

Saopštenje Komisije C(2004) 43 — Smjernice Evropske zajednice za državnu pomoć pomorskom transportu

(2004/C 13/03)

Bijela knjiga 'Evropska transportna politika za 2010: Vrijeme za odluku' ističe vitalni značaj pomorskih transportnih usluga za privredu Zajednice. 90% od ukupne trgovine između Zajednice i ostatka svijeta se transportuje preko mora. Pomorski transport na kratke razdaljine (short sea) čini 69% od ukupnog volumena roba prevezenih između država članica (a ako se uključi i unutrašnji transport, ovaj postotak je 41%). Pomorski transport Zajednice i sa njim povezane djelatnosti ostaju među najvažnijim širom svijeta.

Brodarske kompanije država članica danas još uvijek rukovode jednom trećinom svjetske flote. Pristupanje Kipra i Malte¹ 2004 godine još više će povećati učešće Unije u brodskom transportu, pošto brodski registar ove dvije zemlje trenutno iznosi oko 10 % od svjetske tonaže.

Od 1970-ih godina, evropska flota se suočila sa konkurencijom brodova registrovanih u trećim zemljama koje ne posvećuju mnogo pažnje poštovanju važećih socijalnih i sigurnosnih normi koje važe na međunarodnom nivou.

Nedovoljna konkurentnost brodova pod zastavama Zajednice prepoznata je krajem 1980-ih i, u odsustvu harmonizovanih evropskih mjera, nekoliko država članica je usvojilo različite postupke za pružanje državne pomoći pomorskom transportu. Usvojene strategije i budžeti koji su dodijeljeni za podršku mjerama, razlikovali su se od jedne do druge države članice u tome kako su te države shvatile državnu pomoć ili značaj koji su pridavale pomorskom sektoru.

Pored toga, da bi podstakle ponovno registrovanje brodova pod svoje zastave, države članice su ublažile pravila u odnosu na posade, naročito kroz stvaranje drugih registara.

Drugi registri se sastoje, u prvom redu, od 'offshore registara' koji pripadaju teritorijama koje su manje ili više autonomne u odnosu prema državi članici, i kao drugo, 'međunarodnih registara', povezanih sa državom koja ih je napravila.

Uprkos učinjenim naporima, veliki dio flote koja pripada Zajednici nastavlja da se registruje pod zastavama trećih zemalja. To se događa zato što registri trećih zemalja koje primjenjuju otvorene politike upisivanja — od kojih su neke nazvane 'zastave pogodnosti' — uživale su ili i dalje uživaju značajnu konkurentnu prednost nad registrima država članica.

Pomoć pomorstvu nakon 1989. godine

U svijetlu razlika među sistemima pomoći koje su države članice usvojile suočene sa sve intenzivnijom konkurencijom od strane brodova koji plove pod zastavama koje ne pripadaju Zajednici, Komisija je 1989 godine definisala svoje prve smjernice o ovom pitanju, kako bi osigurala izvjesno međusobno približavanje u postupanju država članica. Ovaj metod, međutim, pokazao se nedjelotvornim i opadanje flote u Zajednici je nastavljeno. Smjernice su prema tome ponovo ispitane, što je dovelo do Komunikacije iz 1997 godine, koja je odredila nove Smjernice za državnu pomoć pomorskom transportu².

Najvažnije dostignuće posljednjih godina, koje se tiče mjera podrške država članica pomorskom transportu, bila je u Evropi široka rasprostranjenost primjene sistema paušalnog oporezivanja po toni ('tonažni porez'). Tonažni porez je stupio na snagu veoma rano u Grčkoj i postepeno je njegova primjena prenesena u Holandiju (1996), Norvešku (1996), Njemačku (1999), Ujedinjeno Kraljevstvo (2000), Dansku, Španiju i Finsku (2002) i Irsku (2002). Belgija i Francuska su takođe odlučile da ga usvoje 2002 godine, dok italijanska vlada tu mogućnost predviđa.

Rezultati mjera koje su predložile države članice i koje je odobrila Komisija, upoređene sa opštim ciljevima revidiranih Smjernica iz 1997. godine

(a) Trendovi flote pod zastavama Zajednice (konkurentnost flote)

Prema odgovorima koje su države članice sredinom 2002 dale na anketni upitnik Komisije i prema najnovijim statističkim podacima³, države članice koje su uvele mjere pomoći, posebno u obliku poreskih olakšica, postigle su da se, u svim registrima uzetim zajedno, pod nacionalnom zastavom ponovo registruje značajna količina tonaže. Izraženo u procentima, flota, kako je upisana u registrima država članica, povećavana je na sljedeći način: broj brodova je povećavan u prosjeku za 0,4 % godišnje, težina u tonama za 1,5 % i kontejnerski brodovi za 12,4 %. Čak i ako je, u periodu od 1989 g. do 2001 g., kao u slučaju prvih registara, broj unesenih jedinica opao praktično svuda, ove brojke se mogu shvatiti kao preokret u trendu odbacivanja zastava Zajednice, koji je zapažan sve do 1997 godine.

Tokom istog perioda, međutim, udio registara država članica u ukupnoj svjetskoj tonaži, blago je opao. Dok je svjetsko brodarstvo povećano, rast flote kojom se upravlja iz Zajednice, a registrovane pod zastavama trećih zemalja, bio je veći nego rast flote registrovane pod zastavama država članica.

¹ Pojedinačno predstavljaju šestinu i petinu svjetskih registrovanih brodova u smislu tonaže (brodovi sa više od 300 brt. Izvor: ISL 2001).

² Smjernica Zajednice za državnu pomoć u pomorskom transportu (97/C 205/05) (S.L. C 205, 5.7.1997, str. 5).

³ ISL, Brodarska statistika 2001.

(b) Trend zapošljavanja

Prema najnovijim procjenama, broj pomoraca na palubama brodova pod zastavama Zajednice pao je sa 188 000 u 1996 godini, na približno 180 000 u 2001 godini.¹ Ukupan broj građana Zajednice zaposlen na palubama brodova koji nose zastave Zajednice, trenutno je oko 120 000, broj koji je 40 % niži nego 1985 godine, dok je broj građana trećih zemalja zaposlenih na palubama brodova Zajednice narastao sa 29 000 u 1983 godini, do približno 60 000 danas. Kada se izračunava pad u ukupnom broju pomoraca, moraju se u obzir uzeti sljedeći faktori:

- prvo, produktivnost po brodu je nastavila da raste. Prema tome, male posade omogućavaju da se transportuje jednaka, ako ne i veća zapremina od one koja je prevožena u prošlosti,
- drugo, flota pod zastavama Zajednice obnovljena je u periodu od 1997 do 2001. Prosječna starost brodova opala je sa 22,9 godine na 17,2 godine. 35% od flote koja je bila u službi na dan 1. januar 2001 godine, izgrađena je u periodu od 1996 do 2000. Novim brodovima, sa mnogo naprednijom tehnologijom, bile su potrebne bolje obučene, ali manje posade.

Upadljiva razlika u stopama zapošljavanja pomoraca Zajednice među državama članicama, ipak je očigledna. Međutim, ništa u ovim brojkama ne ukazuje na preokret trenda u kome flote pod zastavama Zajednice sve više zavise od pomoraca iz trećih zemalja. Na ovaj trend je 2001 godine ukazivala Komisija u svojoj Komunikaciji o obuci i angažovanju pomoraca².

(c) Doprinos ukupnoj privrednoj djelatnosti

Pomorske industrije su neodvojivo povezane sa pomorskim saobraćajem. Ova povezanost je čvrst argument u korist pozitivnih mjera čiji je cilj da održi zavisnost flote od broskog prevoza Zajednice. Pošto je pomorski transport jedna od karika u lancu transporta uopšte i u lancu pomorskih industrija posebno, mjere koje teže da održe konkurentnost evropske flote takođe imaju suprotno djelovanje na investicije na kopnu u industrije povezane sa pomorstvom³ i na značaj pomorskog transporta za privredu Zajednice u cjelini i zapošljavanje uopšte.

Značaj broskog prevoza i čitavog pomorskog sektora bitno se razlikuje u zavisnosti od zemlje koja se posmatra. Ipak, značaj evropskog pomorskog sektora i njegovog neposrednog ekonomskog uticaja može biti jasno ilustrovan sljedećim podacima: 1,550 milona neposredno zaposlenih, promet od 160 milijardi eura u 1997. godini (oko 2% od BDP-a u Zajednici)⁴. Podaci o Danskoj (3% od BDP generiše pomorski sektor), Grčkoj (2,3%) i Holandiji (2%) mogu se uzeti kao valjan primjer.

U ovom kontekstu, zato, nije beznačajno primijetiti da je flota sa sjedištem u Zajednici, kojom upravljaju evropski operatori, ostala na nivou od oko 34% od svjetske tonaže, dok se ova povećala za 10% tokom istog perioda. S obzirom na pokretljivost pomorske industrije i olakšice date od strane trećih zemalja, moglo bi se zaključiti da mjere podrške pomorskom transportu mogu doprinijeti da se izbjegne opšte premještanje povezanih industrija.

Jednom riječju, može se potvrditi da je strukturno propadanje registara Zajednice i njene flote zaustavljeno tamo gdje su usvojene mjere u skladu sa Smjernicama iz 1997 godine i da su ciljevi koje je postavila Komisija, barem djelimično postignuti.

Udio otvorenih registara u svjetskoj tonaži nastavio je, međutim, da se povećava tokom ovog perioda, rastući od 43 % 1996 godine do 54 % 2001 godine, i ništa ne ukazuje na bilo kakav značajan preokret tog trenda u kome je flota pribjegavala, a i dalje sve više tako čini, angažovanju pomoraca iz trećih zemalja. Kampanja preduzeta posljednjih godina mora da bude nastavljena, ali mora biti bolje usmjerena. Naročito mjere koje stimulišu pomorce Zajednice moraju biti predmet mnogo aktivnijeg praćenja.

Rezultati mjera koje su države članice preduzele i koje je odobrila Komisija, treba da budu sistematski analizirane.

Posljedica toga je bila to, uprkos tome što kao stvar principa operativna pomoć treba biti izuzetna, privremena i postepeno opadajuća, što je Komisija procijenila da je državna pomoć evropskom pomorstvu još uvijek opravdana i da je pristup koji je uslijedio Smjernicama iz 1997 bio ispravan. Ova komunikacija se zasniva na istom osnovnom pristupu.

2. PODRUČJE PRIMJENE I OPŠTI CILJEVI REVIDIRANIH SMJERNICA DRŽAVNE POMOĆI

Ova komunikacija — koja zamjenjuje Smjernice iz 1997. godine — usmjerena je na postavljanje parametara u okviru kojih će Komisija odobriti, prema članu 87(3)(c) odnosno članu 86(2) Ugovora, državnu pomoć pomorskom transportu, u skladu sa pravilima i procedurama Zajednice o državnoj pomoći.

Aranžmani pomoći ne bi trebali biti sprovedeni na štetu privreda drugih država članica i moraju pokazati da ne prijete narušavanjem konkurencije između država članica u mjeri suprotnoj zajedničkom interesu. Državna pomoć mora uvijek biti ograničena na ono što je neophodno da postigne svrhu i mora biti dodijeljena na transparentan način. Uvijek moraju biti uzeti u obzir kumulativni efekti ukupne pomoći koju su dali državni nadležni organi (uključujući one na nacionalnom, regionalnom i lokalnom nivou).

Ove Smjernice su primjenjive na djelatnosti 'pomorskog transporta' kako su definisane u Uredbi (EEC) br. 4055/86⁵ i Uredbi (EEC) br. 3577/92⁶, to jest, na 'prevoz roba i osoba morem'. One se takođe, u posebnim dijelovima, odnose na remorkiranje i bagerovanje.

2.1. Područje primjene revidiranih Smjernica za državnu pomoć

¹ Ukupni broj pomoraca pod zastavama Zajednica i trećih zemalja zajedno.

² Komunikacija Komisije o obuci i angažovanju pomoraca od 6 aprila 2001, COM(2001) 188 konačna.

³ Ove aktivnosti uključuju lučke usluge, logistiku, izgradnju, popravku, održavanje, inspekciju i klasifikaciju brodova, rukovođenje brodom i brokeražu, bankarske aktivnosti i međunarodne finansijske usluge, osiguranje, savjetodavne i profesionalne usluge.

⁴ Istraživanje koje je izvršila Evropska Komisija, Gen. Direktorat za preduzetništvo (objavljeno na Evropskoj internet stranici).

⁵ Uredba Savjeta (EEC) br. 4055/86 od 22 decembra 1986 primjenjuje princip slobode pružanja usluga pomorskom transportu između država članica i između država članica i trećih zemalja (SL L 378, 31.12.1986, str. 1).

⁶ Uredba Savjeta (EEC) br. 3577/92 od 7 decembra 1992 primjenjuje princip slobode pružanja usluga pomorskom transportu unutar država članica (pomorska kabotaža) (SL L 364, 12.12.1992, str. 7).

Ove Smjernice obuhvataju svaku pomoć koju dodjeljuju države članice ili pomoć posredstvom državnih sredstava u korist pomorskog transporta. To uključuje svaku finansijsku prednost, dodijeljenu u bilo kom obliku, koju su finansirali javni nadležni organi (na bilo kom nivou, nacionalnom, regionalnom, provincijskom, resornom ili lokalnom). Za tu namjenu, 'javni nadležni organi' mogu angažovati javna preduzeća i banke pod kontrolom države. Sporazumi pomoću kojih država garantuje zajmove i druga finansiranja putem komercijalnih banaka, mogu se takođe svrstati pod definiciju pomoći. Smjernice ne prave razliku između vrsta korisnika u smislu njihove pravne strukture (bilo da su kompanije, partnerstva ili pojedinci), niti između javnog ili privatnog vlasništva, i svako upućivanje na kompanije treba prihvatiti kao da uključuje sve druge vrste pravnih lica.

Ove smjernice ne obuhvataju pomoć brodogradnji (u smislu Uredbe Savjeta (EC) br. 1540/98¹ ili bilo kog kasnijeg instrumenta). Obično se ne smatra da pomoć predstavljaju investicije u infrastrukturu u smislu člana 87(1) Ugovora, ako država pruža slobodan i jednak pristup infrastrukturi u korist svih predmetnih operatora. Ipak, Komisija mora ispitati da li takve investicije direktno ili indirektno koriste posebnim brodovlasnicima. Najzad, Komisija je ustanovila princip po kome se ne radi o državnoj pomoći onda kada javni nadležni organi kompaniji doprinose na osnovi koja bi bila prihvatljiva za privatnog investitora koji posluje pod uobičajenim uslovima u tržišnoj privredi.

2.2. Opšti ciljevi revidiranih smjernica državne pomoći

Komisija je istakla da je za državnu pomoć neophodna povećana transparentnost, tako da svi, ne samo nacionalni nadležni organi u širem smislu, nego takođe kompanije i pojedinci, budu svjesni svojih prava i obaveza. Namjena ovih Smjernica je da doprinesu tome i da pojasne koji aranžmani državne pomoći mogu biti uvedeni radi podrške pomorskih interesa Zajednice, s ciljem:

- poboljšavanja bezbjednog, efikasnog, pouzdanog i ekološkog pomorskog transporta,
- ohrabrivanja registrovanja ili ponovnog registrovanja pod zastavama registara država članica,
- doprinošenja jačanju grupa pomorskih kompanija uspostavljenih u državama članicama dok održavaju cjelokupnu konkurentnu flotu na svjetskim tržištima,
- održavanja i poboljšavanja znanja i iskustva u pomorstvu i zaštite i promovisanja zapošljavanja za evropske pomorce, i
- doprinosa unapređenju novih usluga u oblasti pomorskog transporta na kratke razdaljine pridržavajući se Bijele knjige o transportnoj politici Zajednice.

Državna pomoć uopšte može biti dodijeljena samo u vezi sa brodovima koji su upisani u registre država članica. Ipak, u izvjesnim izuzetnim slučajevima, pomoć može biti data u vezi sa brodovima upisanim u registre pod tačkom (3) u Dodatku, pod uslovom:

- da zadovoljavaju međunarodne standarde i zakonske propise Zajednice, uključujući i one koji se odnose na zaštitu, bezbjednost, ekološke karakteristike i uslove rada na palubi,
- da se njima upravlja iz Zajednice,
- da su njihovi brodovlasnici postavljeni u Zajednici i da država članica na koju se odnosi pruža dokaze da registar neposredno doprinosi gore navedenim ciljevima.

Uz to, mjere pomoći u vezi sa brodovima pod neutralnom zastavom mogu biti odobrene u izvjesnim izuzetnim slučajevima kada je korist za Zajednicu jasno dokazana.

3. PORESKE I SOCIJALNE MJERE UNAPREĐENJA KONKURENTNOSTI

3.1. Poreski tretman brodovlasničkih kompanija

Mnoge treće zemlje su razvile znatne brodarske registre, ponekad podržane efikasnom međunarodnom uslužnom infrastrukturom, koja privlači brodovlasnike kroz fiskalnu klimu koja je znatno umjerenija nego u državama članicama. Ambijent niskih poreza je imao za posledicu to što je postao podsticaj kompanijama ne samo da plove pod stranim zastavama, nego i da razmišljaju o relokaciji svojih preduzeća. Treba naglasiti da za sada ne postoje djelotvorna međunarodna pravila da se obuzda takva poreska konkurencija i malo je administrativnih, zakonskih ili tehničkih prepreka uklanjanju registracije broda iz registra države članice. Stvaranje uslova koji omogućuju pošteniju konkurenciju sa zastavama pogodnosti, u ovom kontekstu se čini kao najbolje rješenje.

Treba se osvrnuti na pitanje poreske konkurencije između država članica. U ovoj fazi, ne postoje podaci o šemama pomoći koje narušavaju konkurenciju u trgovini između država članica u mjeri suprotnoj zajedničkom interesu. U stvari, izgleda da postoji sve veći stepen konvergencije u pristupima koje države članice imaju u pomoći brodarstvu. Plovljenje pod zastavom druge države članice, rijetka je pojava. Poreska konkurencija je sporno pitanje uglavnom između država članica s jedne strane i trećih zemalja s druge strane, pošto su uštede na troškovima koje brodovlasnici mogu da postignu znatno veće u poređenju sa mogućnostima koje postoje unutar Zajednice.

Iz tog razloga, mnoge države članice su preduzele posebne mjere da poboljšaju poreski ambijent za brodovlasničke kompanije, uključujući, na primjer, ubranu amortizaciju investicija u brodove ili pravo da se zadrži profit ostvaren prodajom brodova tokom nekoliko godina na osnovu oslobađanja od poreza, pod uslovom da se ovi profiti ponovo investiraju u brodove.

Ove mjere poreskih olakšica koje se na poseban način primjenjuju na brodarstvo, smatraju se državnim pomoću. Isto tako, državna pomoć je i sistem zamjenjivanja redovnog sistema oporezivanja dobiti, porezom po tonaži. 'Porez po tonaži' znači da brodovlasnik plaća iznos poreza povezan neposredno sa tonažom kojom posluje. Porez po tonaži će biti naplativ bez obzira na stvarnu dobit ili gubitke sa kojima kompanija posluje.

Takve mjere su bile predstavljene kao garancija za visoko kvalitetno zapošljavanje u kopnenom sektoru pomorstva, poput rukovodećeg kadra direktno povezanog sa brodarstvom i takođe u povezanim djelatnostima (osiguranju, brokeraži i finansijama). S obzirom na važnost takvih djelatnosti za privredu Zajednice i davanje podrške ranije navedenim ciljevima, ove vrste poreskog stimulisanja generalno može biti prihvaćena. Zatim, očuvanje kvalitetnog zapošljavanja i stimulisanje konkurentnog pomorstva uspostavljeno kroz poreske

¹ SL L 202, 18.7.1998, str. 1.

stimulanse u državi članici, uzeti zajedno sa drugim inicijativama o obučavanju i poboljšavanju bezbjednosti, potpomoći će razvoj brodskog prevoza Zajednice na globalnom tržištu.

Komisija je svjesna da brodovlasnici svoj prihod često stižu iz poslovanja brodova pod različitim zastavama — na primjer, kad koriste iznajmljene teretne brodove pod stranim zastavama ili koriste brodove svojih partnera u sklopu saveza. Takođe je uočeno da će podsticaji na ekspatrijaciju uprave i pomoćnih aktivnosti postojati i dalje ako brodovlasnik stekne značajnu finansijsku korist od održavanja različitih sjedišta i ako obračunava odvojeno zarade pod zastavom zajednice i druge zarade. Ovo bi bio slučaj, na primjer, ako bi prihodi od plovidbe pod zastavama trećih zemalja podlijevali bilo punoj stopi poreza na dobit u državi članici ili niskoj poreskoj stopi u inostranstvu ako se može dokazati upravljanje iz inostranstva.

Cilj državne pomoći u okviru zajedničke politike pomorskog transporta je da na globalno tržištu brodskog transporta podupire konkurentnost flote Zajednice. Dakle, programi poreskih olakšica, po pravilu, trebao bi da zahtijeva povezanost sa zastavom Zajednice. Međutim, oni takođe, izuzetno, mogu biti odobreni kada se primjenjuju na čitavu flotu kojom upravlja brodovlasnik smješten na teritoriji države članice, podvrgnut porezu na dobit, pod uslovom da je dokazano da se strateško i komercijalno upravljanje svim predmetnim brodovima zaista ostvaruje sa te teritorije i da ove djelatnosti bitno doprinose privrednoj djelatnosti i zapošljavanju unutar Zajednice. Dokazi koje podnosi država članica, u vezi sa dokazivanjem ove ekonomske veze, treba da sadrže pojedinosti o brodovima koji su u vlasništvu i kojima se posluje u okviru registara Zajednice, o građanima Zajednice zaposlenim na brodovima i poslovima na kopnu i o investicijama u osnovna sredstva. Mora biti naglašeno da je pomoć neophodna da se potpomogne repatrijacija strateške i komercijalne uprave nad svim predmetnim brodovima u Zajednici i, pored toga, da korisnici programa moraju biti podvrgnuti porezu na dobit u Zajednici. Uz to, Komisija bi trebala zahtijevati da bilo koji dostupni dokazi pokažu da svi brodovi kojima upravlja kompanija koja uživa pogodnosti tih mjera ispunjavaju mjerodavne međunarodne i evropske bezbjednosne standarde, uključujući i one koji su u vezi sa radnim uslovima na palubi.

Kao što smo tvrdili u gornjem poglavlju, kao stvar principa, ne treba zaboraviti da program poreskih olakšica zahtijeva vezu sa zastavom jedne od država članica. Prije nego što se pomoć izuzetno dodijeli (ili potvrdi) floti koja sadrži i brodove koji plove pod drugim zastavama, države članice treba da osiguraju da se korisničke kompanije obavežu da pod zastavom jedne od država članica povećaju ili barem održe udio tonaže kojom će poslovati pod takvom zastavom kada ova Komunikacija postane primjenljiva. Kad god neka kompanija kontroliše broderske kompanije u smislu Sedme direktive Savjeta 83/349/EEC¹ (član 1), na matičnu kompaniju i njene podružnice uzete zajedno na jedinstvenoj osnovi, moraće se primjenjivati gore navedeni uslov učešća u tonaži. Ukoliko kompanija (ili grupa) ne poštuje taj uslov, odgovarajuća država članica ne bi trebala da i dalje daje poreske olakšice s obzirom na dodatne brodove pod zastavama trećih zemalja kojima posluje ta kompanija, ukoliko učešće u globalnoj tonaži pod zastavom Zajednice, koje zadovoljava uslove za poreske olakšice u toj državi članici, nije opalo u prosjeku tokom perioda izvještavanja o kome se govori u sljedećem poglavlju. Države članice moraju informisati Komisiju o primjeni izuzeća od pravila. Uslov učešća u tonaži Zajednice izložen u ovom poglavlju ne primjenjuje se na preduzeća koja sa najmanje 60 % od svoje tonaže posluju pod zastavom Zajednice.

U svim slučajevima u kojima su poreski programi odobreni na gore pomenutoj osnovi izuzetka i da bi predmetnoj državi članici dopustili, svake treće godine, da pripremi izvještaj koji se zahtijeva u okviru poglavlja 12 ('Finalne napomene'), primoci moraju odgovarajućoj državi članici pružiti dokaz da su tokom određenog perioda ispunjeni svi uslovi za izuzeće od veze sa zastavom. Uz to, moraju biti pruženi dokazi, u slučaju korisničke flote, da je poštovan zahtjev o učešću u tonaži, naveden u prethodnom poglavlju i da svaki brod te flote udovoljava mjerodavnim međunarodnim i evropskim standardima, uključujući i onim o bezbjednosti, zaštiti, ekološkim karakteristikama i radnim uslovima na plubi. Ako primaoci ne uspiju da pruže takve dokaze, neće im biti dopušteno da nastave da koriste program poreskih olakšica.

Takođe je važno predvidjeti, s obzirom na to da su broderske kompanije sa sjedištem u Zajednici prirodni primaoci gornjih poreskih šema, da izvjesne kompanije za upravljanje brodovima osnovane u Zajednici mogu takođe da se kvalifikuju pod istim odredbama. Kompanije za upravljanje brodovima su subjekti koji brodovlasnicima pružaju različite vrste usluga, kao što su tehnički pregled, angažovanje i obuka posade, upravljanje posadom, i rukovođenje brodom. U nekim slučajevima menadžerima brodova je dodijeljeno i tehničko upravljanje i upravljanje posadom brodova. U tim slučajevima oni djeluju kao klasični 'brodovlasnici' u pogledu poslova transporta o kojima je riječ. Štaviše, kao i u slučaju brodarstva, ovaj sektor doživljava jaku i rastuću konkurenciju na međunarodnom nivou. Iz tog razloga, čini se prikladnim proširiti mogućnost poreskih olakšica i na tu kategoriju upravljanja brodovima.

Kompanije za upravljanje brodova se mogu kvalifikovati za pomoć samo u pogledu brodova na kojima im je dodijeljeno ukupno upravljanje i posadom i tehničko upravljanje. Da bi se mogli kvalifikovati, upravitelji brodova treba, prije svega, da od vlasnika preuzmu punu odgovornost za rukovođenje brodom, kao i sve dužnosti i odgovornosti namentute ISM Kodeksom². Ako upravitelji brodova treba da pružaju i druge specijalističke usluge, povezane čak i sa poslovanjem broda, treba omogućiti posebno knjigovodstvo za takve poslove koji nisu podobni za poreske olakšice. Zahtjev u pogledu gore opisanog učešća zastava država članica važe takođe i za kompanije za upravljanje brodovima³.

Ove smjernice se primjenjuju samo na pomorski transport. Komisija može prihvatiti da se i tegljenje drugih brodova na moru, naftne platforme, itd. ubroje u tu definiciju.

Komisija je, međutim, primijetila da u izvjesnim slučajevima države članice dopuštaju remorkerima koji su namijenjeni za rad na moru da uživaju pogodnost državne pomoći, iako oni nisu aktivni na moru, ili su to rijetko. Zato je korisno da se u ovim smjernicama navede koji stav je Komisija zauzela i koji će zauzeti po ovom pitanju.

'Tegljenje' je pokriveno djelokrugom Smjernica samo ako više od 50% tegljačke aktivnosti koja se obavlja tegljačem tokom date godine čini 'pomorski transport'. Vrijeme čekanja može biti proporcionalno podvedeno pod taj dio pune aktivnosti koja čini 'pomorski transport' i koja se efektivno obavlja tegljačem. Treba naglasiti da poslovi tegljenja koje se obavljaju, između ostalog, u lukama, ili koji se sastoje od asistiranja brodu na vlastiti pogon da pristane u luku, ne čine 'pomorski transport' u smislu ove komunikacije. Izuzeće od povezanosti sa zastavom nije moguće u slučaju tegljenja.

Slično je i u slučaju bagerovanja; iskustvo stečeno tokom posljednjih godina sugerise da neke tvrdnje treba iznijeti.

¹ SL L 193, 18.7.1983, str. 1.

² 'Kodeks ISM', Međunarodni kodeks upravljanja sigurnošću za siguran rad brodova i za sprječavanje zagađivanja, kojeg je usvojila Međunarodna pomorska organizacija (IMO) Rezolucijom A.741(18).

³ Komisija će ispitati efekte ovih odredbi na upravljanje brodovima nakon tri godine od implementacije ove Komunikacije.

Poslovi 'bagerovanja', u načelu, nisu podobni za dodjelu pomoći pomorskom transportu. Međutim, poreski aranžmani za kompanije (kao što je porez po tonaži) mogu se primijeniti na one bagere čiju aktivnost čini pomorski transport — tj., transport izvađenih materijala na dubokom moru — tokom više od 50 % od njihovog godišnjeg operativnog vremena i samo u pogledu takvih transportnih aktivnosti. Bagerovanja koja zadovoljavaju uslove su samo ona registrovana u državi članici (nikakvo izuzeće od povezanosti sa zastavom nije moguće). U takvim slučajevima obavezno je odvojeno knjigovodstvo za poslove pomorskog transporta¹.

Konačno, metod procjenjivanja sistema tonažnog poreza, koji je do sada saopšten, činili su sljedeći koraci: virtuelni profit brodovlasnika se izračunava primjenom fiktivne profitne stope na njihovu tonažu; na tako dobijeni iznos primjenjuje se nacionalni porez na dobit. Iznos koji iz toga proizilazi je 'porez po tonži' koji treba da bude plaćen.

Fiktivne profitne stope koje predviđa država članica, bile su do sada homogene. Međutim, pošto stope poreza na dobit unutar Zajednice mogu značajno varirati, porezi po tonaži koje treba platiti za istu tonažu mogu biti veoma nejednaki u različitim državama članicama. Da bi se očuvala sadašnja pravična uravnoteženost, Komisija će odobravati samo one šeme koje uzrokuju ujednačena poreska opterećenja za istu tonažu u skladu sa šemama koje su već odobrene.

U svim slučajevima, koristi od programa moraju olakšati razvoj sektora brodskog prevoza i zapošljavanja u interesu Zajednice. Zato, gore navedene poreske prednosti moraju biti ograničene na poslove brodskog prevoza; zbog toga, u slučajevima kada brodovlasnička kompanija takođe učestvuje u drugim komercijalnim aktivnostima, zahtijevaće se transparentno knjigovodstvo da bi se spriječilo 'prelivanje' u poslove koji ne pripadaju brodskom prevozu. Ovaj pristup, sa poreskim obavezama na nivou uporedivom sa onim koji se primjenjuju drugdje u svijetu, pomogao bi brodskom prevozu Zajednice da bude konkurentan, ali bi sačuvaao normalne poreske nivoe za druge djelatnosti i lične isplate dioničarima i direktorima.

3.2. Troškovi povezani sa radom

Kao što je ranije navedeno, pomorski transport je sektor koji doživljava ostru međunarodnu konkurenciju. Zbog toga bi mjere podrške za pomorski sektor trebale biti usmjerene prvenstveno ka smanjivanju poreskih i drugih troškova i opterećenja koja snose brodovlasnici Zajednice i pomorci Zajednice, u pravcu nivoa usklađenih sa svjetskim mjerilima. One bi trebale neposredno stimulisati razvoj sektora i zapošljavanje, a ne da obezbjeđuju opštu finansijsku pomoć.

U skladu sa tim ciljevima, sljedeće mjere u pogledu troškova radne snage treba da budu dozvoljene u oblasti brodskog prevoza Zajednice:

- smanjiti stope doprinosa za socijalnu zaštitu pomoraca Zajednice zaposlenih na palubama brodova registrovanih u državi članici,
- smanjiti stope poreza na dohodak za pomorce Zajednice na palubama brodova registrovanih u državi članici.

U svrhu ovog odjeljka, 'pomorci Zajednice' se definišu kao:

- građani Zajednice/EOP, u slučaju pomoraca koji rade na palubama brodova (uključujući i ro-ro trajekte²) i se angažuju na uslugama redovnog putničkog prevoza između luka Zajednice,
- svi pomorci koji su poreski obveznici ili obveznici doprinosa za socijalno osiguranje u nekoj državi članici, u svim drugim slučajevima.

Prethodne Smjernice iz 1997. godine, dopuštale su takva smanjenja za sve pomorce koji rade na palubama brodova registrovanih u nekoj državi članici i koji su obveznici za porez i doprinose socijalnog osiguranja u državi članici. Međutim, od tada je postalo jasno da su pritisci međunarodne konkurencije na evropske brodovlasnike veoma teški u slučaju međunarodnog teretnog transporta, dok su lakši u slučaju redovnog putničkog transporta unutar Zajednice. Zbog toga je u prethodnom slučaju jačanje konkurentnosti evropskog pomorstva primarni cilj pomoći. Sprečavanje država članica da dodijele poresku olakšicu svim pomorcima u ovom slučaju bi imalo veoma negativne učinke na konkurentnost evropskih brodovlasnika, koji bi mogli biti podstaknuti da brodove registruju u trećoj zemlji. U isto vrijeme, zapaža se značajno zapošljavanje evropskih građana u redovnom putničkom transportu unutar Zajednice, izraženo u procentima i u brojevima. Zato je, u ovom slučaju, zaštita zapošljavanja u Zajednici prioritet pomoći. Iz unutrašnjih razloga fiskalnog karaktera, neke države članice radije ne koriste gore spomenute smanjene stope, nego umjesto toga refundiraju brodovlasnicima — djelimično ili u cijelosti — troškove koji proizilaze iz ovih davanja. Takav pristup može biti smatran jednakim sistemom smanjenih poreza kako je gore opisano, pod uslovom da postoji jasna veza sa tim davanjima, da nema elemenata prekomjerne naknade, da je sistem transparentan i da nije podložan zloupotrebi.

Za pomorski dio ativnosti tegljenja i bagerovanja (pomorski transport iskopanog materijala), pomoć u korist zapošljavanja pomoraca Zajednice može biti dodijeljena po analogiji sa pravilima sadržanim u ovom Odjeljku, ali samo ako se pomoć odnosi na pomorce Zajednice koji rade na palubama preookeanskih tegljača i bagera sa sopstvenim pogonom, koji obavljaju pomorski transport na moru tokom najmanje 50 % njihovog operativnog vremena³ i koji su registrovani u državi članici.

Najzad, treba se podsjetiti da je pomoć zapošljavanju obuhvaćena grupnim izuzećem predviđenim Uredbom Komisije (EC) br. 2204/2002 od 12. decembra 2002 o primjeni članova 87 i 88 Ugovora EZ na državnu pomoć za zapošljavanje⁴, koja se takođe primjenjuje na pomorski transport.

¹ Brodovi koje ovi operatori koriste takođe vade ili bagerom sakupljaju materijale koje nakon toga prevoze. Ekstrakcija ili bagerovanje kao takvi ne zadovoljavaju uslove za državnu pomoć pomorskom transportu.

² Vidi član 2, stav (a), Direktive savjeta 1999/35/EC od 29 aprila 1999 o sistemu obaveznih pregleda za bezbjedno funkcionisanje redovnog ro-ro trajekta i usluga veoma brzim putničkim brodovima (SL L 138, 1.6.1999, str. 1).

³ Prema tome, djelatnosti bagerovanja obavljane, *inter alia*, uglavnom u lukama neće biti kvalifikovane za pomoć u korist zapošljavanja pomoraca Zajednice.

⁴ SL L 337, 13.12.2002, str. 3.

4. ZAMJENA POSADE

Pomoć za zamjenu posade teži da smanji troškove zapošljavanja pomoraca iz Zajednice, posebno onih na brodovima koji posluju u udaljenim vodama. Pomoć koja podliježe gornjoj granici (kao što je izloženo u Poglavlju 11), može, zbog toga, biti dodijeljena u obliku isplate ili nadoknade troškova repatrijacije pomoraca Zajednice koji rade na plaubi brodova upisanih u registre države članice.

5. POMOĆ ZA INVESTICIJE

Subvencije za obnovu flote nisu uobičajene u drugim vrstama transporta, kao što su drumski prevoz i avijacija. Pošto one imaju tendenciju da naruše konkurenciju, Komisija nije bila voljna da odobri takve programe, izuzev kada one čine dio strukturne reforme koja vodi smanjivanju u ukupnom kapacitetu flote.

Investicije moraju biti saglasne sa Uredbom (EZ) br. 1540/98 ili bilo kojim drugim zakonodavstvom Zajednice koje je može zamijeniti.

Međutim, u okviru ovih Smjernica, u skladu sa politikom Zajednice o sigurnosti na moru, može biti dopuštena druga investicijska pomoć u izvjesnim ograničenim okolnostima da se unaprijedi oprema na palubi brodova upisanih u registre države članice ili da se stimulira korišćenje sigurnih i čistih brodova. Prema tome, pomoć može biti dovoljna za davanje podsticaja za unapređenje brodova registrovanih u Zajednici, prema mjerilima koja nadilaze obavezne sigurnosne i ekološke standarde postavljene u međunarodnim konvencijama i koja anticipiraju dogovorene više standarde, unapređujući tako sistem upravljanja sigurnošću na brodu i u okolini. Takva pomoć mora biti usaglašena sa odredbama o brodogradnji.

Pošto je brodski prevoz suštinski veoma pokretan, regionalna pomoć za pomorske kompanije u nerazvijenim regionima, koja često poprima oblik investicione pomoći kompanijama koje investiraju u te regione, može biti dopuštena samo kada je jasno da će te koristi pripasti regionu tokom razumnog vremenskog perioda. Ovo bi, na primjer, bio slučaj investiranja povezanog sa izgradnjom skladišta sa posebnom namjenom ili kupovinom fiksne opreme za pretovar. Investicijska pomoć za pomorske kompanije u nerazvijenim regionima mogu biti dopuštene onda kada su usaglašene sa regionalnim pravilima o pomoći (vidi Poglavlje 6).

6. REGIONALNA POMOĆ NA OSNOVU ČLANOVA 87(3)(a) I (c)

U kontekstu programa regionalne pomoći, Komisija će primijeniti opšta pravila izložena u njenim komunikacijama ili drugim odredbama o nacionalnoj regionalnoj pomoći ili budućim izmjenama i dopunama istih.

7. OBUKA

Treba se, ponajprije, prisjetiti da je pomoć za obučavanje obuhvaćena grupnim izuzećem predviđenim Uredbom Komisije (EZ) br. 68/2001 od 12. januara 2001. godine o primjeni članova 87 i 88 Ugovora EZ na dodjelu državne pomoći za obuku¹, koja se takođe primjenjuje na pomorski transport.

Osim toga, mnogi programi obuke koje prate pomorci i koje podržava država, ne smatraju se državnom pomoću zato što su opšteg karaktera (bilo da su stručni ili akademski). Isti zbog toga nisu predmet obavještanja i ispitivanja od strane Komisije.

Ako se smatra da šema uključuje državnu pomoć, neophodno je obavještanje. Ovo može biti slučaj, na primjer, ako je posebna šema povezana naročito sa obukom na palubi, a pogodnost od finansijske pomoći države ima organizacija koja vrši obuku, pitomac, pomorac ili brodovlasnik. Komisija zauzima povoljan stav prema pomoći koja se na nediskriminatorskoj osnovi dodjeljuje za obuku koja se vrši na palubi brodova registrovanih u državi članici. Obuka na palubi drugih brodova može biti podržana izuzetno, kada to opravdavaju objektivni kriterijumi, kao što su nedostatak raspoloživog prostora na brodovima u registru države članice.

Kada se plati finansijski doprinos za obuku na palubi, polaznik obuke načelno ne može biti aktivni član posade, već mora biti dodatni član posade. Ova odredba treba da osigura da se ne subvencionira neto plata pomoraca koji obavljaju redovne zadatke člana posade.

Na sličan način, da bi se zaštitilo i razvilo stručno mišljenje o pomorstvu u Zajednici i konkurentna prednost pomorske industrije Zajednice, neophodni su dalje iscrpno istraživanje i trud uloženi u razvoj, s težištem na kvalitetu, produktivnosti, bezbjednosti i ekološkom zaštitom. Za takav projekat, državna pomoć može takođe biti odobrena u granicama postavljenim Ugovorom.

Pomoć usmjerena na osavremenjivanje i unapređivanje stručnosti oficira iz Zajednice, može se dozvoljavati tokom čitave njihove karijere. Pomoć može da se sastoji od doprinosa troškovima obuke i/ili nadoknada za platu isplaćenu oficiru tokom trajanja obuke. Ovi programi moraju, međutim, biti projektovani tako da sprječavaju da pomoć za obuku direktno ili indirektno postane subvencija za plate oficira.

Pomoć usmjerena na profesionalnu prekvalifikaciju ribara u moru izvan teritorijalnih voda, voljnih da rade kao pomorci, takođe može da bude dozvoljena.

8. POMOĆ ZA RESTRUKTURIRANJE

Iako se smjernice Zajednice o restrukturiranju i spašavanju firmi sa poteškoćama² primjenjuju na transport samo u mjeri u kojoj se u obzir uzima specifična priroda sektora, Komisija će primjenjivati ove smjernice ili bilo koji drugi instrument Zajednice koji ih zamjenjuje, u razmatranju pomoći za restrukturiranje pomorskih kompanija.

¹ SL L 10, 13.1.2001, str. 20

² SL C 288, 9.10.1999, str. 2.

9. OBAVEZE I UGOVORI O OBAVLJANJU JAVNIH USLUGA

U oblasti pomorske kabotaže mogu biti nametnute obaveze obavljanja javnih usluga (OOJU) ili mogu biti zaključeni ugovori o obavljanju javne usluge (UOJU) za usluge navedene u članu 4 Uredbe (EEC) br. 3577/92. Za te usluge, OOJU i UOJU kao i njihova naknada, moraju ispunjavati uslove navedene odredbe i pravila i postupake iz Ugovora o EZ koji uređuju državnu pomoć, kao što je to protumačio Sud pravde.

Komisija prihvata da, kada je neophodna međunarodna transportna usluga da zadovolji imperativne potrebe javnog transporta, OOJU mogu biti nametnute ili UOJU mogu biti zaključeni, pod uslovom da bilo kakva naknada podliježe gorepomenutim pravilima i postupcima utvrđenih Ugovorom o EZ.

Trajanje ugovora za obavljanje javne usluge treba ograničiti na razuman i ne predug period, obično period od šest godina, pošto ugovori na znatno duže periode mogu povući za sobom opasnost stvaranja (privatnog) monopola.

10. POMOĆ POMORSKOM TRANSPORTU NA KRATKE RAZDALJINE

Ne postoji pravna definicija 'pomorskog transporta na kratke razdaljine'. Međutim, Komunikacija Komisije o razvoju pomorskog transporta na kratke razdaljine u Evropi od 29. juna 1999. godine.¹ sadrži radnu definiciju pomorskog transporta na kratke razdaljine kao 'kretanje tereta i putnika morem između luka smještenih na geografskom prostoru Evrope ili između tih luka i luka smještenih u ne-evropskim zemljama sa obalama na zatvorenom moru, koje se graniče sa Evropom'². U ovoj komunikaciji Komisija je podvukla ulogu ove vrste transporta u promovisanju održive i sigurne mobilnosti, jačanju kohezije unutar Zajednice i poboljšanja efikasnosti transporta kao dijela jednog kombinovanog pristupa. Komisija je takođe uočila da promovisanje pomorskog transporta na kratke razdaljine mora biti ostvareno na svim nivoima, kako Zajednice, tako i na nacionalnom ili regionalnom nivou.

Pošto pomoć pomorskom transportu na kratke razdaljine nastoji da poboljša intermodalni lanac i da rastereti puteve u državama članicama, definicija pomorskog transporta na kratke razdaljine takva kakva je data Komunikacijom iz 1999 godine, treba da u svrhu ove Komunikacije bude ograničena na transport između luka na teritoriji država članica.

Komisija je uočila da pokretanje usluga pomorskog transporta na kratke razdaljine može biti praćeno suštinskim finansijskim teškoćama koje države članice žele da ublaže da bi osigurale razvoj takvih usluga.

Kada se radi o takvom slučaju, Komisija će biti u mogućnosti da odobri pomoć ove vrste, pod uslovom da je namijenjena brodovlasnicima u smislu člana 1 Uredbe (EEC) br. 4055/86 u pogledu plovljenja broda pod zastavom države članice. Pomoć ove vrste treba da bude prijavljena i da ispunjava sljedeće uslove:

- pomoć ne smije trajati duže od tri godine i njena svrha mora biti da finansira usluge brodskog prevoza koji povezuje luke smještene na teritoriji država članica,
- usluge moraju biti takve vrste da dopuštaju da transport (prvenstveno tereta) kopnenim putem u cjelini ili djelimično bude obavljen preko mora, bez odvratanja pomorskog transporta na način koji je suprotan zajedničkom interesu,
- pomoć mora biti usmjerena na detaljno sprovođenje projekta sa unaprijed utvrđenim ekološkim uticajima, u pogledu nove rute ili poboljšavanja usluga na postojećoj, koji povezuje nekoliko brodovlasnika ako je to potrebno, sa najviše jednim projektom finansiranim po liniji i bez produžavanja, proširivanja ili ponavljanja projekta koji je u pitanju,
- svrha pomoći mora biti da pokrije, ili do 30% od operativnih troškova usluge koja je u pitanju³, ili da finansira kupovinu opreme za pretovar, da bi omogućila planiranu uslugu, do nivoa od 10 % u takvoj investiciji,
- pomoć da se implementira projekat mora biti dodijeljena na osnovu transparentnih kriterijuma, primijenjenih na nediskriminatorski način prema brodovlasnicima u Zajednici. Pomoć inače treba biti dodijeljena za projekte koje su izabrali nadležni organi države članice kroz postupak raspisivanja tendera u saglasnosti sa pravilima Zajednice koja su na to primjenjiva,
- usluga koja je predmet projekta mora biti takva da ostane komercijalno održiva nakon perioda u kome je kvalifikovana za javno finansiranje,
- takva pomoć ne smije kumulirati sa naknadama za javne usluge (obavezne ili ugovorene).

11. GORNJA GRANICA

Kao što je gore objašnjeno, izvjesne države članice daju podršku svom pomorskom sektoru kroz poreske olakšice, dok druge države članice više vole da vrše direktna plaćanja — na primjer, refundiranjem poreza na dohodak pomoraca. S obzirom na trenutnu neusklađenost između poreskih sistema država članica, smatra se da dvije alternative treba da i dalje ostanu moguće. Naravno, ova dva pristupa, u nekim slučajevima, mogu biti kombionovana. Međutim, opasnost izaziva kumulacija pomoći do stepena koji je nespojiv sa ciljevima zajedničkog interesa Zajednice i može da dovede do utrke u subvencionisanju među državama članicama.

Smanjivanje poreza na zarade i socijalnih doprinosa za pomorce na nulu i smanjivanje poreza na dobit od djelatnosti brodskog prevoza, kao što je opisano u tački 3.1 (pretposljednji odjeljak), najveći je stepen pomoći koji može biti dozvoljen. Da bi se izbjeglo narušavanje konkurencije, drugi sistemi pomoći ne smiju pružati veću korist. Štaviše, iako će svaki program pomoći prijavljen od strane države članice biti pojedinačno ispitivan, smatra se da ukupni iznos dodijeljene pomoći shodno članovima od 3 do 6, ne treba da bude veći od ukupnog iznosa poreza i socijalnih doprinosa naplaćenih od pomoraca i iz djelatnosti brodskog prevoza.

¹ Komunikacija Komisije Evropskom Parlamentu, Savjetu, Ekonomskom i socijalnom komitetu i Komitetu regiona, 'Razvoj pomorskog transporta na kratke razdaljine u Evropi: dinamična alternativa u održivom transportnom lancu — Drugi dvogodišnji izvještaj', COM(1999) 317 konačni.

² Komunikacija, str. 2.

³ U slučaju finansiranja od strane Zajednice ili podobnosti za različite programe pomoći, gornja granica od 30 % primjenjuje se na kombinovani ukupni iznos pomoći/finansijske podrške. Treba zapaziti da je intenzitet pomoći isti kao što je predviđen za aktivnosti intermodalizma u okviru inicijative Zajednice preko programa Marco Polo: vidi član 5(2) Uredbe (EZ) br. 1382/2003 (SL L 196, 2.8.2003, str. 1).

12. ZAVRŠNE NAPOMENE

Komisija će nastaviti da redovno i pažljivo nadzire tržišne uslove za brodski prevoz. Ako se oni promijene i ako se, s toga, potreba za državnom pomoći smanji ili bude prevaziđena, Komisija će pravovremeno preduzeti odgovarajuće mjere.

Svi novi predlozi za mjere koje se prijavljuju Komisiji moraju sadržavati vremenski plan koji pokazuje, u periodu od sljedećih šest godina, očekivane efekte za svaki cilj tačke 2.2. Takvi predlozi treba da sadrže, naročito, očekivani makro-ekonomski prihod od odgovarajuće pomorske grupe, zajedno sa procjenom broja radnih mjesta koji su sačuvani ili stvoreni.

Za sve programe pomoći — bilo postojeće ili nove — koji spadaju u područje primjene ove komunikacije, države članice, tokom šeste godine njihove realizacije, treba da obavjeste Komisiju o procjeni njihovih efekata.

Kada je pomoć odobrena i dodijeljena korisniku, u okviru izuzeća od povezanosti sa zastavom neke države članice, navedenog u tački 3.1, mjerodavna država članica mora izvještavati Komisiju svake tri godine, počev od dana kada je podrška dodijeljena. U svom izvještaju, države članice će kvantifikovati proizvodne efekte i uporediti rezultate sa očekivanim efektima. Zahtjevi u pogledu izvještavanja, izloženi u ovoj Komunikaciji, stupaju na snagu po njenom objavljivanju.

Osim toga, ako se to pokaže kao neophodno, npr. nakon opravdanog prigovora, predmetna država članica mora Komisiji podnijeti dokaze da je dodijeljena pomoć odgovarajućem korisniku u okviru odobrenog programa striktno ograničena prema njenoj definiciji, i da je takođe proizvela očekivane efekte.

13. ODGOVARAJUĆE MJERE

Ove Smjernice će se primjenjivati od dana njihovog objavljivanja u *Službenom listu Evropske unije*. U skladu sa članom 88(1) Ugovora o uspostavljanju Evropske zajednice, Komisija predlaže da države članice izmijene i dopune svoje postojeće programe pomoći u vezi sa državnom pomoći obuhvaćenom ovim smjernicama, tako da budu usaglašeni sa istima najdalje do 30. juna 2005. god. Države članice se pozivaju da u pismenom obliku potvrde prihvatanje ovog prijedloga za odgovarajuće mjere najdalje do 30. juna 2004. godine.

Ako država članica ne uspije da u pisanom obliku potvrdi svoje prihvatanje do navedenog datuma, Komisija će primijeniti član 19(2) Uredbe (EZ) br. 659/1999 i, ako to bude nophodno, započeti postupak koji se pominje u navedenoj odredbi.

Ove Smjernice će biti preispitane u roku od sedam godina od datuma njihove primjene.

DODATAK

DEFINICIJA REGISTARA DRŽAVA ČLANICA

Pojam 'Registri država članica' podrazumijeva registre uređene po zakonima država članica, koje primjenjuju na svojim teritorijama koje čine dio Evropske Zajednice.

1. Svi prvi registri država članica su registri država članica.

2. Pored toga, sljedeći registri, koji se nalaze u državama članicama i podliježu njihovim zakonima, registri su država članica:

- Danski međunarodni registar brodovlja (DIS),
- Njemački međunarodni registar brodova (ISR),
- Italijanski međunarodni registar brodova,
- Međunarodni registar brodova Madere (MAR),
- Registar Kanarskih ostrva.

3. Drugi registri se na smatraju registrima država članica, čak i ukoliko u praksi služe kao alternativa za brodovlasnike stacionirane u državama članicama. To je zato što su oni smješteni na i podliježu zakonu teritorija na kojima se Ugovor, u cjelini ili u značajnom dijelu, ne primjenjuje. Otuda, sljedeći registri ne spadaju u registre država članica:

- Kergelenski registar (na ovoj teritorije se ne primjenjuje Ugovor),
- Registar Holandskih Antila (ova teritorija je pridružena Zajednici; i samo se Dio IV Ugovora primjenjuje se na nju; ona je odgovorna za sopstveni poreski režim),
- registri:
 - Ostrva Men (samo specifični djelovi Ugovora primjenjuju se na Ostrvo — vidi član 299(6)(c) Ugovora; Parlament Ostrva Men ima isključivo pravo da donosi propise o poreskim pitanjima),
 - Bermudskih i Kajmanskih ostrva (ona su dio teritorije pridružene Zajednici, i samo se Dio IV Ugovora primjenjuje na njih; ona uživaju poresku autonomiju).

4. U slučaju Gibraltara, Ugovor se primjenjuje u potpunosti i Gibraltarski registar se u smislu ove Smjernice smatra registrom država članica.