

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

(2004/C 13/03)

1. UVOD

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 obima roba prevezenih između država članica (a ako se uključi i unutrašnji transport, ovaj procenat 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 brodomskom 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 registrovanja — 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

S obzirom na razlike 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 određenu usklađenost 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 Saopštenja iz 1997. godine, koje je odredilo nove Smjernice za državnu pomoć pomorskom transportu².

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) (SL C 205, 5.7.1997, str. 5).

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 razmatra ovu mogućnost.

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. godine 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. godine do 2001. godine, 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 raslo, rast flote kojom se upravlja iz Zajednice, a registrovane pod zastavama trećih zemalja, bio je veći nego rast flote registrovane pod zastavama država članica.

(b) Trend zapošljavanja

Prema najnovijim procjenama, broj pomoraca na brodovima pod zastavama Zajednice pao je sa 188 000 u 1996. godini, na približno 180 000 u 2001. godini.⁴ Ukupan broj državljana Zajednice zaposlen na brodovima koji plove pod zastave Zajednice trenutno je oko 120 000, što je 40 % niže nego 1985. godine, dok je broj državljanja trećih zemalja zaposlenih na brodovima Zajednice porastao 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, manja posada omogućava da se transportuje jednaka, ako ne i veća količina tereta od one koja se prvozila u prošlosti,
- drugo, flota pod zastavama Zajednice obnovljena je u periodu od 1997. do 2001. godine. 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. godine. 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 svom Saopštenju o obuci i angažovanju pomoraca⁵.

(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 održavanje flote koja zavisi od brodarstva Zajednice. Pošto je

³ ISL, Statistika pomorskog saobraćaja 2001.

⁴ Ukupni zbirni broj pomoraca iz država članica Zajednice i iz trećih zemalja.

⁵ Saopštenje Komisije o obuci i angažovanju pomoraca od 6. aprila 2001. godine, COM(2001) 188 konačna.

pomorski transport jedna od karika u lancu transporta uopšte, a posebno u lancu pomorskih industrija, mjere koje teže da održe konkurentnost evropske flote takođe imaju posljedice i na kopnene investicije u industrije povezane sa pomorstvom⁶ kao i na doprinos pomorskog transporta privredi Zajednice u cjelini i zapošljavanje uopšte.

Značaj brodskog prevoza i cjelokupnog pomorskog sektora znatno se razlikuje u zavisnosti od zemlje koja se posmatra. Ipak, značaj evropskog pomorskog sektora i njegovog neposrednog ekonomskog uticaja mogu se jasno ilustrovati sljedećim podacima: 1,550 milona neposredno zaposlenih, promet od 160 milijardi EUR u 1997. godini (oko 2% od BDP-a u Zajednici)⁷. 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 istaći da je flota kojom upravljaju evropski operateri sa sjedištem u Zajednici 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, tamo gdje su usvojene mjere u skladu sa Smjernicama iz 1997. godine, zaustavljen strukturni pad registara Zajednice i njene flote i da su ciljevi koje je postavila Komisija barem djelimično postignuti.

Udio otvorenih registara u svjetskoj tonaži nastavio je, međutim, da raste tokom ovog perioda - sa 43 % u 1996. godini na 54 % u 2001. godine, i ništa ne ukazuje na bilo kakav značajan preokret tog trenda po kojem flota sve više koristi usluge pomoraca iz trećih zemalja. Kampanja preduzeta posljednjih godina mora da bude nastavljena, ali mora biti i bolje usmjerena. Naročito mjere koje stimulišu pomorce Zajednice moraju biti predmet mnogo aktivnijeg praćenja.

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

Kao posljedica toga, iako bi operativna pomoć po samom načelu treba biti izuzetna, privremena i postepeno opadajuća, Komisija smatra da je državna pomoć evropskoj brodarskoj industriji i dalje opravdana i da je pristup koji je zacrtan Smjernicama iz 1997. godine bio ispravan. Ovo Saopštenje se stoga zasniva na istom osnovnom pristupu.

2. PODRUČJE PRIMJENE I OPŠTI CILJEVI REVIDIRANIH SMJERNICA DRŽAVNE POMOĆI

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

Šeme pomoći ne bi trebalo da se sprovode na štetu privreda drugih država članica i moraju pokazati da ne prijete narušavanju 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 dodjeljuju državni nadležni organi (uključujući one na nacionalnom, regionalnom i lokalnom nivou).

⁶ Ove aktivnosti uključuju lučke usluge, logistiku, izgradnju, popravku, održavanje, inspekciju i klasifikaciju brodova, menadžment i posredovanje u pomorstvu, bankarske aktivnosti i međunarodne finansijske usluge, osiguravanje, savjetodavne i profesionalne usluge.

⁷ Istraživanje koje je izvršila Evropska Komisija, Gen. Direktorat za preduzetništvo (objavljeno na Evropskoj internet stranici).

Ove Smjernice su primjenjive na djelatnosti "pomorskog transporta" kako su definisane u Regulativi (EEC) br. 4055/86⁸ i Regulativi (EEC) br. 3577/926,⁹ to jest, na "prevoz robe i putnika morem". One se takođe, u pojedinim djelovima, odnose i na tegljenje i na iskopavanje morskog dna.

2.1. Područje primjene revidiranih Smjernica za državnu pomoć

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 organi javne vlasti (na bilo kom nivou, nacionalnom, regionalnom, provincijskom, resornom ili lokalnom). Za tu namjenu, "organi javne vlasti" 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 u pitanju kompanije, partnerstva ili fizička lica), niti između javnog ili privatnog vlasništva, i svako upućivanje na kompanije treba tumačiti tako da uključuje sve druge vrste pravnih lica.

Ove smjernice se ne odnose na pomoć brodogradnji (u smislu Regulative Savjeta (EC) br. 1540/98¹⁰ ili bilo kog kasnijeg instrumenta). Investicije u infrastrukturu se obično ne smatraju državnom pomoći u smislu člana 87 stav 1 Ugovora, ako država pruža slobodan i jednak pristup infrastrukturi u korist svih zainteresovanih operatera. Ipak, Komisija mora ispitati da li takve investicije mogu direktno ili indirektno koristiti određenim brodovlasnicima. Na kraju, Komisija je ustanovila načelo po kome se ne radi o državnoj pomoći onda kada organi javne vlasti doprinose kompaniji na način koji bi bio prihvatljiv za privatnog investitora koji posluje pod uobičajenim tržišnim uslovima.

2.2. Opšti ciljevi revidiranih smjernica državne pomoći

Komisija je istakla da je za državnu pomoć neophodna povećana transparentnost, kako bi ne samo državni organi u širem smislu, već i kompanije i fizička lica bili svjesni svojih prava i obaveza. Namjena ovih Smjernica je da doprinesu tome i da pojasne koje šeme državne pomoći se mogu uvesti radi podrške pomorskih interesa Zajednice, s ciljem:

- unapređenja sigurnog, efikasnog, bezbjednog i ekološki prihvatljivog pomorskog transporta,
- podsticanja upisa ili ponovnog upisa brodova u registre država članica,
- doprinosa jačanju pomorskog sektora u državama članicama uz održavanje konkurentne flote na svjetskim tržištima,
- očuvanja i unapređenja znanja i iskustva u pomorstvu i zaštite i promovisanja zapošljavanja evropskih pomorca, i
- doprinosa promociji novih usluga u oblasti kratkih pomorskih linija u skladu sa Bijelom knjigom o transportnoj politici Zajednice.

Državna pomoć se generalno može dodijeliti samo za brodove koji su upisani u registre država članica. Ipak, u odedenim izuzetnim slučajevima, pomoć se može dodijeliti i za brodove upisane u registre pod tačkom (3) Priloga, pod uslovom:

- da zadovoljavaju međunarodne standarde i zakonske propise Zajednice, uključujući i one koji se odnose na bezbjednost, sigurnost, ekološke karakteristike i radne uslove na brodu,
- da se njima upravlja iz Zajednice,

⁸ Regulativa Savjeta (EEC) br. 4055/86 od 22. decembra 1986. godine primjenjuje načelo slobode pružanja usluga pomorskom transportu između država članica i između država članica i trećih zemalja (SL L 378, 31.12.1986, str. 1).

⁹ Regulativa Savjeta (EEC) br. 3577/92 od 7. decembra 1992. godine primjenjuje načelo slobode pružanja usluga pomorskom transportu unutar država članica (pomorska kabotaža) (SL L 364, 12.12.1992, str. 7).

¹⁰ SL L 202, 18.7.1998, str. 1.

- da su njihovi brodovlasnici postavljeni u Zajednici i da država članica na koju se odnosi pruži dokaze da registar direktno doprinosi gore navedenim ciljevima.

Pored toga, mjere pomoći neutralne prema zastavi mogu se odobriti u određenim izuzetnim slučajevima, kada je jasno dokazano da imaju korist za Zajednicu.

3. FISKALNE I SOCIJALNE MJERE ZA UNAPREĐENJE KONKURENTNOSTI

3.1. Fiskalni tretman brodovlasničkih kompanija

Mnoge treće zemlje su razvile značajne registre brodova, ponekad podržane efikasnom infrastrukturom međunarodnih usluga, koja privlači brodovlasnike kroz fiskalnu ambijent koji je znatno povoljniji nego u državama članicama. Okruženje sa niskim porezima je imalo za posljedicu to što je postao podsticaj kompanijama ne samo da prebacuju svoje brodove u inostrane registre, već i da razmatraju preseljenje sjedišta kompanije. Treba naglasiti da za sada ne postoje efikasna međunarodna pravila koja bi ograničila ovakvu poresku konkurenciju, kao ni mnoge administrativne, pravne ili tehničke prepreke za premještanje registracije broda iz registra države članice. U ovom kontekstu, stvaranje uslova koji omogućuju pravedniju konkurenciju sa zastavama pogodnosti čini se kao najbolje rješenje.

Pitanje fiskalne konkurencije između država članica treba razmotriti. Trenutno ne postoje dokazi da šeme pomoći narušavaju konkurenciju u trgovini između država članica u mjeri koja je suprotna zajedničkom interesu. Naprotiv, izgleda da postoji sve veći stepen konvergencije u pristupima koje države članice imaju u pomoći brodarstvu. Prebacivanje brodova između država članica, rijetka je pojava. Fiskalna konkurencija je sporno pitanje uglavnom između država članica s jedne strane i trećih zemalja s druge strane, budući da 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 za poboljšanje fiskalnog ambijenta za brodovlasničke kompanije, uključujući, na primjer, ubrzanu amortizaciju investicija u brodove ili pravo da se zadrži profit ostvaren prodajom brodova tokom nekoliko godina bez oporezivanja, pod uslovom da se ovaj profit ponovo investira 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 uobičajenog sistema oporezivanja dobiti, tonažnim porezom. "Tonažni porez" znači da brodovlasnik plaća iznos poreza povezan direktno sa tonažom kojom posluje. Tonažni porez se plaća bez obzira na stvarnu dobit ili gubitke sa kojima kompanija posluje.

Pokazalo se da takve mjere štite visokokvalitetno zapošljavanje u pomorskom sektoru na kopnu, kao što su menadžment direktno vezan za pomorstvo, ali i u povezanim djelatnostima (osiguranje, posredovanje i finansijame). S obzirom na važnost takvih djelatnosti za privredu Zajednice i u cilju podrške ranije navedenim ciljevima, ovakve vrste fiskalnih podsticaja se generalno mogu podržati. Zatim, zaštita kvalitetnog zapošljavanja i podsticanje konkurentnog broderske industrije uspostavljene u državi članici kroz fiskalne podsticaje, zajedno sa drugim inicijativama u oblasti obuke i unapređenja bezbjednosti, olakšaće razvoj pomorstva Zajednice na globalnom tržištu.

Komisija je svjesna da brodovlasnici svoj prihod često stiču iz poslovanja brodova pod različitim zastavama — na primjer, kad koriste iznajmljene brodove pod stranim zastavama ili koriste brodove svojih partnera unutar saveza. Takođe je uočeno da bi podsticaji za izmještanje menadžmenta i pratećih aktivnosti postojali i dalje ako brodovlasnik stekne značajnu finansijsku korist od održavanja različitih poslovnih jedinica i ako obračunava odvojeno prihode ostvarene pod zastavom Zajednice i druge prihode. Ovo bi bio slučaj, na primjer, ako bi prihodi ostvareni od plovidbe pod zastavama trećih zemalja bili podložni

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 unapređenje konkurentnosti flote Zajednice na globalnom tržištu brodskog transporta. Shodno tome, šeme poreskih olakšica, po pravilu, trebalo bi da zahtijevaju vezu sa zastavom Zajednice. Međutim, one se izuzetno mogu odobriti i kada se primjenjuju na čitavu flotu kojom upravlja brodovlasnik sa sjedištem na teritoriji države članice koji je podložan porezu na dobit, pod uslovom da se dokaže da se strateško i komercijalno upravljanje svim predmetnim brodovima zaista sprovodi sa te teritorije i da ove djelatnosti značajno doprinose privrednoj djelatnosti i zapošljavanju unutar Zajednice.

Dokazi koje podnosi država članica, u vezi sa dokazivanjem ove ekonomske veze, treba da sadrže podatke o brodovima koji su u vlasništvu i kojima se posluje u okviru registara Zajednice, o državljanjima Zajednice zaposlenim na brodovima i poslovima na kopnu i kao i o investicijama u osnovna sredstva. Mora biti naglašeno da je pomoć neophodna za podsticanje povratka strateškog i komercijalnog upravljanja nad svim predmetnim brodovima u Zajednicu i, pored toga, da korisnici šema moraju biti podložni porezu na dobit u Zajednici. Pored toga, Komisija bi trebala da zahtijeva sve dostupne dokaze koji potvrđuju da svi brodovi kojima upravlja kompanije koje imaju koristi od tih mjera ispunjavaju relevantne međunarodne i pravne standarde Zajednice o bezbjednosti, uključujući i one koji se odnose na radne uslove na brodu.

Kao što je navedeno u prethodnom pasusu, ne treba zaboraviti da, u načelu, šeme poreskih olakšica zahtijeva vezu sa zastavom jedne od država članica. Prije nego što se pomoć izuzetno dodijeli (ili potvrdi) flotama koja obuhvataju i brodove koji plove pod drugim zastavama, države članice treba da osiguraju da se korisničke kompanije obavežu da će povećati ili barem održati pod zastavom jedne od država članica udio tonaže kojom posluju u trenutku kada ovo Saopštenje postane primjenljivo. Kad god neka kompanija kontroliše brodarske kompanije u smislu Sedme direktive Savjeta 83/349/EEC¹¹ (član 1), gore pomenuti uslov o udjelu tonaže moraće da se primjenjuje na matičnu kompaniju i na zavisne kompanije zajedno, na konsolidovanoj osnovi. Ukoliko kompanija (ili grupa) ne ispunji taj uslov, predmetna država članica ne bi trebala da i dalje dodjeljuje poreske olakšice za dodatne brodove pod zastavama trećih zemalja kojima posluje ta kompanija, osim ukoliko udio tonaže pod zastavom Zajednice, koji ispunjava uslove za poreske olakšice u toj državi članici, nije u prosjeku smanjen tokom perioda izvještavanja o kome se govori u sljedećem pasusu. Države članice moraju informisati Komisiju o primjeni tog izuzetka. Uslov u vezi sa udjelom tonaže Zajednice utvrđen u ovom pasusu ne primjenjuje se na privredna društva koja posluju sa najmanje 60 % od svoje tonaže pod zastavom Zajednice.

U svim slučajevima u kojima su poreske šeme odobrene na gore pomenutoj osnovi izuzetka, a da bi se predmetnoj državi članici omogućilo da svake treće godine pripremi izvještaj koji se zahtijeva u okviru Poglavlja 12 ("Završne napomene"), korisnici moraju toj državi članici dostaviti dokaz da su tokom tog perioda ispunjeni svi uslovi za izuzeće od veze sa zastavom. Pored toga, moraju se dostaviti dokazi da je, u slučaju korisničke flote, ispoštovan zahtjev u vezi sa udjelom u tonaži, naveden u prethodnom pasusu i da svaki brod te flote ispunjava relevantne međunarodne i pravne standarde Zajednici, uključujući i one koji se odnose na sigurnost, bezbjednost, zaštitu životne sredine i radne uslove na brodu. Ako korisnici ne dostave takve dokaze, neće im biti dozvoljeno da nastave da koriste šeme poreskih olakšica.

Takođe je važno naglasiti da, iako su brodarske kompanije sa sjedištem u Zajednici prirodni korisnici gore pomenutih poreskih šema, određene kompanije za upravljanje brodovima osnovane u Zajednici takođe mogu 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 upravljanje brodom. U nekim slučajevima menadžerima brodova se povjerava i

¹¹ SL L 193, 18.7.1983, str. 1.

tehničko i kadrovsko upravljanje brodovima. U tim slučajevima oni djeluju kao klasični “brodovlasnici” kada je riječ o transportnim aktivnostima. Štaviše, kao i brodarskoj industriji, ovaj sektor se suočava sa snažnom i sve većom konkurencijom 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 za brodove za koje im je povjereno potpuno kadrovsko i tehničko upravljanje. Da bi se mogli kvalifikovati, menadžeri brodova treba, prije svega, da od vlasnika preuzmu punu odgovornost za upravljanje brodom, kao i sve obaveze i odgovornosti nametnute ISM Kodeksom¹². Ako menadžeri brodova pružaju i druge specijalističke usluge, čak i one povezane sa poslovanjem broda, treba se obezbijediti odvojeno računovodstvo za takve poslove koji nisu podobni za poreske olakšice. Zahtjev u vezi gore opisanog udjela zastava država članica primjenjuje se i na kompanije za upravljanje brodovima¹³.

Ove Smjernice se primjenjuju samo na pomorski transport. Komisija može prihvatiti da se i tegljenje drugih brodova na moru, naftnih platformi i slično ubraja u tu definiciju.

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

“Tegljenje” je obuhvaćeno ovim Smjernicama samo ako više od 50% tegljačke aktivnosti koje tegljač obavi tokom date godine predstavlja “pomorski transport”. Vrijeme čekanja može se proporcionalno računati u onaj dio ukupne aktivnosti tegljača koja predstavlja “pomorski transport”. 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 predstavlja “pomorski transport” u smislu ovog Saopštenja. U slučaju tegljenja izuzeće od povezanosti sa zastavom nije moguće.

Slično je i u slučaju iskopavanja morskog dna, iskustvo stečeno tokom posljednjih godina ukazuje da treba navesti nekoliko napomena.

Poslovi “iskopavanja morskog dna”, 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 čija se djelatnost sastoji u “pomorskom transportu” — tj. transportu izvađenih materijala na otvorenom moru — tokom više od 50% od njihovog godišnjeg operativnog vremena i to samo u odnosu na takve transportne aktivnosti. Bageri koja zadovoljavaju uslove su samo oni koji su registrovani u državi članici (nikakvo izuzeće od povezanosti sa zastavom nije moguće). U takvim slučajevima obavezno je odvojeno računovodstvo za poslove pomorskog transporta¹⁴.

Na kraju, metod procjenjivanja sistema poreza po tonaži, koji je do sada saopšten, činili su sljedeći koraci: virtuelni profit brodovlasnika se izračunavao primjenom nominalne stope profita na njihovu tonažu; na tako dobijeni iznos primjenjivao se nacionalni porez na dobit. Dobijeni iznos predstavlja “porez po tonaži” koji treba da bude plaćen.

¹² '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).

¹³ Komisija će ispitati efekte ovih odredbi na upravljanje brodovima nakon tri godine od implementacije ove Komunikacije.

¹⁴ Brodovi koje ovi operatori koriste takođe vade ili bagerom sakupljaju materijale koje nakon toga prevoze. Samo izvlačenje ili iskopavanje morskog dna, kao takvi, ne zadovoljavaju uslove za državnu pomoć u pomorskom transportu.

Nominalne stope profita koje su predviđale države članice, bile su do sada ujednačene. Međutim, budući da stope poreza na dobit unutar Zajednice mogu značajno varirati, porezi po tonaži koje treba platiti za istu tonažu mogu biti veoma različiti u različitim državama članicama. Da bi se očuvala sadašnja pravedna 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 šema moraju doprinositi razvoju broderske industrije i zapošljavanju u interesu Zajednice. Shodno tome, gore navedene fiskalne prednosti moraju biti ograničene na broderske aktivnosti; stoga u slučajevima kada brodovlasnička kompanija takođe učestvuje i u drugim komercijalnim djelatnostima, zahtijevaće se transparentno računovodstvo da bi se spriječilo "prelivanje" u poslove koji ne pripadaju brodskom prevozu. Ovakav pristup bi pomogao brodskom prevozu Zajednice da bude konkurentan, sa poreskim obavezama na nivou uporedivom sa onim koji se primjenjuju u drugim djelovima svijeta, ali bi istovremeno sačuvao normalne poreske stope države članice za druge djelatnosti i lične isplate akcionarima i direktorima.

3.2. Troškovi povezani sa radom

Kao što je ranije navedeno, pomorski transport je sektor koji se suočava sa jakim međunarodnom konkurencijom. Zbog toga bi mjere podrške za pomorski sektor trebale biti usmjerene prvenstveno ka smanjivanju poreskih i drugih troškova i opterećenja koja snose brodovlasnici i pomorci Zajednice, u pravcu nivoa usklađenih sa svjetskim mjerilima. One bi trebale direktno da podstiču razvoj sektora i zapošljavanje, a ne da obezbjeđuju opštu finansijsku pomoć.

U skladu sa ovim ciljevima, sljedeće mjere u pogledu troškova radne snage trebalo bi da budu dozvoljene u oblasti broderskog transporta Zajednice:

- smanjenje stope doprinosa za socijalnu zaštitu pomoraca Zajednice zaposlenih na brodovima registrovanim u državi članici,
- smanjenje stope poreza na dohodak za pomorce Zajednice na brodovima registrovanim u državi članici.

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

- državljani Zajednice/EEP, u slučaju pomoraca koji rade na brodovima (uključujući i ro-ro trajekte¹⁵) i angažuju se na uslugama redovnog putničkog prevoza između luka Zajednice,
- svi pomorci koji su poreski obveznici ili obveznici doprinosa za socijalno osiguranje u državi članici, u svim drugim slučajevima.

Prethodne Smjernice iz 1997. godine, omogućavale su takva smanjenja za sve pomorce koji rade na brodovima registrovanim u državi članici i koji su obveznici za poreze i doprinose socijalnog osiguranja u državi članici. Međutim, od tada je postalo jasno da je pritisak međunarodne konkurencije na evropske brodovlasnike veoma jak u slučaju međunarodnog teretnog transporta, dok je slabiji u slučaju redovnog putničkog transporta unutar Zajednice. Zbog toga je u prethodnom slučaju jačanje konkurentnosti evropskog pomorstva primarni cilj pomoći. Sprečavanje država članica da dodijeljuju poreske olakšice svim pomorcima u ovom slučaju bi imalo veoma negativne efekte na konkurentnost evropskih brodova, koji bi mogli biti podstaknuti da brodove registruju u trećoj zemlji. U isto vrijeme, zapaža se značajno zapošljavanje evropskih državljanja u redovnom putničkom transportu unutar Zajednice, kako u procentima tako i u apsolutnim brojevima. Stoga je, u ovom slučaju, zaštita zapošljavanja u Zajednici prioritet pomoći. Iz unutrašnjih razloga fiskalnog karaktera, neke države članice radije ne koriste gore

¹⁵ Vidi član 2, stav (a), Direktive Savjeta 1999/35/EC od 29. aprila 1999. godine 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).

spomenute smanjene stope, već umjesto toga refundiraju brodovlasnicima — djelimično ili u potpunosti — troškove koji proizilaze iz ovih davanja. Takav pristup se generalno može smatrati jednakim sistemom smanjenih stopa kako je gore opisano, pod uslovom da postoji jasna veza sa ovim davanjima, da nema elemenata prekomjerne naknade, da je sistem transparentan i da nije podložan zloupotrebi.

Za pomorski dio ativnosti tegljenja i iskopavanja morskog dna (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 prekookeanskim tegljačima i bagerima sa sopstvenim pogonom koji su registrovani u državi članici, a koji obavljaju pomorski transport na moru najmanje 50% svog operativnog vremena¹⁶.

Na kraju, treba se podsjetiti da je pomoć za zapošljavanje obuhvaćena grupnim izuzećem predviđenim Regulativom Komisije (EC) br. 2204/2002 od 12. decembra 2002. godine o primjeni članova 87 i 88 Ugovora EU na državnu pomoć za zapošljavanje¹⁷, koja se takođe primjenjuje i na pomorski transport.

4. ZAMJENA POSADE

Pomoć za zamjenu posade teži da smanji troškove zapošljavanja pomoraca iz Zajednice, posebno onih na brodovima koji posluju u udaljenim vodama. Takva pomoć koja podliježe ograničenju (kako je utvrđeno u Odjeljku 11), može se, dakle, dodijeliti u obliku isplate ili nadoknade troškova repatrijacije pomoraca Zajednice koji rade na brodovima upisanim u registre države članice.

5. INVESTICIONA POMOĆ

Subvencije za obnavljanje flote nisu uobičajene u drugim vrstama transporta, kao što su drumski prevoz i avijacija. Pošto one obično dovode do narušavanja konkurencije, Komisija je bila obazriva pri odobravanju takvih šema, osim u slučajevima kada one čine dio strukturne reforme koja vodi smanjenju ukupnog kapaciteta flote.

Investicije moraju biti u skladu sa Regulativom (EC) br. 1540/98 ili bilo kojim drugim zakonodavstvom Zajednice koje je može zamijeniti.

U okviru ovih Smjernica, druge vrste investicione pomoći mogu ipak biti dozvoljene u skladu sa politikom Zajednice o bezbjednosti na moru, u odedenim ograničenim okolnostima, radi unapređenja opreme na brodovima upisanim u registre države članice ili radi podsticanja upotrebe bezbjednih i ekološki čistih brodova. Prema tome, može se odobriti pomoć koja stimulise unapređenje brodova registrovanih u Zajednici, prema standardima koji prevazilaze obavezne bezbjednosne i ekološke standarde utvrđenje u međunarodnim konvencijama, kao i one koje predviđaju usvajanje viših standarda, čime se unapređuje bezbjednost i ekološka kontrola. Takva pomoć mora biti u skladu sa važećim propisima Zajednice o brodogradnji.

Pošto je pomorski sektor po prirodi veoma mobilan, regionalna pomoć za pomorske kompanije u nerazvijenim regionima, koja često ima oblik investicione pomoći kompanijama koje investiraju u te regione, može se odobriti samo kada je jasno da će koristi od te pomoći ostati u regionu tokom razumnog vremenskog perioda. Ovo bi, na primjer, bio slučaj kod investiranja povezanog sa izgradnjom skladišta sa posebnom namjenom ili kupovinom fiksne opreme za pretovar. Investiciona pomoć za pomorske kompanije u nerazvijenim regionima može se, dakle, odobriti samo onda kada je u skladu sa pravilima o regionalnoj pomoći (vidi Poglavlje 6).

¹⁶ Prema tome, djelatnosti iskopavanja morskog dna koje se obavljaju, između ostalog, prvenstveno u lukama neće biti kvalifikovane za pomoć u korist zapošljavanja pomoraca Zajednice.

¹⁷ SL L 337, 13.12.2002, str. 3.

6. REGIONALNA POMOĆ NA OSNOVU ČLANA 87 STAV 3 TAČKE (a) I (c)

U okviru šema regionalne pomoći, Komisija će primijenjivati opšta pravila utvrđenja u njenim saopštenjima ili drugim odredbama o nacionalnoj regionalnoj pomoći, kao i njihovim budućim izmjenama i dopunama.

7. OBUKA

Prije svega, treba podsjetiti da je pomoć za obuku obuhvaćena grupnim izuzećem predviđenim Regulativom Komisije (EC) br. 68/2001 od 12. januara 2001. godine o primjeni članova 87 i 88 Ugovora EU na dodjelu državne pomoći za obuku¹⁸, koja se takođe odnosi i na pomorski transport.

Osim toga, mnoge šeme obuke koje prate pomorci, a koje podržava država, ne smatraju se državnom pomoći zato što su od opšteg karaktera (bilo da su stručne ili akademske). Takve šeme, dakle, ne podliježu obavezi prijavljivanja i ispitivanja od strane Komisije.

Međutim, ako se smatra da određena šema uključuje državnu pomoć, prijavljivanje je obavezno. Ovo može biti slučaj, na primjer, ako je određena šema posebno vezana za obuku na brodu, a korist od finansijske podrške države ima organizacija koja vrši obuku, kadet, pomorac ili brodovlasnik. Komisija zauzima pozitivan stav prema pomoći koja se na nediskriminatorskoj osnovi dodjeljuje za obuku koja se sprovodi na brodovima registrovanim u državi članici. Izuzetno, obuka na drugim brodovima može biti podržana kada je to opravdano objektivnim kriterijumima, kao što je nedostatak slobodnog prostora na brodovima registrovanim u državi članici.

Kada se finasijski doprinosi plaćaju za obuku na brodu, polaznik obuke, načelno, ne može biti aktivni član posade, već mora biti dodatni član posade. Ova odredba ima za cilj da se osigura da subvencije za neto plate ne mogu biti isplaćene pomorcima koji obavljaju redovne poslove posade.

Na sličan način, radi zaštite i razvoja pomorskih stručnosti u Zajednici i jačanja konkurentnosti pomorske industrije Zajednice, neophodni su dodatni detaljni napor u oblasti istraživanja i razvoju, sa fokusom na kvalitet, produktivnost, bezbjednost i zaštitu životne sredine. Za takve projekte, državna podrška može biti odobrena u granicama utvrđenim Ugovorom.

Pomoć usmjerena na unapređenje i ažuriranje vještina službenika Zajednice, može biti odobrena tokom čitave njihove karijere. Pomoć može obuhvatati doprinos troškovima obuke i/ili nadoknada za platu isplaćenu službeniku tokom trajanja obuke. Ovi šeme moraju, međutim, biti osmišljenje tako da se pomoć za obuku ne preusmjerava direktno ili indirektno u subvenciju za plate službenika.

Pomoć usmjerena na profesionalnu prekvalifikaciju ribara sa otvorenog mora, koji su spremni da rade kao pomorci, takođe može da bude odobrena.

8. POMOĆ ZA RESTRUKTURIRANJE

Iako se smjernice Zajednice o restrukturiranju i spašavanju preduzeća sa poteškoćama¹⁹ primjenjuju na sektor transporta samo u mjeri u kojoj se u obzir uzima specifična priroda sektora, Komisija će prilikom razmatranju pomoći za restrukturiranje pomorskih kompanija primijenjivati te smjernice ili bilo koji drugi instrument Zajednice koji ih zamjenjuje.

¹⁸ SL L 10, 13.1.2001, str. 20.

¹⁹ 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 javnih usluga (UOJU) za usluge navedene u članu 4 Regulative (EEC) br. 3577/92. Za te usluge, OOJU i UOJU kao i njihova naknada, moraju ispunjavati uslove navedene u toj odredbi, kao i pravila i procedure Ugovora o EU koja uređuju državnu pomoć, u skladu sa tumačenjem Suda pravde.

Komisija prihvata da, kada je međunarodna transportna usluga neophodna da zadovolji neophodne potrebe javnog transporta, OOJU mogu biti nametnute ili UOJU mogu biti zaključeni, pod uslovom da svaka naknada bude u skladu sa gore pomenutim pravilima i procedurama iz Ugovora o EU.

Trajanje ugovora o obavljanju javnih usluga treba da bude ograničeno na razuman i ne predug period, obično period od šest godina, pošto ugovori na znatno duže periode mogu predstavljati rizik od stvaranja (privatnog) monopola.

10. POMOĆ ZA KRATKE POMORSKE LINIJE

Ne postoji pravna definicija "kratke pomorske linije". Međutim, Saopštenje Komisije o razvoju kratkih pomorskih linija u Evropi od 29. juna 1999. godine²⁰ sadrži radnu definiciju ovog pojma, koja se može razmijeti kao "prevoz tereta i putnika morem između luka koje se nalaze na geografskom prostoru Evrope ili između tih luka i luka koje se naćaze u neevropskim zemljama koje imaju obale na zatvorenom moru koje se granići sa Evropom"²¹. U ovom saopštenju Komisija je istakla znaćaj ove vrste transporta u promovisanju održive i bezbjedne mobilnosti, jaćanju kohezije unutar Zajednice i unapređenju efikasnosti transporta u okviru intermodalnog pristupa. Komisija, takoće, istiće da promovisanje kratkih pomorskih linija mora biti sprovedeno na svim nivoima, kako Zajednice, tako i na nacionalnom ili regionalnom nivou.

Pošto pomoć za kratke pomorske linije ima za cilj unaprećenje intermodalnog lanca i rasterećenje drumskih saobraćajnica u državama ćlanicama, definicija kratkih pomorskih linija kakva je data Saopštenjem iz 1999. godine, trebala bi, za potrebe ovog Saopštenja biti ogranićena na transport između luka koje se nalaze na teritoriji država ćlanica.

Komisija je uoćila da pokretanje usluga kratkih pomorskih linija moće biti praćeno znaćajnim finansijskim pooteškoćama koje države ćlanice ųele da ublaųe kako bi podstakle razvoj ovih usluga.

Kada se radi o takvim slućajevima, Komisija moće da odobri pomoć ove vrste, pod uslovom da je namijenjena brodovlasnicima u smislu ćlana 1 Regulative (EEC) br. 4055/86 u vezi sa brodovima koji plove pod zastavom jedne od država ćlanica. Pomoć ove vrste mora da bude prijavljena i da ispunjava sljedeće uslove:

- pomoć ne smije trajati duće od tri godine i njena svrha mora biti da finansira usluge broskog prevoza koji povezuje luke koje se nalaze na teritoriji država ćlanica,
- usluge moraju biti takve vrste da omogućavaju da se transport (prvenstveno tereta) koji se inaća obavlja kopnenim putem, obavlja u potpunosti ili djelimićno morem, bez preusmjeravanja pomorskog transporta na naćin koji je suprotan zajednićkom interesu,
- pomoć mora biti usmjerena na realizaciju detaljno definisanog projekta sa unaprijed utvrćenim uticajem na ųivotnu sredinu, koji se odnosi na novu liniju ili unaprećenje usluga na postojećoj liniji, uz

²⁰ Saopštenje Komisije Evropskom Parlamentu, Savjetu, Ekonomskom i socijalnom komitetu i Komitetu regiona, "Razvoj kratkih pomorskih linija u Evropi: dinamićna alternativa u održivom transportnom lancu — Drugi dvogodišnji izvještaj", COM(1999) 317 final.

²¹ Saopštenje, str. 2.

- mogućnost učešća više brodovlasnika ako je to potrebno, pri čemu se po liniji može financirati najviše jedan projekt, bez obnavljanja, produžetka ili ponavljanja istog projekta,
- svrha pomoći mora biti da pokrije, ili do 30% od operativnih troškova usluge koja je u pitanju²², ili da financira nabavku opreme za pretovar, u cilju realizacije planirane usluge, do nivoa od 10 % vrijednosti takve investicije,
 - pomoć za realizaciju projekta mora biti dodijeljena na osnovu transparentnih kriterijuma, primijenjenih na nediskriminatorski način prema brodovlasnicima u Zajednici. Pomoć se obično dodijeljuje za projekte koje su izabrali nadležni organi države članice kroz postupak raspisivanja tendera u skladu sa važećim pravilima Zajednice,
 - usluga koja je predmet projekta mora biti takva da ostane komercijalno održiva nakon isteka perioda u kome je kvalifikovana za javno finansiranje,
 - ovakva pomoć se ne smije kumulirati sa naknadama za obavljanje javne usluge (obaveze ili ugovori).

11. MAKSIMALNI IZNOS POMOĆI

Kao što je prethodno objašnjeno, određene države članice daju podršku svom pomorskom sektoru kroz poreske olakšice, dok druge države članice preferiraju direktna plaćanja — na primjer, kroz povraćaj poreza na dohodak pomoraca. S obzirom na trenutnu neusklađenost između poreskih sistema država članica, smatra se da oba pristupa treba da ostanu moguća. Naravno, ova dva pristupa, u nekim slučajevima, mogu biti i kombinovana. Međutim, takva kombinacija nosi rizik od kumulacije pomoći do nivoa koji bi bio neproporcionalna ciljevima od zajedničkog interesa Zajednice i može da dovede do utrke u subvencionisanju među država članica.

Smanjenje poreza i socijalnih doprinosa za pomorce na nulu, kao i smanjenje poreza na dobit za pomorske aktivnosti, kao što je opisano u tački 3.1 (prethodni odjeljak), predstavlja maksimalni nivo pomoći koji može biti dozvoljen. Da bi se izbjeglo narušavanje konkurencije, drugi sistemi pomoći ne smiju davati veće koristi od ovoga.

Štaviše, iako će svaka šema pomoći koju prijavi država članica biti pojedinačno ispitana, smatra se da ukupni iznos dodijeljene pomoći u skladu sa Poglavljima 3 do 6, ne bi trebalo da bude veći od ukupnog iznosa poreza i socijalnih doprinosa naplaćenih od pomorskih aktivnosti i pomoraca.

12. ZAVRŠNE NAPOMENE

Komisija će nastaviti da redovno i pažljivo prati tržišne uslove u sektoru pomorstva. Ukoliko se ti uslovi promijene, a time se smanji ili eliminiše potrebe za državnom pomoći, Komisija će pravovremeno preduzeti odgovarajuće mjere.

Svi novi predlozi za mjere koje se prijavljuju Komisiji moraju da sadrže kalendar koji pokazuje, za narednih šest godina, očekivane kvantitativne efekte za svaki cilj iz tačke 2.2. Takvi predlozi, posebno, treba da sadrže, očekivani makroekonomski prihod od odgovarajuće pomorske grupe, zajedno sa procjenom broja radnih mjesta koja će biti sačuvana ili otvorena.

Za sve šeme pomoći — bilo postojeće ili nove — koje spadaju u područje primjene ovog Saopštenja, države članice su obavezne da Komisiji dostave procjenu njihovih efekata tokom šeste godine njihove implementacije.

²² U slučaju finansiranja od strane Zajednice ili ispunjavanja uslova u okviru različitih šema pomoći, gornja granica od 30% primjenjuje se na ukupni iznos pomoći/finansijske podrške. Treba napomenuti da je intenzitet pomoći isti kao onaj što je predviđen za aktivnosti intermodalizma u okviru inicijative Zajednice preko šeme Marco Polo: vidi član 5 stav 2 Regulative (EC) br. 1382/2003 (SL L 196, 2.8.2003, str. 1).

Kada je pomoć odobrena i dodijeljena korisniku, u okviru izuzeća od pravila o vezi sa zastavom neke od država članica, navedenog u tački 3.1, predmetna država članica mora izvještavati Komisiju svake tri godine, počev od datuma dodjele pomoći. U svom izvještaju, države članice moraju kvantifikovati ostvarene efekte i uporediti rezultate sa očekivanim efektima. Obaveze izvještavanja utvrđene ovim Saopštenjem stupaju na snagu danom njegovog objavljivanja.

Takođe, ukoliko se pokaže kao neophodno, npr. nakon opravdane žalbe, predmetna država članica mora Komisiji dostaviti dokaze da je pomoć dodijeljena odgovarajućem korisniku u okviru odobrene šeme ograničena na strogo definisane parametre i da je proizvela očekivane efekte.

13. ODGOVARAJUĆE MJERE

Ove Smjernice će se primjenjivati od datuma njihovog objavljivanja u *Službenom listu Evropske unije*. U skladu sa članom 88 stav 1 Ugovora, Komisija predlaže da države članice izmijene svoje postojeće šeme državne pomoći koje su obuhvaćene ovim smjernicama, tako da budu usklađene sa njima najkasnije do 30. juna 2005. godine. Države članice se pozivaju da u pismenom obliku potvrde prihvatanje ovog predloga za odgovarajuće mjere najkasnije do 30. juna 2004. godine.

Ako država članica ne potvrdi svoje prihvatanje u pisanom obliku do navedenog datuma, Komisija će primijeniti član 19 stav 2 Regulative (EC) br. 659/1999 i, ako to bude nophodno, pokrenuti postupak na koji se ta odredba odnosi.

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

PRILOG

DEFINICIJA REGISTARA DŽAVA 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, registri koji se nalaze u državama članicama i na koje se primjenjuje njihovo pravo su registri država članica ako se nalaze na teritorijama na kojima se primjenjuje Ugovor i ako se na njih primjenjuje pravo teritorija na kojima se primjenjuje Ugovor. U trenutku donošenja ovih Smjernica smatralo se, na primjer, da pod tu kategoriju potpadaju sljedeći registri:
 - Danski međunarodni registar brodova,
 - Njemački međunarodni registar brodova,
 - Italijanski međunarodni registar brodova,
 - Međunarodni registar brodova Madere,
 - Registar Kanarskih ostrva.
 3. Drugi registri se na smatraju registrima država članica, čak i ukoliko u praksi služe kao alternativa za brodovlasnike sa sjedištem u državama članicama. To je zato što se ti registri nalaze na teritorijama koje podliježu zakonima 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 na nju; ova teritorija ima sopstveni poreski režim),
 - registri:
 - Ostrva Men (samo specifični djelovi Ugovora primjenjuju se na Ostrvo — vidi član 299 stav 6 tačka (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 ovih Smjernica smatra registrom država članica.
-