieto zisky opäť investujú do lodí.
4. Tieto daňové úľavy uplatňované osobitne na lodnú dopravu sa pokladajú za štátnu pomoc. Rovnako je štátnou pomocou aj systém nahradenia normálneho systému dane zo zisku podniku tonážnou daňou. „Tonážna daň“ znamená, že lodiar platí daň, ktorej výška sa priamo odvíja od prevádzkovej tonáže. Tonážna daň je splatná bez ohľadu na skutočné zisky alebo straty spoločnosti.
5. Ukázalo sa, že tieto opatrenia chránia vysoko kvalitnú zamestnanosť v námornom odvetví na pobreží, napr. v riadení priamo spojenom s lodnou dopravou, a v pridružených činnostiach (poistenie, maklérstvo a financie). Vzhľadom na význam týchto činností pre hospodárstvo zmluvných strán a na presadenie predtým stanovených cieľov možno tieto druhy daňových stimulov vo všeobecnosti schvaľovať. Navyše ochrana kvalitnej zamestnanosti a motivácia konkurenčného odvetvia lodnej dopravy so sídlom v štáte EHP pomocou daňových stimulov spolu s ďalšími iniciatívami týkajúcimi sa školenia a zvyšovania bezpečnosti uľahčí rozvoj európskeho lodiarstva na globálnom trhu.
6. Dozorný orgán si uvedomuje, že dnes pochádza príjem lodiarov často z prevádzkovania lodí pod rôznymi vlajkami – napríklad z využívania prenajatých plavidiel pod cudzími vlajkami alebo z využívania partnerských plavidiel v rámci aliancií. Uznáva sa aj to, že motivácia vystáť manažment a pomocné činnosti by pretrvávala, keby lodiar mal výrazný finančný prospech z vedenia rôznych podnikov a oddeleného účtovníctva príjmov z lodí pod vlajkou EHP a iných príjmov. Bolo by to napríklad vtedy, ak by príjmy z plavieb pod cudzou vlajkou buď podliehali plnej výške dane z príjmu firiem v štáte EHP, alebo nízkej daňovej sadzbe v zámorí, ak by sa dalo preukázať riadenie zo zámoria.
7. Cieľom štátnej pomoci v kontexte námornej dopravy je podporiť konkurencieschopnosť flotíl EHP na globálnom trhu lodnej dopravy. Následne by systémy daňových úľav mali byť spravidla spojené s vlajkou EHP. Výnimočne ich však možno schváliť aj tam, kde sa uplatňujú na celú flotilu prevádzkovanú lodiarom so sídlom na území štátu EHP, ktorý podlieha dani z príjmu podnikov, ak preukáže, že všetky príslušné lode sa strategicky a komerčne skutočne riadia z tohto územia, a že táto činnosť podstatne prispieva k hospodárskej činnosti a zamestnanosti v EHP. Dôkaz o takomto ekonomickom spojení predložený daným štátom EHP by mal obsahovať údaje o plavidlách vo vlastníctve a prevádzke podľa registrov štátov EHP, o zamestnávaní občanov EHP na lodiach a v pobrežných činnostiach a o investíciách do fixných aktív. Musí zdôrazňovať, že pomoc je potrebná na repatriáciu strategického a komerčného manažmentu všetkých príslušných lodí do EHP, a navyše, že príjemcovia pomoci podliehajú dani z príjmu podnikov v EHP. Okrem toho bude dozorný orgán žiadať akýkoľvek dostupný dôkaz o tom, že všetky plavidlá prevádzkované spoločnosťami, ktoré majú prospech z týchto opatrení, dodržiavajú príslušné medzinárodné a EHP bezpečnostné normy vrátane noriem týkajúcich sa pracovných podmienok na palube.
8. Ako bolo uvedené v predchádzajúcom odseku, netreba zabúdať na to, že systémy daňových úľav si v zásade vyžadujú spojenie s vlajkou jedného zo štátov EHP. Skôr než sa pomoc výnimočne poskytne (resp. potvrdí) flotilám, v ktorých sa nachádzajú aj lode s inými vlajkami, štáty EHP by mali zabezpečiť, aby sa prijímajúce spoločnosti zaviazali zvýšiť alebo aspoň zachovať taký podiel tonáže pod vlajkou jedného zo štátov EHP, aký prevádzkujú pod týmito vlajkami v čase nadobudnutia účinnosti týchto usmernení. Keď spoločnosť kontroluje plavebné spoločnosti založené podľa bodu 4 prílohy XXII k Dohode o EHP v zmysle siedmej smernice Rady 83/349/EHS⁽¹⁸⁾ (článok 1), uvedená požiadavka podielu tonáže sa musí vzťahovať na materskú spoločnosť a dcérske spoločnosti spolu na konsolidovanom základe. Ak spoločnosť (alebo skupina) túto požiadavku nerespektuje, príslušný štát EHP by nemal poskytnúť ďalšiu daňovú úľavu na ďalšie plavidlá tejto spoločnosti plaviace sa pod cudzími vlajkami, ak podiel globálnej tonáže pod vlajkou EHP, ktorá je oprávnená na daňovú úľavu v tomto štáte EHP, v priebehu sledovaného obdobia uvedeného v ďalšom odseku v priemere poklesol. Štát EZVO musí informovať dozorný orgán o uplatnení výnimky. Požiadavka podielu tonáže pod vlajkou EHP uvedená v tomto odseku sa nevzťahuje na podniky, ktoré prevádzkujú aspoň 60 % svojej tonáže pod vlajkou EHP.

⁽¹⁸⁾ Ú. v. ES L 193, 18.7.1983, s. 1.

9. Vo všetkých prípadoch, keď boli schválené fiškálne systémy na uvedenom výnimočnom základe, a aby príslušný štát EZVO mohol každé tri roky vypracovať správu požadovanú podľa časti 24A.12 ('Záverečné poznámky', pozri ďalej), príjemcovia musia príslušnému štátu EZVO dokázať, že v tomto období splnili všetky podmienky na udelenie výnimky. Navyše musia poskytnúť dôkaz, že v prípade flotily príjemcu bola dodržaná požiadavka podielu tonáže stanovenej v predchádzajúcom odseku, a že každé plavidlo tejto flotily dodržiava príslušné medzinárodné normy a normy EHP, vrátane noriem týkajúcich sa bezpečnosti, zabezpečenia, ekologického pôsobenia a pracovných podmienok na palube. Ak príjemcovia takýto dôkaz neposkytnú, nemôžu ďalej využívať výhody tohto daňového systému.
10. Je taktiež zaujímavé výslovne uviesť, že podľa rovnakých ustanovení môžu byť oprávnené aj niektoré spoločnosti zaoberajúce sa riadením lodí so sídlom v EHP, keďže prirodzenými príjemcami uvedených daňových systémov sú plavebné spoločnosti so sídlom v EHP. Spoločnosti zaoberajúce sa riadením lodí sú subjekty poskytujúce lodiarom rôzne druhy služieb, napr. technický prieskum, nábor a zaškolenie posádky, riadenie posádky a prevádzky plavidla. V niektorých prípadoch sa manažéri poverujú riadením techniky aj posádky plavidiel. V takom prípade vystupujú v dopravných operáciách ako klasickí 'lodiar'. Navyše toto odvetvie, podobne ako odvetvie lodnej dopravy, pociťuje silnú a stále väčšiu konkurenciu na medzinárodnej úrovni. Z týchto dôvodov sa zdá byť vhodné rozšíriť možnosť daňových úľav aj na túto kategóriu lodných manažérov.
11. Spoločnosti zaoberajúce sa riadením lodí môžu byť oprávnené na pomoc len pre plavidlá, na ktorých zabezpečujú celý posádkový a technický manažment. Aby lodní manažéri získali oprávnenie, musia predovšetkým prevziať od majiteľa plnú zodpovednosť za prevádzku lode, ako aj všetky povinnosti a zodpovednosti majiteľov, ktoré im ukladá kódex ISM⁽¹⁹⁾. Ak by lodní manažéri poskytovali aj iné špecializované služby, aj keď sa týkajú prevádzky lode, musia zabezpečiť oddelené účtovníctvo činností, ktoré nie sú oprávnené na systémy daňových úľav. Uvedená požiadavka týkajúca sa podielov vlajok štátov EHP sa vzťahuje aj na spoločnosti zaoberajúce sa riadením lodí⁽²⁰⁾.
12. Tieto usmernenia sa uplatňujú len na námornú dopravu. Dozorný orgán môže akceptovať, že do tejto definície spadá aj remorkáž iných plavidiel na mori, ropné plošiny a pod.
13. Dozorný orgán si však uvedomil, že v určitých prípadoch štáty EHP umožňujú využívať pomoc aj remorkérom určeným na prácu na mori, aj keď nie sú, resp. sú zriedka na mori aktívne. Preto je potrebné v týchto usmerneniach určiť, aké stanovisko zaujme k tomuto bodu dozorný orgán.
14. Na 'remorkáž' sa vzťahuje pôsobnosť týchto usmernení len vtedy, ak viac ako 50 % remorkážnej činnosti aktívne vykonávanej remorkérom v danom roku predstavuje 'námornú dopravu'. Prestoje možno úmerne priradiť k tej časti celkovej činnosti skutočne vykonávanej remorkérom, ktorá predstavuje 'námornú dopravu'. Treba zdôrazniť, že remorkážne činnosti, ktoré sa vykonávajú okrem iného v prístavoch, alebo ktoré spočívajú v pomoci lodí so samostatným pohonom dostať sa do prístavu, nie sú na účely týchto usmernení 'námornou dopravou'. V prípade remorkáže nie je možná žiadna výnimka z vlajkového spojenia.
15. Podobne aj v prípade ťažby pod vodou skúsenosti získané v posledných rokoch naznačujú, že treba urobiť niekoľko poznámok.
16. 'Ťažobné' činnosti v zásade nemajú nárok na pomoc pre námornú dopravu. Fiškálne mechanizmy pre spoločnosti (napr. tonážna daň) však možno uplatniť na tie bagre, ktorých činnosť pozostáva z 'námornej dopravy' – to je z dopravy vyťaženého materiálu na otvorenom mori – predstavuje viac ako 50 % ich ročného pracovného času, a len na tieto dopravné činnosti. Oprávnené sú len bagre registrované v štáte EHP (nie je možná žiadna výnimka z vlajkového spojenia). V takýchto prípadoch sa vyžaduje oddelené účtovníctvo činností námornej dopravy⁽²¹⁾.
17. A nakoniec, metóda hodnotenia systémov tonážnej dane, ktoré sa doteraz oznamovali Komisii ES, pozostávala z nasledujúcich krokov: vypočítal sa skutočný zisk lodiarov uplatnením imaginárnej miery zisku na ich tonáž; na takto stanovenú sumu sa uplatnila vnútroštátna daň zo zisku podniku. Výsledná suma je splatná 'tonážna daň'.

⁽¹⁹⁾ „Kódex ISM“, Medzinárodný kódex riadenia bezpečnej prevádzky lodí a prevencie znečistenia, ktorý prijala Medzinárodná námorná organizácia (International Maritime Organization – IMO) uznesením A.741(18).

⁽²⁰⁾ Dozorný orgán preskúma účinky týchto ustanovení na riadenie lodí po troch rokoch uplatňovania týchto usmernení.

⁽²¹⁾ Lode používané týmito prevádzkovateľmi aj ťažia alebo bagrujú materiály, ktoré potom prevážajú. Ťažba alebo bagrovanie ako také nie sú oprávnené na štátnu pomoc pre námornú dopravu.

18. Imaginárne miery zisku uplatňované štátmi ES boli doteraz homogénne. Keďže však sadzby dane zo zisku podnikov môžu byť v jednotlivých štátoch ES výrazne odlišné, tonážne dane splatné za rovnakú tonáž môžu byť v rôznych štátoch ES veľmi nevyrovnané. Na zachovanie súčasnej spravodlivej rovnováhy Komisia ES upresnila, že schváli len systémy, ktoré vytvárajú daňové zaťaženie na rovnakú tonáž spravodlivo v súlade s už schválenými systémami. Dozorný orgán na základe svojich skúseností poznamenáva, že niektoré štáty sa môžu rozhodnúť priamo stanoviť osobitné sadzby tonážnej dane namiesto výpočtu skutočných ziskov, na ktoré sa uplatňuje bežná daň zo zisku podnikov. Aj dozorný orgán sa snaží zachovať rovnováhu v súlade so schválenými systémami.
19. Vo všetkých prípadoch musia systémy výhod uľahčovať rozvoj odvetvia lodnej dopravy a zamestnanosti na podporu spoločného záujmu zmluvných strán. Následne sa musia uvedené fiškálne výhody obmedzovať na dopravné činnosti; teda v prípadoch, keď sa lodiarska spoločnosť angažuje aj v iných komerčných činnostiach, sa vyžaduje transparentné účtovníctvo, aby sa zabránilo 'prelievaniu' do nedopravných činností. Tento prístup by mal napomôcť konkurencieschopnosti lodnej dopravy EHP s daňovými povinnosťami porovnateľnými s úrovňou uplatňovanou kdekoľvek inde na svete, a zároveň zachovať normálnu výšku daní štátov EHP z iných činností a osobné odmeňovanie akcionárov a riaditeľov.

24A.3.2. Náklady na prácu

1. Ako sa už uviedlo, námorná doprava je odvetvie čeliace silnej medzinárodnej konkurencii. Podporné opatrenia pre námorné odvetvie by sa preto mali zamerať predovšetkým na znižovanie daňových a iných nákladov a zaťaženia, ktoré znášajú lodári v EHP a námorníci EHP, v súlade so svetovými normami. Mali by skôr priamo stimulovať rozvoj tohto odvetvia a zamestnanosti, než poskytovať všeobecnú finančnú pomoc.
2. Pri zachovaní týchto cieľov by sa malo pre námornú dopravu EHP povoliť nasledujúce opatrenie na zníženie nákladov na zamestnancov:
- znížené sadzby príspevkov na sociálne zabezpečenie námorníkov EHP zamestnaných na palubách lodí registrovaných v niektorom štáte EHP,
 - znížené sadzby dane z príjmu námorníkov EHP na palube lodí registrovaných v niektorom štáte EHP.

Na účely tohto bodu sú 'námorníci EHP' definovaní:

- v prípade námorníkov pracujúcich na palubách plavidiel [vrátane nákladných trajektov⁽²²⁾] ako občania štátov EHP, ktorí poskytujú pravidelné služby cestujúcim medzi prístavmi EHP,
 - vo všetkých ostatných prípadoch ako všetci námorníci platiaci dane a/alebo príspevky na sociálne zabezpečenie v niektorom štáte EHP.
3. Predchádzajúce usmernenia z roku 1997 umožňovali takéto zníženia pre všetkých námorníkov pracujúcich na palubách lodí registrovaných v štáte EHP a platiacich dane a/alebo príspevky na sociálne zabezpečenie v štáte EHP. Potom sa však zistilo, že tlak medzinárodnej konkurencie na európskych lodiarov je v prípade medzinárodnej nákladnej dopravy veľmi silný, pričom v prípade pravidelnej osobnej dopravy vo vnútri EHP je menší. Preto je v predchádzajúcom prípade prvotným cieľom pomoci rozmach konkurencieschopnosti európskeho odvetvia lodnej dopravy. Bránenie štátom EHP udeliť daňovú úľavu všetkým námorníkom by malo v tomto prípade veľmi nepriaznivé účinky na konkurencieschopnosť európskych lodiarov a mohlo by ich naviesť k tomu, aby svoje lode zaregistrovali pod cudzou vlajkou. Zároveň je zrejmé, že v pravidelnej osobnej doprave medzi štátmi EHP je výrazná zamestnanosť občanov štátov EHP v percentuálnych pojmach i počtoch. V tomto prípade je teda prioritou pomoci ochrana zamestnanosti v EHP. Z interných fiškálnych dôvodov niektoré štáty EHP uprednostňujú neuplatňovať uvedené znížené sadzby, ale radšej odškodniť lodiarov – čiastočne alebo celkom – za náklady vzniknuté z týchto odvodov. Takýto prístup možno všeobecne pokladať za ekvivalentný opísanému systému znížených sadziieb, ak má jasné spojenie s týmito odvodmi, neobsahuje žiaden prvok nadmernej kompenzácie, a ak je systém transparentný a nemožno ho zneužiť.
4. Na dopravnú časť remorkážnych a ťažobných činností (námorná doprava materiálov) možno poskytnúť pomoc v prospech zamestnanosti námorníkov EHP analogicky k pravidlám obsiahnutým v tomto bode, ale len ak sa pomoc týka námorníkov EHP pracujúcich na palube plávajúcich remorkérov a bagrov so samostatným pohonom registrovaných v štáte EHP, ktoré vykonávajú námornú dopravu po mori aspoň 50 % pracovného času⁽²³⁾.

⁽²²⁾ Pozri článok 2 písm. a) smernice Rady 1999/35/ES z 29. apríla 1999 o systéme povinných kontrol pre bezpečnú prevádzku prevozných lodí ro-ro a osobných vysokorýchlostných plavidiel (Ú. v. ES L 138, 1.6.1999, s. 1), vložený ako bod 56 ca) do prílohy XIII k Dohode o EHP, rozhodnutie Spoločného výboru EHP č. 179/1999 [Ú. v. ES L 74, 15.3.2001, s. 7 a dodatok EHP č. 14, 15.3.2001, s. 22 (nórsky) a s. 105 (islandský)], ktorý nadobudol účinnosť 1. augusta 2000.

⁽²³⁾ Ťažobné činnosti vykonávané o. i. hlavne v prístavoch teda nie sú oprávnené na pomoc v prospech zamestnanosti námorníkov z EHP.

5. Nakoniec treba pripomenúť, že na pomoc pre zamestnanosť sa vzťahuje skupinová výnimka upravená v nariadení Komisie (ES) č. 2204/2002 z 12. decembra 2002 o uplatňovaní článkov 87 a 88 Zmluvy o ES o štátnej pomoci pre zamestnanosť⁽²⁴⁾ začlenenom ako bod 1g) do prílohy XV k Dohode o EHP⁽²⁵⁾, ktorá sa uplatňuje aj na námornú dopravu.

24A.4. Úľava pre posádku

Pomoc na úľavu pre posádku má tendenciu znižovať náklady na zamestnávanie námorníkov z EHP najmä na lodiach prevádzkovaných vo vzdialených vodách. Pomoc, ktorá má svoj strop (stanovený v časti 24A.11), sa preto môže poskytnúť námorníkom EHP pracujúcim na palubách lodí zapísaných v registroch štátoch EHP vo forme zaplataenia alebo preplataenia výdavkov na návrat do vlasti.

24A.5. Investičná pomoc

1. Dotácie na obnovenie flotily nie sú bežné pri iných druhoch dopravy, napr. v cestnej a leteckej doprave. Keďže môžu narušovať hospodársku súťaž, dozorný orgán nie je ochotný schvaľovať tieto systémy, ak sú súčasťou štruktúrnej reformy vedúcej k zníženiu celkovej kapacity flotíl.
2. Investície musia byť v súlade s kapitolou 24B týchto usmernení alebo s akýmikoľvek inými právnymi predpismi EHP, prípadne usmerneniami, ktoré ich môžu nahradiť.
3. V rámci týchto usmernení však možno za určitých obmedzených okolností povoliť ďalšiu investičnú pomoc na zlepšenie vybavenia na palubách lodí zapísaných v registroch štátov EHP alebo na podporu používania bezpečných a čistých lodí, ale len v súlade s politikou bezpečných morí. Možno teda povoliť pomoc, ktorá motivuje vylepšiť lode registrované v EHP podľa noriem, ktoré sú vyššie než povinné bezpečnostné a ekologické normy uvedené v medzinárodných dohovoroch, a predpokladajú dohodnutie vyšších noriem, čím sa zlepšia bezpečnostné a ekologické kontroly. Táto pomoc musí byť v súlade s platnými ustanoveniami EHP o stavbe lodí.
4. Keďže lodná doprava je v podstate veľmi mobilná, regionálna pomoc pre námorné spoločnosti v znevýhodnených regiónoch, ktorá má často formu investičnej pomoci spoločnostiam investujúcim v regiónoch, môže byť povolená len tam, kde je jasné, že za určitý čas prinesie regiónu výhody. Je to napríklad v prípade investície na výstavbu špecializovaných skladov alebo na nákup pevného prekládkového vybavenia. Investičná pomoc pre námorné spoločnosti v znevýhodnených regiónoch sa potom môže povoliť len vtedy, ak je v súlade aj s regionálnymi pravidlami pomoci (pozri časť 24A.6).

24A.6. Regionálna pomoc na základe Článku 61 ods. 3 písm. a) a c) Dohody o EHP

V kontexte systémov regionálnej pomoci uplatňuje dozorný orgán všeobecné pravidlá stanovené v jeho usmerneniach alebo v ich budúcich zmenách a dodatkoch.

24A.7. Odborná príprava

1. Treba pripomenúť po prvé, že na pomoc pre odbornú prípravu sa vzťahuje skupinová výnimka upravená v nariadení Komisie (ES) č. 68/2001 z 12. januára 2001 o uplatňovaní článkov 87 a 88 Zmluvy o ES na pomoc na vzdelávanie⁽²⁶⁾ začlenenom ako bod 1d do prílohy XV k Dohode o EHP⁽²⁷⁾, ktorá sa vzťahuje aj na námornú dopravu.
2. Okrem toho, mnohé systémy školenia námorníkov podporované štátom sa nepokladajú za štátnu pomoc, lebo majú všeobecný charakter (či už odborný alebo akademický). Preto nepodliehajú oznamovacej povinnosti a preskúmaniu zo strany dozorného orgánu.

⁽²⁴⁾ Ú. v. ES L 337, 13.12.2002, s. 3.

⁽²⁵⁾ Rozhodnutím Spoločného výboru EHP č. 83/2003 [Ú. v. EÚ L (nebude zverejnené)], ktoré nadobudlo účinnosť 21. júna 2003.

⁽²⁶⁾ Ú. v. ES L 10, 13.1.2001, s. 20.

⁽²⁷⁾ Rozhodnutím Spoločného výboru EHP č. 88/2002 (Ú. v. ES L 266, 3.10.2002, s. 56 a dodatok EHP č. 49, 3.10.2002, s. 42), ktoré nadobudlo účinnosť 1. februára 2003.

3. Ak sa však systém pokladá za štátnu pomoc, oznámenie sa vyžaduje. To môže byť napríklad vtedy, ak sa určitý systém týka osobitne školenia na palube a dávku štátnej finančnej podpory poberá školiaca organizácia, kadet, námorník alebo lodiar. Dozorný orgán sa stavia pozitívne k pomoci poskytovanej na nediskriminačnom základe na školenie vykonávané na palube lodí registrovaných v niektorom štáte EHP. Výnimočne možno podporiť aj školenie na palubách iných lodí v prípade, keď to je odôvodnené objektívnymi kritériami, napr. nedostatkom miest na plavidlách zapísaných v registri štátu EHP.
4. Tam, kde sa na školenie na palube vyplácajú finančné príspevky, účastník v podstate nemôže byť aktívnym členom posádky, ale musí byť nadbytočný. Toto ustanovenie má zaistiť, aby sa dotácie vo výške čistej mzdy nevyplácali námorníkom zamestnaným normálnymi činnosťami posádky.
5. Podobne sú na ochranu a rozvoj námornej kvalifikácie v EHP a konkurenčnej výhody námorných odvetví EHP potrebné ďalšie rozsiahle výskumné a vývojové snahy zamerané na kvalitu, produktivitu, bezpečnosť a ochranu životného prostredia. Aj na tieto projekty možno povoliť štátnu pomoc v medziach stanovených Dohodou o EHP ⁽²⁸⁾.
6. Pomoc zacielená na zdokonalenie a aktualizáciu zručností dôstojníkov EHP sa môže povoľovať v priebehu celej ich kariéry. Pomoc môže pozostávať z príspevku na náklady na školenie a/alebo z náhrady mzdy vyplácanej dôstojníkovi počas školenia. Systémy však musia byť navrhnuté takým spôsobom, ktorý zabraňuje poskytnúť pomoc na školenie tak, aby sa priamo alebo nepriamo zmenila na dotáciu na platy dôstojníkov.
7. Povoľiť možno aj pomoc zameranú na odborné preškolenie rybárov na otvorenom mori, ktorí chcú pracovať ako námorníci.

24A.8. Reštrukturalizačná pomoc

Hoci sa usmernenia dozorného orgánu týkajúce sa reštrukturalizácie a záchranu firiem v ťažkostiach ⁽²⁹⁾ uplatňujú na dopravu len do tej miery, že sa berie do úvahy osobitný charakter odvetvia, dozorný orgán tieto usmernenia alebo akékoľvek iné usmernenia, alebo právne predpisy EHP, ktoré ich nahrádzajú, uplatní na posudzovanie reštrukturalizačnej pomoci pre námorné spoločnosti.

24A.9. Povinnosti služby vo verejnom záujme a zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme

1. V oblasti námornej kabotáže možno uložiť povinnosti poskytovať službu vo verejnom záujme (PSVZ) alebo uzavrieť zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme (ZSVZ) na služby uvedené v článku 4 nariadenia (EHS) č. 3577/92, ktoré je začlenené ako bod 53 a v prílohe XIII k Dohode o EHP ⁽³⁰⁾. Pri týchto službách musia PSVZ a ZSVZ, ako aj ich kompenzácia, spĺňať podmienky tohto ustanovenia a pravidiel Dohody o EHP a postupy, ktorými sa riadi štátna pomoc, podľa interpretácie príslušných ustanovení Zmluvy o ES a postupov, ktorými sa riadi štátna pomoc v Spoločenstve, Súdnym dvorom EZVO a Európskym súdnym dvorom.
2. Dozorný orgán akceptuje, že ak je medzinárodná dopravná služba potrebná na splnenie naliehavých potrieb verejnej dopravy, možno uložiť PSVZ alebo uzavrieť ZSVZ s tým, že na akúkoľvek kompenzáciu sa vzťahujú uvedené postupy a pravidlá Dohody o EHP.
3. Trvanie zmlúv o poskytovaní služby vo verejnom záujme by sa malo obmedziť na primeraný a nie príliš dlhý čas, obvykle na šesť rokov, pretože zmluvy na výrazne dlhšie obdobia by mohli niesť riziko vzniku (súkromného) monopolu.

⁽²⁸⁾ Pozri článok 61 ods. 3 písm. c) Dohody o EHP a aj kapitoly 14 (Pomoc na výskum a vývoj) a 15 (Pomoc na ochranu životného prostredia) týchto usmernení.

⁽²⁹⁾ Pozri kapitolu 16 týchto usmernení.

⁽³⁰⁾ Rozhodnutím Spoločného výboru 70/97 (Ú. v. ES L 30, 5.2.1998, s. 42 a dodatok EHP č. 5, 5.2.1998, s. 175), ktorý nadobudol účinnosť 1. augusta 1998.

24A.10. Pomoc pre námornú malú pobrežnú plavbu

1. Neexistuje žiadne právne vymedzenie pojmu „námorná malá pobrežná plavba“. Oznámenie Komisie ES o rozvoji námornej malej pobrežnej plavby v Európe z 29. júna 1999 ⁽³¹⁾ však uvádza pracovné vymedzenie pojmu námornej malej pobrežnej plavby ako „pohyb nákladu a cestujúcich po mori medzi prístavmi nachádzajúcimi sa v geografickej Európe, alebo medzi týmito prístavmi a prístavmi nachádzajúcimi sa v neeurópskych krajinách s pobrežnou líniou priľahlých morí ohraničujúcich Európu“ ⁽³²⁾. V tomto oznámení Komisia ES podcenila úlohu tohto dopravného režimu pri podpore udržateľnej a bezpečnej mobility, posilňovaní súdržnosti v rámci EHP a zlepšovaní efektívnosti dopravy v rámci prístupu zameraného na využívanie rôznych spôsobov dopravy. Dozorný orgán uznáva aj to, že podpora námornej malej pobrežnej plavby sa musí realizovať na všetkých úrovniach, či už na úrovni EHP, vnútroštátnej alebo regionálnej.
2. Keďže cieľom pomoci pre námornú malú pobrežnú plavbu je zlepšiť reťazec rôznych spôsobov dopravy a odľahčiť cesty v štátoch EHP, vymedzenie pojmu námornej malej pobrežnej plavby uvedené v oznámení Komisie ES z roku 1999 by sa malo na účely týchto usmernení obmedziť na dopravu medzi prístavmi na území štátov EHP.
3. Dozorný orgán uznáva, že spustenie služieb námornej malej pobrežnej plavby môžu sprevádzať podstatné finančné ťažkosti, ktoré môžu chcieť štáty EHP zmierniť, aby zabezpečili presadenie týchto služieb.
4. V takomto prípade môže dozorný orgán schváliť pomoc tohto druhu za podmienky, že je určená pre lodiarov v zmysle článku 1 nariadenia (EHS) č. 4055/86 ⁽³³⁾ začleneného ako bod 53 prílohy XIII k Dohode o EHP na lode plávajúce pod vlajkou jedného zo štátov EHP. Pomoc tohto druhu treba oznamovať a musí spĺňať nasledujúce podmienky:
 - pomoc sa nesmie poskytovať dlhšie ako tri roky a jej účelom musí byť financovanie služby lodnej dopravy spájajúcej prístavy nachádzajúce sa na území štátov EHP,
 - služba musí byť takého druhu, aby umožňovala cestnú prepravu (predovšetkým nákladu) uskutočňovať vcelku alebo sčasti po mori bez odklonenia námornej dopravy spôsobom, ktorý je v rozpore so spoločným záujmom,
 - pomoc musí byť nasmerovaná na realizáciu podrobného projektu s vopred stanoveným vplyvom na životné prostredie, ktorý sa týka novej trasy alebo zlepšenia služieb na existujúcej trase, a v prípade potreby spája niekoľkých lodiarov, pričom sa financuje najviac jeden projekt v každom odbore bez možnosti obnovenia, predĺženia alebo zopakovania daného projektu,
 - účelom pomoci musí byť buď pokrytie prevádzkových nákladov danej služby do výšky 30 % ⁽³⁴⁾, alebo financovanie nákupu prekládkového zariadenia na poskytovanie plánovanej služby do výšky 10 % tejto investície,
 - pomoc na realizáciu projektu musí byť poskytnutá na základe transparentných kritérií uplatňovaných nediskriminačným spôsobom na lodiarov so sídlom v EHP. Pomoc by sa normálne mala udeliť projektu, ktorý vybrali orgány štátu EHP vo verejnej súťaži v súlade s platnými pravidlami Spoločenstva,
 - služba, ktorá je predmetom projektu, musí byť po ukončení obdobia oprávnenosti na verejné financovanie komerčne životaschopná,
 - táto pomoc sa nesmie kumulovať s kompenzáciou za poskytovanie služby vo verejnom záujme (povinnosti alebo zmlúv).

⁽³¹⁾ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov: Rozvoj námornej malej pobrežnej plavby v Európe: dynamická alternatíva v udržateľnom dopravnom reťazci – druhá dvojročná správa, KOM(1999) 317 v konečnom znení.

⁽³²⁾ Pozri oznámenie, s. 2.

⁽³³⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 13.

⁽³⁴⁾ V prípade financovania Spoločenstvom alebo oprávnenosti podľa rôznych systémov pomoci sa strop 30 % uplatňuje na kombinovanú celkovú pomoc/finančnú podporu spolu. Treba poznamenať, že intenzita pomoci je rovnaká ako pri pomoci poskytovanej pre typické zmenové opatrenia v rámci iniciatívy Spoločenstva Marco Polo: porovnaj článok 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1382/2003 (Ú. v. EÚ L 196, 2.8.2003, s. 1).

24A.11. Strop

1. Ako už bolo uvedené, niektoré štáty EHP podporujú svoje námorné odvetvia prostredníctvom znižovania daní, zatiaľ čo iné štáty EHP uprednostňujú priame platby – napríklad vrátenie dane z príjmu námorníkov. Vzhľadom na rozdiely medzi fiškálnymi systémami štátov EHP máme pocit, že tieto alternatívy by mali byť naďalej možné. Tieto dva prístupy možno v niektorých prípadoch, pochopiteľne, skombinovať. Tým však vznikajú riziká kumulácie pomoci do výšok, ktoré sú neúmerne cieľom spoločného záujmu zmluvných strán a mohli by viesť k dotlačným pretekom medzi štátmi EHP.
2. Zníženie daní a odvodov námorníkov na nulu a zníženie dane z príjmu podnikov z dopravných činností uvedených v časti 24A.3.1 ods. 18 je maximálna úroveň pomoci, ktorú možno povoliť. Aby nedochádzalo k narušeniu hospodárskej súťaže, iné systémy pomoci nesmú poskytovať väčšie výhody ako je táto. Okrem toho, hoci sa pri každom systéme pomoci oznámenom štátom EZVO skúma jeho skutková podstata, uvažuje sa, že celková výška pomoci poskytnutej podľa častí 24A.3 až 24A.6 by nemala prekročiť celkovú výšku daní odvodených z dopravných činností a sociálnych príspevkov námorníkov.

24A.12. Záverečné poznámky

1. Dozorný orgán bude naďalej pravidelne a starostlivo monitorovať trhové podmienky pre lodnú dopravu. Ak by sa podmienky zmenili, a ak by sa následne znížila alebo prekonal potreba štátnej pomoci, dozorný orgán včas urobí potrebné kroky.
2. Všetky nové návrhy na opatrenia oznámené dozornému orgánu musia obsahovať kalendár na nasledujúcich šesť rokov, v ktorom sa uvádzajú očakávané kvantifikované účinky každého cieľa uvedeného v časti 24A.2.2. Tento návrh musí prezentovať najmä očakávanú makroekonomickú návratnosť príslušnej skupiny námorných spoločností spolu s odhadovaným počtom zachovaných alebo vytvorených pracovných miest.
3. Pri všetkých systémoch pomoci – či už jestvujúcich alebo nových, – ktoré spadajú do pôsobnosti týchto usmernení, musia štáty EZVO dozornému orgánu oznámiť hodnotenie ich účinkov počas ich šesťročnej realizácie.
4. Po schválení a poskytnutí pomoci príjemcovi podľa výnimky z vlajkového spojenia uvedenej v časti 24A.3.1 musí príslušný štát EZVO každé tri roky odo dňa pridelenia finančnej pomoci podávať dozornému orgánu správu. V tejto správe štát EZVO kvantifikuje vzniknuté účinky a porovnáva výsledky s očakávanými účinkami. Oznamovacie povinnosti uvedené v týchto usmerneniach vstúpia do platnosti po ich prijatí.
5. Okrem toho, ak sa to napríklad na základe zdôvodnenej sťažnosti ukáže ako potrebné, príslušný štát EZVO musí dozornému orgánu poskytnúť dôkaz, že pomoc poskytnutá príslušnému príjemcovi podľa dohodnutého systému bola obmedzená na uvedenú prísnu definíciu a priniesla očakávané účinky.

24A.13. Vhodné opatrenia

1. Tieto usmernenia sa uplatňujú od dátumu jeho prijatia. V súlade s článkom 1 ods. 1 časti I a článkom 18 časti II protokolu 3 Dohody o dozore a súde dozorný orgán navrhuje, aby štáty EZVO zmenili a doplnili svoje existujúce systémy štátnej pomoci, ktorých sa týkajú tieto usmernenia, a uviedli ich do súladu s nimi najneskôr do 30. júna 2005. Žiadame štáty EZVO, aby najneskôr do 30. júna 2004 písomne potvrdili, že prijímajú tieto návrhy na vhodné opatrenia.
2. Ak niektorý štát EZVO nepotvrdí svoj súhlas do tohto dátumu písomne, dozorný orgán uplatní článok 19 ods. 2 v časti II protokolu 3 k Dohode medzi štátmi EZVO o založení dozorného orgánu a súdu a v prípade potreby začne konanie, na ktoré odkazuje toto ustanovenie.
3. Tieto usmernenia sa preskúmajú do siedmich rokov od dátumu ich uplatňovania.“

„PRÍLOHA VIII

Vymedzenie pojmu registrov štátov EHP na účely pravidiel pomoci pre námornú dopravu v kapitole 24A

„Registre štátov EHP“ by sa mali rozumieť ako významné registre upravené právom členského štátu ES alebo štátu EZVO, ktorý je účastníkom Dohody o EHP uplatňovanej na jeho území, ktoré je buď súčasťou Európskeho spoločenstva alebo štátu EZVO.

1. Všetky prvé registre štátov EHP sú registre štátov EHP.
 2. Okrem toho sú registrami štátov EHP nasledujúce registre nachádzajúce sa v štátoch EHP a podliehajúce ich zákonom:
 - Dánsky medzinárodný register námornej dopravy (DIS),
 - Nemecký medzinárodný námorný register (ISR),
 - Taliansky medzinárodný námorný register,
 - Madeirský medzinárodný register lodí (MAR),
 - Register Kanárskych ostrovov,
 - Nórsky medzinárodný námorný register (NIS).
 3. Ostatné registre sa nepokladajú za registre štátov EHP, aj keď v praxi slúžia ako prvá alternatíva pre lodiarov so sídlom v štáte EHP. Je to preto, že sa nachádzajú na územiach a podliehajú právu území, na ktorých sa Zmluva o ES, a teda ani Dohoda o EHP neuplatňuje celá alebo z podstatnej časti. Nasledujúce registre teda nie sú registrami štátov EHP:
 - Kerguelenský register (na tomto teritóriu sa neuplatňuje Zmluva o ES),
 - register Holandských Antíl (toto územie je pridružené k Spoločenstvu; uplatňuje sa na ňom len časť IV Zmluvy o ES; zodpovedá za vlastný fiškálny režim),
 - registre:
 - ostrova Man [na ostrove Man sa uplatňujú len určité časti Zmluvy o ES – pozri článok 299 ods. 6 písm. c) Zmluvy o ES; parlament ostrova Man má ako jediný právo uzákoňovať fiškálne záležitosti],
 - Bermudských a Kajmanských ostrovov (sú súčasťou území pridružených k Spoločenstvu a uplatňuje sa na nich len časť IV Zmluvy o ES; požívajú fiškálnu autonómiu).
 4. V prípade Gibraltáru sa Zmluva o ES uplatňuje v plnom rozsahu a na účely týchto usmernení sa gibraltársky register pokladá za register štátu EHP.“
-