

## IV

(Inne akty)

## EUROPEJSKI OBSZAR GOSPODARCZY

## DECYZJA URZĘDU NADZORU EFTA

NR 62/04/COL

z dnia 31 marca 2004 r.

**zmieniająca po raz czterdziesty piąty zasady proceduralne i merytoryczne w dziedzinie pomocy państwa przez zmianę rozdziału 24a: „Pomoc państwa dla transportu morskiego” i załącznik VIII oraz wniosek w sprawie podjęcia właściwych środków**

URZĄD NADZORU EFTA,

UWZGLĘDNIAJĄC Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym<sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 61 do 63 oraz protokół 26,

UWZGLĘDNIAJĄC Porozumienie pomiędzy Państwami EFTA w sprawie ustanowienia Urzędu Nadzoru i Trybunału Sprawiedliwości<sup>(2)</sup>, w szczególności jego art. 24, art. 5 ust. 2 lit. b) oraz art. 1 części I jego protokołu 3 oraz art. 18 i 19 części II jego protokołu 3<sup>(3)</sup>,

ZGODNIE Z art. 24 Porozumienia o nadzorze i trybunale, Urząd Nadzoru EFTA nadaje moc prawną postanowieniom Porozumienia EOG dotyczącym pomocy państwa,

ZGODNIE Z art. 5 ust. 2 lit. b) Porozumienia o nadzorze i trybunale Urząd Nadzoru EFTA wydaje zawiadomienia oraz wytyczne w kwestiach objętych Porozumieniem EOG, jeśli porozumienie to lub Porozumienie o nadzorze i trybunale jasno tak stanowi lub jeśli Urząd Nadzoru EFTA uznaje to za konieczne,

PRZYWOŁUJĄC Zasady proceduralne i merytoryczne w dziedzinie pomocy państwa<sup>(4)</sup> przyjęte przez Urząd Nadzoru EFTA w dniu 19 stycznia 1994 r.<sup>(5)</sup>,

MAJĄC NA UWADZE, że dnia 17 stycznia 2004 r. Komisja Wspólnot Europejskich (zwana dalej Komisją WE) wydała komunikat dotyczący wytycznych Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego oraz wniosek w sprawie odpowiednich środków zgodnie z art. 88 ust. 1 Traktatu WE<sup>(6)</sup>,

MAJĄC NA UWADZE, że omawiany komunikat ma również znaczenie dla Europejskiego Obszaru Gospodarczego,

MAJĄC NA UWADZE, że należy zagwarantować jednolite stosowanie zasad EOG w zakresie pomocy państwa na całym Europejskim Obszarze Gospodarczym,

MAJĄC NA UWADZE, że zgodnie z pkt II części „OGÓLNE” zamieszczonej na końcu załącznika XV do Porozumienia EOG, Urząd Nadzoru EFTA przyjmuje, po konsultacji z Komisją WE, akty prawne odpowiadające tym, które zostały przyjęte przez Komisję WE,

PO KONSULTACJI z Komisją WE,

ODWOŁUJĄC SIĘ DO konsultacji, które Urząd Nadzoru EFTA odbył z państwami EFTA w przedmiotowej sprawie na wielostronnym spotkaniu dnia 3 lutego 2004 r.,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

- 1) Rozdział 24A i załącznik VIII wytycznych w sprawie pomocy państwa zmienia się, zastępując obecny rozdział 24A i załącznik VIII tekstem załącznika I do niniejszej decyzji. Proponuje się odpowiednie środki przewidziane w załączniku I do niniejszej decyzji.

(1) Zwane dalej Porozumieniem EOG.

(2) Zwane dalej Porozumieniem o nadzorze i trybunale.

(3) Protokół 3 do Porozumienia o nadzorze i trybunale zmieniony przez państwa EFTA w dniu 10 grudnia 2001 r. Zmiany weszły w życie w dniu 28 sierpnia 2003 r.

(4) Zwane dalej wytycznymi w sprawie pomocy państwa.

(5) Pierwotnie opublikowane w Dz.U. L 231 z 3.9.1994 oraz w suplementie EOG do Dz.U. nr 32 z tego samego dnia, ostatnio zmienione decyzją Kolegium nr 41/04/COL z dnia 17 marca 2004 r., dotychczas nieopublikowaną.

(6) Dz.U. C 13 z 17.1.2004, str. 3.

- 2) Państwa EFTA zostają poinformowane pismem zawierającym egzemplarz niniejszej decyzji wraz z załącznikiem I. Państwa EFTA muszą wyrazić swoją zgodę na odpowiednie środki najpóźniej do dnia 30 czerwca 2004 r.
- 3) Zgodnie z lit. d) protokołu 27 do Porozumienia EOG Komisję WE informuje się przesyłając jej egzemplarz niniejszej decyzji wraz z załącznikiem I.
- 4) Niniejsza decyzja, wraz z załącznikiem I, zostaje opublikowana w sekcji dotyczącej spraw EOG oraz w Suplemencie EOG do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*.
- 5) Jeżeli państwa EFTA przyjmą propozycję dotyczącą odpowiednich środków, skrócone zawiadomienie zostanie opublikowane w sekcji dotyczącej spraw EOG oraz w Suplemencie EOG do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*.
6. Niniejsza decyzja jest autentyczna w języku angielskim.

Sporządzono w Brukseli, dnia 31 marca 2004 r.

W imieniu Urzędu Nadzoru EFTA

Hannes HAFSTEIN  
Przewodniczący

Einar M. BULL  
Członek Kolegium

## ZAŁĄCZNIK

„24A. POMOC DLA TRANSPORTU MORSKIEGO <sup>(1)</sup>”

## 24A.1. Wprowadzenie

- (1) Usługi transportu morskiego mają zasadnicze znaczenie dla Europejskiego Obszaru Gospodarczego. Transport morski EOG i związana z nim działalność należą do najważniejszych na świecie. Biała księga Komisji WE zatytułowana »Europejska polityka transportowa do roku 2010: czas na decyzje« <sup>(2)</sup> podkreśla zasadnicze znaczenie usług transportu morskiego dla gospodarki Wspólnoty i wykazuje, że 90 % całości handlu między Wspólnotą i resztą świata odbywa się drogą morską. Żegluga bliskiego zasięgu obejmuje 69 % ilości dóbr przewożonych pomiędzy państwami członkowskimi WE (jest to 41 %, jeżeli wliczymy transport krajowy).
- (2) Od lat siedemdziesiątych flota europejska konkuruje ze statkami zarejestrowanymi w krajach trzecich, które nie w pełni przestrzegają uregulowań socjalnych i zasad bezpieczeństwa obowiązujących na poziomie międzynarodowym.
- (3) Brak konkurencyjności statków pływających pod europejską banderą dostrzeżono w latach osiemdziesiątych i, w braku zharmonizowanych środków na poziomie europejskim, kilka państw EOG podjęło różne kroki w celu wsparcia transportu morskiego. Przyjęte strategie i budżet przeznaczony na środki wspierające są różne w poszczególnych państwach, odzwierciedlając podejście danego państwa do pomocy państwa lub wagi, jaką przykłada ono do sektora morskiego.
- (4) Ponadto dla zachęcenia do przerejestrowywania statków, państwa EOG rozluźniły przepisy dotyczące załogi, w szczególności dzięki utworzeniu podwójnych rejestrów.
- (5) Podwójne rejestry to, po pierwsze, »rejestry przybrzeżne« – należące do terytoriów, które dysponują większą lub mniejszą autonomią w stosunku do państw EOG, po drugie, »rejestry międzynarodowe« związane bezpośrednio z państwem, które je ustanowiło.
- (6) Mimo podjętych wysiłków duża część floty EOG nadal jest zarejestrowana pod banderami państw trzecich. Dzieje się tak dlatego, że rejestry państw trzecich stosujących otwartą politykę rejestracji – niektóre z nich nazywane są »tanimi banderami« – nadal funkcjonują i ciągle są bardziej konkurencyjne od rejestrów państw EOG.

## 24A.1.1. Pomoc dla przemysłu żeglugi

- (1) Wobec różnic między systemami pomocy państw członkowskich WE, które mają do czynienia z intensywniejszą konkurencją ze strony statków pod banderą pozawspólnotową, w 1989 r. Komisja WE określiła pierwsze wytyczne na ten temat w celu zapewnienia pewnej zbieżności między działaniami państw członkowskich WE. Metoda ta jednak okazała się nieskuteczna, a sytuacja floty wspólnotowej nadal się pogarszała. Wytyczne poddano odpowiedniemu przeglądowi, co doprowadziło w 1997 r. do wydania komunikatu ustanawiającego nowe wytyczne w sprawie pomocy państwa dla sektora transportu morskiego <sup>(3)</sup>.
- (2) Wytyczne z 1989 r. nie zostały włączone do Porozumienia EOG w momencie jego wejścia w życie. Mimo to podstawowe postanowienia Porozumienia EOG dotyczące pomocy państwa były w pełni stosowane do sektora transportu morskiego, a Urząd zaakceptował wytyczne Komisji z 1989 r. w sprawie pomocy dla przedsiębiorstw zajmujących się żeglugą. Komunikat z 1997 r. został włączony jako rozdział 24A do wydanych przez Urząd wytycznych w sprawie pomocy państwa. Obecny rozdział 24A zawiera wytyczne Komisji WE z 2004 r. <sup>(4)</sup>.
- (3) Ostatnio głównym kierunkiem rozwoju w zakresie środków państw EOG na wsparcie transportu morskiego jest w Europie zakrojony na szeroką skalę rozwój systemu stawki ryczałtowej opodatkowania tonażu (»podatek od tonażu«). Podatek od tonażu bardzo szybko wszedł w życie w Grecji i stopniowo znalazł zastosowanie w Niderlandach (1996), Norwegii (1996), Niemczech (1999), Zjednoczonym Królestwie (2000), Danii, Hiszpanii, Irlandii (2002) i Irlandii (2002). Belgia i Francja również zdecydowały się na jego przyjęcie w 2002 r., a rząd włoski rozważa taką możliwość.

<sup>(1)</sup> Rozdział ten odnosi się do komunikatu Komisji C(2004) 43 – Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy państwa dla sektora transportu morskiego Dz.U. C 13 z 17.1.2004, str. 13.

<sup>(2)</sup> COM(2001) 370 wersja ostateczna.

<sup>(3)</sup> Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy państwa dla sektora transportu morskiego (97/C 205/05), Dz.U. C 205 z 5.7.1997, str. 5.

<sup>(4)</sup> Patrz: przypis 1 niniejszego rozdziału.

## 24A.1.2. Przegląd kierunków rozwoju po przyjęciu wytycznych z 1997 r.

- (1) We wstępnym rozdziale wytycznych z 2004 r. Komisja WE opisuje środki zaproponowane przez państwa członkowskie WE i zatwierdzone przez Komisję WE, porównując je z ogólnymi celami wytycznych z 1997 r. Komisja WE gromadziła odnośne informacje na podstawie danych statystycznych oraz odpowiedzi na kwestionariusz przesłany państwom członkowskim WE na początku 2002 r. Urząd wezwał państwa EFTA, by odpowiedziały na ten sam kwestionariusz i przekazały odpowiedzi do Komisji WE. Na podstawie odpowiedzi państw EFTA na pytania zawarte w kwestionariuszu oraz swojego doświadczenia w zakresie zgłoszeń w sektorze transportu morskiego, Urząd może potwierdzić, że ogólne tendencje opisane przez Komisję WE w komunikacie z 2004 r. mają zastosowanie także do EOG jako całości.

## a) Konkurencyjność floty EOG

- (2) Komisja WE uznała, że – opierając się na odpowiedziach na kwestionariusz Komisji, jakich państwa członkowskie WE udzieliły w połowie 2002 r., oraz na najnowszych danych statystycznych <sup>(5)</sup> – państwa członkowskie WE, które wprowadziły środki pomocy, w szczególności w formie zwolnień podatkowych, osiągnęły rezultat w postaci ponownej rejestracji pod banderą narodową znacznej objętości tonażu we wszystkich rejestrach. Od wdrożenia specjalnego systemu podatkowego w zakresie żeglugi w Norwegii <sup>(6)</sup> flota handlowa pod krajową banderą powiększyła się o 89 statków, to jest 6 % (1996–2001). W okresie od 1989 do 2001 r. udział rejestrów państw członkowskich WE w tonażu na skalę światową nieznacznie się obniżył. Podczas gdy sektor żeglugi światowej wzrastał, flota zarządzana przez Wspólnotę zarejestrowana pod banderami państw trzecich wzrastała szybciej niż flota zarejestrowana pod banderami państw członkowskich WE. Liczba należących do Norwegów statków pływających pod zagranicznymi banderami wzrosła z 425 na dzień 1 stycznia 1996 do 702 w dniu 1 stycznia 2001 r.

## b) Tendencje w zatrudnieniu

- (3) W odniesieniu do tendencji w zatrudnieniu Komisja WE zauważyła spadek ogólnej liczby marynarzy na pokładach statków wspólnotowych, wskazała jednak, że uwzględnic przy tym należy wzrost produktywności statków oraz odnowienie floty Wspólnoty w latach 1997–2001, w którego wyniku zaawansowana technologia pozwoliła na korzystanie z mniejszej liczby lepiej wykwalifikowanych pracowników. Komisja zaobserwowała, że tendencja wzrastającego uzależnienia floty pod banderą Wspólnoty od marynarzy z krajów trzecich nie ulega odwróceniu. Na tendencję tę wskazała Komisja w 2001 r. w komunikacie w sprawie szkolenia i rekrutacji marynarzy <sup>(7)</sup>. W Norwegii liczba norweskich marynarzy i marynarzy EOG na statkach znajdujących się w posiadaniu Norwegów spadła o 3 % w latach 1999–2000, podczas gdy zatrudnienie marynarzy spoza Norwegii wzrosło.

## c) Udział w ogólnej działalności gospodarczej

- (4) Wszelkie sektory gospodarki morskiej są nierozdzielnie związane z transportem morskim. Powiązanie to jest istotnym argumentem na rzecz podjęcia pozytywnych środków, których zadaniem jest utrzymanie floty zależnej od żeglugi EOG. Ze względu na fakt, że transport morski jest jednym z ogniw transportu w ogólnym rozumieniu tego pojęcia, a zwłaszcza w łańcuchu sektorów gospodarki morskiej, podejmowanie środków dla utrzymania konkurencyjności floty europejskiej ma reperkusje w stosunku do inwestycji w przemysłach związanych z gospodarką morską <sup>(8)</sup> oraz w stosunku do udziału transportu morskiego w całej gospodarce EOG i ogólnie wobec poziomu zatrudnienia.
- (5) Znaczenie żeglugi oraz całej gospodarki morskiej jest zmienne w zależności od rozpatrywanego kraju. W przeprowadzonej przez Komisję WE analizie, obejmującej 15 państw WE oraz Norwegię, waga europejskiej gospodarki morskiej oraz jej bezpośredni wpływ gospodarczy zostały zilustrowane następującymi danymi: 1 550 mln osób bezpośrednio zatrudnionych, obrót 160 mld EUR w 1997 r. (ok. 2 % PKB Wspólnoty) <sup>(9)</sup>. Za przykład można podać dane dotyczące Norwegii (2 % PKB dostarczone przez gospodarkę morską <sup>(10)</sup>), Danii (3 % PKB dostarczone przez gospodarkę morską), Grecji (2,3 %) oraz Niderlandów (2 %).
- (6) W tym kontekście nie bez znaczenia jest fakt, że floty zarządzane przez operatorów europejskich z siedzibą we Wspólnocie utrzymały się na poziomie ok. 34 % tonażu światowego, podczas gdy ten ostatni wzrósł o 10 % w tym okresie. Biorąc pod uwagę mobilność przemysłu morskiego oraz urządzeń udostępnionych przez kraje trzecie, można by wyciągnąć wniosek, że środki wsparcia transportu morskiego mogą przyczynić się do uniknięcia szeroko zakrojonego przemieszczania zbliżonych branż przemysłowych.

<sup>(5)</sup> ISL, statystyki dotyczące żeglugi 2001. Dalsze szczegóły, w szczególności dane dotyczące floty wspólnotowej i zatrudnienia marynarzy we Wspólnocie, znaleźć można w części wprowadzającej komunikatu, o której mowa w przypisie 1 niniejszego rozdziału.

<sup>(6)</sup> Norwegia była jedynym państwem EFTA, które odpowiedziało na kwestionariusz.

<sup>(7)</sup> Komunikat Komisji w sprawie szkolenia i rekrutacji marynarzy z dnia 6 kwietnia 2001 r. COM(2001) 188 wersja ostateczna.

<sup>(8)</sup> Działalność ta obejmuje usługi portowe, logistyczne, konstrukcyjne, naprawę, utrzymanie, inspekcje i klasyfikację statków, zarządzanie statkami i pośrednictwo, działalność bankową i międzynarodowe usługi finansowe, ubezpieczenia, doradztwo i usługi zawodowe.

<sup>(9)</sup> Analiza przeprowadzona przez Komisję, DG ds. Przemysłu »Wpływ gospodarczy przemysłu morskiego w Europie«.

[http://europa.eu.int/comm/enterprise/maritime/maritime\\_industrial/economic\\_impact\\_study.htm](http://europa.eu.int/comm/enterprise/maritime/maritime_industrial/economic_impact_study.htm)

<sup>(10)</sup> Dane ze statystyk norweskich.

- (7) Opierając się na powyższych wnioskach Komisja WE uznała, że tam, gdzie przyjęto środki zgodnie z wytycznymi z 1997 r., strukturalny spadek liczby rejestrów Wspólnoty i floty wspólnotowej został zatrzymany, a cele postawione przez Komisję przynajmniej częściowo osiągnięte. Jak wynika z dochodzeń Urzędu w zakresie transportu morskiego, nie zatrzymano tendencji zmian bandery, podczas gdy środki podjęte zgodnie z uprzednim rozdziałem 24A wytycznych Urzędu postrzegane były jako środek zatrzymania tej tendencji. Procent, jaki stanowi Norwegia we flocie światowej, oparty na tonażu brutto i mierzony według tonażu zarejestrowanego w Norwegii, utrzymał się na poziomie ok. 4 % w latach 1998–2000 <sup>(1)</sup>.
- (8) Wskaźnik udziału otwartych rejestrów w tonażu światowym nadal wzrastał, z 43 % w 1996 r. do 54 % w 2001 r., przy czym nic nie wskazuje na możliwość zmiany tej tendencji, a flota korzystała i nadal korzysta z usług marynarzy z krajów trzecich. Należy kontynuować prowadzone w ostatnich latach działania, przy czym powinny one być lepiej ukierunkowane. Środki na wspieranie marynarzy EOG muszą w szczególności zostać poddane aktywnej kontroli.
- (9) Wyniki podjętych przez państwa EFTA i zatwierdzonych przez Urząd środków należy systematycznie analizować.
- (10) W konsekwencji, mimo faktu, że w zasadzie pomoc operacyjna powinna mieć charakter wyjątkowy, przejściowy i ulegać zmniejszeniu, Urząd uznaje, że pomoc państwa dla przemysłu żeglugi jest ciągle uzasadniona, a kierunek działania wyznaczony w wytycznych z 1997 r. jest właściwy. Dlatego też obecny rozdział 24A wytycznych jest oparty na tym samym podejściu.

#### 24A.2. Zakres i ogólne cele zmienionych wytycznych w sprawie pomocy państwa

- (1) Niniejsze wytyczne – zastępując uprzedni rozdział 24 A <sup>(12)</sup> – mają na celu ustalenie kryteriów, na podstawie których przyznawana będzie pomoc państwa dla transportu morskiego, zgodnie z zasadami i procedurami przyznawania pomocy państwa w EOG przez Urząd zgodnie z art. 61 ust. 3 lit. c) i/lub art. 59 ust. 2 Porozumienia EOG.
- (2) Programy pomocy nie mogą być realizowane ze szkodą dla gospodarek innych państw EOG i należy wykazać, że nie stanowią one ryzyka zakłócenia konkurencji między umawiającymi się stronami w stopniu naruszającym wspólny interes. Pomoc państwa musi być zawsze ograniczona do środków niezbędnych dla osiągnięcia celu i przyznawana na przejrzystych zasadach. Zawsze należy brać pod uwagę łączny efekt całości pomocy przyznawanej przez organy państwa (na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym).
- (3) Niniejsze wytyczne mają zastosowanie do działań związanych z »transportem morskim« zdefiniowanych w rozporządzeniu (EWG) nr 4055/86 <sup>(13)</sup> włączonym do Porozumienia EOG jako pkt 53 w załączniku XIII do Porozumienia EOG i w rozporządzeniu (EWG) nr 3577/92 <sup>(14)</sup>, włączonym jako pkt 53 w załączniku XIII do Porozumienia EOG <sup>(15)</sup> tzn. do »transportu produktów i osób drogą morską«. Mają one również częściowo zastosowanie do usług holowniczych i pogłębiania.

##### 24A.2.1. Zakres zmienionych wytycznych w sprawie pomocy państwa

- (1) Niniejsze wytyczne obejmują wszelką pomoc przyznaną przez państwa EFTA lub za pomocą środków publicznych na rzecz transportu morskiego. Obejmuje ona wszelkie korzyści finansowe, przyznane w jakiegokolwiek formie, finansowane przez organy publiczne (na poziomie krajowym, regionalnym, prowincji, departamentów czy lokalnym). Dla powyższych celów »organy publiczne« mogą oznaczać przedsiębiorstwa publiczne i banki kontrolowane przez państwo. Porozumienia, na podstawie których państwo jest gwarantem pożyczek lub innych form finansowania przez banki komercyjne, mogą również mieścić się w definicji pomocy. Wytyczne nie wprowadzają rozróżnienia pomiędzy rodzajami beneficjentów na podstawie struktury prawnej (czy są to przedsiębiorstwa, spółki cywilne czy osoby fizyczne) ani na podstawie publicznej lub prywatnej formy własności, a wszelkie odniesienie do przedsiębiorstw uwzględnia wszystkie inne formy jednostek prawnych.
- (2) Niniejsze wytyczne nie obejmują pomocy na budownictwo okrętowe (w rozumieniu rozdziału 24 B wytycznych Urzędu w sprawie pomocy państwa lub wszelkiego przyjętego następnie instrumentu prawnego). Inwestycje w infrastrukturę nie angażują zwykle pomocy państwa w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG, jeżeli państwo zapewnia wolny i równy dostęp do infrastruktury wszystkim zainteresowanym operatorom. Urząd może jednak zbadać kwestię takich inwestycji, jeżeli mogłyby one przynieść bezpośrednią lub pośrednią korzyść poszczególnym właścicielom statków. Wreszcie Urząd ustanowił zasadę, zgodnie z którą pomoc państwa nie wchodzi w grę, tam gdzie organy publiczne mają udział w przedsiębiorstwie na podstawie możliwej do zaakceptowania przez inwestora prywatnego, działającego w normalnych warunkach gospodarki rynkowej.

<sup>(1)</sup> Dane ze statystyk norweskich.

<sup>(12)</sup> Który opierał się na wytycznych Komisji WE z 1997 r.

<sup>(13)</sup> Rozporządzenie Rady (EWG) nr 4055/86 z dnia 22 grudnia 1986 r. stosujące zasadę swobody świadczenia usług do transportu morskiego między państwami członkowskimi a państwami trzecimi (Dz.U. L 378 z 31.12.1986, str. 1).

<sup>(14)</sup> Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczące stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie państw członkowskich (kabotaż morski) (Dz.U. L 364 z 12.12.1992, str. 7).

<sup>(15)</sup> Decyzją Wspólnego Komitetu nr 70/97 (Dz.U. L 30 z 5.2.1998, str. 42 i Suplement EOG nr 5 z 5.2.1998, str. 175), która weszła w życie w dniu 1 sierpnia 1998 r.

#### 24A.2.2. *Ogólne cele zmienionych wytycznych w sprawie pomocy państwa*

- (1) Konieczne jest zwiększenie przejrzystości w zakresie pomocy państwa, tak by nie tylko organy krajowe w szerokim sensie, lecz także przedsiębiorstwa i osoby fizyczne były świadome swych praw i obowiązków. Niniejsze wytyczne mają na celu przyczynienie się do tego, a także wyjaśnienie, jakie programy pomocy państwa mogą zostać wdrożone w celu wspierania interesów gospodarki morskiej EOG, tak by:
- poprawić bezpieczeństwo, wydajność oraz jakość ekologiczną transportu morskiego,
  - zachęcić do przyjmowania bandery lub zmiany bandery na banderę zarejestrowaną w rejestrach państw EOG,
  - przyczynić się do konsolidacji sektora gospodarki morskiej działającego w państwach EOG, utrzymując konkurencyjność floty na rynkach światowych,
  - utrzymywać i ulepszać know-how związane z sektorem gospodarki morskiej oraz chronić i wspierać poziom zatrudnienia europejskich marynarzy, a także
  - przyczynić się do promowania nowych usług w zakresie żeglugi bliskiego zasięgu <sup>(16)</sup>.
- (2) Pomoc państwa może zostać przyznana zasadniczo na rzecz statków zarejestrowanych w państwach EOG. Jednak w wyjątkowych przypadkach pomoc może zostać przyznana na rzecz statków zarejestrowanych na podstawie pkt 3 załącznika VIII niniejszych wytycznych pod warunkiem, że:
- spełniają one międzynarodowe standardy prawa EOG, łącznie z tymi odnoszącymi się do bezpieczeństwa, ekologii i warunków pracy na pokładzie,
  - są zarządzane z terytorium EOG,
  - siedziba właściciela statku znajduje się w EOG, a dane państwo udowodni, że zarejestrowanie przyczynia się bezpośrednio do osiągnięcia wymienionych powyżej celów.
- (3) Ponadto w wyjątkowych przypadkach przyznać można środki pomocy niezależne od bandery, jeżeli jasno wykazać można korzyść, jakie przyniesie one mogą wspólnym celom umawiających się stron.

#### 24A.3. **Podatkowe i socjalne środki poprawy konkurencyjności**

##### 24A.3.1. *Postępowanie podatkowe w odniesieniu do przedsiębiorstw dysponujących prawem własności statków*

- (1) Wiele krajów trzecich dysponuje znacznymi rejestrami żeglugi, niekiedy uzupełnionymi wydajną infrastrukturą usług międzynarodowych, przyciągając właścicieli statków klimatem podatkowym znacznie bardziej sprzyjającym niż w państwach EOG. Niskie podatki stanowią zachętę dla przedsiębiorstw nie tylko do zmiany bandery ich statków, lecz także zmiany siedziby przedsiębiorstwa. Należy podkreślić, że nie istnieją obecnie skuteczne zasady międzynarodowe ograniczające tego rodzaju konkurencję podatkową oraz że istnieje niewiele barier administracyjnych, prawnych i technicznych, uniemożliwiających usuwanie rejestracji statku z rejestru państwa EOG. W tym kontekście stworzenie warunków pozwalających na uczciwszą konkurencję z tanimi banderami wydaje się najlepszym rozwiązaniem.
- (2) Ogólną zasadą jest, że system podatkowy państwa EOG/EFTA nie jest objęty Porozumieniem EOG. W pewnych przypadkach konsekwencje wynikające z funkcjonowania takiego systemu mogą pozwolić na objęcie go zakresem stosowania art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG <sup>(17)</sup>. Na tym etapie nie ma dowodu istnienia programów zakłócających konkurencję w handlu pomiędzy umawiającymi się stronami w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem. W istocie stopień zbieżności stosunku do pomocy w zakresie żeglugi w państwach EOG wydaje się wzrastać. Zmiana bandery pomiędzy państwami EOG jest zjawiskiem rzadkim. Konkurencja podatkowa jest problemem głównie pomiędzy państwami EOG a krajami trzecimi, gdyż możliwości oszczędności w kosztach dzięki rejestracji w krajach trzecich są dla właścicieli statków znaczne, w porównaniu z opcjami dostępnymi w państwach EOG.

<sup>(16)</sup> Patrz: Biała Księga Komisji w sprawie europejskiej polityki transportowej na rok 2010, KOM(2001) 370 wersja ostateczna.

<sup>(17)</sup> Orzeczenie Trybunału EFTA w sprawie E-6/98 Rząd Norwegii przeciwko Urzędowi Nadzoru EFTA.

- (3) Z tego powodu wiele państw EOG podjęło specjalne środki w celu poprawy klimatu podatkowego dla przedsiębiorstw dysponujących prawem własności statków, łącznie z np. przyspieszoną amortyzacją inwestycji w statki lub prawem bezcłowego zatrzymania dochodów ze sprzedaży statków przez kilka lat, pod warunkiem, że dochody te zostaną zainwestowane ponownie w statki.
- (4) Te ulgi podatkowe, które w specjalny sposób stosuje się w sektorze żeglugi, uważane są za pomoc państwa. Tak samo pomocą państwa jest zastępowanie zwykłego systemu podatku dochodowego od osób prawnych podatkiem od tonażu. »Podatek od tonażu« oznacza, że właściciel statku płaci kwotę podatku bezpośrednio zależną od przewożonego tonażu. Podatek od tonażu jest płatny niezależnie od aktualnych korzyści i strat przedsiębiorstwa.
- (5) Wykazano, że środki takie chronią wysoką jakość takich aspektów zatrudnienia w sektorze morskim na lądzie, jak zarządzanie bezpośrednio związane z żeglugą i działalność pokrewna (ubezpieczenia, pośrednictwo i finanse). Ze względu na wagę tego rodzaju działalności dla gospodarki umawiających się stron oraz wspierania wymienionych powyżej celów, w zasadzie można przyznawać tego rodzaju zachęty podatkowe. Ponadto ochrona jakości zatrudnienia oraz stymulowanie przez zachęty podatkowe konkurencyjnego przemysłu żeglarskiego istniejącego w państwie EOG, wraz z innymi zachętami w zakresie szkolenia i podnoszenia bezpieczeństwa, ułatwi rozwój żeglugi europejskiej na rynku światowym.
- (6) Urząd zdaje sobie sprawę, że dochody właścicieli statków pochodzą w dzisiejszych czasach często z działalności prowadzonej pod innymi banderami – np. z użytkowania wycarterowanych statków pod innymi banderami lub statków partnerów aliansu. Jasne jest również, że zachęta do przenoszenia zarządzania i działalności dodatkowej za granicę utrzymałaby się, jeżeli właściciel statku uzyskałby znaczącą korzyść finansową z utrzymania różnych siedzib oraz oddzielnej księgowości dla dochodów uzyskanych pod banderą EOG oraz innych dochodów. Przypadek taki zachodziłby na przykład, gdyby dochody spoza EOG podlegały pełnej stawce podatku dochodowego od osób prawnych w państwie EOG lub niskiej stawce podatku za granicą, jeżeli udowodnić można, że zarządzanie odbywa się za granicą.
- (7) Celem pomocy państwa w kontekście transportu morskiego jest wspieranie konkurencyjności bander EOG na światowym rynku żeglugi. W konsekwencji programy w zakresie ulg podatkowych wymagają w zasadzie powiązania z daną banderą EOG. Jednak mogą one również w wyjątkowych wypadkach zostać przyznane tam, gdzie mają zastosowanie do całej floty użytkowanej przez właściciela statku z siedzibą na terytorium państwa EOG podlegającemu podatkowi dochodowemu od osób prawnych, pod warunkiem, że udowodniono, że strategiczne i handlowe zarządzanie wszystkimi odnośnymi statkami jest faktycznie prowadzone z terytorium EOG, a działalność ta przyczynia się zasadniczo do rozwoju działalności gospodarczej i wzrostu zatrudnienia w EOG. Dowód dostarczony przez państwo EOG, mający na celu zademonstrowanie tego połączenia gospodarczego, powinien zawierać szczególności dotyczące statków, których własność i użytkowanie zapisane są w rejestrach państw EOG, obywateli państw EOG zatrudnionych na statkach, działalności na lądzie oraz inwestycji w środki trwałe. Należy podkreślić, że pomoc musi być konieczna dla wspierania przenoszenia strategicznego i handlowego zarządzania wszystkimi odnośnymi statkami do EOG, a ponadto, że beneficjenci programów muszą podlegać podatkowi dochodowemu od osób prawnych w EOG. Ponadto Urząd wymagałby wszelkich dostępnych dowodów dla wykazania, że wszystkie statki użytkowane przez przedsiębiorstwa korzystające z tych środków stosują się do odpowiednich międzynarodowych i obowiązujących w EOG standardów bezpieczeństwa, łącznie z tymi w zakresie warunków pracy na pokładzie.
- (8) Jak wykazano w powyższym ustępie nie należy zapominać, że programy w zakresie ulg podatkowych w zasadzie wymagają związku z daną banderą EOG. Przed przyznaniem (lub potwierdzeniem) w drodze wyjątku pomocy flotom obejmującym także statki pływające pod innymi banderami, państwa EOG powinny zadbać o to, by przedsiębiorstwa-beneficjenci zobowiązały się do podniesienia lub przynajmniej utrzymania pod banderą jednego z państw EOG poziomu tonażu, który będzie przewożony pod tymi banderami w momencie wejścia w życie niniejszych wytycznych. W wypadkach, gdy przedsiębiorstwo ma kontrolę nad przedsiębiorstwami użytkującymi statki w rozumieniu siódmej dyrektywy Rady 83/349/EWG<sup>(18)</sup> (art. 1), włączonej jako pkt 4 załącznika XXII do Porozumienia EOG, wymieniony powyżej wymóg dotyczący poziomu tonażu będzie miał zastosowanie na zasadzie skonsolidowanej do spółki-matki i spółki zależnej razem wziętej. Jeżeli przedsiębiorstwo (lub grupa) nie dotrzyma tego wymogu, dane państwo EOG przestanie przyznawać dalsze ulgi podatkowe na rzecz dodatkowych statków pod banderami spoza EOG, użytkowanych przez to przedsiębiorstwo, chyba że tonaż przewożony pod banderami EOG i stanowiący część ogólnego tonażu kwalifikującego się do zwolnień podatkowych w tym państwie, EOG nie zmniejszył się średnio w okresie, o którym mowa w następnym ustępie. Państwo EFTA musi zawiadomić Urząd o stosowanym wyłączeniu. Wymóg dotyczący poziomu tonażu w EOG przedstawiony w niniejszym ustępie nie ma zastosowania do przedsiębiorstw przewożących co najmniej 60 % tonażu pod banderą EOG.

<sup>(18)</sup> Dz.U. L 193 z 18.7.1983, str. 1.

- (9) We wszystkich przypadkach, gdy programy podatkowe zostały zatwierdzone na wspomnianej powyżej wyjątkowej podstawie oraz w celu umożliwienia danemu państwu EFTA sporządzenia co trzy lata sprawozdania wymaganego na podstawie sekcji 24A.12 (patrz »Uwagi końcowe« poniżej), beneficjenci pomocy muszą dostarczyć danemu państwu EFTA dowodu, że w tym okresie spełniono wszystkie warunki wymagane dla wyłączenia związku z banderą. Ponadto należy dostarczyć dowodu, że w wypadku floty beneficjenta zachowany został wymóg dotyczący poziomu tonażu przedstawiony w powyższym ustępie, i że każdy statek tej floty spełnia odpowiednie standardy międzynarodowe i EOG, łącznie z tymi odnoszącymi się do bezpieczeństwa, ekologii i warunków pracy na pokładzie. Jeżeli odbiorca pomocy nie dostarczy takiego dowodu, nie będzie mógł nadal korzystać z programu podatkowego.
- (10) Istotne jest również zastrzeżenie, że podczas gdy przedsiębiorstwa żeglugi z siedzibą w EOG są naturalnymi beneficjentami powyższych programów podatkowych, pewne przedsiębiorstwa zarządzające z siedzibą w EOG mogą również kwalifikować się na tych samych warunkach. Przedsiębiorstwa zarządzania statkami są jednostkami dostarczającymi różnych rodzajów usług właścicielom statków, takich jak nadzór techniczny, rekrutacja załogi i szkolenie, zarządzanie załogą oraz użytkowanie statku. W pewnych przypadkach zarządzający statkami są wyznaczani zarówno do zarządzania kwestiami technicznymi, jak i załogą statków. W tym wypadku działają oni w charakterze klasycznych »właścicieli statków«, w zakresie danej działalności transportowej. Ponadto, tak jak w przypadku przemysłu żeglugi, sektor ten poddany jest silnej i ciągle wzrastającej konkurencji na poziomie międzynarodowym. Z tych powodów właściwe wydaje się rozszerzenie możliwości przyznania ulg podatkowych tej kategorii zarządzających statkami.
- (11) Przedsiębiorstwa zarządzania statkami mogą kwalifikować się do pomocy tylko w odniesieniu do statków, w przypadku których zostało tym przedsiębiorstwom powierzone całkowite zarządzanie załogą i kwestiami technicznymi. W szczególności w celu kwalifikowania się do pomocy zarządzający statkami muszą przejąć od właściciela pełną odpowiedzialność za użytkowanie statku, a także wszystkie obowiązki i odpowiedzialność nałożoną Kodeksem ISM<sup>(19)</sup>. Gdyby zarządzający statkami dostarczali również innych wyspecjalizowanych usług, nawet związanych z użytkowaniem statku, należy zapewnić odrębne systemy rachunkowości dla takiej działalności, która nie kwalifikuje się do programów w zakresie ulg podatkowych. Opisany powyżej wymóg dotyczący udziału bander państw EOG ma zastosowanie także do przedsiębiorstw zarządzania statkami<sup>(20)</sup>.
- (12) Wytyczne mają zastosowanie tylko do transportu morskiego. Urząd może się zgodzić, by holowanie innych statków na morzu, platform wydobywczych itd. mieściło się w zakresie tej definicji.
- (13) Urząd zdał sobie jednak sprawę, że w pewnych przypadkach państwa EOG przyznają pomoc łodziom holowniczym zaprojektowanym do pracy na morzu, nawet jeśli nie pracują one na morzu w ogóle lub rzadko. W niniejszych wytycznych należy zaznaczyć, jakie stanowisko zajmie w tej kwestii Urząd.
- (14) »Holowanie« objęte jest zakresem niniejszych wytycznych tylko, jeśli ponad 50 % działalności holowniczej faktycznie prowadzonej przez łódź holowniczą w danym roku stanowi »transport morski«. Czas oczekiwania może zostać proporcjonalnie włączony do części działalności prowadzonej przez holownika, która stanowi »transport morski«. Należy podkreślić, że działalność holownicza prowadzona między innymi w portach, lub która polega na wspieraniu statków z własnym napędem przy wjeździe do portu, nie stanowi »transportu morskiego« dla celów niniejszych wytycznych. Niemożliwe jest wyłączenie związku z banderą w wypadku holowania.
- (15) Podobnie w wypadku pogłębiania, zdobyte na przestrzeni ostatnich lat doświadczenie sugeruje potrzebę pewnych wyjaśnień.
- (16) Działalność związana z »pogłębianiem« nie kwalifikuje się z reguły do pomocy dla transportu morskiego. Jednak uzgodnienia podatkowe dla przedsiębiorstw (takie jak podatek od tonażu) mogą być stosowane do tych przedsiębiorstw obsługujących pogłębiarki, których działalność polega na »transportie morskim« – tzn. transportie wydobytych materiałów na głębokim morzu – przez ponad 50 % ich rocznego czasu operacyjnego oraz tylko w odniesieniu do takiej działalności transportowej. Kwalifikujące się przedsiębiorstwa obsługujące pogłębiarki muszą być zarejestrowane w państwie EOG (niemożliwe jest wyłączenie związku z banderą). W takich przypadkach wymaga się odrębnych systemów rachunkowości dla działalności związanej z transportem morskim<sup>(21)</sup>.
- (17) Wreszcie metoda oceny systemu podatku od tonażu zgłaszana do tej pory Komisji WE składała się z następujących kroków: obliczanie pozornego dochodu właścicieli statków, stosując hipotetyczny wskaźnik dochodu do ich tonażu; krajowy podatek od osób prawnych stosowano do ustalonej w ten sposób kwoty. Uzyskana kwota stanowi należny »podatek od tonażu«.

<sup>(19)</sup> »Kodeks ISM«, Międzynarodowy Kodeks Zarządzania Bezpieczną Eksploatacją Statków i Zapobiegania Zanieczyszczeniom, przyjęty przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) poprzez rezolucję Zgromadzenia A.741(18).

<sup>(20)</sup> Urząd zbada wpływ tych postanowień na zarządzanie statkami po upływie trzech lat od wdrożenia niniejszych wytycznych.

<sup>(21)</sup> Statki użytkowane przez tych operatorów także wydobywają materiały, które następnie przewożą. Wydobywanie i pogłębianie jako takie nie kwalifikują się do pomocy państwa dla transportu morskiego.



- (18) Hipotetyczne wskaźniki dochodu dla państw WE były do tej pory jednolite. Jednak, ponieważ stawki podatku od osób prawnych mogą znacząco się różnić we WE, należne kwoty podatku od tonażu dla takiej samej objętości mogą różnić w państwach WE. W celu utrzymania obecnej sprawiedliwej równowagi Komisja WE zastrzegła, że będzie aprobować jedynie programy prowadzące do obciążenia podatkowego na taką samą objętość tonażu, które są zgodne z zasadami określonymi w już zaaprobowanych programach. Opierając się na tym doświadczeniu Urząd zauważył, że w miejsce obliczania pozornych dochodów, do których stosuje się zwykłą stawkę podatku od osób prawnych, niektóre państwa mogą zdecydować o bezpośrednim ustanowieniu specjalnych stawek podatku od tonażu. Urząd będzie się również starał o utrzymanie sprawiedliwej równowagi zgodnie z już zaaprobowanymi systemami.
- (19) We wszystkich przypadkach korzyści z programów muszą ułatwiać rozwój sektora żeglarstwa oraz podnoszenie poziomu zatrudnienia dla zapewnienia realizacji wspólnego interesu umawiających się stron. W konsekwencji wspomniane powyżej korzyści podatkowe muszą ograniczać się do działalności związanej z żeglarstwem; stąd w wypadkach, gdy przedsiębiorstwo będące właścicielem statku jest zaangażowane również w inną działalność komercyjną, konieczne jest przejrzyste prowadzenie rachunkowości dla uniknięcia oddziaływania na działalność niezwiązaną z żeglarstwem. Podejście tego rodzaju mogłoby pomóc żeglarstwu EOG w podniesieniu konkurencyjności, z obciążeniami podatkowymi na poziomie porównywalnym do światowego, z zachowaniem zwykłych stawek podatkowych państw EOG dla innych rodzajów działalności i osobistych wynagrodzeń udziałowców i dyrektorów.

#### 24A.3.2. Koszty związane z pracą

- (1) Tak jak wcześniej wspomniano, transport morski jest sektorem znajdującym się pod wpływem ostrej konkurencji międzynarodowej. Środki wspierające sektor gospodarki morskiej powinny zatem mieć na celu przede wszystkim redukcję obciążeń podatkowych i obciążeń związanych z innymi kosztami ponoszonymi przez właścicieli statków EOG i marynarzy EOG, w celu zbliżenia ich do poziomu światowego. Powinno to raczej bezpośrednio stymulować rozwój sektora żeglarstwa oraz podnoszenie poziomu zatrudnienia, niż dostarczać ogólnej pomocy finansowej.
- (2) Uwzględniając te cele, należy zaaprobować następujące działania dotyczące kosztów zatrudnienia w żegludze EOG:
- obniżone stawki składek na ochronę socjalną marynarzy EOG zatrudnionych na pokładach statków zarejestrowanych w państwach EOG,
  - obniżone stawki podatku dochodowego obowiązującego marynarzy EOG zatrudnionych na pokładach statków zarejestrowanych w państwach EOG.
- Do celów niniejszego punktu »marynarzy EOG« określa się następująco:
- obywatele państw EOG, w wypadku marynarzy pracujących na pokładach statków (łącznie z promami typu ro-ro<sup>(2)</sup>) pracujący w dziedzinie planowych usług pasażerskich między portami EOG,
  - we wszystkich innych przypadkach wszyscy marynarze podlegający opodatkowaniu i/lub płacący składki na ubezpieczenia społeczne w państwach EOG.
- (3) Uprzednie wytyczne z 1997 r. pozwalały na takie obniżki dla wszystkich marynarzy pracujących na pokładach statków zarejestrowanych w państwie EOG i podlegających opodatkowaniu i/lub płacących składki na ubezpieczenia społeczne w państwach EOG. Jednak od tego czasu okazało się, że presja konkurencji międzynarodowej na właścicieli statków jest bardzo silna w wypadku międzynarodowego transportu towarów, a słabsza w wypadku planowych usług pasażerskich między portami EOG. Dlatego też podnoszenie konkurencyjności europejskiego przemysłu żegludki jest pierwszorzędym celem przyznania pomocy w poprzednim przypadku. Powstrzymanie państw EOG od przyznawania ulg podatkowych wszystkim marynarzom miałooby w tym przypadku bardzo negatywne skutki na konkurencyjność europejskich właścicieli statków, których mogłoby to zachęcić do zmiany bandery. W tym samym czasie zauważono, że zatrudnienie obywateli państw EOG w planowych usługach pasażerskich między portami EOG jest znaczne, zarówno w kategoriach procentowych, jak i liczbowych. Dlatego też ochrona zatrudnienia w EOG jest pierwszorzędym celem przyznania pomocy w tym przypadku. Z wewnętrznych powodów podatkowych, niektóre państwa EOG wolały nie stosować wspomnianych powyżej obniżonych stawek, a zamiast tego zwracają właścicielom statków – częściowo lub w całości – koszty związane z tymi opłatami. Takie podejście można ogólnie uznać za równoznaczne z opisanym powyżej systemem obniżonych stawek, pod warunkiem że istnieje wyraźne połączenie z tymi opłatami, nie ma nadwyżki rekompensaty, a system jest przejrzysty i odporny na nadużycia.
- (4) Na morską część działalności holowniczej i pogłębiania (morski transport materiałów), pomoc na zatrudnienie może zostać przyznana przez analogię do zasad podanych w niniejszym punkcie, lecz tylko w wypadku, gdy pomoc odnosi się do marynarzy pracujących na statkach pełnomorskich, łodziach holowniczych z własnym napędem i pogłębiarkach, zarejestrowanych w państwach EOG, zajmujących się transportem morskim przez przynajmniej 15 % swojego czasu operacyjnego<sup>(23)</sup>.

<sup>(2)</sup> Patrz: art. 2 lit. a) dyrektywy Rady 1999/35/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żegludki promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich (Dz.U. L 138 z 1.6.1999, str. 1), włączony jako pkt 56 ca) do załącznika XIII do Porozumienia EOG, decyzja Wspólnego Komitetu EOG nr 179/1999 (Dz.U. L 74 z 15.3.2001, str. 7 i Suplement EOG nr 14 z 15.3.2001, str. 22 (norweski) i str. 105 (islandzki)), która weszła w życie w dniu 1 sierpnia 2000 r.

<sup>(23)</sup> Zatem działalność pogłębiania prowadzona głównie w portach nie kwalifikuje się do pomocy dla zatrudnienia marynarzy EOG.

- (5) Wreszcie należy przypomnieć, że pomoc na zatrudnienie jest objęta wyłączeniem grupowym przewidzianym rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2204/2002 z dnia 12 grudnia 2002 r. w sprawie stosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy państwa w zakresie zatrudnienia <sup>(24)</sup>, włączonym jako pkt 1g) do załącznika XV Porozumienia EOG <sup>(25)</sup>, które stosuje się także do transportu morskiego.

#### 24A.4. Wymiana załogi

Pomoc na wymianę załogi obniża koszty zatrudniania marynarzy EOG, zwłaszcza tych pracujących na statkach pływających na odległych wodach. Dlatego pomoc, dla której określono pułapy (przedstawione w sekcji 24A.11), może być przyznawana w formie płatności lub zwrotu kosztów repatriacji marynarzy EOG pracujących na pokładach statków zarejestrowanych w państwach EOG.

#### 24A.5. Pomoc inwestycyjna

- (1) Dotacje takie jak te na odnowę floty niezbyt często przyznaje się w wypadku innych środków transportu, takich jak drogowy transport rzeczy czy transport lotniczy. Ze względu na fakt, że zniekształcają one konkurencję, Urząd będzie niechętny akceptowaniu takich programów, z wyjątkiem tych będących częścią reformy strukturalnej prowadzącej do redukcji ogólnej wydajności floty.
- (2) Inwestycja musi być zgodna z rozdziałem 24 B niniejszych wytycznych lub innym aktem prawnym EOG lub wytycznych, które mogą je zastąpić.
- (3) W ramach niniejszych wytycznych można jednak przyznać inną pomoc inwestycyjną, zgodnie z polityką bezpiecznych mórz, w pewnych ograniczonych przypadkach na poprawę sprzętu na pokładzie statków figurujących w rejestrach państw EOG lub na wspieranie użytku bezpiecznych i czystych statków. Można zatem przyznać pomoc dostarczającą zachętę do modernizacji statków zarejestrowanych w państwach EOG, dla osiągnięcia standardów wyższych niż obowiązkowe standardy bezpieczeństwa i ochrony środowiska ustanowione w konwencjach międzynarodowych, w przewidywaniu uzgodnienia wyższych standardów, wymagających podwyższenia kontroli bezpieczeństwa i środowiskowych. Pomoc taka musi być zgodna z obowiązującymi postanowieniami EOG w dziedzinie budownictwa okrętowego.
- (3) Ze względu na fakt, że żegluga ma charakter mobilny, pomoc regionalna dla przedsiębiorstw zajmujących się gospodarką morską w regionach mniej uprzywilejowanych, przybierająca często formę pomocy inwestycyjnej dla przedsiębiorstw inwestujących w te regiony, może zostać przyznana tylko w wypadkach, w których nie ma wątpliwości, że korzyści dla regionu wzrosną w rozsądnym okresie czasu. Byłby to na przykład przypadek inwestycji związanych z budową wydzielonych składów lub nabyciem stałego sprzętu do przeładunku. Pomoc na inwestycje dla przedsiębiorstw zajmujących się gospodarką morską w regionach mniej uprzywilejowanych może zostać przyznana tylko, jeśli jest zgodna z zasadami pomocy regionalnej (patrz sekcja 24A.6).

#### 24A.6. Pomoc regionalna na podstawie art. 61 ust. 3 lit. a) i c) Porozumienia EOG

W kontekście programów pomocy regionalnej Urząd zastosuje ogólne zasady przedstawione w niniejszych wytycznych lub ich przyszłych zmianach.

#### 24A.7. Szkolenie

- (1) Po pierwsze, należy przypomnieć, że pomoc na zatrudnienie jest objęta wyłączeniem grupowym przewidzianym rozporządzeniem Komisji (WE) nr 68/2001 z dnia 12 stycznia 2001 r. w sprawie stosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy państwa w zakresie szkolenia <sup>(26)</sup>, włączonym jako pkt 1d) załącznika XV do Porozumienia EOG <sup>(27)</sup>, które stosuje się także do transportu morskiego.
- (2) Ponadto wielu programów szkoleniowych (zawodowych czy akademickich) dla marynarzy, wspieranych przez państwo, nie uznaje się za pomoc państwa, ze względu na ich ogólny charakter. Dlatego też nie podlegają one obowiązkowi zawiadamiania Urzędu i kontroli z jego strony.

<sup>(24)</sup> Dz.U. L 337 z 13.12.2002, str. 3.

<sup>(25)</sup> Decyzją Wspólnego Komitetu EOG nr 83/2003 (Dz.U. L [do publikacji]), która weszła w życie w dniu 21 czerwca 2003 r.

<sup>(26)</sup> Dz.U. L 10 z 13.1.2001, str. 20.

<sup>(27)</sup> Decyzją Wspólnego Komitetu EOG nr 88/2002 (Dz.U. L 266 z 3.10.2002, str. 56 i Suplement EOG nr 49 z 3.10.2002, str. 42), która weszła w życie w dniu 1 lutego 2003 r.

- (3) Jeżeli jednak można założyć, że program korzysta z pomocy państwa, zawiadomienie takie jest konieczne. Taka sytuacja może mieć miejsce przykładowo, jeżeli określony program odnosi się w szczególności do szkolenia odbywającego się na pokładzie statku, a finansowe wsparcie ze strony państwa przekazywane jest organizacji szkoleniowej, kadetowi, marynarzowi lub właścicielowi statku. Urząd jest przychylny udzielaniu na niedyskryminującej podstawie pomocy na szkolenie przeprowadzane na pokładach statków zarejestrowanych w państwie EOG. Wyjątkowo szkolenie przeprowadzane na pokładach innych statków może korzystać ze wsparcia, tam gdzie jest to usprawiedliwione obiektywnymi kryteriami, takimi jak brak dostępnych miejsc na statkach zarejestrowanych w państwie EOG.
- (4) W wypadku wsparcia finansowego na szkolenie odbywające się na pokładzie statku, odbywający szkolenie nie może w zasadzie być aktywnym członkiem załogi, lecz powinien być uzupełniającym członkiem załogi. Postanowienie to ma zapewnić, by dopłaty do zarobków netto nie mogły być wypłacane marynarzom zatrudnionym przy normalnej działalności załogi.
- (5) Podobnie dla zabezpieczenia i rozwoju wiedzy w dziedzinie gospodarki morskiej w EOG oraz przewagi konkurencyjnej przemysłu związanego z gospodarką morską, konieczne jest prowadzenie dalszych rozległych badań oraz podejmowanie wysiłków rozwojowych, koncentrujących się na jakości, produktywności, bezpieczeństwie i ochronie środowiska. Wsparcie państwa dla takich projektów może zostać przyznane również w ramach pułapów ustanowionych Porozumieniem EOG <sup>(28)</sup>.
- (6) Pomoc mająca na celu podnoszenie i aktualizowanie umiejętności oficerów EOG może być przyznawana przez cały okres trwania ich kariery. Na pomoc składa się dodatek do kosztów szkolenia i/lub rekompensata za pensję wypłacaną oficerowi w okresie szkolenia. Program musi być jednak tak skonstruowany, by zapobiec pośredniemu lub bezpośredniemu przekierowaniu pomocy na szkolenie, jako dodatku do pensji oficera.
- (9) Dozwolona jest także pomoc mająca na celu przekwalifikowanie zawodowe rybaków pracujących na otwartym morzu, chętnych do podjęcia pracy marynarza.

#### 24A.8. Pomoc restrukturyzacyjna

Mimo że wytyczne Urzędu w sprawie restrukturyzacji i ratowania przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji <sup>(29)</sup> stosuje się do transportu tylko w zakresie, w jakim specyficzny charakter tego sektora zostanie wzięty pod uwagę, Urząd przy rozpatrywaniu pomocy restrukturyzacyjnej dla przedsiębiorstw gospodarki morskiej będzie stosował niniejsze wytyczne lub wszelkie inne zastępujące je wytyczne lub akty prawne EOG.

#### 24A.9. Zobowiązania i zamówienia w zakresie usług publicznych

- (1) W zakresie kaboatażu morskiego można nałożyć zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych (public service obligations – PSOs) lub składać zamówienia publiczne na usługi (public service contracts – PSCs) dla usług przewidzianych w art. 4 rozporządzenia (EWG) nr 3577/92, włączonego jako pkt 53 a do załącznika XIII do Porozumienia EOG <sup>(30)</sup>. Usługi PSOs i PSCs, a także przyznawana w ich wypadku rekompensata, muszą spełniać warunki zawarte w wymienionym rozporządzeniu oraz zasady Porozumienia EOG i procedur przyznawania pomocy państwa, zgodnie z wykładnią Trybunału EFTA oraz Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w odniesieniu do postanowień i procedur przyznawania pomocy państwa we Wspólnocie.
- (2) Urząd aprobuje nakładanie PSOs lub składanie PSCs, jeżeli dla spełnienia niezbędnych potrzeb transportu publicznego należy uciec się do usług transportu międzynarodowego, pod warunkiem, że wszelka przyznawana w ich wypadku rekompensata będzie podlegała wymienionym powyżej zasadom i procedurom Porozumienia EOG.
- (3) Czas trwania zamówień publicznych na usługi powinien być ograniczony do rozsądnego i niezbyt długiego okresu, zazwyczaj około sześciu lat, gdyż zamówienia o dłuższym okresie obowiązywania mogłyby pociągać za sobą niebezpieczeństwo utworzenia (prywatnego) monopolu.

<sup>(28)</sup> Patrz: art. 61 ust. 3 lit. c) Porozumienia EOG, a także rozdziały 14 (Pomoc na badania i rozwój) i 15 (Pomoc na ochronę środowiska) niniejszych wytycznych.

<sup>(29)</sup> Patrz: rozdział 16 niniejszych wytycznych.

<sup>(30)</sup> Decyzją Wspólnego Komitetu nr 70/97 (Dz.U. L 30 z 5.2.1998, str. 42 i Supplement EOG nr 5 z 5.2.1998, str. 175), która weszła w życie w dniu 1 sierpnia 1998 r.

**24A.10. Pomoc na żeglugę morską bliskiego zasięgu**

- (1) Nie istnieje prawnie wiążąca definicja »żeglugi bliskiego zasięgu«. Jednak komunikat Komisji WE w sprawie żeglugi bliskiego zasięgu w Europie z dnia 29 czerwca 1999 r. <sup>(31)</sup> dostarczył definicji roboczej żeglugi morskiej bliskiego zasięgu jako »przewozów zarówno ładunków, jak i osób między portami usytuowanymi geograficznie w Europie lub między tymi portami a portami pozaeuropejskimi leżącymi na tej samej fasadzie zamkniętego morza europejskiego« <sup>(32)</sup>. W tym komunikacie Komisja WE podkreśliła rolę wymienionego środka transportu dla wspierania trwałej i bezpiecznej mobilności, wzmocnienia spójności w EOG oraz poprawy wydajności transportu w ramach podejścia intermodalnego. Urząd także uznaje konieczność wspierania żeglugi morskiej bliskiego zasięgu na wszystkich szczeblach: EOG, krajowym i regionalnym.
- (2) Ze względu na fakt, że pomoc na żeglugę morską bliskiego zasięgu ma na celu poprawę łańcucha intermodalnego oraz udrożnienie dróg w państwach EOG, dla celów niniejszych wytycznych definicję żeglugi morskiej bliskiego zasięgu przewidzianą komunikatem Komisji WE z 1999 r. należy ograniczyć do transportu między portami państw EOG.
- (3) Urząd uznaje, że uruchomieniu usług żeglugi bliskiego zasięgu towarzyszyć mogą znaczne problemy finansowe, które państwa EOG prawdopodobnie będą chciały złagodzić w celu zapewnienia wsparcia tym usługom.
- (4) W takim wypadku Urząd może przyznać pomoc tego rodzaju pod warunkiem, że przeznaczona ona zostanie dla właścicieli statków w rozumieniu art. 1 rozporządzenia (EWG) nr 4055/86 <sup>(33)</sup>, włączonego jako pkt 53 a do załącznika XIII do Porozumienia EOG, w odniesieniu do statków pod banderą jednego z państw EOG. Pomoc tego rodzaju będzie musiała zostać zgłoszona i spełniać następujące warunki:
  - okres trwania pomocy nie może przekraczać trzech lat, a jej celem musi być finansowanie usług żeglarskich łączących porty na terytorium państw EOG,
  - usługa musi pozwalać na prowadzenie transportu (głównie ładunku) drogowego w całości lub częściowo drogą morską, nie zniekształcając transportu morskiego w stopniu sprzeciwiającym się wspólnemu interesowi,
  - pomoc musi być skierowana na wdrażanie szczegółowych projektów, których wpływ na środowisko został wcześniej ustalony, związanych z nową drogą lub modernizacją usług na już istniejącej, w razie potrzeby przy współpracy kilku właścicieli statków, przy czym na jedną linię nie powinien przypadać więcej niż jeden projekt, a odnowienie, przedłużenie lub powtórzenie projektu nie jest możliwe,
  - celem pomocy musi być pokrycie 30 % kosztów operacyjnych danej usługi lub finansowania zakupu sprzętu do przeładunku dla dostarczenia danej usługi <sup>(34)</sup>, do poziomu 10 % takiej inwestycji,
  - pomoc na wdrażanie projektu musi być przyznawana na podstawie przejrzystych kryteriów stosowanych w sposób niedyskryminujący wobec właścicieli statków z siedzibą w EOG. Pomoc powinna być przyznawana na projekty wybrane przez organy państwa EOG na drodze procedury przetargowej zgodnie z odnośnymi przepisami Wspólnoty,
  - usługa będąca przedmiotem projektu musi po upływie okresu, w ciągu którego podlega ona publicznemu finansowaniu, być komercyjnie rentowna,
  - pomoc ta nie może być łączona z kompensacją zobowiązań lub zamówień z tytułu świadczenia usług publicznych.

<sup>(31)</sup> Komunikat Komisji dla Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów w sprawie żeglugi bliskiego zasięgu »Rozwój żeglugi bliskiego zasięgu w Europie: Dynamiczna alternatywa w łańcuchu zrównoważonego transportu – Drugie dwuroczne sprawozdanie z postępu prac, KOM(1999) 317 wersja ostateczna«.

<sup>(32)</sup> Patrz wyżej: komunikat, str. 2.

<sup>(33)</sup> Patrz: przypis 13 powyżej.

<sup>(34)</sup> W wypadku finansowania wspólnotowego lub kwalifikowalności w ramach różnych programów pomocy, pułap 30 % stosuje się do połączonej całości pomocy/wsparcia finansowego. Zauważyć należy, że intensywność pomocy jest taka sama, jak ta przeznaczona na działania związane z zamianą na inne formy transportu w ramach wspólnotowej inicjatywy Marco Polo; patrz: art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1382/2003 (Dz.U. L 196 z 2.8.2003, str. 1).

**24A.11. Pułap**

- (1) Jak wyjaśniono powyżej pewne państwa EOG wspierają swój sektor gospodarki morskiej za pomocą ulg podatkowych, podczas gdy inne przyznają raczej płatności bezpośrednie – na przykład zapewniając rekompensatę podatku dochodowego marynarzy. Wobec różnic między systemami podatkowymi państw EOG słuszne wydaje się utrzymanie obu alternatyw. Oczywiście w pewnych przypadkach podejścia te mogą zostać połączone. Istnieje tu jednak ryzyko kumulacji pomocy do poziomu nieproporcjonalnie wysokiego w stosunku do zamierzonych celów wspólnego interesu umawiających się stron, co mogłoby doprowadzić do wyścigu dotacji między państwami EOG.
- (2) Maksymalnym dozwolonym poziomem pomocy jest redukcja stawki podatkowej i obciążeń socjalnych marynarzy do poziomu zerowego oraz obniżenie podatku dochodowego od osób prawnych dla działalności żeglarskiej, tak jak opisano w pkt 24A.3.1 (18). Aby uniknąć zakłócenia konkurencji, inne programy pomocy nie mogą zapewniać większych korzyści od wyżej wymienionych. Ponadto, pomimo iż każdy program pomocy zgłaszany państwu EFTA będzie badany pod kątem niesionych korzyści, ogólna kwota pomocy przyznanej zgodnie z sekcjami 24A.3 do 24A.6 nie powinna przekraczać ogólnej kwoty podatków i składek na ubezpieczenie społeczne pobranych z tytułu działalności żeglarskiej i od marynarzy.

**24A.12. Uwagi końcowe**

- (1) Urząd będzie nadal regularnie i dokładnie nadzorował warunki rynkowe w zakresie żeglugi. Jeżeli uległyby one zmianie i w konsekwencji zapotrzebowanie na pomoc państwa zmalałoby lub zostało zlikwidowane, Urząd odpowiednio wcześniej wdroży właściwe kroki.
- (2) Wszystkie wnioski dotyczące środków zgłaszanych Urzędowi muszą zawierać kalendarz na nadchodzące sześć lat, z opisem oczekiwanych wyników ilościowych dla każdego z celów przewidzianych w sekcji 24A.2.2. W szczególności we wnioskach takich należy przedstawić oczekiwany zysk makroekonomiczny danego sektora gospodarki morskiej wraz z oceną ilości zachowanych lub utworzonych miejsc pracy.
- (3) Dla wszystkich programów pomocy – już istniejących czy nowych – wchodzących w zakres niniejszych wytycznych, państwa EFTA przedstawią Urzędowi ocenę wyników osiągniętych w ciągu sześciu lat ich wdrażania.
- (4) W wypadku gdy pomoc została zaaprobowana i przyznana beneficjentowi na podstawie wyłączenia związku z banderą, o którym mowa w sekcji 24A.3.1, odnośne państwo EFTA sporządza sprawozdania dla Urzędu co trzy lata, począwszy od daty przyznania dotacji. W wyżej wspomnianym sprawozdaniu państwo EFTA przedstawi osiągnięte wyniki w ujęciu ilościowym i porówna je z oczekiwanymi rezultatami. Wymagania w zakresie sprawozdawczości przedstawione w niniejszych wytycznych zaczną obowiązywać po ich wejściu w życie.
- (5) Ponadto, jeżeli okazałoby się to konieczne, np. na skutek uzasadnionej skargi, dane państwo EFTA musi dostarczyć Urzędowi dowodu, że pomoc przyznana danemu beneficjentowi w ramach zaaprobowanego programu pomocy została ograniczona do ścisłego zakresu zawartej w nim definicji oraz przyniosła oczekiwane wyniki.

**24A.13. Stosowne środki**

- (1) Niniejsze wytyczne stosuje się od dnia ich wejścia w życie. Zgodnie z art. 1 ust. 1 w części I oraz art. 18 w części II protokołu 3 do Porozumienia o nadzorze i trybunale, Urząd proponuje, by państwa EFTA zmieniły obecne programy pomocy odnoszące się do pomocy państwa objętej treścią niniejszych wytycznych, tak by były z nimi zgodne, najpóźniej do dnia 30 czerwca 2005 r. Wzywa się państwa EFTA do potwierdzenia w formie pisemnej najpóźniej do dnia 30 czerwca 2004 r. akceptacji niniejszych propozycji podjęcia stosownych środków.
- (2) Jeżeli w tym terminie państwa EFTA nie potwierdzą akceptacji w formie pisemnej, Urząd będzie stosował art. 19 ust. 2 w części II protokołu 3 do Porozumienia pomiędzy państwami EFTA w sprawie ustanowienia Urzędu Nadzoru i Trybunału Sprawiedliwości oraz, w razie potrzeby, zajmie się wszczęciem postępowania, o którym mowa w niniejszym postanowieniu.
- (3) Niniejsze wytyczne zostaną poddane przeglądowi w ciągu siedmiu lat od daty ich wdrożenia.”

## „ZAŁĄCZNIK VIII

**Definicja rejestrów państw EOG do celów rozdziału 24A w sprawie pomocy dla transportu morskiego**

Przez »rejestry państw EOG« rozumieć należy rejestry regulowane prawem państwa członkowskiego WE lub państwa EFTA będącego stroną Porozumienia EOG, mające zastosowanie do terytoriów będących częścią Wspólnoty Europejskiej lub państwa EFTA.

- (1) Rejestrami państw EOG są wszystkie rejestry państw EOG.
  - (2) Ponadto następujące rejestry znajdujące się w państwach EOG i podlegające ich prawu są rejestrami państw EOG:
    - Duński Międzynarodowy Rejestr Żeglugi (Danish International Register of Shipping – DIS),
    - Niemiecki Międzynarodowy Rejestr Żeglugi (German International Register of Shipping – ISR),
    - Włoski Międzynarodowy Rejestr Żeglugi (Italian International Register of Shipping – ISR),
    - Międzynarodowy Rejestr Żeglugi Madery (Madeira International Register of Shipping – MAR),
    - rejestr Wysp Kanaryjskich,
    - Norweski Międzynarodowy Rejestr Żeglugi (Norwegian International Register of Shipping – NIS).
  - (3) Inne rejestry nie są uznawane za rejestry państw EOG, nawet jeśli są one w praktyce pierwszą alternatywą dla właścicieli statków z siedzibą w państwie EOG. Dzieje się tak, gdyż mieszczą się one i podlegają prawu terytoriów, na których Traktat WE, a w konsekwencji Porozumienie EOG, nie ma zastosowania w całości lub w części. Zatem następujące rejestry nie są rejestrami państwa EOG:
    - rejestr Kerguelen (Traktat WE nie ma zastosowania na tego terytorium),
    - rejestr Antyli Niderlandzkich (ich terytorium jest stowarzyszone ze Wspólnotą; tylko część IV Traktatu WE ma do nich zastosowanie; Antyle są odpowiedzialne za swój system podatkowy),
    - rejestry:
      - Wyspa Man (tylko pewne części Traktatu WE mają do niej zastosowanie – patrz art. 299 ust. 6 lit. c) Traktatu WE; parlament Wyspy Man ma wyłączne prawo ustawodawcze w kwestiach podatkowych),
      - Bermudy i Kajmany (są częścią terytoriów stowarzyszonych ze Wspólnotą i tylko część IV Traktatu WE ma do nich zastosowanie; dysponują one autonomią podatkową).
  - (4) W wypadku Gibraltaru Traktat WE ma pełne zastosowanie i rejestr Gibraltaru jest dla celów niniejszych wytycznych uznawany za rejestr państwa EOG.”
-