

Europeiska unionens officiella tidning

L 240

Svensk utgåva

Lagstiftning

femtionde årgången

13 september 2007

Innehållsförteckning

I Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och som skall offentliggöras

FÖRORDNINGAR

Kommissionens förordning (EG) nr 1047/2007 av den 12 september 2007 om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker 1

★ **Kommissionens förordning (EG) nr 1048/2007 av den 11 september 2007 om förbud mot fiske efter tonfisk i Atlanten, öster om longitud 45° V, och i Medelhavet med fartyg som seglar under fransk flagg 3**

★ **Kommissionens förordning (EG) nr 1049/2007 av den 11 september 2007 om förbud mot fiske efter kolja i ICES område III a, gemenskapens vatten III b, III c och III d med fartyg som seglar under tysk flagg 5**

★ **Kommissionens förordning (EG) nr 1050/2007 av den 12 september 2007 om införande av vissa beteckningar i registret över skyddade ursprungsbeteckningar och skyddade geografiska beteckningar (Mejillón de Galicia eller Mexillón de Galicia (SUB) – Café de Colombia (SGB) – Castagna Cuneo (SGB) – Asparago Bianco di Bassano (SUB)) 7**

IV Andra rättsakter

EUROPEISKA EKONOMISKA SAMARBETSOMRÅDET

★ **Beslut av Eftas övervakningsmyndighet nr 62/04/KOL av den 31 mars 2004 om ändring för fjortiofemte gången av procedurreglerna och de materiella reglerna inom området för statligt stöd genom ändring i kapitel 24a: "Statligt stöd till sjötransport" och bilaga VIII och förslag till åtgärder 9**

1

SV

De rättsakter vilkas titlar är tryckta med fin stil är sådana rättsakter som har avseende på den löpande handläggningen av jordbrukspolitiska frågor. De har normalt begränsad giltighetstid.

Beträffande alla övriga rättsakter gäller att titlarna är tryckta med fet stil och föregås av en asterisk.

I

(Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och som skall offentliggöras)

FÖRORDNINGAR

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 1047/2007

av den 12 september 2007

om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av kommissionens förordning (EG) nr 3223/94 av den 21 december 1994 om tillämpningsföreskrifter för importordningen för frukt och grönsaker⁽¹⁾, särskilt artikel 4.1, och

av följande skäl:

- (1) I förordning (EG) nr 3223/94 anges som tillämpning av resultaten av de multilaterala förhandlingarna i Uruguay-rundan kriterierna för kommissionens fastställande av schablonvärdena vid import från tredje land för de pro-

dukter och de perioder som anges i bilagan till den förordningen.

- (2) Vid tillämpningen av dessa kriterier bör schablonvärdena vid import fastställas till de nivåer som anges i bilagan till denna förordning.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De schablonvärden vid import som avses i artikel 4 i förordning (EG) nr 3223/94 skall fastställas enligt tabellen i bilagan.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 13 september 2007.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 12 september 2007.

På kommissionens vägnar

Jean-Luc DEMARTY

Generaldirektör för jordbruk och
landsbygdsutveckling

⁽¹⁾ EGT L 337, 24.12.1994, s. 66. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 756/2007 (EUT L 172, 30.6.2007, s. 41).

BILAGA

till kommissionens förordning av den 12 september 2007 om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångsriset för vissa frukter och grönsaker

(EUR/100 kg)

KN-nr	Kod för tredjeland ⁽¹⁾	Schablonvärde vid import
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⁾ Landsbeteckningar som fastställs i kommissionens förordning (EG) nr 1833/2006 (EUT L 354, 14.12.2006, s. 19). Koden "ZZ" betecknar "övrigt ursprung".

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 1048/2007**av den 11 september 2007****om förbud mot fiske efter tonfisk i Atlanten, öster om longitud 45° V, och i Medelhavet med fartyg som seglar under fransk flagg**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 2371/2002 av den 20 december 2002 om bevarande och hållbart utnyttjande av fiskeresurserna inom ramen för den gemensamma fiskeripolitiken ⁽¹⁾, särskilt artikel 26.4,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 2847/93 av den 12 oktober 1993 om införande av ett kontrollsystem för den gemensamma fiskeripolitiken ⁽²⁾, särskilt artikel 21.3, och

av följande skäl:

- (1) Genom rådets förordning (EG) nr 41/2007 av den 21 december 2006 om fastställande för år 2007 av fiskemöjligheter och därmed förbundna villkor för vissa fiskbestånd och grupper av fiskbestånd i gemenskapens vatten och, för gemenskapens fartyg, i andra vatten där fångstbegränsningar krävs ⁽³⁾ fastställs kvoter för 2007.
- (2) Enligt artikel 21.2 i förordning (EEG) nr 2847/93 skall Frankrike från och med den dag då dess fiskekvot för det berörda beståndet anses vara fylld tills vidare förbjuda fiske efter detta bestånd samt förvaring ombord, omlastning och landning av fisk som fångas efter den dagen.
- (3) Frankrike har från och med den 21 juli 2007 förbjudit fiske efter tonfisk i Atlanten, öster om longitud 45° V, men i Medelhavet endast för fartyg som den 1 januari 2007 var registrerade i en hamn i Medelhavet.

- (4) Frankrike har i enlighet med artikel 21.2 i förordning (EEG) nr 2847/93 förbjudit fiske efter tonfisk från och med den 27 augusti 2007.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1***Fylld kvot**

Den fiskekvot för det bestånd som avses i bilagan till denna förordning som för 2007 har tilldelats den medlemsstat som avses i bilagan, skall anses vara fylld från och med den dag som fastställs i samma bilaga.

*Artikel 2***Förbud**

Fiske efter det bestånd som avses i bilagan till denna förordning med fartyg som seglar under den medlemsstats flagg eller är registrerade i den medlemsstat som avses i bilagan skall vara förbjudet från och med den dag som fastställs i samma bilaga. Det skall vara förbjudet att förvara ombord, omlasta eller landa fisk ur detta bestånd som fångas med dessa fartyg efter den dagen.

*Artikel 3***Ikraftträdande**

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 11 september 2007.

På kommissionens vägnar
Fokion FOTIADIS
Generaldirektör för fiske och
havsfrågor

⁽¹⁾ EGT L 358, 31.12.2002, s. 59. Förordningen ändrad genom förordning (EG) nr 865/2007 (EUT L 192, 24.7.2007, s. 1).

⁽²⁾ EGT L 261, 20.10.1993, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1967/2006 (EUT L 409, 30.12.2006, s. 11). Rättad i EUT L 36, 8.2.2007, s. 6.

⁽³⁾ EUT L 15, 20.1.2007, s. 1. Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 898/2007 (EUT L 196, 28.7.2007, s. 22).

BILAGA

Nr	23
Medlemsstat	Frankrike
Bestånd	BFT/AE045W
Art	Tonfisk (<i>Thunnus thynnus</i>)
Område	Atlanten, öster om longitud 45° V, och Medelhavet
Datum	27.8.2007

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 1049/2007**av den 11 september 2007****om förbud mot fiske efter kolja i ICES område III a, gemenskapens vatten III b, III c och III d med fartyg som seglar under tysk flagg**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av förordning (EG) nr 2371/2002 av den 20 december 2002 om bevarande och hållbart utnyttjande av fiskeresurserna inom ramen för den gemensamma fiskeripolitiken ⁽¹⁾, särskilt artikel 26.4,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 2847/93 av den 12 oktober 1993 om införande av ett kontrollsystem för den gemensamma fiskeripolitiken ⁽²⁾, särskilt artikel 21.3, och

av följande skäl:

- (1) Kvoter för 2007 fastställs i rådets förordning (EG) nr 41/2007 av den 21 december 2006 om fastställande för år 2007 av fiskemöjligheter och därmed förbundna villkor för vissa fiskbestånd och grupper av fiskbestånd i gemenskapens vatten och, för gemenskapens fartyg, i andra vatten där fångstbegränsningar krävs ⁽³⁾.
- (2) Enligt de uppgifter som kommissionen har mottagit har fångsterna av det bestånd som anges i bilagan till den här förordningen, gjorda av fartyg som är registrerade i den medlemsstat som anges i samma bilaga, eller som seglar under den medlemsstatens flagg, medfört att kvoten för 2007 har uttömts.

- (3) Det är därför nödvändigt att förbjuda fiske efter detta bestånd samt förvaring ombord, omlastning och landning av fångster av detta bestånd.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1**Uttömd kvot**

Den fiskekvot för 2007 som tilldelats den medlemsstat som anges i bilagan till den här förordningen för det bestånd som anges i samma bilaga skall anses vara uttömd från och med den dag som fastställs i bilagan.

Artikel 2**Förbud**

Fiske efter det bestånd som anges i bilagan till den här förordningen, och som bedrivs av fartyg som är registrerade i den medlemsstat som anges i samma bilaga, eller som seglar under den medlemsstatens flagg, är förbjudet från och med den dag som fastställs i bilagan. Efter den dagen är det även förbjudet att förvara ombord, omlasta och landa fångster av detta bestånd gjorda av sådana fartyg.

Artikel 3**Ikraftträdande**

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 11 september 2007.

På kommissionens vägnar
Fokion FOTIADIS
Generaldirektör för fiske och
havsfrågor

⁽¹⁾ EGT L 358, 31.12.2002, s. 59. Förordningen ändrad genom förordning (EG) nr 865/2007 (EUT L 192, 24.7.2007, s. 1).

⁽²⁾ EGT L 261, 20.10.1993, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1967/2006 (EUT L 409, 30.12.2006, s. 11). Rättad i EUT L 36, 8.2.2007, s. 6.

⁽³⁾ EUT L 15, 20.1.2007, s. 1. Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 898/2007 (EUT L 196, 28.7.2007, s. 22).

BILAGA

Nr	37
Medlemsstat	Tyskland
Bestånd	HAD/3A/BCD
Art	Kolja (<i>Melanogrammus aeglefinus</i>)
Område	III a, gemenskapens vatten III b, III c och III d
Datum	22.8.2007

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 1050/2007**av den 12 september 2007****om införande av vissa beteckningar i registret över skyddade ursprungsbeteckningar och skyddade geografiska beteckningar (Mejillón de Galicia eller Mexillón de Galicia (SUB) – Café de Colombia (SGB) – Castagna Cuneo (SGB) – Asparago Bianco di Bassano (SUB))**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 510/2006 av den 20 mars 2006 om skydd av geografiska beteckningar och ursprungsbeteckningar för jordbruksprodukter och livsmedel⁽¹⁾, särskilt artikel 7.4 första stycket, och

av följande skäl:

- (1) I enlighet med artikel 6.2 första stycket och med tillämpning av artikel 17.2 i förordning (EG) nr 510/2006 har Spaniens ansökan om registrering av beteckningen Mejillón de Galicia eller Mexillón de Galicia, Colombias ansökan om registrering av beteckningen Café de Colombia samt Italiens ansökningar om registrering av beteckning-

arna Castagna Cuneo och Asparago Bianco di Bassano offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*⁽²⁾.

- (2) Det har inte inkommit några invändningar i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 510/2006 till kommissionen och beteckningarna bör därför registreras.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De beteckningar som anges i bilagan till denna förordning skall registreras.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 12 september 2007.

På kommissionens vägnar

Mariann FISCHER BOEL

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EUT L 93, 31.3.2006, s. 12. Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 952/2007 (EUT L 210, 10.8.2007, s. 26).

⁽²⁾ EUT C 320, 28.12.2006, s. 12 (Mejillón de Galicia eller Mexillón de Galicia), EUT C 320, 28.12.2006, s. 17 (Café de Colombia), EUT C 321, 29.12.2006, s. 9 (Castagna Cuneo), EUT C 321, 29.12.2006, s. 19 (Asparago Bianco di Bassano).

BILAGA

Jordbruksprodukter i bilaga I till fördraget avsedda att användas som livsmedel

Klass 1.6 — Frukt, grönsaker och spannmål, bearbetade eller obearbetade

ITALIEN

Castagna Cuneo (SGB)

Asparago Bianco di Bassano (SUB)

Klass 1.7 — Färsk fisk, färska blötdjur och kräftdjur samt produkter framställda därav

SPANIEN

Mejillón de Galicia eller Mexillón de Galicia (SUB)

Klass 1.8 — Övriga produkter i bilaga I till fördraget: Kaffe

COLOMBIA

Café de Colombia (SGB)

IV

(Andra rättsakter)

EUROPEISKA EKONOMISKA SAMARBETSOMRÅDET

BESLUT AV EFTAS ÖVERVAKNINGSMYNDIGHET

nr 62/04/KOL

av den 31 mars 2004

om ändring för fyrtiofemte gången av procedurreglerna och de materiella reglerna inom området för statligt stöd genom ändring i kapitel 24a: "Statligt stöd till sjötransport" och bilaga VIII och förslag till åtgärder

EFTAS ÖVERVAKNINGSMYNDIGHET HAR BESLUTAT FÖLJANDE

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ⁽¹⁾, särskilt artiklarna 61–63 och protokoll 26,

med beaktande av avtalet mellan Eftastaterna om upprättande av en övervakningsmyndighet och en domstol ⁽²⁾, särskilt artikel 24 och artikel 5.2 b och artikel 1 i del 1 av protokoll 3 ⁽³⁾, och av följande skäl:

Enligt artikel 24 i övervakningsavtalet skall Eftas övervakningsmyndighet förverkliga bestämmelserna om statligt stöd i EES-avtalet.

Enligt artikel 5.2 b i övervakningsavtalet skall Eftas övervakningsmyndighet utfärda meddelanden eller riktlinjer i frågor som behandlas i EES-avtalet, om det avtalet eller övervakningsavtalet uttryckligen föreskriver det eller om Eftas övervakningsmyndighet anser det nödvändigt.

Eftas övervakningsmyndighet erinrar om procedurreglerna och de materiella reglerna inom området för statligt stöd ⁽⁴⁾, som antogs av Eftas övervakningsmyndighet den 19 januari 1994 ⁽⁵⁾.

Den 17 januari 2004 offentliggjorde Europeiska gemenskapernas kommission (nedan Europeiska kommissionen) ett meddelande om översyn av riktlinjerna för statligt stöd till sjötransport och ett förslag till åtgärder enligt artikel 88.1 i EG-fördraget ⁽⁶⁾.

Meddelandet är av betydelse också för Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

En enhetlig tillämpning av bestämmelserna om statligt stöd i EES-avtalet måste garanteras i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Enligt punkt II under rubriken "Allmänt" i slutet av bilaga XV till EES-avtalet skall Eftas övervakningsmyndighet efter samråd med Europeiska kommissionen anta rättsakter som motsvarar dem som antagits av Europeiska kommissionen.

Eftas övervakningsmyndighet har samrått med Europeiska kommissionen.

Eftas övervakningsmyndighet erinrar om att den samrådde med Eftastaterna vid ett multilateralt sammanträde den 3 februari 2004.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

⁽¹⁾ Nedan kallat EES-avtalet.

⁽²⁾ Nedan kallat övervakningsavtalet.

⁽³⁾ Protokoll 3 till övervakningsavtalet, i dess lydelse efter Eftastaternas ändringar av den 10 december 2001. Ändringarna trädde i kraft den 28 augusti 2003.

⁽⁴⁾ Nedan kallade riktlinjerna för statligt stöd.

⁽⁵⁾ Offentliggjorda i EGT L 231, 3.9.1994 och i EES-supplement nr 32 med samma datum, senast ändrade genom beslut nr 41/04/KOL av 17.3.2004 (ännu inte offentliggjort).

1. Kapitel 24A och bilaga VIII i riktlinjerna för statligt stöd skall ändras genom att kapitel 24A och bilaga VIII ersätts med texten i bilagan till det här beslutet. Lämpliga åtgärder beskrivs i bilagan till det här beslutet.

⁽⁶⁾ EUT C 13, 17.1.2004, s. 3.

2. Eftastaterna skall underrättas om detta beslut genom en kopia av beslutet och bilagan. Eftastaterna skall uppmanas att meddela sitt samtycke till de föreslagna åtgärderna senast den 30 juni 2004.
3. Europeiska kommissionen skall i enlighet med punkt d i protokoll 27 till EES-avtalet underrättas om detta beslut genom en kopia av beslutet inklusive bilagan.
4. Beslutet, inklusive bilagan, skall offentliggöras i EES-delen i och EES-supplementet till *Europeiska unionens officiella tidning*.
5. Om Eftastaterna godkänner förslaget till åtgärder skall ett sammanfattande tillkännagivande offentliggöras i EES-delen

av och i EES-supplementet till *Europeiska unionens officiella tidning*.

6. Detta beslut är giltigt på engelska.

Utfärdat i Bryssel den 31 mars 2004.

På Eftas övervakningsmyndighets vägnar

Hannes HAFSTEIN
Ordförande

Einar M. BULL
Ledamot av kollegiet

BILAGA

”24A. STÖD TILL SJÖTRANSPORT (1)

24A.1 Inledning

1. Sjötransporttjänsterna är av stor betydelse för EES-området. Unionens sjötransportsektor med tillhörande verksamheter är fortfarande en av världens största. I vitboken 'Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden' (2) betonas sjötransporttjänsternas stora betydelse för gemenskapens ekonomi. 90 % av all handel mellan gemenskapen och övriga världen går sjövägen. Närsjöfarten står för 69 % av varutransporten mellan medlemsstaterna (om man även räknar in inrikestrafiken uppgår siffran till 41 %).
2. Den europeiska flottan har sedan 1970-talet mött konkurrens från fartyg registrerade i tredjeland, där man tar lättare på internationella socialförsäkrings- och säkerhetsbestämmelser.
3. I slutet av 1980-talet spred sig insikten om de gemenskapsflaggade fartygens bristande konkurrenskraft, och eftersom det saknades harmoniserade europeiska åtgärder tog man i olika EES-länder fram olika lösningar för att hjälpa sjötransportsektorn. Beroende på de ifrågavarande EES-ländernas inställning till statligt stöd och sjöfartsektorns betydelse råder det därför stora skillnader mellan antagna strategier och öronmärkta budgetmedel.
4. För att uppmuntra återregistrering av fartyg har EES-länderna dessutom lättat på besättningsreglerna, bland annat genom att inrätta andraregister.
5. Andraregister omfattar dels 'offshore-register' för ett EES-lands mer eller mindre autonoma territorier, dels 'internationella register', som är kopplade direkt till den stat som inrättade dem.
6. Trots alla ansträngningar är en stor del av EES-ländernas flotta fortfarande registrerad under tredjelands flagg. Detta beror på att registren i de tredjeländer vars register är öppna för alla fartyg och som även kallas bekvämlighetsflagg har haft och fortfarande har en betydande konkurrensfördel gentemot EES-ländernas register.

24A.1.1 Stöd till sjöfartsindustrin

1. Mot bakgrund av skillnaderna mellan dessa system utarbetade kommissionen 1989 sina första riktlinjer på området för att i viss mån samordna medlemsstaternas åtgärder. Metoden visade sig dock inte vara effektiv och gemenskapsflottornas nedgång fortsatte. Riktlinjerna sågs därför över, och 1997 meddelades nya riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (3).
2. Riktlinjerna från 1989 inarbetades inte i EES-avtalet. De grundläggande bestämmelserna om statligt stöd i EES-avtalet var dock fullt ut tillämpliga på sjötransportområdet, och övervakningsmyndigheten ansåg att kommissionens riktlinjer från 1989 om statligt stöd till sjötransport var av relevans för EES-området. Meddelandet från 1997 arbetades in som kapitel 24A i övervakningsmyndighetens riktlinjer för statligt stöd. Nuvarande kapitel 24A omfattar Europeiska kommissionens riktlinjer från 2004 (4).
3. Den viktigaste utvecklingen på senare år när det gäller EES-ländernas stöd till sjötransporten är den ökande förekomsten i Europa av system för schablonbeskattning av tonnaget ('tonnageskatt'). Tonnageskatt infördes tidigt i Grekland och har sedan spritt sig till Nederländerna (1996), Norge (1996), Tyskland (1999), Förenade kungariket (2000), Danmark, Spanien och Finland (2002) samt Irland (2002). Belgien och Frankrike beslutade 2002 att införa tonnageskatt, medan den italienska regeringen fortfarande undersöker möjligheten.

(1) Kapitlet motsvarar kommissionens meddelande K(2004) 43 'Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport', EUT C 13, 17.1.2004, s. 13.

(2) KOM(2001) 370 slutlig.

(3) Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (97/C 205/05) (EGT C 205, 5.7.1997, s. 5).

(4) Se fotnot 1 i detta kapitel.

24A.1.2 Utvecklingen efter antagandet av 1997 års riktlinjer

1. I ett inledande kapitel i riktlinjerna från 2004 beskriver Europeiska kommissionen de åtgärder som föreslagits av medlemsstaterna och godtagits av kommissionen jämfört med de allmänna målen i riktlinjerna från 1997. Europeiska kommissionen samlade in nödvändig information ur statistik och svar på en enkät som sändes till medlemsstaterna i början av 2002. Övervakningsmyndigheten uppmanade Eftastaterna att besvara samma enkät och sände svaren till Europeiska kommissionen. Eftastaternas svar på enkäten och tidigare erfarenheter av anmälningar på sjötransportområdet bekräftar övervakningsmyndigheten att de allmänna tendenser som Europeiska kommissionen beskriver i meddelandet från 2004 även gäller för EES-området i stort.

a) EES-flottans konkurrenskraft

2. Enligt medlemsstaternas svar på kommissionens enkät från mitten av 2002, och enligt de senaste statistiska uppgifterna ⁽⁵⁾, har en betydande tonnagevolym återregistrerats under nationell flagg (alla register sammantagna) i de medlemsstater som vidtagit stödåtgärder, särskilt i form av skattelättnader. Sedan den särskilda skatten på sjötransporter infördes i Norge ⁽⁶⁾ har den nationellt flaggade handelsflottan ökat med 89 fartyg, eller 6 % (1996–2001). Under samma period sjönk emellertid medlemsstatsregistrens andel av det totala världstonnaget något. Samtidigt som den internationella sjöfarten ökade, växte den tredjelandflaggade gemenskapsflottan snabbare än den flotta som går under medlemsstatsflagg. Antalet norskägda fartyg under utländsk flagg har ökat från 425 den 1 januari 1996 till 702 den 1 januari 2001.

b) Utveckling av sysselsättningen

3. I fråga om sysselsättningen noterade Europeiska kommissionen att det totala antalet sjömän på gemenskapsfartyg minskade men framhöll att detta hänger samman med ökad produktivitet på fartygen och förnyelse av gemenskapens handelsflotta 1997–2001 med avancerad teknik som resulterade i en mindre men bättre utbildad arbetskraft. Kommissionen noterade att gemenskapsflottan fortsätter att bli alltmer beroende av sjömän från tredjeland. Denna utveckling pekade kommissionen på i sitt meddelande om utbildning och rekrytering av sjöfolk år 2001 ⁽⁷⁾. I Norge minskade sjöfolk från Norge och EES på norskägda fartyg med 3 % mellan 1999 och 2000 medan anställning av andra sjömän än norska ökade.

c) Bidrag till den ekonomiska verksamheten som helhet

4. Sjöfartsindustrin är oskiljaktigt förbunden med sjötransport. Denna koppling är ett starkt argument för förstärkta insatser i syfte att bevara en flotta för gemenskapssjöfarten. Eftersom sjötransport är ett led i transportkedjan i allmänhet och sjöindustrin i synnerhet, påverkar insatser för att bevara den europeiska flottans konkurrenskraft också de investeringar i land som görs inom sektorer med koppling till sjöfarten ⁽⁸⁾ och det bidrag som sjötransporten ger till EEA:s samlade ekonomi och sysselsättning.
5. Sjöfartens och sjöfartsklustrets betydelse varierar avsevärt mellan de olika länderna i gemenskapen. En utredning som Europeiska kommissionen lät göra av de 15 EU-staterna och Norge framgick det europeiska sjöfartsklustrets betydelse och dess direkta ekonomiska effekter tydligt av följande siffror: 1,55 miljarder direktanställda och en omsättning på 160 miljarder euro 1997 (cirka 2 % av gemenskapens BNP ⁽⁹⁾). Förhållandena i Norge (där sjöfartsklustret står för 2 % av BNP ⁽¹⁰⁾), Danmark (där sjöfartsklustret står för 3 % av BNP), Grekland (2,3 %) och Nederländerna (2 %) är goda exempel.
6. Mot denna bakgrund är det därför inte oviktigt att påpeka att den flotta som förvaltas av europeiska rederier med säte i gemenskapen fortfarande har en andel av världstonnaget på omkring 34 %, samtidigt som världstonnaget har ökat med 10 % under perioden i fråga. Med tanke på sjöfartsindustrins rörlighet och de lättnader som tredjeland erbjuder är det möjligt att insatser till stöd för sjötransporten kan komma att bidra till att undvika en allmän utflyttning av de berörda branscherna.

⁽⁵⁾ ISL, sjöfartsstatistik 2001. Ytterligare information, i synnerhet siffror för gemenskapsflottan och anställning av sjömän inom gemenskapen, kan hämtas från inledningen till kommissionens meddelande, som det hänvisas till i fotnot 1 i detta kapitel.

⁽⁶⁾ Norge var den enda Eftastat som besvarade enkäten.

⁽⁷⁾ Meddelande från kommissionen till rådet och Europaparlamentet om utbildning och rekrytering av sjöfolk, 6.4.2001, KOM(2001) 188 slutlig.

⁽⁸⁾ Verksamheten omfattar hamntjänster, logistik, konstruktion, reparation, underhåll, inspektion och klassificering av fartyg, fartygsdrift och hantering, bankverksamhet och internationella finanstjänster, försäkringar, rådgivning och övriga yrkesmässiga tjänster.

⁽⁹⁾ Studien 'Economic Impact of Maritime Industries in Europe' gjordes av Europeiska kommissionen, Generaldirektoratet för näringsliv. http://europa.eu.int/comm/enterprise/maritime/maritime_industrial/economic_impact_study.htm

⁽¹⁰⁾ Siffran är hämtad ur norsk statistik.

7. Med utgångspunkt i detta ansåg Europeiska kommissionen att man i de fall där det har vidtagits åtgärder i enlighet med 1997 års riktlinjer har lyckats stoppa gemenskapsregistrens och gemenskapsflottans strukturella nedgång, och att man åtminstone delvis har uppnått kommissionens mål. Övervakningsmyndighetens undersökningar av sjötransportområdet visar att utflaggning ännu inte upphört men att åtgärderna enligt det tidigare kapitel 24A i övervakningsmyndighetens riktlinjer uppfattades som ett sätt att sätta stopp för trenden. Norges andel av världsfloTTan, räknat på bruttotonnage och mätt i hur stor andel tonnage som registrerats i Norge, låg kring 4 % åren 1998–2000 ⁽¹¹⁾.
8. De öppna registrens andel av världstonnaget fortsatte emellertid att öka under perioden, närmare bestämt från 43 % år 1996 till 54 % år 2001, och inget tyder på att utvecklingen mot alltmer sjöfolk från tredjeländ i flottan verkligen skulle vända. De senaste årens ansträngningar måste fortsätta men bli mer målinriktade. Framför allt måste man mer aktivt övervaka de åtgärder som syftar till att främja sjöfolk från EES-området.
9. Resultaten av de åtgärder som vidtagits av Efta-staterna och som godkänts av övervakningsmyndigheten måste bli föremål för en systematisk analys.
10. Även om driftsstöd i princip bara bör utgöra undantag, som är både tillfälliga och avtagande, anser övervakningsmyndigheten att det fortfarande är motiverat med stöd till den sjöfartsindustrin inom EES och att det tillvägagångssätt som valdes i 1997 års riktlinjer var korrekt. Kapitel 24A i riktlinjerna bygger därför i princip på samma tillvägagångssätt.

24A.2 Omfattning och allmänna mål för de omarbetade riktlinjerna för statligt stöd

1. Detta meddelande ersätter kapitel 24A ⁽¹²⁾ och syftar till fastställandet av de kriterier enligt vilka övervakningsmyndigheten, i överensstämmelse med EES-områdets bestämmelser och förfaranden för statligt stöd, kommer att bevilja statligt stöd till sjötransport enligt artikel 61.3 c respektive artikel 59.2 i EES-avtalet.
2. Stödordningarna får varken påverka övriga EES-länders ekonomi negativt eller medföra någon risk för snedvridning av konkurrensen mellan EES-länderna i en större utsträckning än vad som ligger i det gemensamma intresset. Statligt stöd måste alltid begränsas till vad som är nödvändigt för att uppnå dess syfte, och det måste beviljas under öppenhet. Den sammanlagda effekten av allt stöd som beviljas av de statliga myndigheterna (på nationell, regional och lokal nivå) måste alltid beaktas.
3. Dessa riktlinjer avser 'sjötransport' enligt definitionen i förordning (EEG) nr 4055/86 ⁽¹³⁾, som inarbetats i EES-avtalet som punkt 53 i bilaga XIII till EES-avtalet, respektive förordning (EEG) nr 3577/92 ⁽¹⁴⁾, som inarbetats i EES-avtalet som punkt 53 a i bilaga XIII till EES-avtalet ⁽¹⁵⁾, dvs. transport av passagerare eller gods till sjöss. I vissa delar gäller de också bogsering och muddring.

24A.2.1 Omfattningen av de omarbetade riktlinjerna för statligt stöd

1. Dessa regler omfattar allt stöd till förmån för sjötransport som beviljas av en Efta-stat eller finansieras med statliga medel. Detta inbegriper alla typer av ekonomiska fördelar som finansieras av offentliga myndigheter (på nationell, regional eller lokal nivå). För detta ändamål kan 'offentliga myndigheter' omfatta offentliga företag och statligt kontrollerade banker. Åtgärder genom vilka staten garanterar lån eller annan finansiering med hjälp av affärsbanker kan också falla under definitionen av stöd. I riktlinjerna görs ingen skillnad mellan olika typer av stödmottagare vad gäller rättslig status (t.ex. företag, kommanditbolag eller enskilda personer) och inte heller mellan offentligt eller privat ägande. Hänvisningar till företag skall alltid omfatta alla typer av juridiska personer.
2. Riktlinjerna omfattar inte stöd till varvsindustrin (i den betydelse som avses i kapitel 24B i övervakningsmyndighetens riktlinjer för statligt stöd eller i någon efterföljande rättsakt). Investeringar i infrastruktur anses normalt sett inte involvera statligt stöd enligt artikel 61.1 i EES-avtalet, om staten tillhandahåller fri och lika tillgång till infrastrukturen till förmån för alla intresserade aktörer. Övervakningsmyndigheten kan emellertid komma att undersöka sådana investeringar som direkt eller indirekt gynnar enskilda redare. Slutligen har övervakningsmyndigheten infört principen att det inte föreligger något statligt stöd, om offentliga myndigheter ger bidrag till ett företag på sådana grunder som skulle godkännas av en privat investerare som verkar under normala marknadsekonomiska förhållanden.

⁽¹¹⁾ Siffran är hämtad ur norsk statistik.

⁽¹²⁾ Detta bygger på kommissionens riktlinjer för 1997.

⁽¹³⁾ Rådets förordning (EEG) nr 4055/86 av den 22 december 1986 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredjeländ (EGT L 378, 31.12.1986, s. 1).

⁽¹⁴⁾ Rådets förordning (EEG) 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) (EGT L 364, 12.12.1992, s. 7).

⁽¹⁵⁾ Genom beslut i den gemensamma EES-kommittén nr 79/97 (EGT L 30, 5.2.1998, s. 42 och EES-tillägget nr 5, 5.2.1998, s. 175), ikraftträdande 1.8.1998.

24A.2.2 Allmänna mål för de omarbetade riktlinjerna för statligt stöd

1. En ökad öppenhet vad gäller statligt stöd är nödvändig för att inte bara nationella myndigheter i allmänhet utan även företag och enskilda personer skall vara medvetna om sina rättigheter och skyldigheter. Riktlinjerna är avsedda att bidra till detta och klargöra vilka statliga stödordningar som kan införas för att främja EES-området sjöfartsintressen för att
 - förbättra en tillförlitlig, effektiv, säker och miljövänlig sjötransport,
 - främja registrering och återregistrering av fartyg i EES-området,
 - bidra till en konsolidering av de sjöfartskluster som etablerats i EES-länderna, samtidigt som man upprätthåller en flotta som är konkurrenskraftig på världsmarknaderna,
 - upprätthålla och förbättra sakkunskap i fråga om sjöfart samt skydda och främja sysselsättningen för europeiskt sjöfolk, och
 - bidra till att främja nya tjänster inom närsjöfarten ⁽¹⁶⁾.
2. Statligt stöd får i allmänhet endast beviljas för fartyg som finns upptagna i EES-landsregister. I vissa undantagsfall kan stödet dock beviljas för fartyg upptagna i register enligt punkt 3 i bilaga VIII i riktlinjerna under förutsättning
 - att de uppfyller internationella krav och krav i EES-lagstiftningen, inbegripet sådana som gäller säkerhet, tillförlitlighet, miljöprestanda och arbetsförhållanden ombord,
 - att operatören finns inom EES-området,
 - att redaren är etablerad i EES-området, och den berörda staten visar att registret direkt bidrar till ovan nämnda mål.
3. Dessutom kan stödåtgärder oberoende av flagg tillåtas i vissa speciella undantagsfall när det tydligt kan visas att detta gagnar EES-landet.

24A.3 Skattemässiga och sociala åtgärder för att förbättra konkurrenskraften

24A.3.1 Beskattning av rederier

1. Många länder utanför gemenskapen har byggt upp betydande fartygsregister, ibland med stöd av en effektiv internationell tjänsteinfrastruktur, och drar till sig redare genom skattevillkor som är avsevärt mycket förmånligare än i EES-länderna. De låga skatterna har motiverat företagen inte bara att flagga ut sina fartyg utan även att överväga en utflyttning av företaget. Det bör understrykas att det för närvarande inte finns några effektiva internationella regler för att stävja en sådan skattemässig konkurrens och endast få administrativa, rättsliga eller tekniska hinder för förflyttning av en fartygsregistrering från ett EES-lands register. Mot denna bakgrund verkar den bästa lösningen vara att man sörjer för förhållanden som möjliggör en rättvisare konkurrens med bekvämlighetsflaggade fartyg.
2. I allmänhet täcks beskattning i ett EES-land eller ett Eftaland inte av EES-avtalet. I vissa fall kan dock sådana skatter få följdverkningar som gör att de omfattas av artikel 61.1 i EES-avtalet ⁽¹⁷⁾. För närvarande finns det inga belegg för att någon stödordning skulle snedvrída konkurrensen i handeln mellan EES-länderna i en utsträckning som skulle strida mot det gemensamma intresset. Faktum är att EES-ländernas hantering av sjöfartsstöd alltmör verkar sammanfalla. Utflaggning mellan EES-länderna förekommer sällan. Skattekongkurrens förekommer framför allt mellan EES-länderna, å ena sidan, och tredjeländ, å andra sidan, eftersom registrering i tredjeländ ger redarna större inbesparingar än de alternativ som finns inom EES-området.

⁽¹⁶⁾ Se Europeiska kommissionens vitbok 'Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden', KOM(2001) 370 slutlig.

⁽¹⁷⁾ Eftadomstolens dom i mål E-6/98: Norge mot EFTAS övervakningsmyndighet.

3. Många EES-länder har därför vidtagit särskilda åtgärder för att förbättra skattevillkoren för rederierna, inbegripet t.ex. snabbare avskrivning av fartygsinvesteringar och rätten att lägga vinster från försäljning av fartyg i skattefria fonder under ett visst antal år, förutsatt att vinsterna återinvesteras i fartyg.
4. Dessa särskilda skattelättnader för sjöfarten betraktas som statligt stöd. Även systemet med att ersätta den vanliga företagsbeskattningen med en tonnageskatt betraktas som statligt stöd. Tonnageskatt innebär att redaren betalar ett skattebelopp som är direkt relaterat till det tonnage som är i trafik. Tonnageskatten betalas oberoende av rederiets faktiska vinster eller förluster.
5. Det har visat sig att sådana åtgärder garanterar högkvalitativ sysselsättning inom sjöfartssektorn i land, som t.ex. företagsledning inom sjöfartsindustrin och även annan verksamhet som är förbunden med sjöfart (försäkringar, mäklari och finansiering). Mot bakgrund av dessa verksamheters betydelse för ekonomin inom EES-området kan sådana slags skattelättnader i allmänhet betraktas som motiverade, även när det gäller uppnåendet av de tidigare nämnda målen. Att säkerställa sysselsättning av hög kvalitet och främja en konkurrenskraftig sjöfartsindustri inom EES genom skattelättnader i kombination med andra åtgärder för utbildning och ökad säkerhet kommer att underlätta utvecklingen av den europeiska sjöfarten på världsmarknaden.
6. Övervakningsmyndigheten är medveten om att rederiernas inkomster idag ofta kommer från driften av fartyg under olika flagg, t.ex. genom användning av charterfartyg under utländsk flagg eller fartyg som tillhör partnerföretag i allianser. Det är också ett faktum att sporrer till en förflyttning av företagsledning och anknuten verksamhet till utlandet skulle kvarstå om rederierna skulle erhålla en betydande ekonomisk fördel av att upprätta separata företag och bokföring för inkomster från fartyg under EES-flagg respektive andra inkomster. Detta skulle vara fallet om t.ex. inkomster från fartyg under annan flagg än EES-flagg skulle underkastas antingen en fullständig företagsbeskattning i ett EES-land eller en låg skattesats vid bestyrkande av att företagsledningen finns utomlands.
7. Syftet med statligt stöd inom ramen för den gemensamma sjötransportpolitiken är att främja EG-flottornas konkurrenskraft på den globala sjöfartsmarknaden. Således får skattelättnadsordningar i regel endast tillämpas om fartygen går under EES-flagg. Sådana ordningar kan i undantagsfall även tillämpas om de gäller en hel flotta som drivs av ett rederi etablerat inom ett EES-lands territorium och underkastat företagsbeskattning, om det kan visas att den strategiska och ekonomiska förvaltningen av alla berörda fartyg faktiskt utförs inom territoriet och att denna verksamhet i stor utsträckning bidrar till den ekonomiska verksamheten och sysselsättningen i EES-området. De uppgifter genom vilka den berörda staten bestyrker en sådan ekonomisk koppling skall omfatta uppgifter om de fartyg som ägs och drivs enligt EES-ländernas fartygsregister, om de EES-medborgare som är anställda ombord på fartyg och i land samt om investeringarna i fasta tillgångar. Det betonas att stödet måste vara nödvändigt för att främja en repatriering av den strategiska och ekonomiska förvaltningen för alla berörda fartyg i EES, och att alla stödordningarnas förmånstagare skall vara underkastade företagsbeskattning i EES. Dessutom kommer övervakningsmyndigheten att begära bevis för att alla fartyg som drivs av företag som kommer i åtnjutande av dessa åtgärder följer de säkerhetsnormer som gäller internationellt och inom gemenskapen, inte minst de som gäller för arbetsförhållandena ombord.
8. Såsom framhålls i stycket ovan bör det påminnas om att det för skattelättnadsordningar i regel krävs att fartygen för någon av EES-ländernas flagg. Innan stöd i undantagsfall ges till (eller bekräftas för) flottor som också består av fartyg som för annan flagg, bör EES-länderna se till att de stödmottagande företagen åtar sig att öka eller upprätthålla den andel av tonnaget som förs under ett EES-lands flagg när detta meddelande blir tillämpligt. När ett företag kontrollerar fartygsoperatörer på det sätt som avses i rådets sjunde direktiv 83/349⁽¹⁸⁾ (artikel 1), som införlivats som punkt 4 i bilaga XXII till EES-avtalet, skall ovannämnda krav på tonnageandel gälla moder- och dotterbolag hopräknade på ett konsoliderat vis. Om ett företag (eller en företagsgrupp) inte uppfyller nämnda krav, bör EES-länderna i fråga inte bevilja ytterligare skattelättnader för fler av det ifrågakvarande företags fartyg under tredjelands flagg, utom om den EES-flaggade andelen av det globala tonnaget som är stödberättigat i det ifrågakvarande EES-landet i genomsnitt inte sjönk under den rapporteringsperiod som nämns i nästa stycke. Eftastaten skall underrätta övervakningsmyndigheten om tillämpningen av detta undantag. Kravet på andel under EES-flagg enligt detta stycke gäller inte företag som för minst 60 % av sitt tonnage under flagg från EES-området.

⁽¹⁸⁾ EGT L 193, 18.7.1983, s. 1.

9. När skatteordningar har godkänts på grundval av ovannämnda undantagsbestämmelse, och för att den berörda Efta-staten vart tredje år skall kunna utarbeta en rapport enligt kravet i kapitel 24A.12 ('Slutord', se nedan), skall stödmottagarna till den berörda Efta-staten inkomma med bevis för att alla villkor för undantaget från flaggkravet har uppfyllts under perioden i fråga. Dessutom skall det visas att den stödmottagande flottan har uppfyllt det krav på tonnageandel som anges i föregående stycke och att alla fartyg i flottan uppfyller tillämpliga internationella krav och EES-krav, bland annat kraven på säkerhet, skydd, miljöprestanda och arbetsförhållanden ombord. Om stödmottagarna inte inkommer med sådana bevis får de inte längre omfattas av skatteordningen.
10. Det är också viktigt att precisera att även om ovannämnda skatteordning främst avser rederier med säte i EES-området kan även vissa fartygsförvaltare, som är etablerade i EES-området, omfattas av samma bestämmelser. Fartygsförvaltare är företag som tillhandahåller redarna olika slags tjänster, exempelvis teknisk besiktning, rekrytering och utbildning av besättningen, besättningsadministration och fartygsdrift. Ibland får fartygsförvaltarna ansvara både för fartygens tekniska förvaltning och för fartygens bemanning. I fråga om transportverksamheten uppträder de i så fall som klassiska 'redare'. Inom denna sektor, liksom inom sjöfartsindustrin, råder det dessutom allt hårdare internationell konkurrens. Det verkar därför lämpligt att även låta fartygsförvaltare i nämnda kategori komma i åtnjutande av skattelättnader.
11. Fartygsförvaltare är stödberättigade endast i fråga om sådana fartyg där de ensamma bär ansvaret för besättningsadministrationen och den tekniska förvaltningen. För att vara stödberättigad måste fartygsförvaltaren framför allt ha övertagit hela ansvaret för fartygets drift och alla skyldigheter och allt ansvar som åligger ägaren enligt ISM-koden⁽¹⁹⁾. Om en fartygsförvaltare också tillhandahåller andra specialtjänster, som även kan avse fartygets drift, bör det garanteras att det förs separat redovisning för sådan verksamhet som inte omfattas av skattelättnadsordningen. Ovannämnda krav på att fartyg under EES-flagg skall utgöra en viss andel gäller också fartygsförvaltare⁽²⁰⁾.
12. Riktlinjerna gäller bara sjötransport. Enligt övervakningsmyndigheten kan detta även omfatta sjöbogsering av andra fartyg, oljeplattformar osv.
13. Övervakningsmyndigheten är dock medveten om att EES-länderna i vissa fall ger stöd till bogserbåtar som visserligen är konstruerade för sjödrift, men inte eller sällan används till sjöss. Därför bör det i riktlinjerna klargöras vilken hållning övervakningsmyndigheten kommer att ha i frågan.
14. Bogsering omfattas endast av riktlinjerna om mer än 50 % av bogseringsverksamheten som utförs av en bogserbåt under ett visst år utgör sjötransport. Väntetid kan proportionellt läggas till den del av den totala verksamheten som utgör sjötransport och som i praktiken utförs av en bogserbåt. Det bör påpekas att bogseringsverksamhet som bland annat utförs i hamnar eller som innebär att man hjälper ett självdrivet fartyg in i hamnen inte utgör sjötransport i den mening som avses i dessa riktlinjer. I fråga om bogsering kan det inte göras några undantag från flaggkravet.
15. Även i fråga om muddring visar de senaste årens erfarenheter att det krävs klargöranden på vissa punkter.
16. Statligt stöd till sjötransport får i regel inte beviljas för muddring. Skattebestämmelser för företag (såsom tonnage-skatt) kan emellertid tillämpas på sådana mudderverk vars verksamhet under mer än 50 % av den årliga driftstiden utgör sjötransport – alltså verklig transport till sjöss av muddermassa – och endast med avseende på sådan transportverksamhet. För att vara stödberättigade måste mudderverken vara registrerade i något EES-land (det kan inte göras några undantag från flaggkravet). I sådana fall måste det föras separat redovisning för sjötransportverksamhet⁽²¹⁾.
17. Metoden för att bedöma de system för tonnageskatt som hittills anmälts till Europeiska kommissionen utgörs av följande steg: Redarnas vinst beräknas genom att man tillämpar en teoretisk vinstsats på deras tonnage. För det belopp som fastställs på detta sätt gäller den nationella bolagsskatten. Resultatet är den tonnageskatt som skall betalas.

⁽¹⁹⁾ Med ISM-kod avses de internationella organisationsregler för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening som antogs av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) genom resolution A.741(18).

⁽²⁰⁾ Övervakningsmyndigheten kommer att undersöka dessa bestämmelsers följder för fartygsförvaltningen efter det att detta meddelande tillämpats under tre år.

⁽²¹⁾ De ifrågakvarande operatörernas fartyg används också för avskiljning och muddring av material som de sedan transporterar. Avskiljning och muddring i sig berättigar inte till statligt stöd till sjötransport.

18. Hittills har medlemsstaterna haft samma teoretiska vinstsats. Eftersom bolagsskattesatsen kan variera kraftigt mellan olika länder i gemenskapen, kan dock den tonnageskatt som skall betalas för ett visst tonnage skilja sig kraftigt åt mellan olika medlemsstater. För att upprätthålla de rådande lika konkurrensvillkoren uttalade Europeiska kommissionen att den endast kommer att godkänna sådana ordningar med en skattebelastning för ett visst tonnage som i stort överensstämmer med de ordningar som redan har godkänts. Övervakningsmyndigheten anser med utgångspunkt i sina erfarenheter att vissa stater istället för att beräkna en teoretisk vinst som sedan beskattas med sedvanlig företagskatt kan välja att fastställa särskilda skattesatser för tonnage. Övervakningsmyndigheten kommer även att försöka upprätthålla en rättvis balans enligt redan tidigare antagna system.
19. I samtliga fall måste ordningarna underlätta en utveckling av sjöfartssektorn och sysselsättningen för att främja det gemensamma intresset. Således måste de ovannämnda skattemässiga fördelarna begränsas till sjöfartsverksamhet. Om ett rederi även är verksam inom andra affärsområden, krävs det följaktligen insyn i bokföringen för att förhindra att stödet 'spillr över' till verksamhet som inte är sjöfartsrelaterad. Denna metod skulle stärka EES-sjöfartens konkurrenskraft, med skattesatser jämförbara med nivåerna i resten av världen, men skulle bibehålla en EEA-stats normala skattenivåer för övrig verksamhet och ersättningen till aktieägarna och direktörerna.

24A.3.2 Arbetskraftsrelaterade kostnader

1. Sjötransport är som redan nämnts en sektor som är utsatt för hård internationell konkurrens. Stödåtgärder till sjöfartssektorn bör därför framför allt inriktas på att sänka skatter och andra kostnader och avgifter som avkrävs redare och sjöfolk i EES-området, så att man uppnår samma nivåer som gäller i övriga världen. Åtgärderna bör direkt stimulera en utveckling av sektorn och sysselsättningen i stället för att bestå av allmänna ekonomiska bidrag.
2. I enlighet med dessa mål bör följande åtgärder avseende sysselsättningskostnader tillåtas för EES-områdets sjöfart:

— Lägre socialförsäkringsavgifter för EES-sjöfolk ombord på fartyg som är registrerade i ett EES-land.

— Minskade inkomstskattesatser för EES-sjöfolk ombord på fartyg som är registrerade i ett EES-land.

I denna punkt avses med sjöfolk från EES:

— EES-medborgare, när det gäller sjöfolk som arbetar ombord på fartyg (även ro-ro-passagerarfartyg ⁽²²⁾) som bedriver regelbunden persontransport mellan hamnar i EES-området,

— allt sjöfolk som är skattepliktigt och/eller skyldigt att betala socialförsäkringsavgifter i ett EES-land, i alla andra fall.

3. Enligt 1997 års riktlinjer var det tillåtet med sådana reduktioner för allt sjöfolk som arbetar ombord på EES-registrerade fartyg och som måste betala skatt eller socialförsäkringsavgifter i något EES-land. Sedan dess har det dock visat sig att de europeiska redarna möter mycket hårdare internationell konkurrens inom internationell frakttransport än inom regelbunden persontransport i EES-området. I den förstnämnda sektorn måste därför stödet främst syfta till att öka den europeiska sjöfartsindustrins konkurrenskraft. Att i detta fall hindra EES-länderna från att bevilja allt sjöfolk skattelättnader skulle få mycket negativa följder för de europeiska redarnas konkurrenskraft och uppmuntra dem att flagga ut sina fartyg. Samtidigt kan man konstatera att ett betydande antal EES-medborgare arbetar inom regelbunden persontransport i EES-området (både i absoluta och relativa siffror). Stödet måste därför i denna sektor främst inriktas på att skydda sysselsättningen i EES-området. På grund av interna skattemässiga skäl föredrar vissa EES-länder att inte tillämpa ovannämnda system med sänkta skatte- och avgiftssatser utan ersätter i stället redarna delvis eller helt för de kostnader som uppkommer genom dessa skatter och avgifter. En sådan metod kan i allmänhet anses motsvara ovannämnda system med sänkta skatte- och avgiftssatser, under förutsättning att det finns en klar koppling till skatterna och avgifterna i fråga, att det inte förekommer någon överkompensation och att systemet ger insyn och inte kan missbrukas.
4. När det gäller sådan bogsering och muddring som betraktas som sjötransport (sjötransport av muddermassa), får stöd för sysselsättning av sjöfolk från EES-området beviljas enligt bestämmelserna i denna punkt, men endast om stödet gäller sjöfolk från EES-området som arbetar ombord på sådana sjögående, självdrivna bogserbåtar och mudderverk som är registrerade i ett EES-land och som bedriver sjötransport under minst 50 % av sin drifttid ⁽²³⁾.

⁽²²⁾ Se artikel 2 a i rådets direktiv 1999/35/EG av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik (EGT L 138, 1.6.1999, s. 1), vilket inarbetats som punkt 56 CA i bilaga XIII till EESavtalet, EES-kommitténs beslut nr 179/1999 (EGT L 74, 15.3.2001, s. 7 och EES-supplement nr 14, 15.3.2001, s. 22 (Norge) och s. 105 (Island), ikraftträdande 1.8.2000.

⁽²³⁾ Muddring som främst bedrivs i hamnar berättigar inte till stöd för sysselsättning av EES-sjöfolk.

5. Slutligen bör det påminnas om att sysselsättningsstöd omfattas av det gruppundantag som beviljas enligt kommissionens förordning (EG) nr 2204/2002 av den 12 december 2002 om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på statligt sysselsättningsstöd ⁽²⁴⁾, vilken inarbetats i punkt 1 g i bilaga XV till EES-avtalet ⁽²⁵⁾, som också gäller sjötransport.

24A.4 Avlösning

Stöd för avlösning av besättning brukar minska kostnaderna för anställning av EES-sjöfolk, i synnerhet av sjöfolk som arbetar ombord på fartyg i långfartstrafik. Stöd upp till ett visst tak (se avsnitt 24A.11) kan därför beviljas som betalning eller ersättning för hemfärdskostnader för EES-sjöfolk som arbetar ombord på medlemsstatsregistrerade fartyg.

24A.5 Investeringsstöd

1. Subventioner för förnyande av flottan är inte vanliga inom andra transportområden (såsom vägtransport och luftfart). Eftersom de har en tendens att snedvrida konkurrensen, har övervakningsmyndigheten varit motvillig att tillåta sådana stödordningar, utom i de fall där de utgör del av en omstrukturering som leder till en minskning av den totala flottans kapacitet.
2. Investeringarna i fråga måste stämma överens med kapitel 24 B i dessa riktlinjer eller annan EES-lagstiftning som kan komma att ersätta det
3. Inom ramen för dessa kan annat investeringsstöd emellertid vara tillåtet under vissa begränsade omständigheter för att förbättra utrustningen ombord på EES-registrerade fartyg eller främja användningen av säkra och rena fartyg. Således kan stöd medges om det sporrar rederierna till att förbättra EES-registrerade fartyg enligt standarder som är strängare än de obligatoriska säkerhets- och miljöstandarderna i internationella konventioner, vilket skulle medföra att överenskomna strängare standarder införs tidigare och att säkerheten och miljöskyddet förbättras. Sådant stöd måste uppfylla EES-områdets tillämpliga skeppsbyggnadsbestämmelser.
4. Eftersom sjöfarten av naturen är mycket rörlig, skall regionalt stöd till rederier i missgynnade regioner, vilket ofta tar formen av investeringsstöd till rederier som investerar i den berörda regionen, endast tillåtas om det är uppenbart att det innebär fördelar för regionen inom en rimlig tid. Detta skulle t.ex. vara fallet med en investering som gäller byggnad av speciella lagerlokaler eller köp av fast utrustning för omlastning. Investeringsstöd för rederier i missgynnade regioner skall i så fall endast tillåtas om stödet också följer bestämmelserna för regionalt stöd (se 24A.6).

24A.6 Regionalt stöd enligt artikel 61.3 a och 61.3 c samt enligt EES-avtalet

Övervakningsmyndigheten kommer inom ramen för de regionala stödordningarna att tillämpa de allmänna regler som fastställts i riktlinjerna med senare ändringar.

24A.7 Utbildning

1. Det bör påminnas om att stöd till utbildning omfattas av det gruppundantag som beviljas enligt kommissionens förordning (EG) nr 68/2001 av den 12 januari 2001 om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på stöd till utbildning ⁽²⁶⁾, vilken införlivats som punkt 1 d i bilaga XV i EES-avtalet ⁽²⁷⁾, som också gäller sjötransport.
2. Många utbildningsprogram för sjöfolk som understöds av staten anses dessutom inte utgöra statligt stöd, eftersom de är av allmän karaktär (oberoende av om det rör sig om en yrkesutbildning eller en akademisk utbildning). Således är sådana inte underkastade anmälningsplikt och prövning av övervakningsmyndigheten.

⁽²⁴⁾ EGT L 337, 13.12.2002, s. 3.

⁽²⁵⁾ Genom beslut i Gemensamma EES-kommittén nr 83/2003 (ej offentliggjort i EUT), ikraftträdande 21.6.2003.

⁽²⁶⁾ EGT L 10, 13.1.2001, s. 20.

⁽²⁷⁾ Genom beslut i Gemensamma EES-kommittén nr 88/2002 (EGT L 266, 3.10.2002, s. 56 och EES-tillägget nr 49, 3.10.2002, s. 42), ikraftträdande 1.2.2003.

3. Om ett program anses inbegripa statligt stöd krävs dock en anmälan. Detta kan vara fallet om exempelvis ett visst program särskilt gäller utbildning ombord och om det är utbildningsorganisationen, kadetten, sjömannen eller rederiet som mottar det statliga bidraget. Övervakningsmyndigheten är positivt inställd till stöd som beviljas på icke-diskriminerande grund för utbildning ombord på EES-registrerade fartyg. Undantagsvis kan utbildning ombord på andra fartyg understödjas om det kan motiveras enligt objektiva kriterier, såsom avsaknad av tillgängliga platser ombord på fartyg som är upptagna i ett EES-lands register.
4. Om ekonomiskt bidrag utbetalas för utbildning ombord får praktikanten i princip inte vara en aktiv besättningsmedlem, utan måste vara övertalig. Denna bestämmelse säkerställer att subventioner av nettolöner inte kan utbetalas för sjöfolk sysselsatta med normala besättningsgöromål.
5. Likaså krävs det fortsatt och omfattande forskning och utveckling med inriktning på kvalitet, produktivitet, säkerhet och miljöskydd för att garantera och utveckla sakkunskaperna på sjöfartsområdet inom EES-området och konkurrenskraften för sjöfartsindustrin. För sådana projekt kan statligt stöd också beviljas inom de gränser som fastställs i EES-avtalet ⁽²⁸⁾.
6. Stöd som syftar till att förbättra och uppdatera EES-befäls kompetens kan tillåtas under befälens hela karriär. Stödet kan utgöras av bidrag till utbildningskostnaderna och/eller beviljas som kompensation för den lön som betalas ut till befälet under utbildningsperioden. Programmen måste dock utformas på ett sådant sätt att utbildningsstödet varken direkt eller indirekt subventionerar befälens löner.
7. Stöd som syftar till omskolning av havsfiskare som vill arbeta som sjöfolk kan också tillåtas.

24A.8 Omstruktureringsstöd

Även om riktlinjerna för omstrukturering och undsättning av företag i svårigheter ⁽²⁹⁾ endast gäller transport i den utsträckning som sektorns särdrag beaktas, kommer övervakningsmyndigheten att tillämpa de riktlinjerna, eller andra EES-bestämmelser som kan komma att ersätta dem, när omstruktureringsstöd till rederier granskas.

24A.9 Allmän trafikplikt och avtal om allmän trafik

1. På cabotageområdet kan allmän trafikplikt införas, eller avtal om allmän trafik slutas, i fråga om de tjänster som avses i artikel 4 i förordning (EEG) nr 3577/92, vilken inarbetats som punkt 53 a bilaga XIII till EES-avtalet ⁽³⁰⁾. Allmän trafikplikt eller avtal om allmän trafik i fråga om dessa tjänster, liksom ersättningen för dem, måste uppfylla villkoren i EES-avtalet och följa bestämmelser och förfaranden för statligt stöd såsom de tolkas av Eftadomstolen och EG-domstolen avseende motsvarande bestämmelser i EG-fördraget och förfaranden för statligt stöd i gemenskapen.
2. Om en internationell transporttjänst krävs för att möta tvingande behov av allmänna transporter, får man enligt övervakningsmyndigheten införa allmän trafikplikt eller sluta avtal om allmän trafik under förutsättning att all ersättning utbetalas i enlighet med ovannämnda bestämmelser och förfaranden för statligt stöd i EES-avtalet.
3. Löptiden av avtal om allmän trafik bör begränsas till en rimlig, inte alltför lång period, normalt ungefär sex år, eftersom avtal med mycket lång löptid skulle kunna medföra risk för ett (privat) monopol.

⁽²⁸⁾ Se artikel 61.3 c i EES-avtalet och kapitel 14 (Stöd till forskning och utveckling) och 15 (Stöd till skydd av miljön) i dessa riktlinjer.

⁽²⁹⁾ Se kapitel 16 i dessa riktlinjer.

⁽³⁰⁾ Beslut av Gemensamma EES-kommittén 70/97 (EGT L 30, 5.2.1998, s. 42 och EES-supplement nr 5, 5.2.1998, s. 175), ikraftträdande 1.8.1998.

24A.10 Stöd till närsjöfart

1. Begreppet 'närsjöfart' definieras inte i lagstiftningen. I Europeiska kommissionens meddelande av den 29 juni 1999 om utvecklingen av närsjöfarten i Europa ⁽³¹⁾ ges emellertid en arbetsdefinition enligt vilken närsjöfart skall avse 'transport av gods och passagerare på hav och sjöar mellan hamnar i Europa eller mellan dessa hamnar och hamnar i icke-europeiska länder vars kust ligger vid de hav och sjöar som angränsar Europa' ⁽³²⁾. I meddelandet framhåller kommissionen den betydelse som detta transportsätt har när det gäller att främja en hållbar och säker rörlighet, stärka sammanhållningen inom gemenskapen och förbättra intermodala transporters effektivitet. Övervakningsmyndigheten konstaterar att närsjöfarten måste främjas på alla nivåer, dvs. inom EES-området, nationellt och regionalt.
2. Eftersom stöd till närsjöfarten syftar till att förbättra den intermodala transportkedjan och minska vägtrafiken i EES-länderna, skall närsjöfart i detta meddelande endast avse transport mellan hamnar inom EES-ländernas territorium, vilket är en begränsning av definitionen i 1999 års meddelande.
3. Övervakningsmyndigheten är medveten om att lanseringen av närsjöfartstjänster kan vara förknippad med stora ekonomiska svårigheter, som EES-länderna eventuellt vill avhjälpa för att underlätta tillhandahållandet av sådana tjänster.
4. Om så är fallet kan övervakningsmyndigheten godkänna stöd av denna typ på villkor att det avser redare enligt artikel 1 i förordning (EEG) nr 4055/86 ⁽³³⁾, vilken inarbetats som punkt 53 i bilaga XIII till EES-avtalet, och fartyg som för en medlemsstats flagg. Stöd av denna typ måste anmälas och uppfylla följande villkor:
 - Stödet får inte beviljas under mer än tre år och syftet måste vara att finansiera en sjöfartstjänst mellan hamnar inom EES-ländernas territorium.
 - Tjänsten måste göra det möjligt att helt eller delvis ersätta vägtransporter (främst av gods) med sjötransporter, utan någon omdirigering av sjötransporterna som strider mot det gemensamma intresset.
 - Stödet måste avse genomförandet av ett detaljerat projekt med på förhand fastställda miljöeffekter, när det gäller en ny rutt eller förbättring av trafiken på en befintlig rutt, som om nödvändigt inbegriper flera redare. Endast ett projekt per rutt kan finansieras och det aktuella projektet får inte förnyas, förlängas eller upprepas.
 - Syftet med stödet måste vara att täcka upp till 30 % av driftskostnaderna för den aktuella tjänsten ⁽³⁴⁾ eller att finansiera inköp av utrustning för omlastning för att tillhandahålla den planerade tjänsten, med upp till 10 % av kostnaden för en sådan investering.
 - Stöd till genomförandet av ett projekt måste beviljas redare som är etablerade i EES-området på grundval av kriterier som medger insyn och som tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt. Stödet skall normalt beviljas för ett projekt som EES-landets myndigheter valt ut efter ett anbudsförfarande i enlighet med tillämpliga EG-bestämmelser.
 - Den tjänst som projektet avser måste vara kommersiellt bärkraftig efter den period under vilken offentligt stöd kan beviljas.
 - Stödet får inte kombineras med ersättning för allmän trafik (trafikplikt eller avtal).

⁽³¹⁾ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Ekonomiska och sociala kommittén och regionkommittén *Utvecklingen av närsjöfarten i Europa, ett dynamiskt alternativ i en hållbar transportkedja – andra lägesrapporten*, KOM(1999) 317 slutlig.

⁽³²⁾ Sidan 2 i meddelandet.

⁽³³⁾ Se fotnot 19.

⁽³⁴⁾ Vid gemenskapsfinansiering eller stödberättigande enligt olika stödssystem tillämpas taket på 30 % på summan stöd eller bidrag. Det bör noteras att stödintensiteten är densamma som för *modal shift actions* enligt gemenskapsinitiativet Marco Polo – se artikel 5.2 i förordning (EG) nr 1382/2003 (EUT L 196, 2.8.2003, s. 1).

24A.11 Tak

1. Det förklarades ovan att vissa EES-länder stödjer sin sjöfartssektor genom skattelättnader, medan andra EES-länder föredrar direkta stödutbetalningar, exempelvis återbetalning av sjöfolkets inkomstskatt. Med tanke på att EES-ländernas skattesystem är dåligt harmoniserade bör båda alternativen förbli tillåtna. Givetvis kan man i vissa fall kombinera de två metoderna. Det finns emellertid risk att detta leder till en kumulering av stöd upp till nivåer som är oförenliga med EES-ländernas mål, och resultatet kan bli en kapplöpning mellan EES-länderna i fråga om subventioner.
2. Den högsta stödnivå som kan tillåtas är en sänkning till noll av inkomstskatt och sociala avgifter för sjöfolk samt en sänkning av företagsskatten på sjöfartsverksamhet i enlighet med punkt 24A.3.1.18, näst sista stycket. Större bidrag än så får inte heller andra stödordningar leda till, eftersom en snedvridning av konkurrensen måste undvikas. Varje stödordning som anmäls av ett EES-land granskas visserligen individuellt, men summan av stöd som beviljas enligt kapitlen 24A.3 till 24A.6 får inte överskrida totalbeloppet av inbetalade skatter och socialförsäkringsavgifter för sjöfartsverksamhet och sjöfolk.

24A.12 Slutkommentarer

1. Övervakningsmyndigheten kommer att fortsätta att regelbundet och noggrant övervaka marknadsvillkoren för sjöfart. Om dessa skulle förändras, och således det statliga stödet behöva minskas eller avskaffas, kommer övervakningsmyndigheten vid lämplig tidpunkt att vidta de åtgärder och steg som krävs.
2. Alla nya åtgärdsförslag som anmäls till övervakningsmyndigheten måste innehålla en tidsplan där man för de kommande sex åren anger de förväntade kvantifierade effekterna för vart och ett av de mål som nämns i avsnitt 24A.2.2. Framför allt skall man i förslagen redogöra för den förväntade makroekonomiska avkastningen för det ifrågakvarande sjöfartsklustret och göra en beräkning av det antal arbetstillfällen som räddas eller skapas.
3. För alla stödordningar vare sig befintliga eller nya som omfattas av detta meddelande skall Eftastaterna under det sjätte tillämpningsåret till övervakningsmyndigheten överlämna en bedömning av effekterna.
4. När stöd har godkänts och beviljats en stödmottagare inom ramen för undantaget från flaggkravet enligt avsnitt 24A.3.1 skall Eftastaten i fråga vart tredje år lämna en rapport till övervakningsmyndigheten från och med dagen för stödets beviljande. Eftastaten skall i sin rapport kvantifiera effekterna och jämföra resultaten med de förväntade effekterna. Rapporteringskraven i dessa riktlinjer meddelande träder i kraft samma dag som de offentliggörs.
5. När så krävs, till exempel med anledning av ett motiverat klagomål, skall den berörda Eftastaten inkomma med bevis till övervakningsmyndigheten för att det stöd som beviljats respektive stödmottagare enligt en godkänd ordning har begränsats till vad som fastställts och dessutom har gett de förväntade effekterna.

24A.13 Lämpliga åtgärder

1. Dessa riktlinjer skall tillämpas från den dag de antas. I enlighet med artikel 1.1 i del I och artikel 18 i del II i protokoll 3 till övervakningsavtalet föreslår övervakningsmyndigheten att Eftastaterna skall ändra sina befintliga stödordningar som avser statligt stöd och som omfattas av dessa riktlinjer så att de stämmer överens med dessa riktlinjer senast den 30 juni 2005. Eftastaterna uppmanas att senast den 30 juni 2004 skriftligen bekräfta sitt godtagande av dessa förslag om lämpliga åtgärder.
2. Om någon Eftastat underlåter att skriftligen bekräfta sitt godtagande före utsatt tid, kommer övervakningsmyndigheten att tillämpa artikel 19.2 i del II i protokoll 3 till avtalet mellan Eftastaterna om upprättande av en övervakningsmyndighet och en domstol och vid behov inleda det förfarande som nämns i samma artikel.
3. De ändrade riktlinjerna kommer att ses över senast efter en tillämpningsperiod på sju år.”

"BILAGA VIII

Definition av EES-registrering med avseende på bestämmelserna i kapitel 24A om stöd till sjötransport

Med EES-landsregister avses register som lyder under en EG-medlemsstats lagstiftning, eller lagstiftningen i en Eftastat som är part i EES-avtalet, och som gäller inom de territorier som är en del av Europeiska gemenskapen eller en Eftastat.

1. Alla förstaregister i EES-länderna är EES-landsregister.
 2. Dessutom är följande register, som finns i EES-länderna och som omfattas av deras lagstiftning, EES-landsregister:
 - Danmarks internationella sjöfartsregister (DIS).
 - Tysklands internationella sjöfartsregister (ISR).
 - Italiens internationella sjöfartsregister.
 - Madeiras internationella sjöfartsregister (MAR).
 - Kanarieöarnas internationella sjöfartsregister.
 - Norges internationella sjöfartsregister (NIS).
 3. Övriga register betraktas inte som EES-landsregister även om de i praktiken fungerar som första alternativ för redare i det berörda EES-landet. Det beror på att de finns i och omfattas av lagstiftningen i territorier där EG-fördraget och därför EES-avtalet inte alls, eller inte till väsentliga delar, är tillämpliga. Således är följande register inte att betrakta som EES-landsregister:
 - Kerguelen-registret (detta territorium omfattas inte av EG-fördraget).
 - Nederländska Antillernas register (detta territorium är associerat med gemenskapen och omfattas endast av avdelning IV i EG-fördraget; territoriet har ett eget skattesystem).
 - Registren i
 - Isle of Man (ön omfattas endast av vissa delar av EG-fördraget – se artikel 299.6 c i EG-fördraget – Isle of Mans parlament är ensamt behörigt att stifta lagar om skatter).
 - Bermuda och Cayman (ingår i de territorier som är associerade med gemenskapen och som endast omfattas av avdelning IV i EG-fördraget; de är skattemässigt autonoma).
 4. Gibraltar omfattas helt och hållet av EG-fördraget, och dess register betraktas inom ramen för dessa riktlinjer som ett EES-landsregister."
-