

**Komunikat Komisji C(2004) 43**  
**Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego**

(2004/C 13/03)

## 1. WSTĘP

Przedstawiona w Białej Księdze „Europejska polityka transportowa w roku 2010: czas na decyzje” podkreśla istotne znaczenie usług transportu morskiego dla gospodarki Wspólnoty. 90% wymiany handlowej pomiędzy Wspólnotą i resztą świata odbywa się w drodze transportu morskiego. Transport morski bliskiego zasięgu odpowiada za 69% wolumenu towarów transportowanych pomiędzy Państwami Członkowskimi (odsetek ten wynosi 41%, jeżeli uwzględnić transport krajowy). Transport morski Wspólnoty wraz z towarzyszącymi mu działaniami pozostaje jednym z najbardziej liczących się na świecie.

Przedsiębiorstwa żeglugowe Państw Członkowskich zarządzają ok. jedną trzecią światowej floty. Przystąpienie Cypru i Malty<sup>1</sup> w 2004 r. zwiększy jeszcze udział Unii w żegludze morskiej, ponieważ rejestry statków obu tych krajów reprezentują obecnie ok. 10% światowego tonażu.

Od lat 70-tych flota europejska stawia czoło konkurencji ze strony statków zarejestrowanych w krajach trzecich, które nie troszczą się o przestrzeganie reguł socjalnych i zasad bezpieczeństwa obowiązujących na płaszczyźnie międzynarodowej.

Brak konkurencyjności statków pływających pod banderami Wspólnoty zauważono pod koniec lat 80-tych i, wobec braku zharmonizowanych środków europejskich, szereg Państw Członkowskich podjęło różne kroki w celu wsparcia transportu morskiego. Przyjęte strategie oraz budżety przydzielone na wsparcie działań są różne w poszczególnych Państwach Członkowskich, odzwierciedlając stosunek tych państw do pomocy publicznej oraz znaczenie, jakie przywiązują one do sektora morskiego.

Ponadto, chcąc zachęcić do przerejestrowania statków, Państwa Członkowskie złagodziły zasady dotyczące załóg, w znacznej mierze poprzez tworzenie kolejnych rejestrów.

Kolejne rejestry obejmują, po pierwsze, „rejestry off-shore” (poza obszarem określonej jurysdykcji podatkowej) należące do terytoriów posiadających większą lub mniejszą autonomię w stosunku do danego Państwa Członkowskiego oraz, po drugie, „rejestry międzynaro-

dowe” przypisane bezpośrednio do Państwa, które je założyło.

Pomimo podjętych starań duża część floty Wspólnoty pozostaje zarejestrowana pod banderami państw trzecich. Dzieje się tak, ponieważ rejestry państw trzecich stosujących otwarte polityki rejestrowe - których część zwana jest „wygodnymi banderami” - korzystały i wciąż korzystają ze znaczącej konkurencyjnej przewagi nad rejestrami Państw Członkowskich.

### **Pomoc dla sektora żeglugi morskiej od 1989 r.**

W świetle różnic między programami pomocy przyjętymi przez Państwa Członkowskie w obliczu zwiększonej konkurencji ze strony statków pływających pod banderami spoza Wspólnoty, Komisja określiła w 1989 r. pierwsze wytyczne w tej sprawie w celu zapewnienia pewnej zbieżności między działaniami Państw Członkowskich. Metoda ta okazała się jednak nieskuteczna, toteż schyłek floty wspólnotowej postępował. Skutkiem tego wytyczne zostały skorygowane, prowadząc do komunikatu z 1997 r. określającego nowe Wytyczne w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego<sup>2</sup>.

Główną tendencją ostatnich lat w zakresie środków pomocowych ze strony Państw Członkowskich dla transportu morskiego jest szerokie upowszechnienie w Europie systemów zryczałtowanego opodatkowania tonażu („podatek tonażowy”). Podatek tonażowy wszedł w życie bardzo wcześnie w Grecji i został stopniowo rozciągnięty na Niderlandy (1996), Norwegię (1996), Niemcy (1999), Zjednoczone Królestwo (2000), Danię, Hiszpanię i Finlandię (2002) oraz Irlandię (2002). Belgia i Francja również postanowiły przyjąć go w 2002 r., zaś rząd włoski przewiduje tę możliwość.

### **Wyniki działań zaproponowanych przez Państwa Członkowskie i zatwierdzonych przez Komisję w porównaniu z ogólnymi celami skorygowanych Wytycznych z 1997 r.**

(a) *Tendencje w zakresie floty pływającej pod banderami Wspólnoty (konkurencyjność floty)*

Jak wynika z odpowiedzi Państw Członkowskich na kwestionariusz Komisji w połowie 2002 r. oraz z najnowszych danych statystycznych<sup>3</sup>, Państwa Członkow-

<sup>1</sup> Odpowiednio szósty i piąty rejestr statków na świecie pod względem tonażu (statki liczące ponad 300 GT, źródło: ISL 2001).

<sup>2</sup> Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego (97/C 205/05) (Dz.U. nr C 205 z 5.07.1997, str. 5).

<sup>3</sup> ISL, Statystyki Transportu Morskiego 2001.

skie, które wprowadziły środki pomocowe, szczególnie w formie zwolnienia podatkowego, uzyskały w efekcie ponowne zarejestrowanie pod krajową banderą znacznej ilości tonażu we wszystkich rejestrach. Procentowo, flota ujęta w rejestrach Państw Członkowskich wzrosła następująco: liczba statków średnio o 0,4% w stosunku rocznym, tonaż o 1,5% oraz statki kontenerowe o 12,4%. Nawet jeżeli w latach 1989-2001 liczba jednostek wpisanych do pierwszych rejestrów spadła praktycznie wszędzie, liczby te można postrzegać jako odwrócenie tendencji do porzucania bander Wspólnoty obserwowanej do 1997 r.

Niemniej, w tym samym czasie, udział rejestrów Państw Członkowskich w całkowitym tonażu światowym nieznacznie zmalał. Przy wzroście światowego handlu morskiego, rozwój floty wspólnotowej zarejestrowanej pod banderami państw trzecich następował szybciej niż rozwój floty zarejestrowanej pod banderami Państw Członkowskich.

#### (b) *Tendencje w zakresie zatrudnienia*

Jak wynika z najnowszych oszacowań, liczba marynarzy na pokładach statków pływających pod banderami Wspólnoty spadła z 188 000 w 1996 r. do ok. 180 000 w 2001 r.<sup>4</sup> Całkowita liczba obywateli Wspólnoty zatrudnionych na statkach pływających pod banderami Wspólnoty wynosi obecnie ok. 120 000, a zatem o 40% mniej niż w 1985 r., podczas gdy liczba obywateli państw trzecich zatrudnionych na statkach Wspólnoty wzrosła z 29 000 w 1983 r. do ok. 60 000 w chwili obecnej. Oceniając spadek całkowitej liczby marynarzy, należy wziąć pod uwagę następujące czynniki:

- po pierwsze, nieustanny wzrost wydajności statków. Stosownie do tego, mniejsza załoga może zapewnić transport takiego samego, a nawet większego wolumenu, niż miało to miejsce w przeszłości,
- po drugie, flota pływająca pod banderami Wspólnoty została w latach 1997-2001 odnowiona. Średni wiek statków zmalał z 22,9 lat do 17,2 lat. 35% floty pozostającej w czynnej służbie w dniu 1 stycznia 2001 r. zbudowano w latach 1996-2000. Nowe statki, z ich zaawansowaną technologią, wymagają lepiej wyszkolonych, lecz mniejszych załóg.

Niemniej wyraźnie widać istotne różnice między Państwami Członkowskimi pod względem stopy zatrudnienia marynarzy Wspólnoty. Jednak liczby te nie wskazują na odwrócenie trendu, zgodnie z którym flota zarejestrowana pod banderami Wspólnoty miałaby w coraz większym stopniu opierać się na marynarzach z państw trzecich. Na trend ten wskazywała Komisja w 2001 r. w

swym komunikacie w sprawie szkolenia i rekrutacji marynarzy<sup>5</sup>.

#### (c) *Wkład w koniunkturę gospodarczą jako całość*

Przemysł morski jest nierozzerwalnie związany z transportem morskim. Związek ten stanowi poważny argument przemawiający za pozytywnymi działaniami, których celem jest utrzymanie floty zależnej od żeglugi morskiej Wspólnoty. Ponieważ transport morski jest jednym z ogniw w łańcuchu transportowym ogółem, oraz w łańcuchu przemysłu morskiego w szczególności, działania zmierzające do utrzymania konkurencyjności floty europejskiej mają także wpływ na inwestycje na lądzie w gałęziach przemysłu związanych z morzem<sup>6</sup>, oraz na wkład transportu morskiego w gospodarkę Wspólnoty jako całość oraz w miejsca pracy ogółem.

Znaczenie żeglugi morskiej i całego konglomeratu morskiego różni się znacznie między rozważanymi krajami. Niemniej znaczenie europejskiego konglomeratu morskiego i jego bezpośredniego wpływu ekonomicznego wyraźnie ilustrują następujące liczby: 1,550 mln bezpośrednich pracowników, obrót rzędu 160 bln euro w 1997 r. (ok. 2% PKB Wspólnoty)<sup>7</sup>. Za przekonujący przykład niech posłużą dane dotyczące Danii (3% PKB generowanego przez cały konglomerat morski), Grecji (2,3%) i Niderlandów (2%).

Toteż w tym kontekście nie jest bez znaczenia, że flota zarządzana przez europejskich przewoźników mających siedzibę we Wspólnocie utrzymała się na poziomie ok. 34% światowego tonażu, podczas gdy ten ostatni wzrósł w tym okresie o 10%. Zważywszy na mobilność przemysłu morskiego oraz udogodnienia oferowane przez państwa trzecie, można wnioskować, że środki pomocowe dla transportu morskiego mogą przyczynić się do uniknięcia powszechnego przenoszenia spokrewnionych gałęzi przemysłu.

Podsumowując można stwierdzić, że tam, gdzie przedsięwzięto środki zgodnie z Wytycznymi z 1997r., strukturalny schyłek rejestrów wspólnotowych oraz floty Wspólnoty został zatrzymany, zaś cele wyznaczone przez Komisję zostały, przynajmniej po części, zrealizowane. Niemniej tym samym czasie udział otwartych rejestrów w światowym tonażu stopniowo wzrastał, od 43% w 1996 r. do 54% w 2001, i nic nie wskazuje na znaczące odwrócenie trendu, zgodnie z którym flota w

<sup>4</sup> Całkowita połączona liczba marynarzy Wspólnoty i spoza Wspólnoty.

<sup>5</sup> Komunikat Komisji w sprawie szkolenia i rekrutacji marynarzy z dnia 6 kwietnia 2001, COM(2001) 188 wersja ostateczna.

<sup>6</sup> Działania te obejmują usługi portowe, logistykę, budowę, remonty, konserwację, inspekcję i klasyfikację statków, zarządzanie statkami i maklerstwo okrętowe, bankowość i międzynarodowe usługi finansowe, ubezpieczenie, doradztwo i usługi specjalistów.

<sup>7</sup> Badania przeprowadzone przez Komisję Europejską, Dyrekcja Generalna ds. Przedsiębiorstw (opublikowane na stronie internetowej Europy).

coraz większym stopniu korzysta z usług marynarzy z krajów trzecich. Kampanię podjętą w ostatnich latach należy kontynuować, lecz powinna być staranniej ukierunkowana. W szczególności należy aktywniej monitorować środki zmierzające do promowania marynarzy Wspólnoty. Wyniki działań podjętych przez Państwa Członkowskie i zatwierdzonych przez Komisję będą musiały być systematycznie analizowane.

W konsekwencji, mimo że pomoc operacyjna powinna mieć z zasady charakter wyjątkowy, przejściowy i degressywny, Komisja ocenia, że pomoc państw dla europejskiej żeglugi morskiej jest nadal uzasadniona, oraz że podejście prowadzące do Wytycznych z 1997 r. było prawidłowe. Zatem także niniejszy komunikat przyjmuje to podejście za podstawę.

## **2. ZAKRES I PODSTAWOWE CELE SKORYGOWANYCH WYTYCZNYCH W SPRAWIE POMOCY PUBLICZNEJ**

Niniejszy komunikat - zastępujący Wytyczne z 1997 r. - zmierza do określenia parametrów, na podstawie których Komisja będzie zatwierdzać pomoc publiczną dla transportu morskiego, zgodnie ze wspólnotowymi zasadami i procedurami udzielania pomocy publicznej, w trybie art. 87 ust. 3 lit. c) i/lub art. 86 ust. 2 Traktatu.

Programy pomocowe nie mogą być wdrażane kosztem gospodarek pozostałych Państw Członkowskich, należy też wykazać, że nie grożą one zakłóceniem konkurencji między Państwami Członkowskimi w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem. Pomoc publiczna należy zawsze ograniczać do tego, co jest konieczne do osiągnięcia jej celu, oraz przyznawać w przejrzysty sposób. Należy zawsze uwzględniać kumulatywny efekt pomocy udzielonej przez władze państwa (uwzględniając płaszczyznę krajową, regionalną i lokalną).

Niniejsze Wytyczne stosują się do działań „transportu morskiego” określonych w rozporządzeniu (EWG) nr 4055/86<sup>8</sup> i w rozporządzeniu (EWG) nr 3577/92<sup>9</sup>, innymi słowy, do „transportu towarów i osób drogą morską”. W wybranych fragmentach dotyczą też działań holowniczych oraz związanych z pogłębianiem dna.

### **2.1 Zakres skorygowanych Wytycznych w sprawie pomocy publicznej**

<sup>8</sup> Rozporządzenie Rady (EWG) nr 4055/86 z dnia 22 grudnia 1986 r. stosujące zasadę swobody świadczenia usług do transportu morskiego między Państwami Członkowskimi i między Państwami Członkowskimi a państwami trzecimi (Dz.U. nr L 378 z 31.12.1986, str. 1).

<sup>9</sup> Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczące stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie Państw Członkowskich (kabotaż morski) (Dz.U. nr L 364 z 12.12.1992, str. 7).

Niniejsze Wytyczne obejmują wszelką pomoc udzieloną przez Państwa Członkowskie lub z zasobów państwa na rzecz transportu morskiego. Należy tu wszelką korzyść finansowa, przyznana w dowolnej formie, finansowana przez władze publiczne (czy to na poziomie krajowym, regionalnym, wojewódzkim, powiatowym czy lokalnym). Dla tego celu pojęcie „władze publiczne” może obejmować przedsiębiorstwa publiczne i banki państwowe. Działania, w ramach których państwo gwarantuje pożyczki lub inne formy finansowania przez banki komercyjne, też mogą wchodzić w zakres definicji pomocy. Wytyczne nie dokonują rozróżnienia między różnymi rodzajami beneficjentów ze względu na ich strukturę prawną (czy są to spółki prawa handlowego lub cywilnego, stowarzyszenia czy osoby fizyczne), czy też własność publiczną lub prywatną, toteż wszelkie odniesienia do przedsiębiorstw należy traktować jako uwzględniające wszystkie pozostałe rodzaje osób prawnych.

Niniejsze Wytyczne nie obejmują pomocy udzielanej na budowę statków (w rozumieniu rozporządzenia Rady (WE) nr 1540/98<sup>10</sup> lub jakiegokolwiek późniejszego instrumentu). Inwestycji w infrastrukturę zazwyczaj nie traktuje się jako pomocy publicznej w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu, o ile państwo gwarantuje wszystkim zainteresowanym przewoźnikom swobodny i równy dostęp do danej infrastruktury. Komisja może jednak sprawdzać tego rodzaju inwestycje, czy mogą one przynosić bezpośrednią lub pośrednią korzyść wybranym właścicielom statków. Na koniec Komisja przyjęła zasadę, według której pomoc publiczna nie zachodzi w przypadku, w którym władze publiczne udzielają przedsiębiorstwu pomocy w sposób możliwy do przyjęcia przez prywatnego inwestora działającego w normalnych warunkach gospodarki rynkowej.

### **2.2. Podstawowe cele skorygowanych Wytycznych w sprawie pomocy publicznej**

Komisja podkreśla konieczność zwiększenia przejrzystości pomocy publicznej, tak aby nie tylko szeroko pojęte władze krajowe, ale także przedsiębiorstwa i jednostki były świadome swoich praw i obowiązków. Niniejsze Wytyczne mają się do tego przyczynić, wyjaśniając, jakie programy pomocy publicznej można wprowadzać w celu wspierania morskich interesów Wspólnoty, przyjmując za cel:

- udoskonalenie bezpiecznego, wydajnego i przyjaznego dla środowiska transportu morskiego,
- zachęcanie do rejestrowania statków pod banderami Państw Członkowskich lub ich powrotu pod te bandery,

<sup>10</sup> Dz.U. nr L 202 z 18.07.1998, str. 1.

- wspieranie konsolidacji konglomeratu morskiego posiadającego siedziby w Państwach Członkowskich, przy jednoczesnym utrzymaniu wszechstronnie konkurencyjnej floty na rynkach światowych,
- utrzymanie i udoskonalenie morskiego know-how oraz ochronę i promowanie zatrudnienia europejskich marynarzy, a także
- wspieranie promocji nowych usług w dziedzinie transportu morskiego bliskiego zasięgu zgodnie z Białą Księgą poświęconą polityce transportowej Wspólnoty.

Pomocy publicznej wolno zasadniczo udzielać wyłącznie statkom wpisanym do rejestrów Państw Członkowskich. W pewnych wyjątkowych przypadkach pomoc publiczna może zostać przyznana statkom wpisanym do rejestrów wyszczególnionych w pkt. (3) załącznika, pod warunkiem, że:

- przestrzegają one międzynarodowych standardów i praw Wspólnoty, w tym dotyczących bezpieczeństwa, działania w dziedzinie środowiska oraz warunków pracy na pokładzie,
- są eksploatowane z terenu Wspólnoty,
- ich właściciel posiada siedzibę we Wspólnocie, zaś zainteresowane Państwo Członkowskie jest w stanie wykazać, że rejestr przyczynia się bezpośrednio do wyżej wymienionych celów.

Ponadto środki pomocowe niezależne od bandery są dopuszczalne w pewnych wyjątkowych przypadkach, kiedy korzyść dla Wspólnoty jest wyraźnie widoczna.

### **3. ŚRODKI FISKALNE I SOCJALNE ZMIERZAJĄCE DO POPRAWY KONKURENCYJNOŚCI**

#### **3.1. Polityka fiskalna wobec przedsiębiorstw posiadających statki**

Szereg krajów trzecich rozwinęło znaczące rejestry okretowe, niekiedy wspierane efektywną infrastrukturą międzynarodowych usług, przyciągając właścicieli statków zdecydowanie łagodniejszym klimatem podatkowym niż klimat w obrębie Państw Członkowskich. Środowisko niskich podatków motywuje przedsiębiorstwa nie tylko do zmiany bandery, ale także do przeniesienia siedziby. Należy podkreślić, że w chwili obecnej nie istnieją skuteczne zasady międzynarodowe, które ograniczyłyby taką konkurencję podatkową, zaś usunięcie statku z rejestru Państwa Członkowskiego utrudniają nader nieliczne bariery o charakterze administracyjnym, prawnym lub technicznym. W tym kontekście stworzenie warunków umożliwiających uczciwszą konkurencję z wygod-

nymi banderami wydaje się być najlepszym rozwiązaniem.

Należy rozważyć kwestię konkurencji podatkowej między Państwami Członkowskimi. Na obecnym etapie nie ma dowodów na istnienie programów zakłócających konkurencję w handlu między Państwami Członkowskimi w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem. W rzeczywistości podejście Państw Członkowskich do pomocy dla żeglugi morskiej wydaje się wykazywać coraz większą zbieżność. Zmiana bandery w obrębie Państw Członkowskich jest zjawiskiem rzadkim. Konkurencja podatkowa stanowi problem głównie pomiędzy Państwami Członkowskimi z jednej strony, a państwami trzecimi z drugiej, ponieważ redukcje kosztów, dostępne dla właścicieli statków za sprawą rejestrów państw trzecich, są znaczące w porównaniu z opcjami dostępnymi w obrębie Wspólnoty.

Z tej przyczyny Państwa Członkowskie przedsięwzięły specjalne środki w celu poprawy klimatu podatkowego dla przedsiębiorstw posiadających statki, obejmujące przykładowo przyspieszoną amortyzację inwestycji w statki lub prawo do zatrzymania zysków ze sprzedaży statków przez kilka lat bez płacenia podatków pod warunkiem, że zyski te zostaną ponownie zainwestowane w statki.

Tego rodzaju ulgi podatkowe, stosowane szczególnie do żeglugi morskiej, uważa się za pomoc publiczną. Pomocą publiczną jest także zastępowanie tradycyjnego systemu opodatkowania przedsiębiorstw podatkiem tonażowym. „Podatek tonażowy” oznacza, że wysokość podatku płaconego przez właściciela statku ma bezpośredni związek z eksploatowanym tonażem. Podatek tonażowy płacony jest niezależnie od bieżących zysków lub strat przedsiębiorstwa.

Okazało się, że tego rodzaju środki zabezpieczają wysoce jakościowe zatrudnienie w sektorze morskim na lądzie, jak np. w sferze zarządzania bezpośrednio związanego z żeglugą morską lub w zakresie działań towarzyszących (ubezpieczenia, maklerstwo, finanse). Ze względu na znaczenie takich działań dla gospodarki Wspólnoty oraz na poparcie wyżej wymienionych celów, tego rodzaju bodźce podatkowe są generalnie akceptowane. Co więcej, ochrona wysokiej jakości zatrudnienia oraz stymulowanie za pomocą bodźców podatkowych konkurencyjnego przemysłu żeglugowego mającego siedziby w Państwie Członkowskim, w połączeniu z inicjatywami w zakresie szkolenia i podniesienia bezpieczeństwa, ułatwią rozwój żeglugi wspólnotowej na rynku światowym.

Komisja jest świadoma, że dochody właścicieli statków pochodzą dziś często z eksploatacji statków pływających pod innymi banderami - np. w wyniku korzystania ze statków czarterowych pływających pod obcymi bande-

rami lub ze statków partnerskich w ramach aliansów. Stwierdzono też, że bodziec do przenoszenia zarządzania i działań towarzyszących poza granice kraju istniałby nadal, gdyby właściciel statku czerpał znaczącą korzyść finansową z utrzymywania różnych przedsiębiorstw i odrębnego rozliczania dochodów uzyskiwanych pod banderą Wspólnoty względem dochodów z innych źródeł. Byłoby tak w przypadku, gdyby dochody uzyskiwane pod banderami spoza Wspólnoty podlegały pełnemu opodatkowaniu przedsiębiorstw w Państwie Członkowskim, albo niskiemu opodatkowaniu w krajach zamorskich, pod warunkiem wykazania, że zarządzanie odbywa się z krajów zamorskich.

Celem pomocy publicznej w ramach wspólnej polityki transportu morskiego jest wspieranie konkurencyjności flot Wspólnoty na światowym rynku żeglugi morskiej. Skutkiem tego, programy ulg podatkowych powinny z zasady wymagać powiązania z banderą Wspólnoty. Niemniej można je także wyjątkowo zatwierdzić w przypadku, gdy stosują się do całej floty eksploatowanej przez właściciela statku posiadającego siedzibę w obrębie terytorium Państwa Członkowskiego objętego podatkiem od przedsiębiorstw, pod warunkiem, że wykaże, że strategiczne i komercyjne zarządzanie wszystkimi rzeczonymi statkami odbywa się z tego terytorium oraz że działalność ta w istotnym stopniu przyczynia się do koniunktury i zatrudnienia w obrębie Wspólnoty. Dowody przedstawione przez zainteresowane Państwo Członkowskie w celu udokumentowania takiego ekonomicznego powiązania powinny zawierać szczegóły dotyczące posiadanych statków eksploatowanych na podstawie wpisu do rejestrów Wspólnoty, obywateli Wspólnoty zatrudnionych na statkach lub w ramach działalności na lądzie, jak również inwestycji w środki trwałe. Należy podkreślić, że pomoc musi być konieczna do wspierania repatriacji strategicznego i komercyjnego zarządzania wszystkimi odnośnymi statkami we Wspólnocie oraz, dodatkowo, że beneficjenci tych programów muszą być objęci podatkiem od przedsiębiorstw we Wspólnocie. Ponadto Komisja może zwrócić się o przedstawienie wszelkich dostępnych dowodów, że wszystkie statki eksploatowane przez korzystające z tych środków przedsiębiorstwa spełniają odnośne międzynarodowe i wspólnotowe standardy bezpieczeństwa, w tym dotyczące warunków pracy na pokładzie.

Zgodnie z argumentacją przytoczoną w powyższym ustępie nie należy zapominać, że programy ulg podatkowych zasadniczo wymagają powiązania z banderą jednego z Państw Członkowskich. Zanim jeszcze zostanie udzielona (lub zatwierdzona), na zasadzie wyjątku, pomoc dla flot obejmujących także statki służące pod innymi banderami, Państwa Członkowskie powinny zapewnić, aby przedsiębiorstwa beneficjenci zobowiązały się zwiększyć lub przynajmniej utrzymać pod banderą jednego z Państw Członkowskich taką część tonażu, jaką będą eksploatować pod tymi banderami z chwilą wejścia

w życie niniejszego komunikatu. Ilekroć przedsiębiorstwo kontroluje przedsiębiorstwa żeglugowe w rozumieniu Siódmej Dyrektywy Rady 83/349/EWG<sup>11</sup> (art. 1), wyżej wymieniony wymóg co do części tonażu stosować się będzie do jednostki dominującej oraz jednostek zależnych traktowanych łącznie na zasadzie konsolidacji. Jeżeli przedsiębiorstwo (lub grupa) nie spełni tego wymogu, odnośne Państwo Członkowskie wycofa ulgi podatkowe dla dodatkowych statków eksploatowanych przez to przedsiębiorstwo pod banderami spoza Wspólnoty, chyba że udział tonażu zarejestrowanego pod banderami Wspólnoty w całkowitym tonażu uprawnionym do ulg podatkowych w danym Państwie Członkowskim średnio nie uległ zmniejszeniu w okresie sprawozdawczym, o którym mowa w poniższym ustępie. Państwo Członkowskie zobowiązane jest poinformować Komisję o zastosowaniu derogacji. Określony w tym ustępie wymóg udziału w tonażu Wspólnoty nie dotyczy przedsiębiorstw eksploatujących co najmniej 60% swojego tonażu pod banderą Wspólnoty.

We wszystkich przypadkach, w których nastąpiło zatwierdzenie programów fiskalnych na wyżej wymienionych, nadzwyczajnych zasadach, oraz aby umożliwić odnośnemu Państwu Członkowskiemu przygotowanie co trzy lata sprawozdania wymaganego na mocy rozdziału 12 („Uwagi końcowe”), odbiorcy zobowiązani są przedłożyć zainteresowanemu Państwu Członkowskiemu dowód potwierdzający, że w okresie tym spełnione były wszystkie warunki odstępstwa od zasady powiązania z banderą. Ponadto należy przedstawić dowody, że w przypadku floty-beneficjenta został spełniony, określony w powyższym ustępie, wymóg udziału w tonażu, oraz że każdy statek należący do tej floty spełnia odpowiednie międzynarodowe i wspólnotowe standardy, włączając standardy dotyczące bezpieczeństwa, działań w dziedzinie środowiska oraz warunków pracy na pokładzie. Jeżeli odbiorcy nie przedstawią takich dowodów, nie będą mogli czerpać dalszych korzyści z programu podatkowego.

Warto również przewidzieć, że choć naturalnymi adresatami wyżej wymienionych programów podatkowych są przedsiębiorstwa żeglugowe z siedzibą we Wspólnocie, programy te mogą również objąć, w oparciu o te same przepisy, niektóre mające siedzibę we Wspólnocie przedsiębiorstwa armatorskie. Przedsiębiorstwa armatorskie są podmiotami świadczącymi na rzecz właścicieli statków różne rodzaje usług, takie jak nadzór techniczny, rekrutacja i szkolenie załóg, zarządzanie załogą i eksploatowanie statków. W niektórych przypadkach armatorzy statków odpowiadają zarówno za zarządzanie załogą, jak i za techniczne zarządzanie statkiem. W takim wypadku działają, w zakresie operacji przewozowych, jak klasyczni „właściciele statków”. Co więcej, podobnie jak przemysł żeglugowy, sektor ten doświadcza silnej i ro-

<sup>11</sup> Dz.U. nr L 193 z 18.07.1983, str. 1.

snącej konkurencji na płaszczyźnie międzynarodowej. Z tej przyczyny wydaje się właściwe, aby objąć możliwością ulg podatkowych także i tę kategorię armatorów.

Przedsiębiorstwa armatorskie mogą się ubiegać o pomoc wyłącznie dla tych statków, w przypadku których powierzono im pełne zarządzanie techniczne i zarządzanie załogą. Aby stać się uprawnionymi, armatorzy muszą w szczególności przyjąć od właściciela pełną odpowiedzialność za eksploatację statków, jak również przejąć od właściciela wszelkie prawa i obowiązki, które nakłada Kodeks ISM<sup>12</sup>. W przypadku, gdy armatorzy świadczą także inne wyspecjalizowane usługi, działania te, jako nie uprawnione do ulg podatkowych, należy objąć osobną rachunkowością, nawet jeżeli są związane z eksploatacją statków. Wymóg dotyczący udziału [tonażu] w banderach Państw Członkowskich, który opisano powyżej, stosuje się także do przedsiębiorstw armatorskich<sup>13</sup>.

Niniejsze Wytyczne stosują się wyłącznie do transportu morskiego. Komisja może uznać, że do definicji tej należy również holowanie na morzu innych statków, platform wiertniczych etc.

Komisja jest świadoma, że w niektórych przypadkach Państwa Członkowskie pozwalają na korzystanie z pomocy holownikom zaprojektowanym do pracy na morzu, nawet jeżeli nie wychodzą one nigdy w morze lub czynią to bardzo rzadko. Dlatego warto określić w niniejszych Wytycznych, jaką linię postępowania Komisja przyjęła i zamierza przyjmować w tej sprawie.

„Holowanie” jest objęte zakresem stosowania niniejszych Wytycznych, jeżeli ponad 50% działań holowniczych faktycznie wykonanych w danym roku przez holownik stanowi „transport morski”. Czas oczekiwania można proporcjonalnie włączyć do tej części działań wykonanych przez holownik, która stanowi „transport morski”. Należy podkreślić, że działania holownicze, które są m.in. wykonywane w portach, lub które polegają na pomocy statkom posiadającym własny napęd w dotarciu do portu, nie stanowią „transportu morskiego” do celów niniejszego komunikatu. W przypadku holowania nie istnieje możliwość odstępstwa od zasady powiązania z banderą.

Podobnie w przypadku pogłębiania dna, doświadczenia zebrane w ciągu ostatnich lat sugerują, że i tu należy poczynić pewne uwagi

Działania związane z „pogłębianiem dna” zasadniczo nie kwalifikują się do pomocy dla transportu morskiego. Niemniej rozwiązania fiskalne przewidziane dla przedsiębiorstw (w rodzaju podatku tonażowego) można także stosować do tych jednostek pogłębiających, których działalność polega na „transportie morskim” - tj. transporcie dalekomorskim wydobytego materiału - przez ponad 50% rocznego czasu pracy oraz wyłącznie w odniesieniu do takich właśnie działań transportowych. Jednostkami uprawnionymi są wyłącznie jednostki pogłębiające zarejestrowane w Państwie Członkowskim (nie istnieje możliwość odstępstwa od zasady powiązania z banderą). W takich przypadkach wymagane jest prowadzenie odrębnej rachunkowości obejmującej działania w zakresie transportu morskiego<sup>14</sup>.

Na koniec, metoda oceny zgłoszonych do tej pory programów podatku tonażowego składa się z następujących kroków: potencjalny zysk właścicieli statków oblicza się w oparciu o zakładaną stopę zysku w odniesieniu do tonażu; od tak uzyskanej kwoty nalicza się krajowy podatek od osób prawnych. Otrzymana w ten sposób kwota stanowi należny „podatek tonażowy”.

Zakładane stopy zysku przewidziane przez Państwa Członkowskie były do tej pory jednolite. Niemniej ze względu na fakt, że stawki podatku od osób prawnych mogą się znacznie wahać w obrębie Wspólnoty, podatki tonażowe należne od takiego samego tonażu mogą być w poszczególnych Państwach Członkowskich bardzo różne. W celu utrzymania bieżącej, sprawiedliwej równowagi Komisja będzie zatwierdzać wyłącznie programy powodujące obciążenie podatkowe związane z takim samym tonażem w zgodności z zatwierdzonymi wcześniej programami.

We wszystkich przypadkach korzyści płynące z programów muszą ułatwiać rozwój sektora żeglugi morskiej oraz zatrudnienia w interesie Wspólnoty. W konsekwencji, opisane powyżej korzyści podatkowe muszą się ograniczać do działań związanych z żeglugą morską; skutkiem tego w przypadkach, w których przedsiębiorstwo posiadające statki jest również zaangażowane w inne działania komercyjne, wymagana będzie przejrzysta rachunkowość, zapobiegająca „wyciekiem” do działań nie związanych z żeglugą. Takie podejście powinno wspierać konkurencyjność żeglugi morskiej Wspólnoty, przy zobowiązaniach podatkowych zbliżonych poziomem do stawek stosowanych gdzie indziej na świecie, utrzymując zarazem w Państwie Członkowskim normalną wysokość podatków od innych działań, jak również osobiste wynagrodzenia akcjonariuszy i dyrektorów.

<sup>12</sup> „Kodeks ISM”, Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu, przyjęty przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) rezolucją nr A.741 (18).

<sup>13</sup> Komisja zbada wpływ tych przepisów na zarządzanie statkami po upływie trzech lat od wykonania niniejszego komunikatu.

<sup>14</sup> Statki używane przez tych operatorów wydobywają także materiał, który następnie przewożą. Wydobywanie jako takie nie kwalifikuje się do pomocy publicznej dla transportu morskiego.

### 3.2 Koszty pracy

Jak już wspomniano wcześniej, transport morski jest sektorem, który doświadcza ostrej międzynarodowej konkurencji. Środki pomocowe dla sektora morskiego powinny zatem zmierzać w pierwszym rzędzie do obniżenia kosztów fiskalnych i innych obciążeń ponoszonych przez właścicieli statków i marynarzy Wspólnoty, do poziomu zbliżonego do norm światowych. Powinny one raczej bezpośrednio stymulować rozwój sektora i zatrudnienia, niż stanowić ogólną pomoc finansową. Zgodnie z tymi celami, dozwolone są następujące działania na rzecz żeglugi morskiej Wspólnoty w zakresie kosztów zatrudnienia:

- niższe stawki składek na ochronę socjalną marynarzy Wspólnoty zatrudnionych na pokładach statków zarejestrowanych w Państwie Członkowskim,
- niższe stawki podatku dochodowego od marynarzy Wspólnoty na pokładach statków zarejestrowanych w Państwie Członkowskim.

Dla celów niniejszego punktu, „marynarzy Wspólnoty” definiuje się jako:

- obywateli Wspólnoty/EOG, w przypadku marynarzy pracujących na pokładach statków (włączając promy typu ro-ro<sup>15</sup>) wykonujących regularne przewozy pasażerskie między portami Wspólnoty,
- wszystkich marynarzy objętych obowiązkiem opodatkowania i/lub składek na ubezpieczenie społeczne w Państwie Członkowskim, we wszystkich pozostałych przypadkach.

Poprzednie Wytyczne z 1997 r. umożliwiały takie obniżki w przypadku wszystkich marynarzy pracujących na pokładach statków zarejestrowanych w Państwie Członkowskim oraz objętych obowiązkiem opodatkowania i/lub składek na ubezpieczenie społeczne w Państwie Członkowskim. Niemniej od tego czasu okazało się, że presja międzynarodowej konkurencji na europejskich właścicieli statków jest bardzo silna w przypadku międzynarodowego przewozu towarów, natomiast słabsza w przypadku regularnego, wewnątrz Wspólnotowego transportu pasażerów. Zatem w pierwszym przypadku nadrzędnym celem pomocy jest zwiększenie konkurencyjności europejskiego sektora żeglugi morskiej. Uniemożliwienie Państwom Członkowskim przyznawania ulg podatkowych wszystkim marynarzom miałyby w tym przypadku bardzo negatywny wpływ na konkurencyjność właścicieli statków Wspólnoty, mogąc stanowić zachętę do ucieczki pod inne bandery. Jednocześnie

zauważono, że zatrudnienie obywateli Wspólnoty jest szczególnie wysokie w sektorze regularnych, wewnątrz Wspólnotowych przewozów pasażerskich, i to zarówno pod względem liczb, jak i wskaźników procentowych. Toteż w tym przypadku priorytetem pomocy jest ochrona zatrudnienia we Wspólnocie. Z przyczyn fiskalnych o charakterze wewnętrznym niektóre Państwa Członkowskie wolą nie stosować wspomnianych niższych stawek, a zamiast tego zwracać właścicielom statków – w całości lub częściowo – koszty wynikłe z tych opłat. Takie podejście można uważać, ogólnie rzecz biorąc, za równoważne z opisanym powyżej programów obniżonych stawek, pod warunkiem, że istnieje bezpośrednie powiązanie z tymi opłatami, że nie dochodzi do nadpłat, oraz że program jest przejrzysty i nie stanowi pola do nadużyć.

Co się tyczy morskiej części działań holowniczych oraz związanych z pogłębianiem (transport morski materiałów), istnieje możliwość udzielenia pomocy w zakresie zatrudnienia marynarzy Wspólnoty na zasadzie analogii do opisanych w tym punkcie zasad, ale tylko wówczas, jeżeli pomoc dotyczy marynarzy Wspólnoty zatrudnionych na pokładach wychodzących w morze holowników i pogłębiarek, które posiadają własny napęd, są zarejestrowane w Państwie Członkowskim oraz wykonują transport morski przez co najmniej 50% ich czasu pracy<sup>16</sup>.

Na koniec należy przypomnieć, że pomoc wspierająca zatrudnienie jest objęta wyłączeniem grupowym na mocy rozporządzenia Komisji (WE) nr 2204/2002 z dnia 12 grudnia 2002 r. w sprawie stosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy publicznej w zakresie zatrudnienia<sup>17</sup>, stosującym się również do transportu morskiego.

### 4. REPATRIACJA MARYNARZY

Pomoc w zakresie repatriacji marynarzy zmniejsza koszty zatrudnienia marynarzy Wspólnoty, w szczególności tych zatrudnionych na pokładach statków eksploatowanych na dalekich wodach. Pomoc, objęta pułapem (określonym w rozdz. 11), może zostać udzielona w formie zapłaty lub zwrotu kosztów powrotu do ojczyzny marynarzy Wspólnoty zatrudnionych na pokładach statków wpisanych do rejestrów Państw Członkowskich.

### 5. POMOC INWESTYCYJNA

Subwencje na odnowę floty nie są powszechnie przyjęte w innych dziedzinach transportu, takich jak transport

<sup>15</sup> Zob. art. 2 lit. a) dyrektywy Rady 1999/35/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich (Dz.U. nr L 138 z 1.06.1999, str. 1).

<sup>16</sup> Zatem prace związane z pogłębianiem dna, wykonywane m.in. głównie w portach, nie kwalifikują się do pomocy wspierającej zatrudnienie marynarzy Wspólnoty.

<sup>17</sup> Dz.U. nr L 337 z 13.12.2002, str. 3.

drogowy lub lotniczy. Ponieważ mają skłonność do zakłócania konkurencji, Komisja niechętnie zatwierdza takie programy, z wyjątkiem przypadków, w których stanowią one element reformy strukturalnej zmierzającej do ograniczenia ogólnego potencjału floty.

Inwestycja musi spełniać wymogi rozporządzenia (WE) nr 1540/98 lub wszelkich innych, przyjętych w jego miejsce aktów prawnych Wspólnoty.

W ramach niniejszych Wytocznych, w pewnych szczególnych okolicznościach istnieje możliwość udzielenia pomocy inwestycyjnej, zgodnej z polityką Wspólnoty w zakresie bezpieczeństwa na morzu, zmierzającej do poprawy wyposażenia na pokładzie statków wpisanych do rejestrów Państwa Członkowskiego lub do wspierania eksploatacji bezpiecznych i czystych statków. Tym samym można udzielić pomocy dostarczającej bodźców do modernizacji statków zarejestrowanych we Wspólnocie do poziomu powyżej obowiązkowych standardów bezpieczeństwa i ochrony środowiska, określonych w międzynarodowych konwencjach i przewidujących uzgodnione wyższe standardy, zwiększającej tym sposobem kontrolę w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Pomoc ta musi odpowiadać obowiązującym przepisom Wspólnoty w zakresie budowy okrętów.

Ponieważ żegluga morską charakteryzuje duża mobilność, pomoc o przeznaczeniu regionalnym skierowana do przedsiębiorstw morskich w mniej uprzywilejowanych regionach, przyjmująca często formę pomocy inwestycyjnej dla przedsiębiorstw inwestujących w tych regionach, jest dozwolona jedynie wówczas, gdy wiadomo, że korzyści dla danego regionu nastąpią w rozsądnym okresie czasu. Byłoby tak np. w przypadku inwestycji związanej z budową specjalistycznych magazynów lub z zakupem określonego wyposażenia przeladunkowego. Aby pomoc inwestycyjna dla przedsiębiorstw morskich w mniej uprzywilejowanych regionach była dozwolona, musi też spełniać zasady dotyczące pomocy regionalnej (zob. rozdział 6).

## **6. POMOC REGIONALNA NA PODSTAWIE ART. 87 UST. 3 LIT. a) i c)**

Co się tyczy programów pomocy regionalnej, Komisja stosować będzie zasady ogólne określone w jej komunikatach, a także inne przepisy w sprawie krajowej pomocy regionalnej oraz późniejsze zmiany do tych przepisów.

## **7. SZKOLENIA**

Warto na początek przypomnieć, że pomoc szkoleniowa jest objęta wyłączeniem grupowym zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 68/2001 z dnia 12 stycznia

2001 r. w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE do pomocy szkoleniowej<sup>18</sup>, stosującym się również do transportu morskiego.

Co więcej, wiele programów szkoleniowych wykorzystywanych przez marynarzy i wspieranych przez państwo nie jest uważanych za pomoc publiczną, ponieważ mają one charakter ogólny (zawodowy lub akademicki). Nie podlegają zatem obowiązkowi zgłoszenia oraz zbadania przez Komisję.

Niemniej, jeżeli program należy traktować jako obejmujący pomoc publiczną, zgłoszenie jest konieczne. Może tak być w przypadku, w którym dany program jest szczególnie związany ze szkoleniem na pokładzie, zaś korzyści z finansowego wsparcia ze strony państwa odnosi organizacja szkoleniowa, kadet, marynarz lub właściciel statku. Komisja przychylnie traktuje pomoc wspierającą, na niedyskryminacyjnych zasadach, szkolenia przeprowadzane na pokładach statków zarejestrowanych w Państwie Członkowskim. Udzielenie pomocy wspierającej szkolenia na pokładach innych statków jest możliwe na zasadzie wyjątku w przypadkach, w których jest to uzasadnione istnieniem obiektywnych kryteriów, w rodzaju braku miejsc na pokładach statków wpisanych do rejestru Państwa Członkowskiego.

W przypadkach wkładów finansowych przeznaczonych na szkolenia na pokładzie, szkolący nie może być z zasady czynnym członkiem załogi, lecz musi być osobą z zewnątrz. Przepis ten ma za zadanie zapewnić, aby nie następowały dopłaty do pensji netto marynarzy uczestniczących w normalnych działaniach załogi.

Podobnie, w celu ochrony i rozwoju wiedzy morskiej we Wspólnocie oraz konkurencyjnej przewagi sektora morskiego Wspólnoty, konieczne są dalsze intensywne działania badawczo-rozwojowe, skoncentrowane na ochronie jakości, produktywności, bezpieczeństwa i środowiska. Również w przypadku takich projektów można uzyskać zgodę na pomoc publiczną w granicach zakreślonych Traktatem.

Pomoc zmierzająca do podniesienia i uaktualnienia umiejętności oficerów Wspólnoty jest dozwolona w całym okresie ich kariery zawodowej. Pomoc może polegać na dofinansowaniu kosztów szkolenia i/lub rekompensacie poborów wypłaconych oficerowi w okresie szkolenia. Niemniej program musi być zaprojektowany w sposób, który będzie zapobiegał bezpośrednio lub pośrednio przekształcaniu pomocy szkoleniowej w dopłatę do pensji oficera.

Dozwolona jest również pomoc na przekwalifikowanie zawodowe rybaków dalekomorskich pragnących pracować w charakterze marynarzy.

<sup>18</sup> Dz.U. nr L 10 z 13.01.2001, str. 20.



## 8. POMOC NA RESTRUKTURYZACJĘ

Mimo że wytyczne Wspólnotowe w sprawie pomocy na restrukturyzację i ratowanie przedsiębiorstw przeżywających trudności<sup>19</sup> stosują się do transportu jedynie w zakresie, w jakim uwzględniony zostaje charakter danego sektora, Komisja będzie stosować te wytyczne oraz wszelkie inne, przyjęte w ich miejsce instrumenty Wspólnoty przy rozważaniu pomocy na restrukturyzację przedsiębiorstw morskich.

## 9. ZOBOWIĄZANIA Z TYTUŁU WYKONYWANIA USŁUG PUBLICZNYCH I POWIERZENIE WYKONYWANIA USŁUG W TRYBIE UMOWY

W dziedzinie kabotażu morskiego istnieje możliwość nakładania zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych oraz powierzenia wykonywania usług w trybie umowy wskazane w art. 4 rozporządzenia (EWG) nr 3577/92. W odniesieniu do tych usług, zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych oraz zamówienia publiczne na usługi, jak również przewidziana dla nich rekompensata, muszą spełniać warunki tego przepisu oraz przewidziane Traktatem zasady i procedury udzielania pomocy publicznej, zgodnie z wykładnią przyjętą przez Trybunał Sprawiedliwości.

Komisja przyjmuje, że w przypadku, w którym w celu zaspokojenia bezwzględnych potrzeb transportu publicznego konieczna jest międzynarodowa usługa transportowa, istnieje możliwość nałożenia zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych oraz powierzenia wykonywania usług w trybie umowy pod warunkiem, że wszelka rekompensata podlega wyżej wymienionym zasadom i procedurom określonym Traktatem.

Czas trwania na jaki zawarto umowy o wykonywaniu usług publicznych należy ograniczyć do rozsądnego, niezbyt długiego okresu, zazwyczaj rzędu sześciu lat, gdyż zamówienia obejmujące znacząco dłuższe okresy mogą pociągać za sobą ryzyko tworzenia (prywatnych) monopolii.

## 10. POMOC DLA TRANSPORTU MORSKIEGO BLISKIEGO ZASIĘGU

Nie istnieje prawna definicja „transportu morskiego bliskiego zasięgu”. Niemniej komunikat Komisji w sprawie rozwoju transportu morskiego bliskiego zasięgu z dnia 29 czerwca 1999 r.<sup>20</sup> przedstawia roboczą defini-

cję transportu morskiego bliskiego zasięgu, który należy rozumieć jako „przemieszczanie ładunku i pasażerów drogą morską między portami położonymi w geograficznej Europie, lub między tymi portami i portami położonymi w krajach pozaeuropejskich posiadających linię brzegową nad zamkniętymi morzami graniczącymi z Europą”<sup>21</sup>. W komunikacie tym Komisja podkreśliła rolę tego sposobu transportu w zakresie wspierania trwałej i bezpiecznej mobilności, wzmocnienia spójności w obrębie Wspólnoty oraz poprawy wydajności transportu jako elementu podejścia intermodalnego. Komisja zauważa także, że transport morski bliskiego zasięgu należy promować na wszystkich poziomach, zarówno wspólnotowym, krajowym, jak i regionalnym.

Ponieważ pomoc dla transportu morskiego bliskiego zasięgu zmierza do udoskonalenia łańcucha intermodalnego oraz do zmniejszenia zatorów na drogach Państw Członkowskich, definicję transportu bliskiego zasięgu przyjętą w komunikacie z 1999 r. należy ograniczyć, dla celów niniejszego komunikatu, do transportu pomiędzy portami położonymi na terytorium Państw Członkowskich.

Komisja przyznaje, że wprowadzaniu usług w zakresie transportu morskiego bliskiego zasięgu mogą towarzyszyć istotne trudności finansowe, które Państwo Członkowskie może chcieć złagodzić w celu zapewnienia promocji tego rodzaju usług. W takim przypadku Komisja będzie mogła zatwierdzić tego rodzaju pomoc pod warunkiem, że będzie ona skierowana do właścicieli statków w rozumieniu art. 1 rozporządzenia (EWG) nr 4055/86 w odniesieniu do statków pływających pod banderą jednego z Państw Członkowskich. Pomoc tego rodzaju będzie podlegać obowiązkowi zgłoszenia oraz będzie musiała spełniać następujące warunki:

- czas trwania pomocy nie może przekraczać trzech lat, zaś jej celem musi być finansowanie usług żeglugi morskiej łączących porty położone na terytorium Państw Członkowskich,
- usługa musi być takiego rodzaju, aby umożliwiała wykonanie transportu (zasadniczo ładunku) drogowego w całości lub częściowo drogą morską bez zmiany organizacji transportu morskiego w sposób sprzeczny ze wspólnym interesem,
- pomoc musi być przeznaczona na realizację szczegółowego projektu o wstępnie ustalonym oddziaływaniu na środowisko, związanego z nową trasą lub podniesieniem poziomu usług na istniejącej trasie, zrzeczającego w razie konieczności szereg właścicieli statków, przy finansowaniu nie więcej niż jednego projektu na jedną linię oraz bez możliwości odnowienia, rozszerzenia lub powtórzenia rzeczowego projektu,

<sup>19</sup> Dz.U. nr C 288 z 9.10.1999, str. 2.

<sup>20</sup> Komunikat Komisji skierowany do Parlamentu Europejskiego, Rady, Komitetu Społeczno-Ekonomicznego i Komitetu Regionów, „Rozwój transportu morskiego na krótkim dystansie w Europie: dynamiczna alternatywa w ramach trwałego łańcucha transportowego - drugi raport dwuletni”, COM (1999) 317 wersja ostateczna.

<sup>21</sup> Komunikat, str. 2.

- celem pomocy musi być pokrycie albo do 30% kosztów operacyjnych rzeczonyj usługi<sup>22</sup>, albo sfinansowanie zakupu wyposażenia przeładunkowego jako uzupełnienia planowanych usług, do poziomu 10% takiej inwestycji,
- pomoc na wdrożenie projektu musi zostać udzielona na podstawie przejrzystych kryteriów stosowanych w niedyskryminujący sposób do właścicieli statków posiadających siedzibę we Wspólnocie. Pomoc powinna zostać normalnie przyznana na projekt wybrany przez władze Państwa Członkowskiego w wyniku procedury przetargowej zgodnie ze stosownymi przepisami Wspólnoty,
- usługa będąca przedmiotem projektu musi być takiego rodzaju, aby była konkurencyjna również po upływie okresu objętego publicznym finansowaniem,
- pomocy takiej nie wolno kumulować z rekompensatą z tytułu wykonywania usług publicznych (zobowiązania lub zamówienia).

## 11. PUŁAP

Jak wyjaśniono powyżej, pewne Państwa Członkowskie wspierają swój sektor morski poprzez obniżanie podatków, podczas gdy inne Państwa Członkowskie preferują wypłaty bezpośrednie - np. poprzez zwrot podatku dochodowego marynarzy. Zważywszy na aktualny brak harmonizacji między systemami podatkowymi Państw Członkowskich, wydaje się, że należy zachować możliwość obu alternatyw. W pewnych przypadkach, oczywiście, oba podejścia mogą być łączone. Grozi to jednak kumulacją pomocy do poziomów, które byłyby nieproporcjonalne do celów wspólnego interesu Wspólnoty, mogąc prowadzić między Państwami Wspólnoty do wyścigu w udzielaniu pomocy.

Zmniejszenie do zera opodatkowania i obciążeń społecznych marynarzy oraz ograniczenie opodatkowania działalności żeglugaowej przedsiębiorstw w sposób opisany w punkcie 3.1 (przedostatni akapit) stanowią maksymalny poziom pomocy, który może zostać zatwierdzony. Aby uniknąć zakłócenia konkurencji, inne programy pomocy nie mogą przynosić większych korzyści niż ten. Co więcej, mimo że każdy program pomocy zgłoszony przez Państwo Członkowskie jest badany co do meritum, uważa się, że całkowita wielkość pomocy udzielonej w ramach rozdziałów 3 do 6 nie może przekraczać całkowitej sumy podatków i składek społecznych pobranych z tytułu działalności żeglugaowej i od marynarzy.

<sup>22</sup> W przypadku finansowania wspólnotowego lub kwalifikowalności w ramach różnych systemów pomocy pułap 30% stosuje się do łącznej ilości pomocy/wsparcia finansowego. Należy zauważyć, że intensywność pomocy jest taka sama jak w przypadku działań związanych z zamianą na inne formy transportu w ramach inicjatywy wspólnotowej Marco Polo: por. art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1282/2003 (Dz.U. nr L 196 z 2.08.2003, str. 1).

## 12. UWAGI KOŃCOWE

Komisja będzie nadal regularnie i ściśle monitorować warunki rynkowe dla żeglugi morskiej. Gdyby uległy one zmianie, powodując w konsekwencji zmniejszenie lub pokonanie konieczności pomocy publicznej, Komisja podejmie we właściwym czasie niezbędne działania.

Wszystkie nowe, zgłaszane Komisji propozycje środków muszą zawierać kalendarz wskazujący, w perspektywie najbliższych sześciu lat, spodziewane ilościowe skutki dla każdego z celów wymienionych w punkcie 2.2. W szczególności w propozycjach tych należy przedstawić spodziewaną makroekonomiczną rentowność danego konglomeratu morskiego, wraz z oszacowaniem liczby utrzymanych lub utworzonych miejsc pracy.

W przypadku wszystkich programów pomocy - czy to istniejących, czy nowych - objętych zakresem niniejszego komunikatu, Państwa Członkowskie zobowiązane są przekazać Komisji ocenę ich skutków w trakcie sześcioletniego okresu ich realizacji.

Jeżeli pomoc została zatwierdzona i udzielona beneficjentowi na zasadzie odstępstwa od zasady powiązania z banderą, o którym mowa w punkcie 3.1, odnośne Państwo Członkowskie zobowiązane jest przedstawić Komisji sprawozdanie po upływie każdego kolejnych trzech lat, licząc od momentu przyznania dotacji. W sprawozdaniu tym Państwo Członkowskie przedstawi w kategoriach ilościowych uzyskane efekty oraz porówna je z oczekiwanymi rezultatami. Wymagania dotyczące składania sprawozdań, przedstawione w niniejszym komunikacie, wejdą w życie z dniem jego opublikowania.

Ponadto w razie konieczności, na przykład wskutek uzasadnionej skargi, zainteresowane Państwo Członkowskie zobowiązane będzie przedstawić Komisji dowody, że pomoc udzielona danemu beneficjentowi w ramach uzgodnionego programu mieściła się w granicach ścisłej, przytoczonej tu definicji oraz że przyniosła oczekiwane rezultaty

## 13. STOSOWNE ŚRODKI

Niniejsze Wytyczne obowiązują od dnia ich opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Zgodnie z art. 88 ust. 1 Traktatu Komisja proponuje, aby Państwa Członkowskie skorygowały istniejące programy pomocy związane z pomocą publiczną, której dotyczą niniejsze Wytyczne, w taki sposób, aby zapewnić ich zgodność najpóźniej do 30 czerwca 2005 r. Państwa Członkowskie proszone są o potwierdzenie na piśmie najpóźniej do 30 czerwca 2004 r., że przyjmują owe propozycje podjęcia stosownych środków.

Jeżeli Państwo Członkowskie nie przedstawi w tym terminie pisemnego potwierdzenia, Komisja zastosuje art. 19 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 659/1999 i, jeżeli to będzie konieczne, spowoduje wszczęcie postępowania, o którym mowa w tym przepisie.

Niniejsze Wytyczne zostaną poddane przeglądowi w ciągu siedmiu lat od ich terminu zastosowania.

*ZAŁĄCZNIK***DEFINICJA REJESTRÓW PAŃSTW CZŁONKOWSKICH**

Przez „rejestry Państw Członkowskich” należy rozumieć rejestry podlegające prawu Państwa Członkowskiego obowiązującemu na jego terytoriach stanowiących część Wspólnoty Europejskiej.

1. Wszystkie pierwsze rejestry Państw Członkowskich są rejestrami Państw Członkowskich.
2. Dodatkowo następujące rejestry, znajdujące się w Państwach Członkowskich i podlegające ich prawu, są rejestrami Państw Członkowskich:
  - Duński Międzynarodowy Rejestr Statków (DIS),
  - Niemiecki Międzynarodowy Rejestr Statków (ISR),
  - Włoski Międzynarodowy Rejestr Statków,
  - Międzynarodowy Rejestr Statków Madery (MAR),
  - Rejestr Wysp Kanaryjskich.
3. Pozostałych rejestrów nie uważa się za rejestry Państw Członkowskich, nawet jeżeli służą w praktyce jako pierwsza alternatywa dla właścicieli statków posiadających siedzibę w Państwie Członkowskim. Dzieje się tak, ponieważ znajdują się i podlegają prawu obowiązującemu na terytoriach, które nie są objęte, w całości lub w zasadniczej części,

działaniem Traktatu. Skutkiem tego następujące rejestry nie są rejestrami Państw Członkowskich:

- Rejestr Wysp Kerguelena (Traktat nie stosuje się do tego terytorium),
  - Rejestr Antyli Holenderskich (terytorium jest stowarzyszone ze Wspólnotą; stosuje się do niego wyłącznie część IV Traktatu; terytorium jest odpowiedzialne za własny system podatkowy),
  - rejestry:
    - Wyspy Man (do Wyspy stosują się wyłącznie wybrane części Traktatu - zob. art. 299 ust. 6 lit. c) Traktatu; parlament Wyspy Man posiada wyłączone prawo uchwalania ustawodawstwa w sprawach podatkowych),
    - Bermudów i Kajmanów (są one częścią terytoriów stowarzyszonych ze Wspólnotą, stosuje się do nich wyłącznie część IV Traktatu; korzystają z autonomii podatkowej).
4. W przypadku Gibraltaru, Traktat stosuje się w pełni, zatem rejestr Gibraltaru uważany jest, dla celów niniejszych Wytycznych, za rejestr Państwa Członkowskiego.