

## Ανακοίνωση C(2004) 43 της Επιτροπής — Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών

(2004/C 13/03)

### 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η λευκή βίβλος «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών» υπογραμμίζει τη ζωτική σημασία των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών για την οικονομία της Κοινότητας. Ποσοστό 90 % όλων των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ της Κοινότητας και του υπόλοιπου κόσμου μεταφέρεται από θαλάσσης. Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων αποτελούν το μέσο μεταφοράς του 69 % του όγκου εμπορευμάτων που μεταφέρεται μεταξύ των κρατών μελών (αυτό το ποσοστό ανέρχεται σε 41 % όταν συνυπολογίζονται οι εγχώριες μεταφορές). Οι κοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές και οι συναφείς τους δραστηριότητες παραμένουν από τις σημαντικότερες παγκοσμίως στον κλάδο αυτό.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες των κρατών μελών διαχειρίζονται ακόμη το ένα τρίτο του παγκόσμιου στόλου σήμερα. Η προσχώρηση της Κύπρου και της Μάλτας <sup>(1)</sup>, το 2004, θα αυξήσει περαιτέρω το μερίδιο της Ένωσης στην παγκόσμια ναυσιπλοΐα, καθώς τα νηολόγια αυτών των δύο χωρών καλύπτουν περίπου 10 % της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Από τη δεκαετία του 1970, ο ευρωπαϊκός στόλος αντιμετωπίζει ανταγωνισμό από πλοία νηολογημένα σε τρίτες χώρες οι οποίες δεν μεριμνούν ιδιαίτερα ούτε τηρούν την κοινωνική νομοθεσία και τους κανόνες ασφαλείας που ισχύουν σε διεθνές επίπεδο.

Η έλλειψη ανταγωνιστικότητας των πλοίων υπό κοινοτική σημαία αναγνωρίστηκε στο τέλος της δεκαετίας του 1980 και, καθώς δεν υπήρχαν εναρμονισμένα ευρωπαϊκά μέτρα, πολλά κράτη μέλη ενέκριναν διαφορετικές μορφές ενίσχυσης των θαλάσσιων μεταφορών. Οι στρατηγικές που εγκρίθηκαν και οι προϋπολογισμοί που χορηγήθηκαν για τα μέτρα ενίσχυσης διαφέρουν από το ένα κράτος μέλος στο άλλο ανατακλώντας τη στάση αυτών των κρατών ως προς τις κρατικές ενισχύσεις καθώς και τη σημασία που αποδίδουν στο ναυτιλιακό κλάδο.

Εξάλλου, για να ενθαρρύνουν την επανανηολόγηση πλοίων, τα κράτη μέλη χαλάρωσαν τους κανόνες σχετικά με τα πληρώματα, ιδίως μέσω της δημιουργίας δευτέρων νηολογίων.

Τα δεύτερα νηολόγια περιλαμβάνουν, πρώτον, «τα νηολόγια off-shore» που υπάγονται στα εδάφη τα οποία έχουν μεγαλύτερη ή μικρότερη αυτονομία σε σχέση με το κράτος μέλος, και δεύτερον, τα «διεθνή νηολόγια», τα οποία είναι προσωρινά απευθείας στο κράτος το οποίο τα έχει καταρτίσει.

Παρά τις προσπάθειες που καταβλήθηκαν, μεγάλο τμήμα του στόλου της Κοινότητας εξακολουθεί να νηολογείται με σημαίες τρίτων κρατών. Αυτό συμβαίνει επειδή τα νηολόγια τρίτων κρατών που εφαρμόζουν πολιτικές ανοιχτής νηολόγησης -μερικά από τα οποία καλούνται «σημαίες ευκαιρίας»- εξακολουθούσαν και εξακολουθούν

να έχουν σημαντικό ανταγωνιστικό προβάδισμα σε σχέση με τα νηολόγια των κρατών μελών.

### Ενισχύσεις στη ναυτιλία από το 1989

Λαμβάνοντας υπόψη τις διαφορές μεταξύ των συστημάτων ενίσχυσης που θέσπισαν τα κράτη μέλη που αντιμετωπίζουν εντονότερο ανταγωνισμό από τα πλοία που δεν φέρουν κοινοτική σημαία, το 1989 η Επιτροπή εξέδωσε τις πρώτες κατευθυντήριες γραμμές για το θέμα, ώστε να εξασφαλίσει κάποια σύγκλιση μεταξύ των μέτρων που λαμβάνουν τα κράτη μέλη. Αυτή η μέθοδος ωστόσο αποδείχθηκε αναποτελεσματική και η συρρίκνωση του κοινοτικού στόλου συνεχίστηκε. Οι κατευθυντήριες γραμμές αναθεωρήθηκαν αναλόγως, οδηγώντας στην ανακοίνωση του 1997 που καθορίζει νέες κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών <sup>(2)</sup>.

Η κυριότερη εξέλιξη κατά τα τελευταία έτη όσον αφορά τα μέτρα ενίσχυσης των θαλάσσιων μεταφορών που λαμβάνουν τα κράτη μέλη είναι η γενικευμένη εφαρμογή στην Ευρώπη των συστημάτων φόρου χωρητικότητας κατ' αποκοπή (ο επονομαζόμενος «φόρος χωρητικότητας»). Ο φόρος χωρητικότητας άρχισε να ισχύει στην Ελλάδα πολύ νωρίς και επεκτάθηκε σταδιακά στις Κάτω Χώρες (1996), στη Νορβηγία (1996), στη Γερμανία (1999), στο Ηνωμένο Βασίλειο (2000), στη Δανία, στην Ισπανία και στη Φινλανδία (2002) και τέλος στην Ιρλανδία (2002). Το Βέλγιο και η Γαλλία αποφάσισαν επίσης να τον θεσπίσουν το 2002, ενώ η ιταλική κυβέρνηση εξετάζει αυτήν τη δυνατότητα.

### Αποτελέσματα των μέτρων που προτάθηκαν από τα κράτη μέλη και εγκρίθηκαν από την Επιτροπή σε σύγκριση με τους γενικούς στόχους των αναθεωρημένων κατευθυντηρίων γραμμών του 1997

α) *Τάσεις του στόλου υπό κοινοτική σημαία (ανταγωνιστικότητα του στόλου)*

Σύμφωνα με τις απαντήσεις που παρείχαν τα κράτη μέλη στα μέσα του 2002 στο ερωτηματολόγιο της Επιτροπής και με τα πιο πρόσφατα στατιστικά δεδομένα <sup>(3)</sup>, τα κράτη μέλη που θέσπισαν μέτρα ενίσχυσης, ιδίως υπό μορφή φορολογικής ελάφρυνσης, πέτυχαν την επανανηολόγηση υπό την εθνική σημαία, στο σύνολο των νηολογίων, σημαντικού ποσού χωρητικότητας. Ποσοστιαία, ο καταγεγραμμένος στα νηολόγια των κρατών μελών στόλος αυξήθηκε ως εξής: ο αριθμός των πλοίων κατά 0,4 % κατά μέσο όρο ετησίως, η χωρητικότητα κατά 1,5 % και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κατά 12,4 %. Ακόμη και εάν, στην περίπτωση των πρώτων νηολογίων, ο αριθμός καταγεγραμμένων μονάδων ελαττώνεται πρακτικά παντού κατά την περίοδο 1989-2001, αυτά τα στοιχεία μπορούν να θεωρηθούν ως αντιστροφή της τάσης εγκατάλειψης των κοινοτικών σημαίων η οποία παρατηρούνταν έως το 1997.

<sup>(1)</sup> Έκτο και πέμπτο παγκόσμιο νηολόγιο πλοίων ως προς τη χωρητικότητα αντιστοίχως (πλοία περισσότερων των 300 gt. Πηγή: ISL 2001).

<sup>(2)</sup> Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών (97/C 205/05) (ΕΕ C 205 της 5.7.1995, σ. 5).

<sup>(3)</sup> ISL, Shipping Statistics 2001.

Την ίδια στιγμή, ωστόσο, το μερίδιο των νηολογίων των κρατών μελών στη συνολική παγκόσμια χωρητικότητα σημείωσε ελαφρά κάμψη. Πράγματι, σε μια περίοδο αύξησης του παγκόσμιου στόλου, η αύξηση του στόλου με κοινοτική διοίκηση αλλά με σημαία τρίτης χώρας ήταν ταχύτερη από αυτήν του στόλου που ήταν νηολογημένος με σημαία κράτους μέλους.

#### β) Εξέλιξη της απασχόλησης

Σύμφωνα με τις πιο πρόσφατες εκτιμήσεις, ο αριθμός ναυτικών που εργάζονται σε πλοία υπό κοινοτική σημαία μειώθηκε από 188 000 το 1996 σε 180 000 περίπου το 2001<sup>(1)</sup>. Ο συνολικός αριθμός υπηκόων της Κοινότητας που εργάζονται σε πλοία με κοινοτική σημαία είναι σήμερα περίπου 120 000, αριθμός που μειώθηκε κατά 40 % σε σχέση με το 1985, ενώ ο αριθμός υπηκόων τρίτων χωρών που απασχολούνται σε πλοία της Κοινότητας αυξήθηκε από 29 000 το 1983 σε περίπου 60 000 σήμερα. Κατά την εκτίμηση του συνολικού αριθμού ναυτικών είναι σκόπιμο να ληφθούν υπόψη οι εξής παράγοντες:

— αφενός, η παραγωγικότητα ανά πλοίο εξακολούθησε να αυξάνεται. Έτσι, με λιγότερο πλήρωμα είναι δυνατή η μεταφορά του ίδιου ή μεγαλύτερου όγκου από αυτόν που μεταφερόταν στο παρελθόν.

— αφετέρου, ο στόλος υπό κοινοτική σημαία ανανεώθηκε κατά την περίοδο 1997-2001. Η μέση ηλικία των πλοίων μειώθηκε από 22,9 έτη σε 17,2 έτη. Ποσοστό 35 % του ενεργού στόλου κατά την 1η Ιανουαρίου 2001 κατασκευάστηκε κατά την περίοδο 1996-2000. Τα νέα πλοία, πιο προηγμένης τεχνολογίας, χρειάζονται καλύτερα καταρτισμένο αλλά μικρότερο σε αριθμό προσωπικό.

Σημειώνονται ωστόσο σημαντικές διαφορές μεταξύ των κρατών μελών στο ποσοστό απασχόλησης κοινοτικών ναυτικών. Εντούτοις τίποτε σε αυτά τα στοιχεία δεν δείχνει αναστροφή της τάσης να εξαρτώνται τα πλοία υπό κοινοτική σημαία όλο και περισσότερο από ναυτικούς τρίτων χωρών. Αυτή η τάση υπογραμμίστηκε από την Επιτροπή το 2001 στην ανακοίνωσή της σχετικά με την εκπαίδευση και την πρόσληψη ναυτικών<sup>(2)</sup>.

#### γ) Συμβολή στο σύνολο της οικονομικής δραστηριότητας

Ο ναυτιλιακός κλάδος συνδέεται στενά με τις θαλάσσιες μεταφορές. Αυτή η διασύνδεση αποτελεί σημαντικό επιχείρημα υπέρ της λήψης θετικών μέτρων με σκοπό να διατηρηθεί ένας στόλος ο οποίος να εξαρτάται από την κοινοτική ναυτιλία. Καθώς οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν έναν από τους κρίκους της μεταφορικής αλυσίδας γενικά και της αλυσίδας του ναυτιλιακού κλάδου ειδικότερα, τα μέτρα που αποβλέπουν στη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού στόλου έχουν επίσης επιπτώσεις στις επενδύσεις στην ξηρά των κλάδων των συναφών

του ναυτιλιακού<sup>(3)</sup> και στη συμβολή των ναυτιλιακών μεταφορών στην οικονομία της Κοινότητας στο σύνολό της και γενικά στην απασχόληση.

Η σημασία της ναυτιλίας και όλου του ναυτιλιακού κλάδου ποικίλλει σημαντικά αναλόγως της χώρας. Η σπουδαιότητα ωστόσο του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού κλάδου και η άμεση οικονομική επίπτωσή του απεικονίζονται σαφώς στα ακόλουθα στοιχεία: 1,550 εκατομμύρια άμεσα απασχολούμενοι, κύκλος εργασιών 160 δισεκατομμύρια ευρώ το 1997 (περίπου 2 % του ΑΕΠ της Κοινότητας)<sup>(4)</sup>. Τα στοιχεία για τη Δανία (3 % του ΑΕΠ παράγεται από το ναυτιλιακό κλάδο), την Ελλάδα (2,3 %) και τις Κάτω Χώρες (2 %) αποτελούν αντιπροσωπευτικά παραδείγματα.

Σε αυτό το πλαίσιο, επομένως, αξίζει να σημειωθεί ότι ο στόλος που ανήκει σε ευρωπαϊούς επιχειρηματίες των οποίων οι εταιρείες εδρεύουν εντός της Κοινότητας παρέμεινε στο επίπεδο του 34 % περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας ενώ αυτή αυξήθηκε σε αυτό το διάστημα κατά 10 %. Δεδομένης της κινητικότητας του ναυτιλιακού κλάδου και των ευκολιών που παρέχουν οι τρίτες χώρες, μπορεί κανείς να συμπεράνει ότι τα μέτρα στηρίξης των θαλάσσιων μεταφορών μπορούν να συμβάλλουν στην αποφυγή της γενίκευσης της μετατόπισης της έδρας των συναφών κλάδων.

Συμπερασματικά, μπορεί να διαπιστωθεί ότι όπου έχουν ληφθεί μέτρα σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 1997, η διαρθρωτική συρρίκνωση των κοινοτικών νηολογίων και του στόλου της Κοινότητας σταμάτησε και οι στόχοι που έθεσε η Επιτροπή επιτεύχθηκαν, τουλάχιστον εν μέρει.

Το μερίδιο εντούτοις των ανοιχτών νηολογίων στην παγκόσμια χωρητικότητα εξακολούθησε να αυξάνεται κατά το χρονικό αυτό διάστημα, από 43 % το 1996 σε 54 % το 2001, και τίποτε δεν δείχνει κάποια σημαντική αναστροφή της τάσης να αυξάνεται όλο και περισσότερο η προσφυγή σε ναυτικούς τρίτων χωρών για την επάνδρωση του στόλου. Η προσπάθεια που ξεκίνησε τα τελευταία έτη πρέπει να συνεχιστεί αλλά με πιο συγκεκριμένους στόχους. Πρέπει ιδίως να υπάρξει στενότερη παρακολούθηση των μέτρων αύξησης της απασχόλησης ναυτικών της Κοινότητας.

Τα αποτελέσματα των μέτρων που λήφθηκαν από τα κράτη μέλη και εγκρίθηκαν από την Επιτροπή πρέπει να αναλυθούν συστηματικά.

Συνεπώς, και παρόλο που ως θέμα αρχής οι ενισχύσεις λειτουργίας πρέπει να είναι έκτακτες, προσωρινές και φθίνουσες, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι κρατικές ενισχύσεις στην ευρωπαϊκή ναυτιλία είναι ακόμη αιτιολογημένες και ότι η προσέγγιση που ακολουθήθηκε στις κατευθυντήριες γραμμές του 1997 ήταν ορθή. Η παρούσα ανακοίνωση επομένως στηρίζεται στην ίδια βασική προσέγγιση.

<sup>(1)</sup> Συνολικός αριθμός ναυτικών υπηκόων της Κοινότητας και υπηκόων τρίτων χωρών.

<sup>(2)</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εκπαίδευση και την πρόσληψη ναυτικών της 6ης Απριλίου 2001, COM(2001) 188 τελικό.

<sup>(3)</sup> Αυτές οι δραστηριότητες περιλαμβάνουν τις λιμενικές υπηρεσίες, την υλικοτεχνική υποδομή, τη ναυπήγηση, επισκευή, συντήρηση, επιθεώρηση και ταξινόμηση των πλοίων, τη διαχείριση των πλοίων και τις χρηματομεσιτικές υπηρεσίες, τις τραπεζικές δραστηριότητες και τις διεθνείς οικονομικές υπηρεσίες, την ασφάλεια, την παροχή συμβουλευτικών και επαγγελματικών υπηρεσιών.

<sup>(4)</sup> Μελέτη που αναλήφθηκε από την ΓΔ Επιχειρήσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (δημοσιεύθηκε στο δικτυακό τόπο Europa).

## 2. ΠΕΔΙΟ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΩΝ ΑΝΑΘΕΩΡΗΜΕΝΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ

Στόχος της παρούσας ανακοίνωσης — που αντικαθιστά τις κατευθυντήριες γραμμές του 1997 — είναι να τεθούν οι παράμετροι εντός των οποίων θα εγκρίνονται από την Επιτροπή οι κρατικές ενισχύσεις για τις θαλάσσιες μεταφορές, δυνάμει των κοινοτικών κανόνων και διαδικασιών για τις κρατικές ενισχύσεις, σύμφωνα με το άρθρο 87, παράγραφος 3, σημείο γ) ή και 86, παράγραφος 2 της Συνθήκης.

Τα προγράμματα ενισχύσεων δεν πρέπει να θεσπίζονται σε βάρος των οικονομιών των άλλων κρατών μελών και πρέπει να αποδεικνύουν ότι δεν διακινδυνεύουν τη στρέβλωση των όρων του ανταγωνισμού μεταξύ κρατών μελών σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον. Οι κρατικές ενισχύσεις πρέπει πάντοτε να περιορίζονται στην έκταση που είναι αναγκαία για την επίτευξη των σκοπών τους και πρέπει να χορηγούνται με διαφανή τρόπο. Πρέπει επίσης να λαμβάνεται πάντοτε υπόψη ο σωρευτικός αντίκτυπος όλων των ενισχύσεων που χορηγούνται από κρατικές αρχές (συμπεριλαμβανομένων των χορηγήσεων σε εθνική, περιφερειακή και τοπική κλίμακα).

Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές εφαρμόζονται στις δραστηριότητες «θαλασίων μεταφορών», όπως αυτές ορίζονται στον κανονισμό 4055/86 <sup>(1)</sup> και στον κανονισμό 3577/92 <sup>(2)</sup>, δηλαδή στις «θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών». Σε συγκεκριμένα μέρη συνδέονται επίσης με τις υπηρεσίες ρυμούλκησης και βυθοκόρησης.

### 2.1. Πεδίο εφαρμογής των αναθεωρημένων κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις

Οι κατευθυντήριες γραμμές καλύπτουν όλες τις ενισχύσεις υπέρ των θαλασίων μεταφορών που χορηγούνται από τα κράτη μέλη ή από κρατικούς πόρους. Σε αυτές συμπεριλαμβάνονται όλα τα χρηματοοικονομικά πλεονεκτήματα που παραχωρούνται υπό οποιαδήποτε μορφή και τα οποία χρηματοδοτούνται από δημόσιες αρχές (σε εθνικό, περιφερειακό, επαρχιακό, νομαρχιακό ή τοπικό επίπεδο). Για τους σκοπούς αυτούς, στις «δημόσιες αρχές» μπορούν να συμπεριλαμβάνονται και οι δημόσιες επιχειρήσεις καθώς και οι ελεγχόμενες από το κράτος τράπεζες. Στο πεδίο ορισμού των ενισχύσεων μπορεί επίσης να εμπίπτουν και όλες οι ρυθμίσεις βάσει των οποίων το κράτος εγγυάται δάνεια ή άλλες μορφές χρηματοδοτήσεων από τις εμπορικές τράπεζες. Στις κατευθυντήριες γραμμές δεν γίνεται κανένας διαχωρισμός μεταξύ των κατηγοριών δικαιούχων όσον αφορά τη νομική δομή τους (όπως εταιρείες, μορφές εταιρικής συνεργασίας ή μεμονωμένα άτομα) αλλά ούτε και μεταξύ δημόσιων ή ιδιωτικών μορφών ιδιοκτησίας και όποια αναφορά γίνεται σε εταιρείες θεωρείται ότι συμπεριλαμβάνει όλους τους άλλους τύπους νομικών προσώπων.

Οι κατευθυντήριες γραμμές δεν καλύπτουν τις ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία [κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1540/98 του Συμβουλίου <sup>(3)</sup> ή οποιασδήποτε επακόλουθης πράξης]. Κατά την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1 της συνθήκης, οι επενδύσεις σε έργα υποδομής δεν λογίζονται υπό κανονικές

<sup>(1)</sup> Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 1986 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλασίων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών (ΕΕ L 378 της 31.12.1986, σ. 1).

<sup>(2)</sup> Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές — καμποτάζ) (ΕΕ L 364 της 12.12.1992, σ. 1).

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 202 της 18.7.1998, σ. 1.

συνθήκες ότι εμπεριέχουν κρατικές ενισχύσεις, εάν το κράτος παρέχει ελεύθερη και ισότιμη πρόσβαση στις υποδομές του, προς όφελος όλων των ενδιαφερομένων φορέων. Η Επιτροπή έχει ωστόσο τη δυνατότητα να ελέγχει τις επενδύσεις αυτές, κρίνοντας κατά πόσο είναι σε θέση να προσκομίσουν άμεσο ή έμμεσο όφελος σε ορισμένους πλοιοκτήτες. Τέλος, η Επιτροπή θέσπισε τη βασική αρχή ότι δεν περιέχεται καμία κρατική ενίσχυση στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι δημόσιες αρχές συνεισφέρουν ποσά σε κάποια εταιρεία, σύμφωνα με τη βασική αρχή των κριτηρίων που θα ήταν αποδεκτά για έναν ιδιώτη επενδυτή, ο οποίος λειτουργεί υπό ομαλές συνθήκες της οικονομίας της αγοράς.

### 2.2. Γενικοί στόχοι των αναθεωρημένων κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις

Όπως υπογράμμισε η Επιτροπή, η αυξημένη διαφάνεια στα θέματα της χορήγησης κρατικών ενισχύσεων είναι αναγκαία, για να έχουν πλήρη επίγνωση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεών τους όχι μόνον οι εθνικές αρχές, υπό την ευρεία έννοια, αλλά και οι εταιρείες και τα μεμονωμένα άτομα. Προορισμός αυτών των κατευθυντήριων γραμμών είναι να συμβάλουν στην επίτευξη του στόχου αυτού, αλλά και στην αποσαφήνιση των προγραμμάτων παροχής κρατικών ενισχύσεων που επιτρέπεται να θεσπιστούν προς υποστήριξη των κοινοτικών ναυτιλιακών συμφερόντων, με σκοπό την:

- βελτίωση της παροχής ασφαλών, αποδοτικών και φιλικών προς το περιβάλλον θαλασίων μεταφορών·
- ενθάρρυνση της εγγραφής ή επανεγγραφής στα νηολόγια των κρατών μελών·
- συμβολή στην εδραίωση του ναυτιλιακού κλάδου, με έδρα στα κράτη μέλη, με παράλληλη διατήρηση ενός συνολικά ανταγωνιστικού στόλου στις παγκόσμιες αγορές·
- διατήρηση και βελτίωση της τεχνογνωσίας στα ναυτιλιακά θέματα, καθώς και η προστασία και η προαγωγή της απασχόλησης των ευρωπαϊών ναυτικών· και
- συμβολή στην προώθηση νέων υπηρεσιών στον τομέα των θαλασίων μεταφορών μικρών αποστάσεων, σύμφωνα με τη λευκή βίβλο για την πολιτική μεταφορών της Κοινότητας.

Οι κρατικές ενισχύσεις επιτρέπεται γενικά να χορηγούνται μόνο σε πλοία που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών μελών. Οι κρατικές ενισχύσεις επιτρέπεται ωστόσο να χορηγούνται, σε ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις, σε πλοία που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια που αναφέρονται στο σημείο 3 του παραρτήματος, υπό τον όρο ότι:

- συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα και την κοινοτική νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών με την ασφάλεια έναντι ατυχημάτων και κακόβουλων πράξεων, τις περιβαλλοντικές επιδόσεις και τις συνθήκες εργασίας στα πλοία·
- η εκμετάλλευσή τους εκτελείται από έδαφος της Κοινότητας·

— ο πλοιοκτήτης τους είναι εγκατεστημένος στην Κοινότητα και το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος αποδεικνύει ότι το νηολόγιο αυτό συμβάλλει άμεσα στην επίτευξη των προαναφερομένων στόχων.

Σε ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις επιτρέπεται, επιπροσθέτως, η έγκριση μέτρων χορήγησης ενισχύσεων ουδέτερων προς τη σημαία των πλοίων, όταν αποδεικνύεται σαφώς ότι η Κοινότητα αποκομίζει συγκεκριμένο όφελος.

### 3. ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

#### 3.1. Φορολογική μεταχείριση των ναυτιλιακών εταιρειών

Πολλές τρίτες χώρες έχουν αναπτύξει αξιοσέβαστα νηολόγια και μερικές διαθέτουν σημαντική υποδομή διεθνών υπηρεσιών προσελκύοντας τους πλοιοκτήτες χάρη στο σαφώς ηπιότερο φορολογικό κλίμα από αυτό που επικρατεί στα κράτη μέλη. Τα χαμηλά επίπεδα φορολογίας δημιουργήσαν κίνητρα για τους πλοιοκτήτες, όχι μόνο για να αλλάξουν τη σημαία των πλοίων τους αλλά και για να εξετάσουν το ενδεχόμενο αλλαγής έδρας της εταιρείας τους. Πρέπει να τονισθεί ότι δεν υπάρχουν, προς το παρόν, αποτελεσματικοί διεθνείς κανόνες για την περιστολή του φορολογικού ανταγωνισμού αυτής της μορφής, ενώ λίγοι είναι οι διοικητικοί, νομικοί ή τεχνικοί φραγμοί που αποτρέπουν τη μετεγγραφή ενός πλοίου από τα νηολόγια ενός κράτους μέλους. Δεδομένης της κατάστασης, η προτιμότερη λύση φαίνεται να είναι η δημιουργία συνθηκών που επιτρέπουν την επικράτηση θεμιτών όρων ανταγωνισμού με τις σημαίες ευκαιρίας.

Πρέπει να αντιμετωπισθεί το θέμα του φορολογικού ανταγωνισμού μεταξύ κρατών μελών. Σε αυτή τη φάση, δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι υπάρχουν προγράμματα ενισχύσεων που προκαλούν στρέβλωση των όρων του ανταγωνισμού σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον. Πράγματι, φαίνεται ότι υπάρχει αυξανόμενος βαθμός σύγκλισης στις εφαρμοζόμενες προσεγγίσεις των κρατών μελών όσον αφορά τις ενισχύσεις προς τη ναυτιλία. Σπάνιο είναι το φαινόμενο της αλλαγής σημαίας μεταξύ των κρατών μελών. Ο φορολογικός ανταγωνισμός αποτελεί κυρίως ζήτημα μεταξύ των κρατών μελών της Κοινότητας, αφενός, και άλλων τρίτων χωρών, αφετέρου, εφόσον οι δυνατότητες εξοικονόμησης κόστους που παραχωρούνται στους πλοιοκτήτες για την εγγραφή πλοίων τους στα νηολόγια τρίτων χωρών είναι σημαντικές, σε σύγκριση με τις εναλλακτικές λύσεις που τους παρέχονται εντός της Κοινότητας.

Για το λόγο αυτό, πολλά κράτη μέλη θέσπισαν ειδικά μέτρα με στόχο τη βελτίωση των φορολογικών συνθηκών για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες, όπως η δυνατότητα επιταχυμένης απόσβεσης των επενδύσεων σε πλοία και το δικαίωμα αφορολόγητης αποδεματοποίησης των κερδών που προέκυψαν από την πώληση πλοίων επί ορισμένα έτη, υπό την προϋπόθεση ότι τα κέρδη αυτά επανεπενδύονται σε άλλα πλοία.

Τα μέτρα φορολογικής ελάφρυνσης που εφαρμόζονται ειδικότερα για τη ναυτιλία θεωρούνται κρατικές ενισχύσεις. Παρομοίως, το σύστημα αντικατάστασης της κανονικής φορολογίας των επιχειρήσεων από το φόρο επί της χωρητικότητας αποτελεί κρατική ενίσχυση. Συνέπεια του φόρου επί της χωρητικότητας είναι να καταβάλλει ο πλοιοκτήτης ποσό φόρου άμεσα συνδεδεμένο με τη χωρητικότητα που χρησιμοποιείται πραγματικά. Ο φόρος επί της χωρητικότητας είναι πληρωτέος ανεξάρτητα από τα πραγματικά κέρδη ή ζημίες που πραγματοποιεί η εταιρεία.

Όπως έχει αποδειχθεί, με τα μέτρα αυτά διασφαλίζεται η απασχόληση υψηλού επιπέδου στις δραστηριότητες του ναυτιλιακού κλάδου στην ξηρά, όπως για παράδειγμα στις εργασίες διαχείρισης που συνδέονται απευθείας με τη ναυτιλία, αλλά και σε συναφείς προς αυτή δραστηριότητες (ασφάλιση, χρηματομεσιτικές και χρηματοπιστωτικές εργασίες). Αυτές οι μορφές παροχής φορολογικών κινήτρων μπορεί εν γένει να γίνουν αποδεκτές, λαμβάνοντας υπόψη τη σημασία που έχουν οι εν λόγω δραστηριότητες για την οικονομία της Κοινότητας και για να διευκολυνθεί η επίτευξη των προαναφερθέντων στόχων. Εξάλλου, η διαφύλαξη θέσεων απασχόλησης ποιότητας και η τόνωση μιας ανταγωνιστικής ναυτιλιακής βιομηχανίας με έδρα σε κάποιο κράτος μέλος μέσω της παροχής φορολογικών κινήτρων, συνδυαζόμενη με την υποστήριξη άλλων πρωτοβουλιών στα θέματα της κατάρτισης και της ενίσχυσης της ασφάλειας θα διευκολύνει την ανάπτυξη της κοινοτικής ναυτιλίας στην παγκόσμια αγορά.

Η Επιτροπή έχει επίγνωση του γεγονότος ότι τα έσοδα των πλοιοκτητών προέρχονται σήμερα συχνά από τη λειτουργία πλοίων υπό διαφορετικές σημαίες, για παράδειγμα, όταν εκμεταλλεύονται ναυλωμένα σκάφη με ξένες σημαίες ή όταν χρησιμοποιούν σκάφη συνεταιίρων τους στο πλαίσιο συμμαχιών. Αναγνωρίζει επίσης ότι θα εξακολουθήσουν να υπάρχουν κίνητρα για τον εκπατρισμό της διοίκησης και των βοηθητικών δραστηριοτήτων, εάν οι πλοιοκτήτες αντλούν σημαντικά οικονομικά οφέλη διατηρώντας διαφορετικές έδρες και τηρώντας χωριστά λογιστικά στοιχεία για τις εισπράξεις τους από τις κοινοτικές σημαίες και για τις υπόλοιπες εισπράξεις τους. Αυτό θα ισχύει, για παράδειγμα, εάν τα έσοδά τους από μη κοινοτικά πλοία υπόκεινται σε καθεστώς πλήρους φορολογίας των εταιρειών σε ένα κράτος μέλος, ή σε καθεστώς μειωμένης φορολογίας σε υπερπόντια εδάφη, όταν αποδεικνύουν ότι η διοίκηση της εταιρείας είναι εγκατεστημένη στα υπερπόντια εδάφη.

Αντικειμενικός στόχος των κρατικών ενισχύσεων στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής θαλάσσιων μεταφορών είναι η προώθηση της ανταγωνιστικότητας των κοινοτικών στόλων στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά. Στα καθεστώτα φορολογικών ελαφρύνσεων θα πρέπει ως εκ τούτου να απαιτείται, κατά κανόνα, η διασύνδεσή τους με κοινοτική σημαία. Κατ' εξαίρεση, τα καθεστώτα αυτά θα μπορούν ωστόσο να εγκρίνονται στις περιπτώσεις που εφαρμόζονται για το σύνολο του στόλου που εκμεταλλεύεται κάποια πλοιοκτήτρια εταιρεία που έχει την έδρα της στην επικράτεια κράτους μέλους και υπόκειται σε φόρο εταιρειών, υπό την προϋπόθεση ότι αποδεικνύεται ότι η στρατηγική και εμπορική διαχείριση όλων των εν λόγω πλοίων ασκείται πραγματικά από την επικράτεια του κράτους μέλους και ότι οι εν λόγω δραστηριότητες συμβάλλουν σημαντικά στην τόνωση των οικονομικών δραστηριοτήτων και της απασχόλησης στην Κοινότητα. Στα αποδεικτικά στοιχεία που προσκομίζονται από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος για να καταδείξει τον συγκεκριμένο οικονομικό δεσμό πρέπει να περιλαμβάνονται λεπτομερή στοιχεία για τα πλοία, η ιδιοκτησία και λειτουργία των οποίων διέπεται από τα κοινοτικά νηολόγια, τους υπηκόους της Κοινότητας που απασχολούνται στα πλοία και τις δραστηριότητες στην ξηρά καθώς και τις επενδύσεις παγίων κεφαλαιουχικών στοιχείων. Ας υπογραμμιστεί ότι οι ενισχύσεις πρέπει να είναι απαραίτητες για την προώθηση του επαναπατρισμού της στρατηγικής και εμπορικής διαχείρισης όλων των σχετικών πλοίων στην Κοινότητα και, επιπλέον, ότι οι αποδέκτες των ενισχύσεων να υπόκεινται σε φόρο εταιρειών στην Κοινότητα. Η Επιτροπή θα έχει τη δυνατότητα να ζητά επίσης την προσκόμιση κάθε άλλου αποδεικτικού στοιχείου, από το οποίο προκύπτει ότι όλα τα πλοία που εκμεταλλεύονται εταιρείες οι οποίες επωφελούνται από τα προαναφερθέντα μέτρα τηρούν τα αντίστοιχα διεθνή και κοινοτικά πρότυπα ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων των προτύπων για τις συνθήκες εργασίας επί των πλοίων.

Όπως αναπτύσσεται στην ανωτέρω παράγραφο, δεν πρέπει να λησμονείται ότι, κατ' αρχήν, για τα προγράμματα φορολογικής ελάφρυνσης απαιτείται η ύπαρξη σύνδεσης με τη σημαία κράτους μέλους. Πριν χορηγηθεί (ή επιβεβαιωθεί) η κατ' εξαίρεση ενίσχυση σε στόλους που αποτελούνται και από πλοία τα οποία φέρουν άλλες σημαίες, τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίσουν ότι οι δικαιούχοι εταιρείες αναλαμβάνουν τη δέσμευση να αυξήσουν ή τουλάχιστον να διατηρήσουν υπό τη σημαία ενός κράτους μέλους τη χωρητικότητα που εκμεταλλεύονται υπό την εν λόγω σημαία, κατά το χρόνο ενάρξεως εφαρμογής της παρούσας ανακοίνωσης. Σε περίπτωση που μια εταιρεία ελέγχει εταιρείες εκμετάλλευσης πλοίων, κατά την έννοια της έβδομης οδηγίας 83/349/ΕΟΚ του Συμβουλίου<sup>(1)</sup> (άρθρο 1), η προαναφερόμενη απαίτηση αντίστοιχης χωρητικότητας ισχύει για την μητρική εταιρεία και τις θυγατρικές εταιρείες λαμβανόμενες μαζί σε ενοποιημένη βάση. Σε περίπτωση που μια εταιρεία (ή όμιλος εταιρειών) δεν τηρεί την απαίτηση αυτή, το οικείο κράτος μέλος δεν παρέχει περαιτέρω φορολογική ελάφρυνση για τα πρόσθετα πλοία που δεν φέρουν κοινοτική σημαία τα οποία εκμεταλλεύεται η εν λόγω εταιρεία, εκτός εάν ο μέσος όρος του μεριδίου που αντιπροσωπεύουν τα πλοία υπό κοινοτική σημαία στο σύνολο της χωρητικότητας που δικαιούται φορολογική ελάφρυνση στο οικείο κράτος μέλος δεν μειώθηκε κατά την περίοδο αναφοράς που προβλέπεται στην επόμενη παράγραφο. Το κράτος μέλος πρέπει να ενημερώνει την Επιτροπή όταν εφαρμόζει την παρέκκλιση. Η απαίτηση για το μερίδιο που αντιπροσωπεύουν στο σύνολο της χωρητικότητας τα πλοία υπό κοινοτική σημαία σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, δεν ισχύει για τις επιχειρήσεις οι οποίες εκμεταλλεύονται τουλάχιστον 60 % της χωρητικότητάς τους υπό κοινοτική σημαία.

Σε κάθε περίπτωση, εάν τα προγράμματα φορολογικών μέτρων έχουν εγκριθεί κατ' εξαίρεση, όπως προαναφέρεται, και για να είναι τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη σε θέση να προετοιμαζούν ανά τριετία την έκθεση που προβλέπεται στο κεφάλαιο 12 («Τελικές παρατηρήσεις»), οι αποδέκτες παρέχουν στο οικείο κράτος μέλος αποδεικτικά στοιχεία όσον αφορά την τήρηση όλων των όρων για την παρέκκλιση από τη σύνδεση με τη σημαία κατά την περίοδο αυτή. Επιπλέον, πρέπει να παρέχονται στοιχεία τα οποία να αποδεικνύουν ότι τηρήθηκε η απαίτηση σχετικά με το μερίδιο χωρητικότητας, που ορίζεται στην προηγούμενη παράγραφο, για το δικαιούχο στόλο και ότι κάθε πλοίο του εν λόγω στόλου είναι σύμφωνο προς τα σχετικά διεθνή και κοινοτικά πρότυπα, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν την ασφάλεια έναντι ατυχημάτων και κακόβουλων πράξεων, τις περιβαλλοντικές επιδόσεις και τις συνθήκες εργασίας επί των πλοίων. Εάν οι αποδέκτες δεν παρέχουν τα εν λόγω αποδεικτικά στοιχεία, δεν θα τους επιτρέπεται να συνεχίσουν να επωφελούνται από το πρόγραμμα φορολογικών μέτρων.

Είναι επίσης ενδιαφέρον να διευκρινιστεί ότι, αν και οι ναυτιλιακές εταιρείες που εδρεύουν στην Κοινότητα είναι οι φυσικοί αποδέκτες των ανωτέρω προγραμμάτων φορολογικών μέτρων, επιλέξιμες δύνανται επίσης να είναι ορισμένες εταιρείες διαχείρισης πλοίων που είναι εγκατεστημένες στην Κοινότητα, υπό τους ίδιους όρους. Οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων είναι νομικά πρόσωπα που παρέχουν διάφορα είδη υπηρεσιών στους πλοιοκτήτες, όπως τεχνικός έλεγχος, πρόληψη και εκπαίδευση πληρώματος, διαχείριση πληρώματος και λειτουργία πλοίων. Σε ορισμένες περιπτώσεις οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων αναλαμβάνουν και την τεχνική διαχείριση και τη διαχείριση του πληρώματος. Όταν αυτό συμβαίνει, ενεργούν ως κλασικοί «πλοιοκτήτες» όσον αφορά το μεταφορικό σκέλος. Επιπλέον, όπως και οι ναυτιλιακές εταιρείες, ο κλάδος αντιμετωπίζει ισχυρό και εντεινόμενο ανταγωνισμό σε διεθνές επίπεδο. Για τους λόγους αυτούς, φαίνεται αναγκαίο να επεκταθεί η δυνατότητα φορολογικής ελάφρυνσης σε αυτήν την κατηγορία διαχείρισης πλοίων.

Οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων είναι επιλέξιμες για καταβολή ενίσχυσης μόνο για τα πλοία των οποίων έχουν αναλάβει πλήρως την τεχνική διαχείριση και τη διαχείριση του πληρώματος. Ειδικότερα, για να είναι επιλέξιμες οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων, θα πρέπει ο ιδιοκτήτης να τους έχει αναθέσει την πλήρη ευθύνη για τη λειτουργία του πλοίου καθώς και όλα τα καθήκοντα και τις ευθύνες που επιβάλλει ο κώδικας ISM<sup>(2)</sup>. Εάν παρέχουν επίσης και άλλες ειδικευμένες υπηρεσίες, ακόμη και σχετικές με τη λειτουργία του πλοίου, πρέπει να εξασφαλίζεται χωριστή τήρηση λογαριασμών για τις υπόψη δραστηριότητες, οι οποίες δεν είναι επιλέξιμες για τα προγράμματα φορολογικής ελάφρυνσης. Η απαίτηση που αφορά την αναλογία νηολόγησης στα κράτη μέλη ισχύει επίσης και για τις εταιρείες διαχείρισης πλοίων<sup>(3)</sup>.

Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές ισχύουν μόνο για τις θαλάσσιες μεταφορές. Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχτεί ότι από τον ορισμό καλύπτεται και η ρυμούλκηση στη θάλασσα άλλων σκαφών, εξεδρών πετρελαίου κ.λπ.

Η Επιτροπή έχει, ωστόσο, αντιληφθεί ότι σε ορισμένες περιπτώσεις τα κράτη μέλη επιτρέπουν στα ρυμουλκά που είναι σχεδιασμένα για εργασία στη θάλασσα να επωφελούνται από τις ενισχύσεις ακόμη και εάν δεν δραστηριοποιούνται καθόλου ή ελάχιστα στη θάλασσα. Είναι συνεπώς χρήσιμο να διευκρινιστεί στο παρόν έγγραφο η στάση που έχει ακολουθήσει και πρόκειται να ακολουθήσει η Επιτροπή επ' αυτού του ζητήματος.

Η «ρυμούλκηση» καλύπτεται από το πεδίο εφαρμογής των κατευθυντήριων γραμμών, μόνον εάν συνιστούν «θαλάσσιες μεταφορές» περισσότερο από το 50 % των υπηρεσιών ρυμούλκησης, που όντως παρασχέθηκαν από το ρυμουλκό εντός ενός δεδομένου έτους. Ο χρόνος αναμονής μπορεί, κατ' αναλογία, να εξομοιωθεί με εκείνο το μέρος των συνολικών υπηρεσιών, που όντως παρασχέθηκαν από το ρυμουλκό, οι οποίες συνιστούν «θαλάσσια μεταφορά». Πρέπει να τονιστεί ότι οι εργασίες ρυμούλκησης που εκτελούνται, μεταξύ άλλων, σε λιμένες, ή συνίστανται στην παροχή βοήθειας σε ένα αυτοκινούμενο σκάφος να προσλιμενιστεί δεν συνιστούν «θαλάσσια μεταφορά» για τους σκοπούς της παρούσας ανακοίνωσης. Δεν είναι δυνατή η παρέκκλιση από τη σύνδεση με τη σημαία στην περίπτωση της ρυμούλκησης.

Αντιστοίχως, για το θέμα της βυθοκόρησης, η εμπειρία των τελευταίων χρόνων υποδεικνύει ότι πρέπει να ξεκαθαριστούν μερικά ζητήματα.

Οι εργασίες «βυθοκόρησης», κατ' αρχήν, δεν είναι επιλέξιμες για ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών. Είναι δυνατόν ωστόσο να ισχύσουν φορολογικές ρυθμίσεις για εταιρείες (όπως ο φόρος χωρητικότητας) για τις βυθοκόρους των οποίων η δραστηριότητα αποτελεί «θαλάσσια μεταφορά», δηλαδή μεταφορά στη θάλασσα εξορυχθέντων υλικών, για ποσοστό μεγαλύτερο του 50 % του ετήσιου χρόνου λειτουργίας τους και μόνο όσον αφορά αυτές τις δραστηριότητες μεταφοράς. Επιλέξιμοι βυθοκόροι είναι μόνο αυτοί που είναι νηολογημένοι σε κράτος μέλος (δεν υπάρχει δυνατότητα παρέκκλισης από τη σύνδεση με τη σημαία). Στις περιπτώσεις αυτές, απαιτείται χωριστή τήρηση λογαριασμών για τις υπηρεσίες θαλασσιών μεταφορών<sup>(4)</sup>.

(2) «Κώδικας ISM», Διεθνής κώδικας διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και για την πρόληψη της ρύπανσης, ο οποίος εγκρίθηκε από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) με το ψήφισμα Α.741(18).

(3) Η Επιτροπή θα εξετάσει τα αποτελέσματα των διατάξεων αυτών στη διαχείριση πλοίων τρία χρόνια από τον χρόνο ενάρξεως εφαρμογής της παρούσας ανακοίνωσης.

(4) Τα πλοία που χρησιμοποιούνται από αυτές τις επιχειρήσεις επίσης εξορύσσουν υλικά, τα οποία αργότερα μεταφέρουν. Η εξόρυξη ή η βυθοκόρηση καθαυτή δεν είναι επιλέξιμες για κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών.

(1) ΕΕ L 193 της 18.7.1983, σ. 1.

Τέλος, η μέθοδος για την αξιολόγηση των κοινοποιημένων συστημάτων φόρου χωρητικότητας μέχρι τώρα αποτελείται από τα εξής στάδια: τα δυνητικά κέρδη των πλοιοκτητών έχουν υπολογιστεί με την εφαρμογή ονομαστικού συντελεστή κερδών στη χωρητικότητα τους· στο ποσό που προκύπτει από τον υπολογισμό αυτό επιβάλλεται ο εθνικός φόρος εταιρειών. Το τελικό ποσό είναι ο «φόρος χωρητικότητας» που πρέπει να καταβληθεί.

Μέχρι τώρα, οι ονομαστικοί συντελεστές κερδών, που προβλέπονται από τα κράτη μέλη, υπήρξαν ομοιογενείς. Ωστόσο, επειδή οι συντελεστές φόρου εταιρειών ενδέχεται να διαφέρουν σημαντικά μεταξύ των κρατών μελών της Κοινότητας, οι φόροι χωρητικότητας που πρέπει να καταβληθούν για την ίδια χωρητικότητα μπορεί να είναι εξαιρετικά άνισοι στα διάφορα κράτη μέλη. Προκειμένου να μην διαταραχθεί η σημερινή ισορροπία, η Επιτροπή θα εγκρίνει μόνον προγράμματα που, για την ίδια χωρητικότητα, συνεπάγονται φορολογική επιβάρυνση η οποία γενικώς ευθυγραμμίζεται με τα ήδη εγκριθέντα προγράμματα.

Σε κάθε περίπτωση, τα κέρδη από τα προγράμματα πρέπει να χρησιμοποιούνται για να διευκολύνουν την ανάπτυξη του ναυτιλιακού κλάδου και της απασχόλησης με βάση τα κοινοτικά συμφέροντα. Κατά συνέπεια, τα προαναφερόμενα φορολογικά πλεονεκτήματα πρέπει να περιορίζονται στις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Ως εκ τούτου, στις περιπτώσεις στις οποίες η πλοιοκτητήρια εταιρεία αναλαμβάνει και άλλες εμπορικές δραστηριότητες, θα απαιτείται η τήρηση διαφανών λογιστικών στοιχείων, ούτως ώστε να αποτρέπεται η μετακύλιση σε μη συναφείς προς τη ναυτιλία δραστηριότητες. Αυτή η προσέγγιση θα βοηθήσει το ναυτιλιακό κλάδο της Κοινότητας να καταστεί ανταγωνιστικός, με φορολογικές οφειλές συγκρίσιμες με τα επίπεδα που εφαρμόζονται σε άλλα μέρη του κόσμου, διατηρώντας όμως σε ισχύ το κανονικό φορολογικό επίπεδο ενός κράτους μέλους για τις υπόλοιπες δραστηριότητες, αλλά και για τις προσωπικές αμοιβές των μετόχων και των διευθυντών.

### 3.2. Συναφές προς την εργασία κόστος

Όπως προαναφέρθηκε, οι θαλάσσιες μεταφορές είναι τομέας που αντιμετωπίζει έντονο διεθνή ανταγωνισμό. Πρωταρχικός στόχος λοιπόν των μέτρων στήριξης για το ναυτιλιακό κλάδο πρέπει να είναι η μείωση των φορολογικών, αλλά και των λοιπών δαπανών και βαρών που επιβάλλονται στους κοινοτικούς πλοιοκτήτες και ναυτικούς προκειμένου να ευθυγραμμιστούν με τα διεθνή πρότυπα. Τα μέτρα πρέπει να τονώσουν άμεσα την ανάπτυξη του κλάδου και της απασχόλησης και όχι να παρέχουν γενική οικονομική υποστήριξη.

Σε αρμονία με τους στόχους αυτούς, πρέπει να επιτραπούν στην κοινοτική ναυτιλία τα ακόλουθα μέτρα για τη μείωση του κόστους της απασχόλησης:

- μείωση του ύψους των εισφορών για την κοινωνική προστασία των ναυτικών της Κοινότητας που απασχολούνται σε πλοία νηολογημένα σε κάποιο κράτος μέλος·
- μείωση του ύψους του φόρου εισοδήματος για τους ναυτικούς από την Κοινότητα που εργάζονται σε πλοία νηολογημένα σε κράτος μέλος.

Για τους σκοπούς του παρόντος σημείου, νοούνται ως «ναυτικοί της Κοινότητας»:

- οι πολίτες της Κοινότητας και του ΕΟΧ, στην περίπτωση των ναυτικών οι οποίοι εργάζονται σε πλοία [συμπεριλαμβανόμενων

των οχηματαγωγών go-go <sup>(1)</sup>] που εξυπηρετούν τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών μεταξύ λιμένων της Κοινότητας·

- όλοι οι ναυτικοί που υπόκεινται σε φορολογία ή και καταβολή εισφορών κοινωνικής ασφάλισης σε κράτος μέλος, σε όλες τις άλλες περιπτώσεις.

Οι προηγούμενες κατευθυντήριες γραμμές του 1997 επέτρεπαν τέτοιες μειώσεις για όλους τους ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία νηολογημένα σε κράτος μέλος και που υπόκεινται σε φορολογία ή σε καταβολή κοινωνικών εισφορών σε κράτος μέλος. Έχει ωστόσο καταστεί σαφές από τότε ότι η πίεση που ασκεί ο διεθνής ανταγωνισμός στους ευρωπαϊούς πλοιοκτήτες είναι ιδιαίτερα έντονος στο πεδίο της διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων, ενώ είναι λιγότερο έντονος στο πεδίο της ενδοκοινοτικής τακτικής μεταφοράς επιβατών. Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας αποτελεί επομένως πρωταρχικό στόχο των ενισχύσεων στον κλάδο της διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων. Η απαγόρευση στα κράτη μέλη μείωσης της φορολογίας όλων των ναυτικών που απασχολούνται σε αυτόν τον κλάδο, θα είχε πολύ αρνητικές συνέπειες στην ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊών πλοιοκτητών, ωθώντας τους να αλλάξουν σημαία. Έχει ταυτοχρόνως σημειωθεί ότι η απασχόληση ευρωπαϊών πολιτών είναι σημαντική σε ποσοστό και σε αριθμό στην ενδοκοινοτική τακτική μεταφορά επιβατών. Η προστασία της απασχόλησης στην Κοινότητα αποτελεί επομένως πρωταρχικό στόχο των ενισχύσεων σε αυτόν τον κλάδο. Για εσωτερικούς φορολογικούς λόγους ορισμένα κράτη μέλη προτιμούν να μην εφαρμόζουν τη μειωμένη φορολογία που αναφέρθηκε προηγουμένως, αλλά αντιθέτως να επιστρέφουν στους πλοιοκτήτες το συνολικό ή μερικό κόστος που απορρέει από τις επιβαρύνσεις αυτές. Η προσέγγιση αυτή μπορεί γενικότερα να θεωρηθεί ισοδύναμη με το καθεστώς της μειωμένης φορολογίας που προαναφέρθηκε, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει σαφής σύνδεση με τις προαναφερόμενες επιβαρύνσεις, ότι δεν υπάρχει στοιχείο υπέρμετρης αντιστάθμισης και ότι το καθεστώς είναι διαφανές και δεν επιδέχεται καταχρήσεις.

Για το ναυτιλιακό τμήμα των υπηρεσιών ρυμούλκησης και βυθοκόρησης (θαλάσσια μεταφορά υλικών), μπορούν να χορηγηθούν ενισχύσεις που προάγουν την απασχόληση των ναυτικών της Κοινότητας κατ' αναλογία προς τους κανόνες του παρόντος σημείου, αλλά μόνον εφόσον αφορούν ναυτικούς της Κοινότητας που εργάζονται σε ποντοπόρα, αυτοκινούμενα ρυμουλκά και βυθοκόρους, νηολογημένα σε κάποιο κράτος μέλος, τα οποία εκτελούν εργασίες θαλάσσιας μεταφοράς στη θάλασσα κατά τουλάχιστον 50 % του χρόνου εκτέλεσης των επιχειρήσεών τους <sup>(2)</sup>.

Τέλος, πρέπει να υπομνησθεί ότι οι ενισχύσεις για την προώθηση της απασχόλησης καλύπτονται από τη γενική εξαίρεση που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2204/2002 της Επιτροπής, της 12ης Δεκεμβρίου 2002, σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις για την απασχόληση <sup>(3)</sup>, ο οποίος ισχύει και για τον κλάδο των θαλασσιών μεταφορών.

(1) Άρθρο 2, σημείο α) της οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 1999 σχετικά με ένα σύστημα υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγά go-go και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη (ΕΕ L 138 της 1.6.1996, σ. 1).

(2) Επομένως, οι εργασίες βυθοκόρησης που εκτελούνται, μεταξύ άλλων, κυρίως σε λιμένες, δεν θα επιλέγονται για ενισχύσεις που προάγουν την απασχόληση των ναυτικών της Κοινότητας.

(3) ΕΕ L 337 της 13.12.2002, σ. 3.

#### 4. ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Οι ενισχύσεις για αντικατάσταση των πληρωμάτων συντελούν στη μείωση του κόστους της απασχόλησης ναυτικών της Κοινότητας, και ιδίως των ναυτικών που απασχολούνται σε πλοία που εκτελούν δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων. Οι ενισχύσεις, οι οποίες υπόκεινται σε ανώτατο όριο (όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο 11), ενδέχεται κατά συνέπεια να χορηγούνται υπό τη μορφή της καταβολής ποσών ή της επιστροφής του κόστους επαναπατρισμού ναυτικών της Κοινότητας οι οποίοι εργάζονται σε πλοία εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών μελών.

#### 5. ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ

Οι επιδοτήσεις για την ανανέωση των πλοίων του στόλου δεν αποτελούν κοινό χαρακτηριστικό στους άλλους τρόπους μεταφοράς όπως οι οδικές μεταφορές και η αεροπορία. Επειδή η πρακτική αυτή τείνει να οδηγεί σε στρέβλωση του ανταγωνισμού, η Επιτροπή είναι διστακτική στην έγκριση τέτοιων προγραμμάτων, εκτός από τις περιπτώσεις που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων που οδηγούν στη μείωση του συνολικού μεταφορικού δυναμικού του στόλου.

Οι επενδύσεις πρέπει να είναι σύμφωνες με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1540/98 ή τυχόν άλλη κοινοτική νομοθεσία που θα εκδοθεί προς αντικατάστασή του.

Στο πλαίσιο που θέτουν οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές, είναι δυνατή η χορήγηση άλλων επενδυτικών ενισχύσεων, σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, σύμφωνα με την κοινοτική πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα, προκειμένου να βελτιωθεί ο εξοπλισμός των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών μελών ή να προωθηθεί η χρήση ασφαλών και καθαρών πλοίων. Συνεπώς δύναται να επιτραπεί η ενίσχυση ή παρέχουσα κίνητρα για την αναβάθμιση πλοίων εγγεγραμμένων στα νηολόγια της Κοινότητας ώστε αυτά να ευθυγραμμιστούν με πρότυπα αυστηρότερα από τα υποχρεωτικά πρότυπα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος που προβλέπουν οι διεθνείς συμβάσεις, και να επιτύχουν υψηλότερα πρότυπα πριν ακόμη αυτά θεσπιστούν σε διεθνές επίπεδο, βελτιώνοντας κατά τον τρόπο αυτό τους ελέγχους σε θέματα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος. Οι ενισχύσεις αυτές πρέπει να συμμορφώνονται με τις ισχύουσες κοινοτικές διατάξεις για τις ναυπηγικές εργασίες.

Εφόσον η ναυτιλία χαρακτηρίζεται κατά βάση από έντονη κινητικότητα, η χορήγηση των περιφερειακών ενισχύσεων σε ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν την έδρα τους σε υποβαθμισμένες περιοχές, ενισχύσεις που λαμβάνουν συχνά τη μορφή επενδυτικών ενισχύσεων προς τις εταιρείες που επενδύουν στις περιφέρειες, επιτρέπεται μόνο στις περιπτώσεις που είναι σαφές ότι τα κέρδη θα εισρεύσουν στη συγκεκριμένη περιφέρεια εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος. Αυτό θα ίσχυε για παράδειγμα για επενδύσεις που σχετίζονται με την κατασκευή εξειδικευμένων αποθηκευτικών χώρων ή την αγορά πάγιου εξοπλισμού διαμεταφόρτωσης. Η χορήγηση επενδυτικών ενισχύσεων σε ναυτιλιακές εταιρείες σε υποβαθμισμένες περιοχές επιτρέπεται μόνο όταν συμβαδίζει με τους κανόνες χορήγησης περιφερειακών ενισχύσεων (βλέπε κεφάλαιο 6).

#### 6. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΒΑΣΕΙ ΤΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 87, ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 3, ΣΗΜΕΙΑ α) ΚΑΙ γ)

Στο πλαίσιο των καθεστώτων παροχής περιφερειακών ενισχύσεων, η Επιτροπή θα εφαρμόζει τους γενικούς κανόνες που περιλαμβάνονται στις ανακοινώσεις της ή σε άλλες διατάξεις για τις εθνικές περιφερειακές ενισχύσεις ή τις μελλοντικές τροποποιήσεις αυτών.

#### 7. ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ

Κατά πρώτον, υπενθυμίζεται ότι οι ενισχύσεις για την κατάρτιση καλύπτονται από τη γενική εξαίρεση που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 68/2001 της Επιτροπής της 12ης Ιανουαρίου 2001 σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της Συνθήκης στις ενισχύσεις για επαγγελματική εκπαίδευση<sup>(1)</sup>, ο οποίος ισχύει επίσης και για τον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών.

Επιπλέον, πολλά από τα προγράμματα κατάρτισης που παρακολουθούν οι ναυτικοί και τα οποία υποστηρίζονται από το κράτος δεν λογίζονται ως κρατικές ενισχύσεις επειδή έχουν γενικό χαρακτήρα (είτε επαγγελματικό είτε ακαδημαϊκό). Τα προγράμματα αυτά δεν υπόκεινται ως εκ τούτου σε κοινοποίηση και εξέταση από την Επιτροπή.

Ωστόσο, στις περιπτώσεις που κάποιο πρόγραμμα μπορεί να θεωρηθεί ότι συμπεριλαμβάνει κρατική ενίσχυση, απαιτείται η κοινοποίησή του. Για παράδειγμα, συγκεκριμένο πρόγραμμα πρέπει να κοινοποιείται όταν σχετίζεται ειδικά με την κατάρτιση ατόμων επί του πλοίου και εάν τα ευεργετήματα της χρηματοοικονομικής υποστήριξης που παρέχεται από το κράτος περιέρχονται στον οργανισμό κατάρτισης, τους μαθητευόμενους, τους ναυτικούς ή τους πλοιοκκτήτες. Η Επιτροπή διάκειται ευνοϊκά έναντι των ενισχύσεων που χορηγούνται, άνευ διακρίσεων, για κατάρτιση που λαμβάνει χώρα σε πλοία νηολογημένα στα κράτη μέλη. Κατ' εξαίρεση, επιτρέπεται η υποστήριξη μέτρων κατάρτισης σε άλλα πλοία, όταν αυτό το μέτρο δικαιολογείται από αντικειμενικά κριτήρια, όπως η έλλειψη διαθέσιμων θέσεων σε πλοία εγγεγραμμένα στο νηολόγιο ενός κράτους μέλους.

Εφόσον καταβάλλονται χρηματοδοτικές εισφορές για μέτρα κατάρτισης στα πλοία, ο εκπαιδευόμενος δεν επιτρέπεται κανονικά να αποτελεί ενεργό μέλος του πληρώματος, αλλά πρέπει να είναι υπεράριθμος. Σκοπός της διάταξης αυτής είναι να εξασφαλιστεί ότι οι καθαρές επιδοτήσεις μισθών δεν είναι δυνατό να καταβάλλονται για ναυτικούς που απασχολούνται σε κανονικές δραστηριότητες του πληρώματος.

Παρομοίως, για να διασφαλιστεί και να αναπτυχθεί η ναυτική εμπειρία στην Κοινότητα και για να κατοχυρωθεί το ανταγωνιστικό προβάδισμα της ναυτιλίας της, είναι αναγκαίο να καταβληθούν περαιτέρω έντονες προσπάθειες έρευνας και ανάπτυξης, με επίκεντρο την ποιότητα, την παραγωγικότητα, την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Για να υλοποιηθούν τα έργα αυτά, επιτρέπεται επίσης να εγκριθεί η χορήγηση κρατικών ενισχύσεων εντός των ορίων που καθορίζονται στη Συνθήκη.

Οι ενισχύσεις που αποσκοπούν στη βελτίωση και την ενημέρωση των δεξιοτήτων των αξιωματικών της Κοινότητας επιτρέπονται καθ' όλη τη διάρκεια της σταδιοδρομίας τους. Η ενίσχυση μπορεί να συνίσταται σε εισφορά στα έξοδα επιμόρφωσης ή και σε αντιστάθμιση για τον μισθό που καταβάλλεται στον αξιωματικό κατά το χρονικό διάστημα της επιμόρφωσης. Παρ' όλα ταύτα, τα προγράμματα πρέπει να καταρτίζονται κατά τρόπο ώστε η ενίσχυση για επιμόρφωση να μην καταλήγει σε άμεση ή έμμεση επιδότηση στους μισθούς των αξιωματικών.

Μπορούν επίσης να επιτρέπονται οι ενισχύσεις που έχουν σκοπό την επαγγελματική επανεκπαίδευση των αλιέων που εργάζονται σε πλοία ανοικτής θαλάσσης, οι οποίοι επιθυμούν να εργαστούν ως ναυτικοί.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 10 της 13.1.2001, σ. 20.

## 8. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ

Παρά το γεγονός ότι οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για την αναδιάρθρωση και τη διάσωση προβληματικών επιχειρήσεων<sup>(1)</sup> εφαρμόζονται στις μεταφορές μόνο στο βαθμό που λαμβάνεται υπόψη η ιδιάζουσα φύση του συγκεκριμένου τομέα, η Επιτροπή θα εφαρμόσει αυτές τις κατευθυντήριες γραμμές, ή οποία άλλη κοινοτική ρύθμιση τις αντικαταστήσει, κατά την εξέταση των ενισχύσεων για αναδιάρθρωση που προορίζονται για τις ναυτιλιακές εταιρείες.

## 9. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Στο πεδίο των θαλάσσιων ενδομεταφορών, επιτρέπεται η επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή η σύναψη συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για τις υπηρεσίες που προβλέπονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92. Για τις υπηρεσίες αυτές, οι υποχρεώσεις παροχής και οι συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας καθώς και οι προσφερόμενες οικονομικές αντισταθμίσεις πρέπει να πληρούν τους όρους της εν λόγω διάταξης και τους κοινοτικούς κανόνες και διαδικασίες της Συνθήκης για τις κρατικές ενισχύσεις όπως έχουν ερμηνευθεί από το Δικαστήριο.

Η Επιτροπή δέχεται ότι όταν είναι απαραίτητη μια διεθνής μεταφορική γραμμή προκειμένου να ικανοποιηθούν επιτακτικές ανάγκες δημοσίων συγκοινωνιών, επιτρέπεται η επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας συγκοινωνίας ή η σύναψη συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, εφόσον η σχετική οικονομική αντιστάθμιση υπόκειται στους προαναφερόμενους κανόνες και διαδικασίες της Συνθήκης για τις κρατικές ενισχύσεις.

Η χρονική διάρκεια των συμβάσεων εκπλήρωσης καθηκόντων δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να περιορίζεται σε εύλογο και όχι υπερβολικά μεγάλο χρονικό διάστημα, που κανονικά κυμαίνεται γύρω στην εξαετία, καθώς συμβάσεις για σημαντικά μεγαλύτερα χρονικά διαστήματα εμπεριέχουν τον κίνδυνο δημιουργίας (ιδιωτικού) μονοπωλίου.

## 10. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

Δεν υπάρχει νομικός ορισμός των «θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων». Η ανακοίνωση ωστόσο της Επιτροπής για την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη, της 29ης Ιουνίου 1999<sup>(2)</sup>, περιλάμβανε έναν ορισμό, για πρακτικούς σκοπούς, των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων οι οποίες νοούνται ως «η θαλάσσια μετακίνηση φορτίων και επιβατών μεταξύ λιμένων ευρισκόμενων γεωγραφικά στην Ευρώπη ή μεταξύ αυτών των λιμένων και λιμένων ευρισκόμενων σε μη ευρωπαϊκές χώρες των οποίων η ακτογραμμή βρίσκεται στις έγκλειστες θάλασσες που συνορεύουν με την Ευρώπη»<sup>(3)</sup>. Στην ανακοίνωση αυτή, η Επιτροπή τόνισε τον ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει αυτός ο τρόπος μεταφοράς για την προώθηση βιώσιμης και ασφαλούς κινητικότητας, την ενίσχυση της συνοχής στην Κοινότητα και τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μεταφορών στο πλαίσιο μιας διατροφικής προσέγγισης. Η Επιτροπή αναγνωρίζει επίσης ότι η προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών

μικρών αποστάσεων πρέπει να λάβει χώρα σε όλα τα επίπεδα, τόσο το κοινοτικό, όσο και το εθνικό ή περιφερειακό.

Δεδομένου ότι κύριος στόχος των ενισχύσεων για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων είναι να βελτιωθεί η αλυσίδα των διάφορων τρόπων μεταφοράς και να αποσυμφορηθεί το οδικό δίκτυο των κρατών μελών, ο ορισμός των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, ο οποίος προβλέπεται στην ανακοίνωση του 1999, για τους σκοπούς της παρούσας ανακοίνωσης πρέπει να περιοριστεί στη μεταφορά μεταξύ λιμένων ευρισκόμενων στην επικράτεια των κρατών μελών.

Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η έναρξη λειτουργίας γραμμών μικρών αποστάσεων μπορεί να συνοδεύεται από σημαντικές οικονομικές δυσχέρειες, τις οποίες μπορεί να θελήσουν να μετριάσουν τα κράτη μέλη, προκειμένου να εξασφαλίσουν την προώθηση των εν λόγω γραμμών.

Όταν συμβαίνει αυτό, η Επιτροπή θα μπορεί να εγκρίνει αυτόν τον τύπο ενισχύσεων, υπό τον όρο ότι προορίζονται για τους πλοιοκτήτες οι οποίοι αναφέρονται στο άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 σε σχέση με τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους. Οι ενισχύσεις αυτές πρέπει να κοινοποιούνται και να πληρούν τους ακόλουθους όρους:

- η διάρκεια της ενίσχυσης δεν πρέπει να υπερβαίνει την τριετία και πρέπει να αποσκοπεί στη χρηματοδότηση γραμμής που συνδέει λιμένες εντός της επικράτειας των κρατών μελών·
- τα χαρακτηριστικά της εκτελούμενης γραμμής πρέπει να καθιστούν δυνατή την αντικατάσταση των μεταφορών (ως επί το πλείστον, εμπορευματικών) που εκτελούνται οδικώς, πλήρως ή εν μέρει από θαλάσσιες μεταφορές, και αυτό χωρίς εκτροπή εν θαλάσσιων μεταφορών που να αντιβαίνει στο κοινό συμφέρον·
- η ενίσχυση πρέπει να αποσκοπεί στη θέση σε εφαρμογή λεπτομερούς σχεδίου, με προκαθορισμένο περιβαλλοντικό αντίκτυπο, που αφορά νέα διαδρομή, ή την αναβάθμιση των υπηρεσιών σε υφιστάμενη γραμμή, με σύμπραξη περισσότερων του ενός πλοιοκτητών, εάν χρειάζεται, και χρηματοδότηση ενός μόνο έργου ανά γραμμή, χωρίς ανανέωση, παράταση ή επανάληψη του εν λόγω έργου·
- η ενίσχυση πρέπει να έχει ως αντικείμενο την κάλυψη των εξόδων εκμετάλλευσης της εν λόγω γραμμής, μέχρι ύψους 30 %<sup>(4)</sup>, ή τη χρηματοδότηση της αγοράς εξοπλισμού μεταφόρτωσης για την παροχή της προβλεπόμενης υπηρεσίας, μέχρι ύψους 10 % των επενδύσεων·
- η ενίσχυση για την υλοποίηση του έργου πρέπει να χορηγείται με βάση διαφανή κριτήρια, που εφαρμόζονται αμερόληπτα έναντι πλοιοκτητών εγκατεστημένων στην Κοινότητα. Κατά κανόνα, η ενίσχυση πρέπει να διατίθεται σε έργο, που επιλέχθηκε από τις αρχές του κράτους μέλους μέσω προκήρυξης υποβολής προσφορών, σε συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανόνες της Κοινότητας·
- η γραμμή την οποία αφορά το έργο πρέπει να διαθέτει το δυναμικό για να είναι εμπορικά βιώσιμη μετά την περίοδο κατά την οποία είναι επιλέξιμη για κρατική ενίσχυση·

(1) ΕΕ C 288 της 9.10.1999, σ. 2.

(2) Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών «Η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη: μια δυναμική εναλλακτική λύση στην αλυσίδα των βιώσιμων μεταφορών -δεύτερη διετής έκθεση προόδου», COM(1999) 317 τελικό.

(3) Ανακοίνωση, σ. 2.

(4) Σε περίπτωση κοινοτικής χρηματοδότησης ή επιλεξιμότητας υπό διαφορετικά καθεστώτα ενίσχυσης, το όριο του 30 % ισχύει για το σύνολο της ενίσχυσης ή οικονομικής υποστήριξης. Πρέπει να σημειωθεί ότι η ένταση της ενίσχυσης είναι η ίδια με την προβλεπόμενη δράση αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών εντός του προγράμματος Μάρκο Πόλο της Κοινότητας: Άρθρο 5, παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1382/2003 (ΕΕ L 196 της 2.8.2003, σ. 1).



— η ενίσχυση δεν πρέπει να σωρεύεται με τις αντισταθμίσεις για παροχή δημόσιας υπηρεσίας (επιβολή υποχρεώσεων ή συμβάσεις ανάθεσης).

#### 11. ΑΝΩΤΑΤΟ ΟΡΙΟ

Όπως αναλύθηκε προηγουμένως, ορισμένα κράτη μέλη υποστηρίζουν το ναυτιλιακό τους κλάδο με τη μείωση της φορολογίας του, ενώ άλλα κράτη μέλη προτιμούν να προβαίνουν σε απευθείας πληρωμές, για παράδειγμα, με την επιστροφή ποσών από το φόρο εισοδήματος των ναυτικών. Αν ληφθεί υπόψη ότι τα φορολογικά καθεστώτα των κρατών μελών δεν είναι έως τώρα εναρμονισμένα, εκείνο που γίνεται αντιληπτό είναι ότι θα πρέπει να εξακολουθήσουν να υπάρχουν και οι δύο εναλλακτικές λύσεις. Προφανώς, οι δύο αυτές προσεγγίσεις είναι δυνατόν, υπό ορισμένες περιστάσεις, να συνδυαστούν. Η πρακτική αυτή ενέχει ωστόσο τον κίνδυνο συσσώρευσης των ενισχύσεων σε επίπεδα δυσανάλογα με τους στόχους του κοινοτικού συμφέροντος και μπορεί να οδηγήσει σε αγώνα επιδοτήσεων μεταξύ των κρατών μελών.

Το ανώτατο επίπεδο ενισχύσεων που είναι δυνατό να επιτραπεί είναι η μείωση σε μηδενικό βαθμό της φορολογίας και των κοινωνικών επιβαρύνσεων για τους ναυτικούς και η μείωση της φορολογίας επιχειρήσεων για τις ναυτιλιακές δραστηριότητες όπως περιγράφεται στο σημείο 3.1 (προτελευταία παράγραφος). Για να αποφευχθούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, δεν επιτρέπεται άλλα συστήματα χορήγησης ενισχύσεων να παραχωρήσουν μεγαλύτερο όφελος από αυτό. Ιδίως, παρά το ότι κάθε κοινοποιούμενο από ένα κράτος μέλος καθεστώς ενισχύσεων θα εξετάζεται με βάση τα δικά του χαρακτηριστικά, λογίζεται ότι το συνολικό ποσό των ενισχύσεων υπό τη μορφή που προβλέπεται στα κεφάλαια 3 έως 6 δεν πρέπει να υπερβαίνει το συνολικό ποσό των φόρων και των κοινωνικών εισφορών που εισπράττονται από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες και τους ναυτικούς.

#### 12. ΤΕΛΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Η Επιτροπή θα εξακολουθήσει να παρακολουθεί τακτικά και εκ του σύνεγγυς τις συνθήκες της αγοράς των θαλασσιών μεταφορών. Σε περίπτωση που οι συνθήκες αλλάξουν, και κατά συνέπεια μειωθεί ή ξεπεραστεί η ανάγκη για παροχή κρατικών ενισχύσεων, η Επιτροπή θα λάβει εγκαίρως τα κατάλληλα μέτρα.

Όλες οι νέες προτάσεις για μέτρα, οι οποίες κοινοποιούνται στην Επιτροπή, πρέπει να περιλαμβάνουν χρονοδιάγραμμα, το οποίο να αναφέρει, για την επόμενη εξαετία, τα αναμενόμενα ποσοτικά αποτελέσματα για κάθε στόχο του σημείου 2.2. Στις εν λόγω προτάσεις πρέπει να παρουσιάζεται, ιδίως, η αναμενόμενη μακροοικονο-

μική απόδοση για τον αντίστοιχο ναυτιλιακό κλάδο, συνοδευόμενη από εκτίμηση του αριθμού των θέσεων εργασίας που διατηρήθηκαν ή δημιουργήθηκαν.

Για όλα τα καθεστώτα ενισχύσεων (υφιστάμενα ή νέα) τα οποία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας ανακοίνωσης, τα κράτη μέλη πρέπει να γνωστοποιούν στην Επιτροπή αξιολόγηση των αποτελεσμάτων τους, κατά τη διάρκεια του έκτου έτους εφαρμογής τους.

Όταν εγκρίνεται ενίσχυση και χορηγείται σε δικαιούχο, στο πλαίσιο της παρέκκλισης από τη σύνδεση με τη σημαία, η οποία αναφέρεται στο σημείο 3.1, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος υποβάλλει έκθεση στην Επιτροπή ανά τριετία, η οποία υπολογίζεται από την ημερομηνία χορήγησης της επιχορήγησης. Στην έκθεσή του, το κράτος μέλος πρέπει να προβαίνει σε ποσοτική αποτίμηση των παραχθέντων αποτελεσμάτων και να τα συγκρίνει με τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Η απαίτηση για υποβολή εκθέσεων σύμφωνα με την παρούσα ανακοίνωση αρχίζει να ισχύει από την ημερομηνία δημοσίευσής της.

Επιπλέον, όταν του ζητηθεί, παραδείγματος χάριν κατόπιν αιτιολογημένης καταγγελίας, το οικείο κράτος μέλος πρέπει να παρέχει στην Επιτροπή στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η χορήγηση ενίσχυσης σε δικαιούχο περιορίζεται αυστηρά σε όσα ορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές και επίσης ότι απέδωσε τα αναμενόμενα αποτελέσματα.

#### 13. ΚΑΤΑΛΛΗΛΑ ΜΕΤΡΑ

Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές αρχίζουν να εφαρμόζονται από τη δημοσίευσή τους στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Σύμφωνα με το άρθρο 88, παράγραφος 1 της Συνθήκης, η Επιτροπή προτείνει στα κράτη μέλη να τροποποιήσουν τα ισχύοντα καθεστώτα ενισχύσεων που σχετίζονται με τις κρατικές ενισχύσεις τις οποίες καλύπτουν οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές, ώστε να συμμορφωθούν προς αυτές έως τις 30 Ιουνίου 2005 το αργότερο. Τα κράτη μέλη καλούνται να επιβεβαιώσουν ότι αποδέχονται τις παρούσες προτάσεις για κατάλληλα μέτρα γραπτώς, έως τις 30 Ιουνίου 2004 το αργότερο.

Εφόσον κράτος μέλος δεν επιβεβαιώσει την αποδοχή του γραπτώς ως την ανωτέρω ημερομηνία, η Επιτροπή θα θέσει σε εφαρμογή την παράγραφο 2, του άρθρου 19 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 και, εάν είναι αναγκαίο, θα κινήσει τις διαδικασίες που προβλέπονται στη διάταξη αυτή.

Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές θα επανεξεταστούν εντός επτά ετών από την εφαρμογή τους.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

## ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ

Ως «νηολόγια των κρατών μελών» νοούνται τα νηολόγια που διέπονται από τη νομοθεσία ενός κράτους μέλους της Κοινότητας που εφαρμόζονται στο έδαφός τους το οποίο αποτελεί μέρος της Κοινότητας.

1. Όλα τα κύρια νηολόγια των κρατών μελών αποτελούν νηολόγια των κρατών μελών.
2. Επιπλέον, τα ακόλουθα νηολόγια που βρίσκονται σε κράτη μέλη και υπόκεινται στις διατάξεις της νομοθεσίας τους αποτελούν νηολόγια των κρατών μελών:
  - το διεθνές νηολόγιο της Δανίας (DIS)·
  - το διεθνές νηολόγιο της Γερμανίας (ISR)·
  - το διεθνές νηολόγιο της Ιταλίας·
  - το διεθνές νηολόγιο της Μαδέρας (MAR)·
  - το νηολόγιο των Καναρίων Νήσων.
3. Τα άλλα νηολόγια δεν λογίζεται ότι αποτελούν νηολόγια των κρατών μελών, έστω και εάν στην πράξη παίζουν το ρόλο της πρώτης εναλλακτικής λύσης για τους πλοιοκτήτες που έχουν την έδρα τους σε αυτό το κράτος μέλος. Αυτό συμβαίνει επειδή βρίσκονται και υπόκεινται στη νομοθεσία εδαφών στα οποία δεν εφαρμόζεται η Συνθήκη, εν όλω ή εν μέρει. Κατά συνέπεια, τα ακόλουθα νηολόγια δεν αποτελούν νηολόγια των κρατών μελών:
  - το νηολόγιο των νήσων Kerguelen (η Συνθήκη δεν εφαρμόζεται στο έδαφος αυτό)·
  - το νηολόγιο των ολλανδικών Αντιλλών (το έδαφος αυτό είναι συνδεδεμένο με την Κοινότητα· εφαρμόζεται σε αυτό μόνο το μέρος IV της Συνθήκης· είναι υπεύθυνο για το δικό του φορολογικό καθεστώς)·
  - τα νηολόγια:
    - της νήσου του Μαν [στη νήσο εφαρμόζονται μόνο ορισμένα ειδικά μέρη της Συνθήκης — βλέπε το άρθρο 299, παράγραφος 6, στοιχείο γ) της Συνθήκης· το κοινοβούλιο της νήσου του Μαν έχει το αποκλειστικό δικαίωμα να νομοθετεί για φορολογικά ζητήματα]·
    - των Βερμούδων και των Καϋμάν (που αποτελούν μέρος εδαφών που είναι συνδεδεμένα με την Κοινότητα· σε αυτά εφαρμόζεται μόνο το μέρος IV της Συνθήκης· διαθέτουν φορολογική αυτονομία).
4. Η Συνθήκη εφαρμόζεται πλήρως στην περίπτωση του Γιβραλτάρ και το νηολόγιο του Γιβραλτάρ λογίζεται ότι αποτελεί νηολόγιο κράτους μέλους, για τους σκοπούς των παρουσών κατευθυντηρίων γραμμών.