

Uradni list

Evropske unije

L 240

Slovenska izdaja

Zakonodaja

Zvezek 50

13. september 2007

Vsebina	I	Akti, sprejeti v skladu s Pogodbo ES/Pogodbo Euratom, katerih objava je obvezna	
		UREDBE	
		Uredba Komisije (ES) št. 1047/2007 z dne 12. septembra 2007 o določitvi pavšalnih uvoznih vrednosti za določanje vhodne cene nekaterega sadja in zelenjave	1
	★	Uredba Komisije (ES) št. 1048/2007 z dne 11. septembra 2007 o prepovedi ribolova na navadnega tuna v Atlantskem oceanu, vzhodno od zemljepisne dolžine 45° Z, in Sredozemskem morju s plovili, ki plujejo pod zastavo Francije	3
	★	Uredba Komisije (ES) št. 1049/2007 z dne 11. septembra 2007 o prepovedi ribolova na vahnjo v coni ICES IIIa ter vodah ES con IIIb, IIIc in IIId s plovili, ki plujejo pod nemško zastavo	5
	★	Uredba Komisije (ES) št. 1050/2007 z dne 12. septembra 2007 o vpisu nekaterih imen v register zaščitenih označb porekla in zaščitenih geografskih označb (Mejillón de Galicia oziroma Mexillón de Galicia (ZOP) – Café de Colombia (ZGO) – Castagna Cuneo (ZGO) – Asparago Bianco di Bassano (ZOP))	7
		IV	Drugi akti
		EVROPSKI GOSPODARSKI PROSTOR	
	★	Odločba Nadzornega organa EFTE št. 62/04/COL z dne 31. marca 2004 o petinštirideseti spremembi procesnih in materialnih pravil na področju državne pomoči s spremembo poglavja 24A: „Državna pomoč za pomorski promet“ in Priloge VIII ter predlog za ustrezne ukrepe	9

I

(Akti, sprejeti v skladu s Pogodbo ES/Pogodbo Euratom, katerih objava je obvezna)

UREDBE

UREDBA KOMISIJE (ES) št. 1047/2007

z dne 12. septembra 2007

o določitvi pavšalnih uvoznih vrednosti za določanje vhodne cene nekaterega sadja in zelenjave

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti,

ob upoštevanju Uredbe Komisije (ES) št. 3223/94 z dne 21. decembra 1994 o podrobnih pravilih za uporabo uvoznega režima za sadje in zelenjavo ⁽¹⁾, in zlasti člena 4(1) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Uredba (ES) št. 3223/94 v skladu z rezultati večstranskih trgovinskih pogajanj urugvajskega kroga oblikuje merila, po katerih Komisija določa pavšalne vrednosti za uvoz iz tretjih držav, za proizvode in obdobja, predpisana v Prilogi k Uredbi.

- (2) V skladu z zgornjimi merili je treba določiti pavšalne uvozne vrednosti v višini, podani v Prilogi k tej uredbi –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Pavšalne uvozne vrednosti iz člena 4 Uredbe (ES) št. 3223/94 so določene v Prilogi k Uredbi.

Člen 2

Ta uredba začne veljati 13. septembra 2007.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 12. septembra 2007

Za Komisijo

Jean-Luc DEMARTY

Generalni direktor za kmetijstvo in razvoj podeželja

⁽¹⁾ UL L 337, 24.12.1994, str. 66. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 756/2007 (UL L 172, 30.6.2007, str. 41).

PRILOGA

k Uredbi Komisije z dne 12. septembra 2007 o določitvi pavšalnih uvoznih vrednosti za določanje vhodne cene nekaterega sadja in zelenjave

(EUR/100 kg)

Tarifna oznaka KN	Oznaka tretje države ⁽¹⁾	Pavšalna uvozna vrednost
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⁾ Nomenklatura držav je določena z Uredbo Komisije (ES) št. 1833/2006 (UL L 354, 14.12.2006, str. 19). Oznaka „ZZ“ pomeni „drugega porekla“.

UREDBA KOMISIJE (ES) št. 1048/2007**z dne 11. septembra 2007****o prepovedi ribolova na navadnega tuna v Atlantskem oceanu, vzhodno od zemljepisne dolžine 45° Z, in Sredozemskem morju s plovili, ki plujejo pod zastavo Francije**

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti,

ob upoštevanju Uredbe Sveta (ES) št. 2371/2002 z dne 20. decembra 2002 o ohranjanju in trajnostnem izkoriščanju ribolovnih virov v okviru skupne ribiške politike⁽¹⁾ in zlasti člena 26(4) Uredbe,ob upoštevanju Uredbe Sveta (EGS) št. 2847/93 z dne 12. oktobra 1993 o oblikovanju nadzornega sistema na področju skupne ribiške politike⁽²⁾ in zlasti člena 21(3) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Uredba Sveta (ES) št. 41/2007 z dne 21. decembra 2006 o določitvi ribolovnih možnosti za leto 2007 in s tem povezanih pogojev za nekatere staleže rib in skupine staležev rib, ki se uporabljajo v vodah Skupnosti, in za plovila Skupnosti v vodah, kjer so potrebne omejitve ulova⁽³⁾ določa kvote za leto 2007.
- (2) V skladu s členom 21(2) Uredbe (EGS) št. 2847/93 mora Francija od datuma, od katerega se navedena kvota šteje za izčrpano, začasno prepovedati ribolov navedenega staleža, zadrževanje na krovu, pretovarjanje in iztovarjanje rib, ujetih po tem datumu.
- (3) Francija je 21. julija 2007 prepovedala ribolov na navadnega tuna v Atlantskem oceanu, vzhodno od zemljepisne dolžine 45° Z, in Sredozemskem morju samo s plovili, ki

so dne 1. januarja 2007 registrirana v pristanišču na Sredozemskem morju.

- (4) Francija je v skladu s členom 21(2) Uredbe (EGS) št. 2847/93 prepovedala ribolov na navadnega tuna od 27. avgusta 2007 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1**Izčrpanje kvote**

Ribolovna kvota za stalež iz Priloge k tej uredbi, ki je bila za leto 2007 dodeljena državi članici iz Priloge, velja za izčrpano od datuma iz navedene priloge.

Člen 2**Prepoved**

Ribolov na stalež iz Priloge k tej uredbi, ki ga opravljajo plovila, ki plujejo pod zastavo države članice ali so registrirana v državi članici iz Priloge, je prepovedan od datuma iz navedene priloge. Od tega datuma je prepovedano tudi zadrževanje na krovu, pretovarjanje in iztovarjanje navedenega staleža, ki ga ulovijo zadevna plovila.

Člen 3**Začetek veljavnosti**

Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 11. septembra 2007

Za Komisijo

Fokion FOTIADIS

Generalni direktor za ribištvo in pomorske zadeve

⁽¹⁾ UL L 358, 31.12.2002, str. 59. Uredba, kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 865/2007 (UL L 192, 24.7.2007, str. 1).

⁽²⁾ UL L 261, 20.10.1993, str. 1. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 1967/2006 (UL L 409, 30.12.2006, str. 11). Popravljen različica v UL L 36, 8.2.2007, str. 6.

⁽³⁾ UL L 15, 20.1.2007, str. 1. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 898/2007 (UL L 196, 28.7.2007, str. 22).

PRILOGA

Št.	23
Država članica	Francija
Stalež	BFT/AE045W
Vrsta	Navadni tun (<i>Thunnus thynnus</i>)
Cona	Atlantski ocean vzhodno od 45° zahodne zemljepisne dolžine in Sredozemsko morje
Date	27.8.2007

UREDBA KOMISIJE (ES) št. 1049/2007**z dne 11. septembra 2007****o prepovedi ribolova na vahnjo v conih ICES IIIa ter vodah ES con IIIb, IIIc in IIId s plovili, ki plujejo pod nemško zastavo**

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 2371/2002 z dne 20. decembra 2002 o ohranjanju in trajnostnem izkoriščanju ribolovnih virov v okviru skupne ribiške politike ⁽¹⁾ ter zlasti člena 26(4) Uredbe,ob upoštevanju Uredbe Sveta (EGS) št. 2847/93 z dne 12. oktobra 1993 o oblikovanju nadzornega sistema na področju skupne ribiške politike ⁽²⁾ n zlasti člena 21(3) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Uredba Sveta (ES) št. 41/2007 z dne 21. decembra 2006 o določitvi ribolovnih možnosti za leto 2007 in s tem povezanih pogojev za nekatere staleže rib in skupine staležev rib, ki se uporabljajo v vodah Skupnosti, in za plovila Skupnosti v vodah, kjer so potrebne omejitve ulova ⁽³⁾, določa kvote za leto 2007.
- (2) Po podatkih, ki jih je prejela Komisija, so plovila, ki plujejo pod zastavo države članice iz Priloge k tej uredbi ali so v njej registrirana, izčrpala kvoto za leto 2007 za ulov staležev iz navedene priloge.

- (3) Zato je treba prepovedati ribolov na zadevni stalež, njegovo shranjevanje na krovu, pretovarjanje in iztovarjanje –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1**Izčrpanje kvote**

Ribolovna kvota za stalež iz Priloge k tej uredbi, ki je bila za leto 2007 dodeljena državi članici iz Priloge, velja od datuma iz navedene priloge za izčrpano.

Člen 2**Prepoved**

Ribolov na stalež iz Priloge k tej uredbi s plovili, ki plujejo pod zastavo države članice iz navedene priloge ali so v njej registrirana, je prepovedan od datuma iz navedene priloge. Od tega datuma je prepovedano tudi shranjevanje na krovu, pretovarjanje in iztovarjanje navedenega staleža, ki ga ulovijo zadevna plovila.

Člen 3**Začetek veljavnosti**

Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 11. septembra 2007

Za Komisijo

Fokion FOTIADIS

Generalni direktor za ribištvo in pomorske zadeve

⁽¹⁾ UL L 358, 31.12.2002, str. 59. Uredba, kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 865/2007 (UL L 192, 24.7.2007, str. 1).

⁽²⁾ UL L 261, 20.10.1993, str. 1. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 1967/2006 (UL L 409, 30.12.2006, str. 11). Popravljen različica v UL L 36, 8.2.2007, str. 6.

⁽³⁾ UL L 15, 20.1.2007, str. 1. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 898/2007 (UL L 196, 28.7.2007, str. 22).

PRILOGA

Št.	37
Država članica	Nemčija
Stalež	HAD/3A/BCD
Vrsta	vahnja (<i>Melanogrammus aeglefinus</i>)
Cona	cona IIIa ter vode ES con IIIb, IIIc in III d
Datum	22.8.2007

UREDBA KOMISIJE (ES) št. 1050/2007

z dne 12. septembra 2007

o vpisu nekaterih imen v register zaščitenih označb porekla in zaščitenih geografskih označb (Mejillón de Galicia oziroma Mexillón de Galicia (ZOP) – Café de Colombia (ZGO) – Castagna Cuneo (ZGO) – Asparago Bianco di Bassano (ZOP))

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti,

ob upoštevanju Uredbe Sveta (ES) št. 510/2006 z dne 20. marca 2006 o zaščiti geografskih označb in označb porekla za kmetijske proizvode in živila ⁽¹⁾ in zlasti prvega pododstavka člena 7(4) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V skladu s prvim pododstavkom člena 6(2) in členom 17(2) Uredbe (ES) št. 510/2006 so bile vloge za registracijo imena „Mejillón de Galicia“ oziroma „Mexillón de Galicia“, ki jo je predložila Španija, vloga za registracijo imena „Café de Colombia“, ki jo je predložila Kolumbija, ter vloge za registracijo imen „Castagna Cuneo“ in „Aspa-

rago Bianco di Bassano“, ki ju je predložila Italija, objavljene v *Uradnem listu Evropske unije* ⁽²⁾.

- (2) Ker Komisija ni prejela nobenega ugovora v skladu s členom 7 Uredbe (ES) št. 510/2006, je treba navedena imena registrirati –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Imena iz Priloge k tej uredbi se registrirajo.

Člen 2

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 12. septembra 2007

Za Komisijo
Mariann FISCHER BOEL
Članica Komisije

⁽¹⁾ UL L 93, 31.3.2006, str. 12. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 952/2007 (UL L 210, 10.8.2007, str. 26).

⁽²⁾ UL C 320, 28.12.2006, str. 12 (Mejillón de Galicia oziroma Mexillón de Galicia); UL C 320, 28.12.2006, str. 17 (Café de Colombia); UL C 321, 29.12.2006, str. 9 (Castagna Cuneo); UL C 321, 29.12.2006, str. 19 (Asparago Bianco di Bassano).

PRILOGA

Kmetijski proizvodi za prehrano ljudi, naštetih v Prilogi I k Pogodbi

Skupina 1.6 — Sadje, zelenjava in žita, sveži ali predelani

ITALIJA

Castagna Cuneo (ZGO)

Asparago Bianco di Bassano (ZOP)

Skupina 1.7 — Sveže ribe, mehkužci in raki ter iz njih pridobljeni proizvodi

ŠPANIJA

Mejillón de Galicia oziroma Mexillón de Galicia (ZOP)

Skupina 1.8 — Ostali proizvodi iz Priloge I k Pogodbi: Kava

KOLUMBIJA

Café de Colombia (ZGO)

IV

(Drugi akti)

EVROPSKI GOSPODARSKI PROSTOR

ODLOČBA NADZORNEGA ORGANA EFTE

št. 62/04/COL

z dne 31. marca 2004

o petinštirideseti spremembi procesnih in materialnih pravil na področju državne pomoči s spremembo poglavja 24A: „Državna pomoč za pomorski promet“ in Priloge VIII ter predlog za ustrezne ukrepe

NADZORNI ORGAN EFTE JE –

KER je Komisija Evropskih skupnosti (v nadaljnjem besedilu „Komisija ES“) 17. januarja 2004 objavila Sporočilo o smernicah Skupnosti o državni pomoči za pomorski promet in predlog za ustrezne ukrepe v skladu s členom 88(1) Pogodbe ES ⁽⁶⁾,

OB UPOŠTEVANJU Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru ⁽¹⁾ ter zlasti členov 61 do 63 in Protokola 26 k Sporazumu,

KER to sporočilo velja tudi za Evropski gospodarski prostor,

OB UPOŠTEVANJU Sporazuma med državami Efte o ustanovitvi nadzornega organa in sodišča ⁽²⁾ ter zlasti člena 24, člena 5(2)(b) in člena 1 dela I Protokola 3 ter členov 18 in 19 dela II Protokola 3 k Sporazumu ⁽³⁾,

KER je treba zagotoviti enotno uporabo pravil EGP o državni pomoči v celotnem Evropskem gospodarskem prostoru,

KER Nadzorni organ Efte v skladu s členom 24 Sporazuma o nadzornem organu in sodišču uveljavlja določbe Sporazuma EGP v zvezi z državno pomočjo,

KER mora Nadzorni organ Efte v skladu s točko II pod naslovom „SPLOŠNO“ na koncu Priloge XV k Sporazumu EGP in po posvetovanju s Komisijo ES sprejeti akte, ki bodo ustrezali tistim, ki jih je sprejela Komisija ES,

KER Nadzorni organ Efte v skladu s členom 5(2)(b) Sporazuma o nadzornem organu in sodišču izdaja obvestila in smernice o zadevah, ki jih obravnava Sporazum EGP, če to izrecno določa navedeni sporazum ali Sporazum o nadzornem organu in sodišču ali če Nadzorni organ Efte meni, da je to potrebno,

PO POSVETOVANJU s Komisijo ES,

OB SKLICEVANJU na to, da se je Nadzorni organ Efte o tej zadevi posvetoval z državami Efte na večstranskem srečanju dne 3. februarja 2004 –

OB SKLICEVANJU na procesna in materialna pravila na področju državne pomoči ⁽⁴⁾, ki jih je Nadzorni organ Efte sprejel 19. januarja 1994 ⁽⁵⁾,

SPREJEL NASLEDNJO ODLOČBO:

⁽¹⁾ V nadaljnjem besedilu Sporazum EGP.

⁽²⁾ V nadaljnjem besedilu Sporazum o Nadzornem organu in Sodišču.

⁽³⁾ Protokol 3 k Sporazumu o Nadzornem organu in Sodišču, spremenjen s strani držav Efte dne 10. decembra 2001. Spremembe so začele veljati dne 28. avgusta 2003.

⁽⁴⁾ V nadaljnjem besedilu Smernice o državnih pomočeh.

⁽⁵⁾ Prvotno objavljena v UL L 231, 3.9.1994, in Dopolnilu EGP št. 32 k le-temu z istega dne, kakor so bila nazadnje spremenjena z Odločbo Kolegija št. 41/04/COL z dne 17.3.2004, ki še ni objavljena.

1. Poglavje 24A in Priloga VIII k Smernicam o državnih pomočeh se spremenita tako, da se trenutno poglavje 24A in Priloga VIII nadomestita z besedilom v Prilogi k tej odločbi. Predlagajo se ustrezni ukrepi iz Priloge k tej odločbi.

⁽⁶⁾ UL C 13, 17.1.2004, str. 3.

2. Države Efte se obvestijo z dopisom, ki vključuje izvod te odločbe in Priloge. Države Efte sporočijo svoje soglasje z ustreznimi ukrepi najpozneje do 30. junija 2004.
3. Evropska komisija se obvesti v skladu s točko (d) Protokola 27 k Sporazumu EGP z izvodom te odločbe, vključno s Prilogo.
4. Odločba se vključno s Prilogo objavi v sklopu EGP in Dopolnilu EGP *Uradnega lista Evropske unije*.
5. Če države Efte sprejmejo predlog za ustrezne ukrepe, se objavi povzetek v sklopu EGP in Dopolnilu EGP *Uradnega lista Evropske unije*.
6. Ta odločba je verodostojna v angleškem jeziku.

V Bruslju, 31. marca 2004

Za Nadzorni organ Efte

Hannes HAFSTEIN
Predsednik

Einar M. BULL
Član kolegija

PRILOGA

„24A. POMOČ ZA POMORSKI PROMET (1)

24A.1. Uvod

- (1) Storitve pomorskega prometa so bistvenega pomena za Evropski gospodarski prostor. Pomorski promet EGP in sorodne dejavnosti ostajajo med najpomembnejšimi dejavnostmi na svetu. Bela knjiga Komisije ES z naslovom ‚Evropska prometna politika za leto 2010: čas za odločitve‘ (2) poudarja ključni pomen storitev pomorskega prometa za gospodarstvo Skupnosti in kaže, da 90 % celotne trgovine med Skupnostjo in preostalim svetom poteka po morju. Prevoz po morju na kratkih razdaljah zavzema 69 % količine blaga, ki se prevažata med državami članicami EU (če je vključen notranji promet, znaša ta delež 41 %).
- (2) Evropsko ladjevje se od 70. let prejšnjega stoletja naprej srečuje s konkurenco ladij, registriranih v tretjih državah, ki ne upoštevajo socialnih in varnostnih pravil, veljavnih na mednarodni ravni.
- (3) Pomanjkljiva konkurenčnost plovil pod evropsko zastavo je bila priznana ob koncu 80. let prejšnjega stoletja in ker ni bilo usklajenih evropskih ukrepov, so nekatere države EGP sprejemale različne ureditve za pomoč pomorskemu prometu. Sprejete strategije in dodeljeni proračuni za podporo ukrepov se po posameznih državah EGP razlikujejo, odražajo namreč različen odnos teh držav do javne pomoči ali pomen, ki ga te pripisujejo pomorskemu sektorju.
- (4) Poleg tega so države EGP zaradi spodbujanja ponovne registracije plovil ublažile pravila glede posadk, predvsem z izdelavo dodatnih registrov.
- (5) Dodatni registri zajemajo, prvič, ‚eksteritorialne registre‘, ki pripadajo ozemljem z večjo ali manjšo avtonomijo v odnosu do države EGP, in drugič, ‚mednarodne registre‘, ki se neposredno pripisujejo državi, ki jih je ustvarila.
- (6) Kljub prizadevanjem se velik del ladjevja EGP še naprej registrira pod zastavami tretjih držav. To je zato, ker so registri tretjih držav, ki uporabljajo odprte politike registracije – nekatere se imenujejo ‚zastave ugodnosti‘ – imeli in imajo še naprej bistveno konkurenčno prednost pred registri držav EGP.

24A.1.1 Pomoč sektorju pomorskih prevozov

- (1) Glede na razlike med sistemi pomoči, ki so jih sprejele države članice ES, ki se srečujejo z intenzivnejšo konkurenco plovil, ki ne plujejo pod zastavo Skupnosti, je Komisija ES leta 1989 opredelila svoje prve smernice v zvezi s to zadevo zaradi zagotavljanja določene konvergence med ukrepi držav članic ES. Ta metoda se je vseeno izkazala za neučinkovito in ladjevje Skupnosti je še naprej nazadovalo. Smernice so se ustrezno pregledale, na podlagi česar je bilo leta 1997 izdelano sporočilo, v katerem so bile opredeljene nove smernice o državni pomoči za pomorski promet (3).
- (2) Ko je začel veljati Sporazum EGP, smernice iz leta 1989 še niso bile vključene. Kljub temu so se osnovne določbe v zvezi z državno pomočjo iz Sporazuma EGP v celoti uporabljale za sektor pomorskega prometa in Organ je obravnaval smernice Komisije glede pomoči ladjarskim družbam iz leta 1989 kot veljavne za EGP. Sporočilo iz leta 1997 je bilo v Smernice o državni pomoči Organa vključeno kot poglavje 24A. Sedanje poglavje 24A vključuje Smernice Komisije ES iz leta 2004 (4).
- (3) Velik napredek v zadnjih letih v zvezi z ukrepi podpore držav EGP za pomorski promet je bistvena razširitev sistemov pavšalne obdavčitve na tonažo (davek na tonažo). Davek na tonažo je začel veljati zelo zgodaj v Grčiji in se zelo hitro razširil na Nizozemsko (1996), Norveško (1996), v Nemčijo (1999), Združeno kraljestvo (2000), na Dansko, v Španijo in na Finsko (2002) ter Irsko (2002). Tudi Belgija in Francija sta se ga odločili sprejeti leta 2002, medtem ko italijanska vlada to možnost predvideva.

(1) To poglavje ustreza Sporočilu Komisije C(2004) 43 – Smernice Skupnosti o državni pomoči za pomorski promet, UL C 13, 17.1.2004, str. 13.

(2) COM(2001) 370 konč.

(3) Smernice Skupnosti o državni pomoči za pomorski promet (97/C 205/05), UL C 205, 5.7.1997, str. 5.

(4) Glej opombo 1 v tem poglavju.

24A.1.2 Pregled razvoja po sprejetju Smernic iz leta 1997

- (1) V uvodnem poglavju svojih smernic iz leta 2004 Komisija ES opisuje ukrepe, ki so jih predlagale države članice ES in jih je sprejela Komisija ES, v primerjavi s splošnimi cilji Smernic iz leta 1997. Komisija ES je pomembne informacije zbrala na podlagi statističnih podatkov in odgovorov na vprašalnik, ki je bil poslan državam članicam ES na začetku leta 2002. Organ je države Efte pozval, naj odgovorijo na isti vprašalnik, in odgovore posredoval Komisiji ES. Na podlagi odgovorov držav Efte na vprašalnik in na podlagi lastnih izkušenj s priglašanjem v sektorju pomorskega prometa lahko Organ potrdi, da splošni trendi, ki jih je Komisija ES opisala v svojem sporočilu iz leta 2004, veljajo tudi za EGP kot celoto.

(a) Konkurenčnost ladjevja EGP

- (2) Komisija ES je na podlagi odgovorov, ki so jih države članice ES predložile na njen vprašalnik sredi leta 2002, in na podlagi najnovejših statističnih podatkov⁽⁵⁾ ugotovila, da so države članice ES, ki so uvedle ukrepe pomoči, zlasti v obliki davčnih olajšav, dosegle ponovno registracijo bistvenega obsega tonaže pod nacionalno zastavo v vseh registrih skupaj. Od začetka izvajanja posebnega režima obdavčitve na ladijski promet na Norveškem⁽⁶⁾ se je nacionalno trgovsko ladjevje povečalo za 89 plovil ali 6 % (1996–2001). V obdobju med letoma 1989 in 2001 je delež registrov držav članic ES v skupni svetovni tonaži rahlo padel. Medtem ko se je svetovni ladijski promet povečal, se je ladjevje Skupnosti, registrirano pod zastavo tretje države, večalo hitreje kot ladjevje, registrirano pod zastavami držav članic ES. Število plovil v norveški lasti, ki plujejo pod tujimi zastavami, se je povečalo s 425 1. januarja 1996 na 702 1. januarja 2001.

(b) Trendi zaposlovanja

- (3) Glede trendov zaposlovanja je Komisija ES opazila padec v skupnem številu pomorščakov na krovu plovil Skupnosti, pri čemer je poudarila, da je treba to razumeti glede na povečano produktivnost na plovilo in obnovo ladjevja Skupnosti v obdobju od leta 1997 do leta 2001, katere napredna tehnologija je privedla do uporabe manjše, vendar bolj usposobljene delovne sile. Komisija opaža, da se trend, po katerem je ladjevje, ki pluje pod zastavo Skupnosti, vse bolj odvisno od pomorščakov iz tretjih držav, ne zmanjšuje. Komisija je na ta trend opozorila leta 2001 v svojem sporočilu o usposabljanju in zaposlovanju pomorščakov⁽⁷⁾. Na Norveškem je število norveških pomorščakov in pomorščakov EGP na plovilih v norveški lasti padlo za 3 % od leta 1999 do leta 2000, medtem ko se je zaposlovanje nenorveških pomorščakov povečalo.

(c) Prispevek h gospodarski dejavnosti kot celoti

- (4) Pomorska industrija je neizogibno povezana s pomorskim prometom. Ta povezanost je močan argument v prid pozitivnim ukrepom, katerih cilj je ohraniti ladjevje odvisno od ladijskega prometa EGP. Ker pomorski promet tvori enega od členov v verigi prometa na splošno in zlasti verigi pomorske industrije, imajo ukrepi, ki želijo ohraniti konkurenčnost evropskega ladjevja, tudi učinek na naložbe na kopnem v industrijo, povezano s pomorstvom,⁽⁸⁾ in na prispevek pomorskega prometa za gospodarstvo EGP kot celote ter na splošno zaposlovanje.
- (5) Pomen ladijskega prometa in celotnega pomorskega sklopa se bistveno razlikuje med obravnavanimi državami. V študiji, ki jo je opravila Komisija ES, in je vključevala 15 držav ES ter Norveško, je bil pomen evropskega pomorskega sklopa in njegovega neposrednega gospodarskega vpliva ponazorjen z naslednjimi številkami: 1,550 milijona neposredno zaposlenih, promet v višini 160 milijard EUR v letu 1997 (približno 2 % BDP v Skupnosti)⁽⁹⁾. Za primerjavo lahko vzamemo podatke o Norveški (2 % BDP, ki ga ustvari pomorski sklop⁽¹⁰⁾), Danski (3 % BDP, ki ga ustvari pomorski sklop), Grčiji (2,3 %) in Nizozemski (2 %).

- (6) V tej zvezi torej ni zanemarljivo pripomniti, da ladjevje, ki ga upravljajo evropska podjetja s sedežem v Skupnosti, ostaja na ravni približno 34 % svetovne tonaže, medtem ko se je slednja v tem obdobju povečala za 10 %. Glede na mobilnost pomorske industrije in zmogljivosti, ki jih zagotavljajo tretje države, je mogoče sklepati, da lahko ukrepi podpore za pomorski promet pripomorejo k preprečevanju obsežne selitve povezanih industrij.

⁽⁵⁾ ISL, Statistika ladijskega prometa 2001. Dodatni podrobni podatki, zlasti številke, ki so pomembne za ladjevje Skupnosti in zaposlovanje pomorščakov znotraj Skupnosti, so podani v uvodnem delu Sporočila Komisije iz opombe 1 v tem poglavju.

⁽⁶⁾ Norveška je bila edina država Efte, ki je odgovorila na ta vprašalnik.

⁽⁷⁾ Sporočilo Komisije o usposabljanju in zaposlovanju pomorščakov z dne 6. aprila 2001, COM(2001) 188 konč.

⁽⁸⁾ Te dejavnosti vključujejo pristaniške storitve, logistiko, gradnjo, popravila, vzdrževanje, inšpekcijske preglede ter razvrščanje plovil, upravljanje ladij in posredništvo, bančne dejavnosti in mednarodne finančne storitve, zavarovalništvo, svetovanje in strokovne storitve.

⁽⁹⁾ Študija, ki jo je opravila Evropska komisija, GD za podjetništvo, z naslovom 'Gospodarski vpliv pomorske industrije v Evropi'. http://europa.eu.int/comm/enterprise/maritime/maritime_industrial/economic_impact_study.htm

⁽¹⁰⁾ Številka, vzeta iz statističnih podatkov Norveške.

- (7) Na podlagi teh ugotovitev je Komisija ES sklenila, da se je v primerih, kjer so bili sprejeti ukrepi v skladu s Smernicami iz leta 1997, strukturno nazadovanje registrov in ladjevja Skupnosti vsaj deloma ustavilo in cilji Skupnosti so bili vsaj deloma doseženi. Na podlagi svojih preiskav na področju pomorskega prometa Organ sklepa, da se plutje pod tujimi zastavami še ni prenehalo, medtem ko so se ukrepi, sprejeti v skladu z nekdanjim poglavjem 24A Smernic Organa obravnavali kot sredstvo za zaustavitev te težnje. Norveški delež svetovnega ladjevja, ki temelji na bruto tonaži in se meri kot tonaža, registrirana na Norveškem, je v obdobju med letom 1998 in letom 2000 ostal približno 4 % ⁽¹¹⁾.
- (8) Delež odprtih registrov v svetovni tonaži se je v tem obdobju vendarle še naprej povečeval, saj je narasel s 43 % v letu 1996 na 54 % v letu 2001, in nič ne kaže na to, da bi se trend, da se je ladjevje zatekalo in se še danes vse bolj zateka k pomorščakom iz tretjih držav, občutno spremenil. Dejavnosti, ki so potekale v zadnjih letih, je treba še naprej izvajati, vendar morajo biti bolj usmerjene k cilju. Ukrepi za pomorščake EGP morajo biti zlasti predmet aktivnejšega spremljanja.
- (9) Rezultate merjenj, ki jih opravijo države Efte in jih odobri Organ, je treba sistematično analizirati.
- (10) Zaradi tega, in četudi mora biti pomoč za tekoče poslovanje načeloma izjemna, začasna in regresivna, Organ ocenjuje, da je državna pomoč za sektor pomorskih prevozov EGP še vedno upravičena in je bil pristop, uporabljen v Smernicah iz leta 1997, pravičen. Sedanje poglavje 24A Smernic tako temelji na enakem osnovnem pristopu.

24A.2. Obseg in splošni cilji pregledanih Smernic o državni pomoči

- (1) Cilj teh smernic – ki nadomeščajo nekdanje poglavje 24A ⁽¹²⁾ – je določitev parametrov, v okviru katerih Organ v skladu s členom 61(3)(c) in/ali členom 59(2) Sporazuma EGP odobri državno pomoč za pomorski promet ob upoštevanju pravil in postopkov državne pomoči EGP.
- (2) Sheme pomoči se ne smejo izvajati na stroške gospodarstev drugih držav EGP in prikazati je treba, da ne predstavljajo take nevarnosti za izkrivljanje konkurence med pogodbenicami, ki bi bila v nasprotju s skupnim interesom. Državno pomoč je treba vedno omejiti na to, kar je potrebno, da doseže svoj namen, in dodeljevati pregledno. Vedno je treba upoštevati kumulativni učinek celotne pomoči, ki jo dodelijo državni organi (vključno z nacionalno, regionalno in lokalno ravno).
- (3) Te smernice se uporabljajo za dejavnosti ‚pomorskega prometa‘, kot so opredeljene v Uredbi (EGS) št. 4055/86 ⁽¹³⁾, vključeni v Sporazum EGP kot točka 53 v Prilogi XIII k Sporazumu EGP, in Uredbi (EGS) št. 3577/92 ⁽¹⁴⁾, vključeni kot točka 53 v Prilogi XIII k Sporazumu EGP ⁽¹⁵⁾, se pravi za ‚prevoz blaga in potnikov po morju‘. Prav tako se v določenih delih nanašajo na vleko in poglabljanje dna.

24A.2.1 Obseg pregledanih Smernic o državni pomoči

- (1) Te smernice zajemajo vsakršno obliko pomoči, ki jo za pomorski promet dodelijo države Efte ali se dodeli iz državnih virov. To vključuje vsakršno finančno ugodnost, dodeljeno v kakršni koli obliki in financirano s strani javnih organov (bodisi na ravni države, regije, province, departmaja bodisi na lokalni ravni). Za te namene lahko javni organi vključijo javna podjetja in banke pod nadzorom države. Opredelitev pomoči lahko zajema tudi ureditve, s katerimi država jamči za posojila ali drugo obliko financiranja s strani komercialnih bank. Smernice ne razlikujejo med vrstami upravičencev v smislu njihove pravne strukture (naj so to družbe, partnerstva ali posamezniki) niti med javnim ali zasebnim lastništvom, in za vsakršno sklicevanje na podjetja velja, da vključuje vse vrste pravnih oseb.
- (2) Te smernice ne zajemajo pomoči za ladjedelništvo (v smislu poglavja 24B Smernic o državni pomoči Organa ali katerega koli poznejšega instrumenta). Za naložbe v infrastrukturo običajno velja, da vključujejo državno pomoč v smislu člena 61(1) Sporazuma EGP, če država zagotavlja prost in enak dostop do infrastrukture v korist vseh zadevnih podjetij. Vendar pa lahko Organ prouči takšne naložbe, če te lahko neposredno ali posredno koristijo določenim lastnikom ladij. Organ je tudi uvedel načelo, da se državna pomoč ne dodeli, če javni organi vlagajo v podjetje na podlagi, ki bi bila sprejemljiva za zasebnega vlagatelja, ki posluje pod običajnimi pogoji tržnega gospodarstva.

⁽¹¹⁾ Številka, vzeta iz statističnih podatkov Norveške.

⁽¹²⁾ Ki je temeljilo na Smernicah Komisije ES iz leta 1997.

⁽¹³⁾ Uredba Sveta (EGS) št. 4055/86 z dne 22. decembra 1986 o uporabi načela svobode opravljanja storitev v pomorskem prometu med državami članicami ter med državami članicami in tretjimi državami (UL L 378, 31.12.1986, str. 1).

⁽¹⁴⁾ Uredba Sveta (EGS) št. 3577/92 z dne 7. decembra 1992 o uporabi načela prostega pretoka storitev v pomorskem prometu med državami članicami (pomorska kabotaža) (UL L 364, 12.12.1992, str. 7).

⁽¹⁵⁾ S Sklepom Skupnega odbora št. 70/97 (UL L 30, 5.2.1998, str. 42, in Dopolnilo EGP št. 5, 5.2.1998, str. 175), z začetkom veljavnosti 1.8.1998.

24A.2.2 Splošni cilji pregledanih Smernic o državni pomoči

- (1) Na področju državne pomoči je potrebna večja preglednost, da se svojih pravic in obveznosti ne zavedajo le nacionalni organi v širšem smislu, temveč tudi podjetja in posamezniki. Te smernice želijo prispevati k temu in razjasniti, zakaj se lahko uvedejo sheme državne pomoči za podporo pomorskemu interesu EGP, in sicer s ciljem:
- izboljšanja varnega, učinkovitega, zaščitenega in okolju prijaznega pomorskega prometa,
 - spodbujanja vpisa ali ponovnega vpisa v registre držav EGP,
 - prispevanja k utrditvi pomorskega sklopa, ustanovljenega v državah EGP, ob hkratnem ohranjanju splošne konkurenčnosti ladjevja na svetovnih trgih,
 - ohranjanja in izboljšanja pomorskega strokovnega znanja in izkušenj ter varovanja in pospeševanja zaposlovanja evropskih pomorščakov, in
 - prispevanja k spodbujanju novih storitev na področju prevozov po morju na kratkih razdaljah ⁽¹⁶⁾.
- (2) Državna pomoč se na splošno lahko dodeli samo za ladje, ki so vpisane v registre EGP. Vendar pa se lahko v nekaterih izjemnih primerih dodeli za ladje, ki so vpisane v registre pod točko (3) Priloge VIII k tem smernicam, pod pogojem, da:
- so skladne z mednarodnimi standardi in zakonodajo EGP, vključno s tistimi, ki se nanašajo na pogoje glede zaščite, varnosti, okoljevarstvene učinkovitosti ter delovne razmere na krovu,
 - se upravljajo iz EGP,
 - ima njihov lastnik sedež v EGP in zadevna država prikaže, da register neposredno prispeva k doseganju zgoraj navedenih ciljev.
- (3) Poleg tega se lahko okrepi pomoči, ki so nevtralni glede zastave, pod katero plujejo ladje,odobrijo v nekaterih izjemnih primerih, kjer je jasno prikazano, da so koristni za doseganje skupnih ciljev pogodbenic.

24A.3. Davčni in socialni ukrepi za izboljšanje konkurenčnosti

24A.3.1 Davčno obravnavanje ladjarskih družb

- (1) Številne tretje države so razvile večje registre ladij, ki so včasih podprti z učinkovito strukturo mednarodnih storitev in privlačijo ladjarje z davčnimi razmerami, ki so občutno ugodnejše od tistih v državah EGP. Davčno ugodno okolje je privedlo do spodbude, da družbe ne le vpisujejo svoja plovila v tuje registre, temveč razmišljajo tudi o preselitvi svojih podjetij. Poudariti je treba, da trenutno ni nobenih učinkovitih mednarodnih pravil za omejitev takšne davčne konkurence, hkrati pa je zelo malo upravnih, pravnih ali tehničnih ovir za umik vpisa plovila iz registra države EGP. V tej zvezi se zdi, da je vzpostavitev pogojev, ki omogočajo bolj pošteno konkurenco zastavam ugodnosti, najboljši korak naprej.
- (2) Na splošno Sporazum EGP ne zajema davčnega sistema države EGP/Efte. Vendar pa ima lahko v nekaterih primerih takšen sistem posledice, zaradi katerih se lahko vključi v obseg uporabe člena 61(1) Sporazuma EGP ⁽¹⁷⁾. V tej fazi ni dokazov o shemah, ki bi toliko izkrivljale konkurenco v trgovini med pogodbenicami, da bi bila v nasprotju s skupnim interesom. Pravzaprav se zdi, da stopnja konvergence v pristopih držav EGP do pomoči za ladijski promet narašča. Vpisovanje plovil v register druge države EGP je redek pojav. Davčna konkurenca je predvsem težava med državami EGP na eni strani in tretjimi državami na drugi, saj so prihranki stroškov, ki jih lastnikom ladij omogočajo registri v tujih državah, precejšnji v primerjavi z možnostmi, ki so na voljo znotraj EGP.

⁽¹⁶⁾ V zvezi s tem glej Belo knjigo Komisije ES o evropski prometni politiki za 2010, COM(2001) 370 konč.

⁽¹⁷⁾ Razsodba Sodišča Efte v zadevi E-6/98 *Vlada Norveške proti Nadzornemu organu Efte*.

- (3) Zato so številne države EGP sprejele posebne ukrepe za izboljšanje davčnih razmer za ladjarske družbe, vključno z, na primer, pospešeno amortizacijo naložb v ladje ali pravico do pridržanja dobička, ustvarjenega s prodajo ladij, za več let brez obdavčitve, pod pogojem, da se ta dobiček ponovno vloži v ladje.
- (4) Ti ukrepi glede davčnih olajšav, ki se v pomorstvu uporabljajo na poseben način, veljajo za državno pomoč. Prav tako je državna pomoč sistem nadomeščanja normalnega sistema obdavčenja pravnih oseb z davkom na tonažo. 'Davek na tonažo' pomeni, da lastnik ladje plača znesek davka, ki je neposredno povezan z upravljano tonažo. Davek na tonažo je plačljiv ne glede na trenutne dobičke ali izgube družbe.
- (5) Za takšne ukrepe se je izkazalo, da varujejo visoko kakovost zaposlovanja v pomorskem sektorju na kopnem, kot je upravljanje, neposredno povezano z ladijskim prometom in tudi v sorodnih dejavnostih (zavarovalništvo, posredništvo in finance). Glede na pomen tovrstnih dejavnosti za gospodarstvo pogodbenic in v podporo zgoraj navedenim ciljem se lahko te vrste davčnih spodbud na splošno odobrijo. Poleg tega bo varovanje kakovosti zaposlovanja in spodbujanje konkurenčnosti sektorja pomorskega prometa, vzpostavljenega v državi EGP z davčnimi spodbudami, skupaj z drugimi pobudami v zvezi z usposabljanjem in krepitvijo varnosti, pospešilo razvoj evropskega ladijskega prometa na svetovnem trgu.
- (6) Organ se zaveda, da je današnji dohodek lastnikov ladij pogosto pridobljen z upravljanjem ladij pod različnimi zastavami – na primer, z uporabo zakupljenih plovil pod tujimi zastavami ali z uporabo partnerskih plovil znotraj združenj. Prav tako je znano, da bi se spodbuda za izselitev upravljanja in pomožnih dejavnosti nadaljevala, če bi lastnik ladje pridobil znatno finančno korist z vodenjem različnih obratov in ločenega računovodstva za dohodke pod zastavo EGP in druge dohodke. Tako bi se zgodilo, če bi bili, na primer, dohodki, ki niso ustvarjeni pod zastavo EGP, zavezani bodisi polni stopnji davka na pravne osebe v državi EGP ali nižji stopnji davka, če se lahko prikaže čezmorsko upravljanje.
- (7) Cilj državne pomoči v povezavi s pomorskim prometom je pospeševanje konkurenčnosti ladjevij EGP na svetovnem trgu pomorskega prometa. Zaradi tega morajo sheme davčnih olajšav praviloma zahtevati povezavo z zastavo EGP. Vendar se lahko izjemoma odobrijo tudi, ko se uporabljajo za celotno ladjevje, ki ga upravlja lastnik ladje s sedežem na ozemlju države EGP, ki je zavezan davku na pravne osebe, pod pogojem, da se prikaže, da se strateško in komercialno upravljanje zadevnih ladij dejansko izvaja znotraj tega ozemlja in ta dejavnost bistveno prispeva h gospodarski dejavnosti ter zaposlovanju znotraj EGP. Dokazi, ki jih zadevna država EGP predloži za prikaz te gospodarske povezave, morajo vključevati podrobne podatke o plovilih, ki so v lasti in upravljanju registrov držav EGP, državljanov EGP, ki so zaposleni na ladjah in v kopenskih dejavnostih, ter naložbah v osnovna sredstva. Poudariti je treba, da je pomoč potrebna za pospeševanje repatriacije strateškega in komercialnega upravljanja vseh zadevnih ladij v EGP in da morajo biti poleg tega upravičenci do shem zavezani davku na pravne osebe v EGP. Nadalje Organ zahteva vse razpoložljive dokaze, ki kažejo, da vsa plovila, ki jih upravljajo družbe, ki uživajo ugodnosti teh ukrepov, izpolnjujejo ustrezne mednarodne varnostne standarde in varnostne standarde EGP, vključno s tistimi, ki se nanašajo na delovne razmere na krovu.
- (8) Kot se je dokazovalo v zgornjem odstavku, ne smemo pozabiti, da sheme davčnih olajšav načeloma zahtevajo povezavo z zastavo ene od držav EGP. Preden se pomoč izjemoma dodeli (ali potrdi) ladjevjem, ki zajemajo tudi plovila, ki plujejo pod drugimi zastavami, morajo države EGP zagotoviti, da se upravičene družbe zavežejo k povečevanju ali vsaj ohranjanju deleža tonaže pod zastavo ene od držav EGP, ki jo bodo upravljale pod takšnimi zastavami, ko se bodo začele uporabljati te smernice. Kadar družba nadzoruje družbe, ki upravljajo plovila v smislu Sedme direktive Sveta 83/349/EGS⁽¹⁸⁾ (člen 1), vključene kot točka 4 Priloge XXII k Sporazumu EGP, je treba zgornjo zahtevo v zvezi z deležem tonaže uporabljati za matično družbo in podružnice na konsolidirani podlagi. Če družba (ali skupina) ne upošteva te zahteve, zadevna država EGP ne sme dodeljevati nadaljnjih davčnih olajšav za dodatna plovila v upravljanju te družbe, ki ne plujejo pod zastavo EGP, razen če se delež svetovne tonaže pod zastavo EGP, ki izpolnjuje pogoje za davčne olajšave, v državi EGP v povprečju ni znižal med obdobjem poročanja iz naslednjega odstavka. Država Efte mora Organ obvestiti o uporabi tega odstopanja. Zahteva o deležu tonaže EGP iz tega odstavka se ne uporablja za podjetja, ki upravljajo najmanj 60 % svoje tonaže pod zastavo EGP.

⁽¹⁸⁾ UL L 193, 18.7.1983, str. 1.

- (9) V vseh primerih, ko se davčne sheme odobrijo na zgoraj navedeni izjemni podlagi, in zaradi omogočanja zadevni državi Efte, da lahko vsaka tri leta pripravi poročilo iz razdelka 24A.12 ('Končne pripombe', glej spodaj), morajo prejemniki zadevni državi Efte predložiti dokaze, ki kažejo, da so bili v tem obdobju izpolnjeni vsi pogoji za odstopanje od povezave z zastavo. Poleg tega je treba predložiti dokaze, ki kažejo, da se pri upravičenem ladjevju upošteva zahteva v zvezi z deležem tonaže iz prejšnjega odstavka in da vsa plovila tega ladjevja izpolnjujejo ustrezne mednarodne standarde in standarde EGP, vključno s tistimi, ki se nanašajo na zaščito, varnost, okoljevarstveno učinkovitost in delovne razmere na krovu. Če prejemniki ne predložijo tovrstnih dokazov, so izključeni iz davčne sheme.
- (10) Prav tako je pomembno določiti, da lahko, medtem ko so ladjarske družbe s sedežem v EGP naravni prejemniki zgoraj navedenih davčnih shem, v skladu z istimi določbami izpolnjujejo pogoje tudi nekatere družbe za upravljanje ladij, ustanovljene v EGP. Družbe za upravljanje ladij so organizacije, ki opravljajo različne storitve za lastnike ladij, kot so tehnične raziskave, zaposlovanje in usposabljanje posadke, vodenje posadke in upravljanje plovil. V nekaterih primerih se upravljavcem ladij dodeli upravljanje plovil tako s tehničnega stališča kot tudi stališča zaposlovanja posadke. V tem primeru delujejo, kar zadeva prevoze, kot klasični 'lastniki ladij'. Poleg tega se, kot to velja za sektor pomorskih prevozov, tudi ta sektor spopada z močno in naraščajočo konkurenco na mednarodni ravni. Iz teh razlogov se zdi primerno povečati možnost davčnih olajšav na to kategorijo upravljavcev ladij.
- (11) Družbe za upravljanje ladij lahko izpolnjujejo pogoje za pomoč zgolj za plovila, za katera se jim v celoti dodeli tehnično upravljanje in upravljanje posadke. Da izpolnijo pogoje, morajo upravljavci ladij od lastnika zlasti pridobiti celotno odgovornost za delovanje plovila in od lastnika prevzeti vse obveznosti ter odgovornosti, ki jih nalaga Kodeks ISM ⁽¹⁹⁾. Če upravljavci ladij opravljajo tudi druge specializirane storitve, četudi so povezane z delovanjem plovila, je treba zagotoviti ločeno knjigovodstvo za dejavnosti, ki ne izpolnjujejo pogojev za sheme davčnih olajšav. Zgoraj opisana zahteva v zvezi z deležem zastave držav EGP se uporablja tudi za družbe za upravljanje ladij ⁽²⁰⁾.
- (12) Te smernice se uporabljajo samo za pomorski promet. Organ lahko soglaša, da pod to opredelitev sodijo tudi vleka drugih plovil po morju, naftnih ploščadi itd.
- (13) Organ je vendarle izvedel, da države EGP v nekaterih primerih dovoljujejo, da vlačilci, ki so namenjeni za delo na morju, izkoriščajo ugodnosti pomoči, četudi niso dejavni na morju ali pa le redko. Zato je v teh smernicah koristno navesti, kakšno odločitev bo Organ sprejel v zvezi s tem.
- (14) 'Vleka' je v namen Smernic zajeta le, če več kot 50 % dejavnosti vleke, ki se v danem letu dejansko opravi z vlačilcem, predstavlja 'pomorski promet'. Čakalna doba se lahko sorazmerno izenači s tistim delom celotne dejanske opravljene dejavnosti vlačilca, ki predstavlja 'pomorski promet'. Poudariti je treba, da dejavnosti vleke, ki se med drugim izvajajo v pristaniščih ali katerih namen je pomagati plovilom na lastni pogon doseči pristanišče, ne predstavljajo 'pomorskega prometa' za namene teh smernic. Pri vleki ni mogoče nobeno odstopanje od povezave z zastavo.
- (15) Podobno je pri poglobljanju dna, kjer izkušnje, pridobljene v zadnjih letih, kažejo na potrebo po nekaterih ugotovitvah.
- (16) Dejavnosti 'poglobljanja dna' načeloma niso upravičene do pomoči za pomorski promet. Vendar pa se lahko davčne ureditve za podjetja (kot je davek na tonažo) uporabijo za tiste plavajoče bagre, katerih dejavnosti obsegajo 'pomorski promet' – to je prevoz izkopanega materiala na odprtem morju – za več kot 50 % njihovega letnega obratovalnega časa in samo v zvezi s tovrstnimi prevoznimi dejavnostmi. Upravičeni plavajoči bagri so samo tisti, ki so registrirani v državi EGP (odstopanje od povezave z zastavo ni mogoče). V takšnih primerih se zahteva ločeno knjigovodstvo za dejavnosti pomorskega prometa ⁽²¹⁾.
- (17) Metoda ocenjevanja sistemov davka na tonažo, ki je bila do sedaj priglašena Komisiji ES, zajema naslednje korake: virtualni dobiček lastnikov ladij se je izračunal z uporabo stopnje domnevnega dobička na njihovo tonažo; nacionalni davek na tonažo se uporablja za tako določeni znesek. Izračunani znesek je 'davek na tonažo', ki ga je treba plačati.

⁽¹⁹⁾ 'Kodeks ISM', Mednarodni kodeks ravnanja za varno upravljanje ladij in za preprečevanje onesnaževanja, ki ga je z Resolucijo A.741(18) sprejela Mednarodna pomorska organizacija (IMO).

⁽²⁰⁾ Organ bo proučil učinke teh določb na upravljanje ladij po treh letih izvajanja teh smernic.

⁽²¹⁾ Ladje, ki jih uporabljajo ti upravljavci ladij, prav tako izkopavajo ali odstranjujejo materiale, ki jih nato prevažajo. Izkopavanje ali odstranjevanje kot takšno ni upravičeno do državne pomoči za pomorski promet.

- (18) Stopnje domnevnega dobička, ki so jih predložile države ES, so bile do sedaj homogene. Vendar se lahko stopnje davka na pravne osebe bistveno razlikujejo v ES in so davki na tonažo, ki jih je treba plačati za enako tonažo, lahko v različnih državah ES precej neenakomerni. Za ohranjanje trenutnega pravičnega ravnovesja je Komisija ES določila, da bo odobrila le sheme, na podlagi katerih je davčno breme za enako tonažo jasno v skladu z že odobrenimi shemami. Na podlagi svojih izkušenj Organ opazuje, da se nekatere države lahko odločijo za neposredno določanje posebnih stopenj davka na tonažo, namesto da izračunavajo virtualni dobiček, za katerega se uporablja stopnja običajnega davka na pravne osebe. Organ si prav tako prizadeva ohraniti pravično ravnovesje v skladu z že odobrenimi sistemi.
- (19) V vseh primerih morajo ugodnosti shem pospeševati razvoj sektorja za pomorski promet in zaposlovanje v podporo skupnemu interesu pogodbenic. Zaradi tega je treba zgoraj navedene davčne ugodnosti omejiti na dejavnosti pomorskega prometa; zato se v primerih, ko ladjarska družba opravlja tudi druge komercialne dejavnosti, zahteva pregledno knjigovodstvo, da se prepreči 'prelitje' v dejavnosti, ki niso povezane s pomorskim prometom. Ta pristop bi pripomogel h konkurenčnosti ladijskega prometa EGP z davčnimi obveznostmi, primerljivimi s stopnjami, ki se uporabljajo drugod po svetu, hkrati pa ohranil normalne davčne stopnje držav EGP za druge dejavnosti in osebne prejemke delničarjev in direktorjev.

24A.3.2 Stroški dela

- (1) Kot je že bilo omenjeno, je pomorski promet sektor, ki se spopada z ostro mednarodno konkurenco. Cilj ukrepov podpore za pomorski sektor je zato predvsem znižati davčne in druge stroške ter bremena, ki jih nosijo lastniki ladij EGP in pomorščaki EGP, na raven, skladno s svetovnimi normativi. Ukrepi podpore morajo neposredno pospeševati razvoj sektorja in zaposlovanje, namesto da zagotavljajo splošno finančno pomoč.
- (2) Pri doseganju teh ciljev je treba ladijskemu prometu EGP omogočati naslednje ukrepe v zvezi s stroški zaposlovanja:
- znižane stopnje prispevkov za socialno varstvo pomorščakov EGP, ki so zaposleni na krovu ladij, registriranih v državi EGP,
 - znižane stopnje davka na dohodek pomorščakov EGP, ki so zaposleni na krovu ladij, registriranih v državi EGP.

Za namene te točke so 'pomorščaki EGP' opredeljeni kot:

- državljani držav EGP, v primeru pomorščakov, ki delajo na krovu plovil (vključno s trajekti ro-ro⁽²²⁾), ki opravljajo storitve rednega prevoza potnikov med pristanišči EGP,
 - v vseh drugih primerih vsi pomorščaki, zavezani plačilu davka in/ali prispevkov za socialno varnost v državi EGP.
- (3) Nekdanje smernice iz leta 1997 so omogočale takšna znižanja za vse pomorščake, ki delajo na krovu plovil, registriranih v državi EGP, in so zavezani plačilu davka in/ali prispevkov za socialno varnost v državi EGP. Vendar je od tedaj postalo jasno, da je pritisk mednarodne konkurence na evropske lastnike ladij zelo velik na področju mednarodnega tovornega prometa, medtem ko je na področju rednega potniškega prometa znotraj EGP manjši. Povečevanje konkurenčnosti evropskega sektorja pomorskega prometa je zato v prvem primeru prednostni cilj pomoči. Preprečevanje državam EGP, da dodelijo davčne olajšave vsem pomorščakom, bi imelo v tem primeru negativne učinke na konkurenčnost evropskih lastnikov ladij, ki bi s tem bili spodbujeni k vpisovanju svojih plovil v tuje registre. Hkrati je bilo glede na odstotke in številke opaženo precejšnje zaposlovanje državljanov držav EGP v rednem potniškem prometu znotraj EGP. Zaščita zaposlovanja v EGP je zato v tem primeru prednostna naloga pomoči. Iz notranjih davčnih razlogov nekatere države EGP raje uporabljajo znižane stopnje od tistih, navedenih zgoraj, vendar pa lahko lastnikom ladij povrnejo – deloma ali v celoti – stroške, ki izhajajo iz teh dajatev. Takšen pristop lahko na splošno velja za enakovrednega zgoraj opisanemu sistemu znižanih stopenj, pod pogojem, da obstaja jasna povezava s temi dajatvami, da ni previsokih nadomestil ter da je sistem pregleden in ne dopušča zlorab.
- (4) Za pomorski del dejavnosti vleke in poglobljanja dna (pomorski prevoz materialov) se lahko pomoč v korist zaposlovanja pomorščakov EGP dodeli po analogiji s pravili iz te točke, vendar le, če se pomoč nanaša na pomorščake EGP, ki delajo na krovu vlačilcev in plavajočih bagrov na lastni pogon, ki so registrirani v državi EGP in opravljajo pomorski promet med plovbo najmanj 50 % svojega obratovalnega časa⁽²³⁾.

⁽²²⁾ Glej člen 2, točko (a), Direktive Sveta 1999/35/ES z dne 29. aprila 1999 o sistemu obveznih pregledov za varno izvajanje linijskih prevozov z ro-ro trajekti in visokohitrostnimi potniškimi plovili (UL L 138, 1.6.1999, str. 1), vključen kot točka 56ca v Prilogi XIII k Sporazumu EGP, Sklep Skupnega odbora EGP št. 179/1999 (UL L 74, 15.3.2001, str. 7, in Dopolnilo EGP št. 14, 15.3.2001, str. 22 (v norveškem jeziku) in str. 105 (v islandskem jeziku)), z začetkom veljavnosti 1.8.2000.

⁽²³⁾ Zato dejavnosti poglobljanja dna, ki se med drugim izvajajo v glavnem v pristaniščih, niso upravičene do pomoči v korist zaposlovanja pomorščakov EGP.

- (5) Treba se je tudi spomniti, da je pomoč na področju zaposlovanja zajeta v skupinski izjemi iz Uredbe Komisije (ES) št. 2204/2002 z dne 12. decembra 2002 o uporabi členov 87 in 88 Pogodbe ES za državne pomoči na področju zaposlovanja ⁽²⁴⁾, vključeni kot točka 1g v Prilogi XV k Sporazumu EGP ⁽²⁵⁾, ki se uporablja tudi za pomorski promet.

24A.4. Podpora posadki

Namen pomoči za podporo posadki je znižanje stroškov zaposlovanja pomorščakov EGP, predvsem tistih na ladjah, ki plujejo v oddaljenih vodah. Pomoč, za katero se uporablja zgornja meja (kot je določena v razdelku 24A.11), se lahko zato dodeli v obliki plačila ali povračila stroškov repatriacije pomorščakov EGP, ki delajo na krovu ladij, vpisanih v registre držav EGP.

24A.5. Pomoč za naložbe

- (1) Subvencije za obnovo ladjevja niso običajne pri drugih načinih prevoza, kot sta cestni prevoz blaga in letalstvo. Ker takšne sheme v glavnem izkrivljajo konkurenco, jih Organ nerad odobri, razen kadar tvorijo del strukturne reforme, ki vodi do zmanjšanja skupne zmogljivosti ladjevja.
- (2) Naložbe morajo biti skladne s poglavjem 24B teh smernic ali katero koli zakonodajo EGP ali smernicami, ki ga lahko nadomestijo.
- (3) V okviru teh smernic se vendarle lahko dovoli druga pomoč za naložbe v skladu s politiko varnosti na morju, v nekaterih omejenih okoliščinah za izboljšanje opreme na krovu plovil, vpisanih v registre držav EGP, ali za pospeševanje uporabe varnih in čistih ladij. Zato se lahko dovoli pomoč, ki zagotavlja pobude za nadgradnjo ladij, registriranih v EGP, na raven standardov, ki presegajo obvezno varnost, in okoljskih standardov iz mednarodnih konvencij ter za predvidevanje višjih dogovorjenih standardov, s katerimi se bosta krepila varnostni in okoljski nadzor. Takšna pomoč mora izpolnjevati veljavne določbe EGP v zvezi z ladjedelništvom.
- (4) Ker je ladijski promet v bistvu zelo mobilni, se lahko regionalna pomoč za pomorske družbe v prikrajšanih regijah, ki so pogosto v obliki pomoči za naložbe v družbe, ki vlagajo v regije, dovoli, če je jasno, da bo imela regija od njih korist v razumnem času. To bi se, na primer, zgodilo pri naložbah, povezanih z izgradnjo namenskih skladišč ali nakupom stacionarne opreme za pretovarjanje. Pomoč za naložbe v pomorske družbe v prikrajšanih regijah se lahko zato dovoli le, kadar je tudi v skladu s pravili glede regionalne pomoči (glej razdelek 24A.6).

24A.6. Regionalna pomoč na podlagi člena 61(3)(a) in (c) Sporazuma EGP

V povezavi z regionalnimi shemami pomoči Organ uporablja splošna pravila, določena v njegovih smernicah ali v njihovih prihodnjih spremembah.

24A.7. Usposabljanje

- (1) Najprej se je treba spomniti, da je pomoč na področju usposabljanja zajeta v skupinski izjemi iz Uredbe Komisije (ES) št. 68/2001 z dne 12. januarja 2001 o uporabi členov 87 in 88 Pogodbe ES pri pomoči za usposabljanje ⁽²⁶⁾, vključeni kot točka 1d v Prilogi XV k Sporazumu EGP ⁽²⁷⁾, ki se uporablja tudi za pomorski promet.
- (2) Poleg tega številne sheme usposabljanja, ki jih izvajajo pomorščaki in podpira država, ne pomenijo državne pomoči, ker so splošne narave (bodisi poklicne ali akademske). Zato te sheme niso predmet priglasitve in proučevanja s strani Organa.

⁽²⁴⁾ UL L 337, 13.12.2002, str. 3.

⁽²⁵⁾ S Sklepom Skupnega odbora EGP št. 83/2003 (UL L (se objavi)), z začetkom veljavnosti 21.6.2003.

⁽²⁶⁾ UL L 10, 13.1.2001, str. 20.

⁽²⁷⁾ S Sklepom Skupnega odbora EGP št. 88/2002 (UL L 266, 3.10.2002, str. 56, in Dopolnilo EGP št. 49, 3.10.2002, str. 42), z začetkom veljavnosti 1.2.2003.

- (3) Če naj za shemo velja, da vključuje državno pomoč, se vendarle zahteva priglasitev. To se lahko zgodi, ko se na primer določena shema posebej nanaša na usposabljanje na krovu in državno finančno pomoč prejema organizacija za usposabljanje, kadet, pomorščak ali lastnik ladje. Organ odobri pomoč, ki se na podlagi nediskriminacije dodeli za usposabljanje, ki se izvaja na krovu ladij, registriranih v državi EGP. Izjemoma se lahko podpira usposabljanje na krovu drugih ladij, če se utemelji z objektivnimi merili, kot so pomanjkanje razpoložljivega prostora na ladjah, vpisanih v register države EGP.
- (4) Če se finančni prispevki plačujejo za usposabljanje na krovu, pripravnik načeloma ne sme biti aktiven, temveč presežen član posadke. Ta določba zagotavlja, da se subvencije za neto plače ne smejo plačevati za pomorščake, ki opravljajo običajne dejavnosti posadke.
- (5) Podobno so za varovanje in razvoj pomorskega strokovnega znanja in izkušenj v EGP ter konkurenčne prednosti pomorske industrije EGP potrebne dodatne obsežne raziskave in razvojna prizadevanja, s poudarkom na kakovosti, produktivnosti, varnosti in varstvu okolja. Za takšne projekte se državna podpora lahko odobri v okviru Sporazuma EGP ⁽²⁸⁾.
- (6) Pomoč, katere cilj je krepitev in posodabljanje veščin častnikov EGP, se lahko odobri v vsej njihovi karieri. Pomoč lahko zajema prispevek k stroškom usposabljanja in/ali nadomestilo za plačo, ki se častniku izplača v obdobju usposabljanja. Sheme morajo biti oblikovane na način, ki preprečuje, da se pomoč za usposabljanje neposredno ali posredno preoblikuje v subvencijo za plače častnikov.
- (7) Prav tako se lahko odobri pomoč, katere cilj je strokovno preusposabljanje ribičev na odprtem morju, da lahko delajo kot pomorščaki.

24A.8. Pomoč za prestrukturiranje

Čeprav se Smernice Organa za prestrukturiranje in reševanje podjetij v težavah ⁽²⁹⁾ za promet uporabljajo le v obsegu, kolikor se upošteva posebna narava sektorja, Organ uporablja te smernice ali katere koli druge smernice ali zakonodajo EGP, ki jih nadomešča, pri obravnavanju pomoči za prestrukturiranje pomorskih družb.

24A.9. Obveznosti javnih storitev in javna naročila storitev

- (1) Na področju pomorske kabotaže se lahko naložijo obveznosti javnih storitev ali dodelijo javna naročila storitev, in sicer za storitve iz člena 4 Uredbe (EGS) št. 3577/92, vključenega kot točka 53a v Prilogi XIII k Sporazumu EGP ⁽³⁰⁾. Za te storitve morajo obveznosti javnih storitev in javna naročila storitev, kot tudi nadomestila zanje, izpolnjevati pogoje navedene določbe in pravila Sporazuma EGP ter postopkov, ki urejajo državno pomoč, kot jih razlagata Sodišče Efte in Sodišče Evropskih skupnosti za ustrezne določbe Pogodbe ES in postopke, ki urejajo državno pomoč v Skupnosti.
- (2) Organ soglaša, da se lahko pri potrebi po storitvah mednarodnega prometa naložijo obveznosti javnih storitev ali dodelijo javna naročila storitev, pod pogojem, da se za vsakršno nadomestilo uporabljajo zgoraj navedena pravila in postopki iz Sporazuma EGP.
- (3) Trajanje naročil javnih storitev mora biti omejeno na razumno in ne predolgo obdobje, običajno za šest let, saj lahko naročila za precej daljša obdobja povzročijo nevarnost ustvarjanja (zasebnega) monopola.

⁽²⁸⁾ Glej člen 61(3)(c) Sporazuma EGP in tudi poglavji 14 (Pomoč za raziskave in razvoj) in 15 (Pomoč za varstvo okolja) trenutnih smernic.

⁽²⁹⁾ Glej poglavje 16 trenutnih smernic.

⁽³⁰⁾ S Sklepom Skupnega odbora št. 70/97 (UL L 30, 5.2.1998, str. 42, in Dopolnilo EGP št. 5, 5.2.1998, str. 175), z začetkom veljavnosti 1.8.1998.

24A.10. Pomoč za prevoze po morju na kratkih razdaljah

- (1) Pravne opredelitve ‚prevozov po morju na kratkih razdaljah‘ ni. Vendar pa je v sporočilu Komisije ES o razvoju prevozov po morju na kratkih razdaljah v Evropi z dne 29. junija 1999 ⁽³¹⁾ določena delovna opredelitev prevozov po morju na kratkih razdaljah, ki jo je treba razumeti kot ‚pretok tovora in potnikov po morju med pristanišči, ki se nahajajo v geografski Evropi, ali med temi pristanišči in pristanišči, ki se nahajajo v neevropskih državah, ki z obalno črto na zaprtih morjih mejijo na Evropo‘ ⁽³²⁾. V tem sporočilu je Komisija ES poudarila vlogo tega načina prevoza za pospešitev trajnostne in varne mobilnosti, krepitev kohezije znotraj EGP in izboljšanje učinkovitosti prometa kot dela intermodalnega pristopa. Organ tudi priznava, da je treba prevoze po morju na kratkih razdaljah spodbujati na vseh ravneh, pa naj bo to na ravni EGP, nacionalni ali regionalni ravni.
- (2) Ker je cilj pomoči prevozom po morju na kratkih razdaljah izboljšati intermodalne verige in razbremeniti ceste v državah EGP, je treba opredelitev prevozov po morju na kratkih razdaljah iz sporočila Komisije ES iz leta 1999 za namene teh smernic omejiti na prevoze med pristanišči na ozemlju držav EGP.
- (3) Organ priznava, da lahko uvedbo storitev prevozov po morju na kratkih razdaljah spremljajo znatne finančne težave, ki jih želijo države EGP ublažiti, da bi zagotovile spodbujanje takšnih storitev.
- (4) V takšnem primeru lahko Organ odobri tovrstno pomoč, pod pogojem, da je namenjena lastnikom ladij v smislu člena 1 Uredbe (EGS) št. 4055/86, ⁽³³⁾ vključenega kot točka 53 v Prilogi XIII k Sporazumu EGP, za ladje, ki plujejo pod zastavo ene od držav EGP. Tovrstna pomoč je predmet priglasitve in mora izpolnjevati naslednje pogoje:

- pomoč ne sme trajati več kot tri leta, njen namen pa mora biti financiranje storitev pomorskih prevozov, ki povezujejo pristanišča, ki se nahajajo na ozemlju držav EGP,
- storitve morajo biti takšne vrste, da omogočajo, da se cestni (predvsem tovorni) promet lahko v celoti ali deloma izvede po morju, ne da bi se pri tem pomorski promet preusmerjal na način, ki bi bil v nasprotju s skupnim interesom,
- pomoč je treba usmerjati v izvajanje podrobnega projekta z vnaprej določenim okoljskim učinkom, ki se nanaša na novo pot ali posodobitev storitev v okviru že obstoječe, po potrebi povezovanje več lastnikov ladij, pri čemer se na posamezno linijo financira največ en projekt, ter brez obnovitve, podaljšanja ali ponovitve zadevnega projekta,
- namen pomoči mora biti bodisi pokrivati do 30 % operativnih stroškov zadevne storitve ⁽³⁴⁾ bodisi financirati nakup opreme za pretovarjanje zaradi opravljanja načrtovane storitve, ki znaša do 10 % takšne naložbe,
- pomoč za izvajanje projekta je treba dodeliti na podlagi preglednih meril, ki se nediskriminatorno uporabljajo za lastnike ladij s sedežem v EGP. Pomoč se običajno dodeli za projekt, ki ga organi države EGP izberejo na podlagi razpisnega postopka, skladnega z veljavnimi pravili Skupnosti,
- storitev, ki je predmet projekta, mora biti takšne vrste, da je komercialno uspešna po obdobju, ko je upravičena do javnega financiranja,
- takšna pomoč se ne sme združevati z nadomestilom za javne storitve (obveznosti ali naročila).

⁽³¹⁾ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij z naslovom ‚Razvoj prevoza po morju na kratkih razdaljah: dinamična alternativa znotraj verige trajnostnega prevoza – drugo dvoletno poročilo‘, COM(1999) 317 konč.

⁽³²⁾ Glej Sporočilo zgoraj, str. 2.

⁽³³⁾ Glej opombo 13 zgoraj.

⁽³⁴⁾ V primeru financiranja Skupnosti ali upravičenosti v skladu z različnimi shemami pomoči se zgornja meja 30 % uporablja za skupno vsoto pomoči/finančne podpore. Treba je opozoriti, da je intenzivnost pomoči enaka tisti, ki se predvideva za *dejanja prenosa načina* v okviru pobude Skupnosti Marco Polo: prim. člen 5(2) Uredbe (ES) št. 1382/2003 (UL L 196, 2.8.2003, str. 1).

24A.11. Zgornja meja

- (1) Kot je razloženo zgoraj, nekatere države EGP podpirajo svoje pomorske sektorje z znižanjem davkov, medtem ko druge države EGP raje opravljajo neposredna plačila – na primer z zagotavljanjem nadomestila za davek na dohodek pomorščakov. Glede na razlike med davčnimi sistemi držav EGP, naj bi ti možnosti ostali še naprej na razpolago. Očitno je, da se lahko ta pristopa v nekaterih primerih združujeta. Vendarle pa to prinaša tveganje, da se pomoč toliko kumulira, da to ni v sorazmerju s cilji skupnega interesa pogodbenic, kar lahko privede do tekmovanja med državami EGP za subvencije.
- (2) Znižanje davkov in prispevkov za socialno varnost za pomorščake na nič ter znižanje davka na pravne osebe za dejavnosti pomorskega prometa, kot je opisano v 24A.3.1 (18), je najvišja možna raven pomoči, ki se sme dovoliti. Zaradi preprečevanja izkrivljanja konkurence drugi sistemi pomoči ne smejo zagotavljati večjih ugodnosti. Poleg tega, čeprav se vsaka shema pomoči, priglašena s strani države Efte, prouči ločeno, velja, da skupni znesek pomoči, dodeljene v skladu z razdelki 24A.3 do 24A.6, ne sme presehati skupnega zneska davkov in socialnih prispevkov, pobranih od dejavnosti pomorskega prometa in pomorščakov.

24A.12. Končne pripombe

- (1) Organ bo še naprej redno in natančno spremljal tržne pogoje za ladijski promet. Če se slednji spremenijo in se zaradi tega zmanjša ali odpravi potreba po državni pomoči, Organ pravočasno ukrepa.
- (2) Vsi novi predlogi za ukrepe, priglašene Organu, morajo vključevati koledar, ki za naslednjih šest let navaja pričakovane količinske učinke za vsak cilj iz razdelka 24A.2.2. V takšnih predlogih je treba predstaviti zlasti pričakovani makroekonomski donos ustreznega pomorskega sklopa, skupaj z oceno števila ohranjenih ali ustvarjenih delovnih mest.
- (3) Za vse že obstoječe ali nove sheme pomoči, ki sodijo v okvir teh smernic, morajo države Efte Organu sporočiti oceno njihovih učinkov v šestletnem obdobju izvajanja.
- (4) Ko se pomoč odobri in dodeli upravičencu v skladu z odstopanjem od povezave z zastavo iz razdelka 24A.3.1, mora zadevna država Efte Organu poročati vsaka tri leta od datuma dodelitve pomoči. V svojem poročilu država Efte količinsko opredeli nastale učinke in primerja rezultate s pričakovanimi učinki. Zahteve za poročanje iz teh smernic začnejo veljati takoj po njihovem sprejetju.
- (5) Poleg tega mora zadevna država Efte po potrebi, na primer na podlagi utemeljene pritožbe, Organu predložiti dokaze, ki kažejo, da je pomoč, dodeljena posameznemu upravičencu v skladu z dogovorjeno shemo, omejena na strogo opredelitev v le-tej in je tudi privedla do pričakovanih učinkov.

24A.13. Ustrezni ukrepi

- (1) Te smernice se uporabljajo od datuma njihovega sprejetja. V skladu s členom 1(1) v delu I in členom 18 v delu II Protokola 3 k Sporazumu o nadzornem organu in sodišču Organ predlaga, da države Efte spremenijo svoje trenutne sheme pomoči, ki se nanašajo na državno pomoč, zajeto v teh smernicah, da se začnejo ravnati v skladu z njimi najpozneje 30. junija 2005. Države Efte se poziva, da pisno potrdijo svoje soglasje s temi predlogi za ustrezne ukrepe najpozneje do 30. junija 2004.
- (2) Če država Efte do tega datuma pisno ne potrdi sprejetja, Organ uporabi člen 19(2) v delu II Protokola 3 k Sporazumu med državami Efte o ustanovitvi nadzornega organa in sodišča in po potrebi sproži postopek iz navedene določbe.
- (3) Te smernice bodo pregledane v sedmih letih od datuma začetka njihove uporabe.“

„PRILOGA VIII

Opredelitev registrov držav EGP za namen pravil iz poglavja 24A o pomoči za pomorski promet

„Registre držav EGP“ je treba razumeti kot registre, ki jih ureja zakonodaja države članice ES ali države Efte, podpisnice Sporazuma EGP, ki se uporablja za njeno ozemlje, ki tvori del bodisi Evropske skupnosti bodisi države Efte.

- (1) Vsi prvi registri držav EGP so registri držav EGP.
 - (2) Poleg tega so registri držav EGP naslednji registri, ki so v državah EGP in zanje velja njihova zakonodaja:
 - Danski mednarodni ladijski register (DIS),
 - Nemški mednarodni ladijski register (ISR),
 - Italijanski mednarodni ladijski register,
 - Mednarodni ladijski register Madeire (MAR),
 - Register Kanarskih otokov,
 - Norveški mednarodni ladijski register (NIS).
 - (3) Drugi registri se ne obravnavajo kot registri držav EGP, tudi če se v praksi uporabljajo kot prva možnost za lastnike ladij, ki imajo sedež v tej državi EGP. To je zato, ker se nahajajo na ozemljih in zanje velja zakonodaja ozemelj, za katera se Pogodba ES in s tem Sporazum EGP sploh ali pa večinoma ne uporablja. Zato naslednji registri niso registri držav EGP:
 - Register otočja Kerguelen (Pogodba ES se ne uporablja za to ozemlje),
 - Register Nizozemskih Antilov (to ozemlje je pridruženo Skupnosti in zanj se uporablja samo del IV Pogodbe ES; odgovorno je za svoj davčni režim),
 - registri:
 - otoka Man (za otok se uporabljajo le posebni deli Pogodbe ES – glej člen 299(6)(c) Pogodbe ES; parlament otoka Man ima izključno pravico do sprejemanja predpisov glede davčnih zadev),
 - Bermudov in Kajmanskih otokov (ti so del ozemelj, pridruženih Skupnosti in zanje se uporablja le del IV Pogodbe ES; ozemlja imajo davčno avtonomijo).
 - (4) Za Gibraltar se Pogodba ES uporablja v celoti in register Gibraltarja za namene teh smernic velja za register države EGP.“
-