

## **LINIILE DIRECTOARE COMUNITARE** **privind ajutorul de stat în domeniul transportului maritim**

### **1. Introducere**

Cartea Albă “Politica în domeniul transporturilor până în 2010: momentul deciziei” a subliniat importanța vitală a serviciilor de transport maritim pentru economia comunitară. 90% din totalul produselor comercializate la nivel comunitar și mondial sunt transportate pe mare. Transportul maritim pe distanțe scurte asigură 69% din volumul transporturilor de bunuri între Statele Membre (41% dacă includem și transportul intern). Transportul maritim comunitar și activitățile sale conexe rămân extrem de importante la nivel mondial.

Companiile de navigație din Statele Membre încă administrează aproximativ o treime din flota mondială. Aderarea Ciprului și Maltei<sup>1</sup> în anul 2004 va determina o creștere a cotei transportului comunitar la nivel mondial, în condițiile în care companiile de navigație din cele două țări administrează nave cu un tonaj reprezentând circa 10% din tonajul mondial.

Începând din 1970, flota europeană a trebuit să facă față concurenței navelor înregistrate în țări care nu acordă importanță reglementărilor sociale și de siguranță aplicabile la nivel internațional.

Lipsa competitivității navelor înregistrate sub pavilion comunitar a fost recunoscută la sfârșitul anilor 1980 și, în lipsa unor măsuri armonizate la nivel european, o serie de State Membre au adoptat diverse forme de ajutor destinat transportului maritim. Strategiile adoptate și bugetele alocate pentru acordarea măsurilor de sprijin diferă de la un Stat Membru la altul, reflectând atitudinea respectivelor state față de acordarea de ajutoare din surse publice sau importanța pe care o acordă sectorului transportului maritim.

În plus, pentru a încuraja re-înregistrarea navelor, Statele Membre au relaxat reglementările privind echipajele, în primul rând prin crearea unei a doua înregistrări navale.

A doua înregistrare cuprinde, în primul rând, „înregistrările offshore”, aparținând teritoriilor mai mult sau mai puțin autonome în relația cu Statul Membru și, în al doilea rând „înregistrările internaționale”, direct atașate statului care le-a creat.

În ciuda eforturilor depuse, o mare parte a flotei comunitare continuă să fie înregistrată sub pavilionul altor state. Aceasta deoarece înregistrările terțelor state care aplică politici libere de înregistrare – așa-numitele „pavilioane de conveniență” – au continuat și continuă să beneficieze de un avantaj competitiv semnificativ față de înregistrările Statelor Membre.

### **Ajutorul de stat în domeniul naval după 1989**

În lumina diferențelor dintre sistemele de ajutor adoptate de Statele Membre confruntate cu o concurență mai intensă din partea navelor navigând sub pavilion ne-comunitar, în 1989, Comisia a elaborat primele Linii directoare în domeniu, cu scopul asigurării unei anumite convergențe între acțiunile Statelor Membre. Această metodă s-a dovedit totuși inefficientă, iar declinul flotei comunitare a continuat. În consecință, Liniile directoare au fost revizuite în

---

<sup>1</sup> A șasea și a cincea înregistrare a navelor, în raport cu tonajul (nave de mai mult de 300 gt. Sursa: ISL 2001).

1997, când Comisia a emis o Comunicare privind noile Linii directoare în domeniul ajutorului de stat acordat în domeniul transportului maritim<sup>2</sup>.

Evoluția cea mai importantă din ultimii ani privind măsurile de sprijin acordate de Statele Membre transportului maritim o reprezintă generalizarea la nivel european a sistemelor de taxare funcție de tonajul global („taxa pe tonaj”). Taxa pe tonaj a intrat în vigoare foarte devreme în Grecia și a fost preluată de Olanda (1996), Norvegia (1996), Germania (1999), Marea Britanie (2000), Danemarca, Spania și Finlanda (2002) și Irlanda (2002). Belgia și Franța au decis și ele să adopte taxa în 2002, în timp ce guvernul italian studiază încă această posibilitate.

### **Rezultatele măsurilor propuse de Statele Membre și aprobate de Comisie, raportate la obiectivele generale stabilite prin Liniile directoare revizuite în 1997**

#### **(a) Evoluția flotei sub pavilion comunitar (competitivitatea flotei):**

În conformitate cu răspunsurile la chestionarul Comisiei, transmise de Statele Membre la mijlocul anului 2002 și cele mai recente date statistice<sup>3</sup>, Statele Membre au introdus măsuri de ajutor de stat, mai ales sub forma reducerilor la plata taxelor, obținând re-înregistrarea sub pavilion național a unui tonaj semnificativ în înregistrările cumulate. În termeni procentuali, creșterea volumului flotei, așa cum apare ea în înregistrările Statelor Membre a fost de: numărul navelor - 0,4% în medie/an, tonaj - 1,5% și nave container - 12,4%. Chiar și așa, în cazul primei înregistrări, numărul intrărilor a scăzut practic peste tot în perioada 1998 - 2001, evoluția putând fi interpretată ca o inversare a tendinței, observate până în 1997, de renunțare la pavilioanele comunitare.

În aceeași perioadă, oricum, cota tonajului navelor înregistrate în Statele Membre în tonajul mondial s-a redus ușor. Odată cu dezvoltarea transportului naval mondial, creșterea flotei administrate comunitar înregistrată sub terțe pavilioane a fost mai mare decât cea a flotei înregistrată sub pavilioanele Statelor Membre.

#### **(b) Evoluția personalului angajat:**

În conformitate cu cele mai recente estimări, numărul marinarilor îmbarcați pe navele sub pavilion comunitar s-a redus de la 188.000, în 1996, la aproximativ 180.000, în 2001<sup>4</sup>. Numărul angajaților comunitari îmbarcați pe navele sub pavilion comunitar este, în prezent, de circa 120.000, o cifră cu 40% mai redusă decât cea din 1985, în timp ce numărul personalului ne-comunitar angajat la bordul navelor comunității a crescut de la 29.000, în 1983, la aproximativ 60.000, în prezent. Când analizăm reducerea numărului total de marinari, trebuie luați în calcul următorii factori:

- în primul rând, productivitatea/navă a continuat să crească. În consecință, un echipaj mai redus poate transporta o cantitate egală, dacă nu mai mare, decât transporta în trecut,
- în al doilea rând, flota comunitară s-a reînnoit în perioada 1997 - 2001. Vechimea medie a navelor s-a redus de la 22,9 ani la 17,2 ani. 35% din flota funcțională la 01

---

<sup>2</sup> Liniile directoare comunitare în domeniul ajutorului de stat în sectorul transportului maritim (97/C 205/05) (JO C 205, 05.07.1997, pag. 5).

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

<sup>4</sup> Numărul total combinat al marinarilor comunitari și extra-comunitari.

ianuarie 2001 a fost construită în perioada 1996 – 2000. Noile nave, dotate cu tehnologie mai avansată, necesită echipaje mai reduse, dar mai bine pregătite.

Diferențele considerabile dintre Statele Membre în ceea ce privește rata angajării marinarilor comunitari sunt, cu toate acestea, aparente. În orice caz, nici una dintre aceste date nu indică o inversare a tendinței prin care flota sub pavilion comunitar depinde din ce în ce mai mult de marinari proveniți din țări terțe. Această evoluție a fost evidențiată de Comisie în 2001 în Comunicarea privind formarea profesională și angajarea marinarilor<sup>5</sup>.

### **(c) Contribuția în totalul activității economice:**

Industria maritimă este legată vital de transportul maritim. Această asociere reprezintă un argument important în favoarea adoptării unor măsuri pozitive, care vizează menținerea unei flote dependente de transportul naval comunitar. Deoarece transportul maritim reprezintă una dintre verigile lanțului de transport, în general și a industriilor maritime, în special, măsurile vizând menținerea competitivității flotei europene au, de asemenea, repercusiuni asupra investițiilor în domeniul industriilor legate de sectorul maritim<sup>6</sup> și asupra contribuției transportului maritim la economia Comunității, luată ca întreg și asupra locurilor de muncă, în general.

### **Semnificația transportului naval și a rețelei maritime:**

Importanța transportului naval și a întregii rețele maritime variază considerabil funcție de statul analizat. În orice caz, importanța rețelei maritime europene și impactul său economic direct pot fi ilustrate de următoarele cifre: 1,55 milioane angajați direcți, o cifră de afaceri de 160 miliarde EURO în 1997 (circa 2% din PIB-ul comunitar)<sup>7</sup>. Datele privind Danemarca (3% din PIB), Grecia (2,3%) și Olanda (2%) pot fi considerate relevante.

În acest context, în consecință, este semnificativ de observat că flota administrată de operatori europeni s-a menținut la un nivel de circa 34% din tonajul mondial, în condițiile în care ultimul a crescut, în timp, cu 10%. Dată fiind mobilitatea industriei maritime și facilitățile oferite de țările din afara Comunității, se poate concluziona că măsurile de sprijin acordate transportului maritim pot contribui la evitarea strămutării industriilor conexe.

Pentru a concluziona, se poate afirma că, acolo unde au măsurile conforme Liniilor directe din 1997 au fost adoptate, declinul structural al înregistrărilor comunitare și al flotei comunitare a fost stopat, iar obiectivele fixate de către Comisie au fost atinse, cel puțin parțial.

Cota înregistrărilor, raportată la tonajul mondial, a continuat, în orice caz, să crească în această perioadă, de la 43%, în 1996, la 54%, în 2001, și nimic nu indică o inversare semnificativă a trendului prin care flota a recurs și recurge și în prezent, la angajarea de marinari proveniți din țările extra-comunitare. Campania demarată în ultimii ani trebuie continuată, dar trebuie, în același timp, să fie mai bine orientată. Măsurile destinate să

---

<sup>5</sup> Comunicarea privind formarea profesională și angajarea marinarilor în 06 aprilie 2001, COM(2001) 188 final.

<sup>6</sup> Aceste activități include serviciile portuare, logistica, construcția, repararea, mentenanța, inspecția și clasificarea navelor, managementul și asigurarea navelor, activitățile bancare și serviciile financiare internaționale, asigurările, serviciile profesionale și de consultanță.

<sup>7</sup> Studiul derulat de Comisia Europeană, DG Enterprise (publicat pe site-ul Comisiei Europene).

promoveze angajarea marinarilor comunitari trebuie să facă, în particular, obiectul unei monitorizări mai active.

Rezultatele măsurilor adoptate de către Statele Membre și autorizate de către Comisie vor fi analizate în mod sistematic.

În consecință, și chiar dacă, ca și principiu, ajutorul de operare trebuie să fie excepțional, temporar și degresiv, Comisia estimează că ajutorul de stat acordat industriei navale europene este încă justificat și că abordarea promovată de Liniile directoare din 1997 a fost corectă. Această Comunicare este, de aceea, bazată pe aceeași abordare.

## **2. Scopul și obiectivele generale ale Liniilor directoare revizuite**

Prezenta Comunicare – care înlocuiește Liniile directoare din 1997 – dorește să fixeze limitele în care poate fi aprobat de către Comisie ajutorul de stat acordat în sectorul transporturilor maritime, urmare regulilor și procedurilor comunitare în domeniul ajutorului de stat, în condițiile articolelor 87 (3) (c) și/sau 86 (2) din Tratatul CE.

Schemele de ajutor de stat nu trebuie să conducă la cheltuieli pentru economiile altor State Membre și trebuie demonstrat că nu există riscul distorsionării concurenței dintre Statele Membre în detrimentul interesului comun. Ajutorul de stat trebuie să fie limitat întotdeauna la minimumul necesar pentru atingerea scopului pentru care este acordat, iar acordarea trebuie să se facă de o manieră transparentă. Efectul cumulativ al tuturor ajutoarelor acordate de autoritățile de stat (incluzând autoritățile naționale, regionale și locale) trebuie să fie luat întotdeauna în considerare.

Prezentele Linii directoare sunt aplicabile activităților de „transport maritim”, așa cum sunt definite în Regulamentul CE nr. 4055/86<sup>8</sup> și în Regulamentul CE nr. 3577/92<sup>9</sup>, adică „transportului bunurilor și persoanelor pe mare”. Ele sunt, de asemenea, în anumite părți specifice, legate de remorcare și dragaj.

### **2.1. Scopul Liniilor directoare revizuite:**

Prezentele Linii directoare se referă la orice ajutor acordat de către Statele Membre sau prin intermediul resurselor acestora, în favoarea transportului maritim. Acestea includ orice avantaj financiar, acordat indiferent de formă, finanțat de către autoritățile publice (naționale, regionale, provinciale, departamentale sau locale). Termenul de „autorități publice” poate include, din acest punct de vedere, întreprinderile publice și băncile controlate de stat. Înțelegerile prin care statul garantează împrumuturi sau alte modalități de finanțare derulate prin băncile comerciale pot, de asemenea, să intre sub incidența noțiunii de ajutor. Liniile directoare nu fac diferență între tipurile de beneficiari, din punctul de vedere al structurii legale (orice companii, parteneriate sau indivizi), nici între acționariile publice sau private, iar orice referire la companii va include orice categorie de entitate legală.

---

<sup>8</sup> Regulamentul Consiliului nr. 4055/86 din 22 decembrie 1986 privind aplicarea principiului libertății de a furniza servicii de transport maritim între Statele Membre și între Statele Membre și statele extra-comunitare (JO L 378, 31.12.1986, pag. 1).

<sup>9</sup> Regulamentul Consiliului nr. 3577/92 din 07 decembrie 1992 privind aplicarea principiului libertății de a furniza servicii de transport maritim între Statele Membre (cabotaj maritim) (JO L 364, 12.12.1992, pag. 7).

Prezentele Linii directoare nu se aplică în domeniul ajutorului de stat pentru construcția de nave (în înțelesul Regulamentul Consiliului nr. 1540/98<sup>10</sup> sau al oricărui document ulterior). Investițiile în infrastructură nu sunt considerate, în principiu, a implica ajutoare de stat în înțelesul articolului 87 (1) din Tratat, dacă statul oferă acces liber și nediscriminatoriu tuturor operatorilor interesați. În orice caz, Comisia poate analiza asemenea investiții dacă ele aduc, în mod direct sau indirect beneficii proprietarilor individuali de nave. Finalmente, Comisia a stabilit principiul că acolo unde autoritățile publice contribuie la capitalul unei companii, în condiții considerate acceptabile de către un investitor privat ce operează pe piață, în condiții economice normale, contribuția nu constituie ajutor de stat.

## **2.2. Obiectivele generale ale Liniilor directoare revizuite:**

Comisia a subliniat faptul că este necesară mai multă transparență în domeniul acordării ajutoarelor de stat, așa încât nu numai autoritățile naționale, în sens larg, dar și companiile și indivizii, să fie conștienți de drepturile și obligațiile lor. Prezentele Linii directoare doresc să contribuie la creșterea transparenței și la identificarea schemelor de ajutor de stat care pot fi introduse în sprijinul intereselor maritime ale Comunității, cu scopul de a:

- îmbunătăți siguranța, eficiența, securitatea și nivelul de protecție a mediului în domeniul transportului maritim,
- încuraja înregistrarea și re-înregistrarea în înregistrările Statelor Membre,
- contribui la consolidarea rețelei maritime din Statele Membre, în paralel cu menținerea unei flote competitive pe piețele mondiale,
- menține și îmbunătăți know-how-ul în domeniul maritim și de a promova angajarea marinarilor europeni, și
- contribui la promovarea noilor servicii în domeniul transportului naval pe distanțe scurte, în acord cu Cartea Albă privind politica de transport comunitară.

Ajutorul de stat poate fi acordat, de obicei, doar navelor înregistrate în înregistrările Statelor Membre. În anumite cazuri excepționale însă, ajutorul poate fi acordat navelor înregistrate conform punctului (3) din Anexă, dacă acestea:

- se conformează standardelor internaționale și reglementărilor comunitare, inclusiv acelor referitoare la securitate, siguranță, protecția mediului și condițiile de muncă de la bordul vasului,
- sunt operate de către Comunitate,
- proprietarul lor este stabilit în Comunitate și Statul Membru implicat demonstrează că înregistrarea contribuie direct la realizarea obiectivelor anterior menționate.

În plus, pot fi aprobate măsuri de ajutor care nu țin cont de pavilionul vasului, în anumite situații excepționale, în care beneficiul comunitar este clar demonstrat.

## **3. Măsuri fiscale și sociale pentru creșterea competitivității**

### **3.1. Tratatamentul fiscal al companiilor proprietare de nave:**

Multe state extra-comunitare au dezvoltat înregistrări navale semnificative, uneori susținute de infrastructuri de servicii eficiente, atrăgând proprietarii de nave cu ajutorul climatului

---

<sup>10</sup> JO L 202, 18.07.1998, pag. 1.

fiscal, care este considerabil mai blând decât în Statele Membre. Nivelul redus al taxelor s-a dovedit a fi un stimulent pentru companii nu doar pentru a înregistra vasele lor, dar și pentru a atrage relocarea companiilor. Ar trebui subliniat faptul că, în prezent, nu există reglementări internaționale eficiente pentru a limita o asemenea concurență în domeniul taxelor, ci doar câteva bariere administrative, legale și tehnice pentru eliminarea înregistrării navelor din înregistrările Statelor Membre. În acest context, cea mai bună variantă pare a fi crearea condițiilor ce permit o concurență mai corectă cu pavilionul de conveniență.

Problema concurenței fiscale dintre Statele Membre ar trebui luată în considerație. În acest moment, nu există nici o schemă care să distorsioneze în mod evident concurența în comerțul dintre Statele Membre și care să fie contrare interesului comun. De fapt, pare să existe un grad crescut de convergență în abordarea Statelor Membre referitoare la acordarea ajutoarelor de stat în domeniul transportului naval. Schimbarea înregistrării între Statele Membre este un fenomen rar. Concurența fiscală reprezintă, în principal, o problemă dintre Statele Membre, pe de o parte și țările extra-comunitare, pe de altă, atât timp cât reducerile de costuri disponibile proprietarilor de nave, prin intermediul înregistrărilor naționale, sunt considerabile în raport cu cele disponibile în Comunitate.

Din acest motiv, multe State Membre au adoptat măsuri speciale pentru a îmbunătăți climatul fiscal pentru companiile proprietare de nave, incluzând, de exemplu, amortizarea accelerată a investiției în nave sau dreptul de a rezerva profiturile realizate de nave pentru un număr de ani pe baza unui sistem liber de taxe, în condițiile în care aceste profituri sunt reinvestite în nave.

Măsurile de natura reducerilor de taxe care se aplică în mod special transportului naval sunt considerate ajutoare de stat. De asemenea, sistemul care înlocuiește sistemul normal de taxe corporatiste printr-o taxă pe tonaj reprezintă ajutor de stat. „Taxa pe tonaj” presupune că proprietarii de nave plătesc o sumă corelată direct cu tonajul operat. Taxa pe tonaj se va plăti indiferent de faptul că compania a înregistrat profituri sau pierderi.

S-a demonstrat faptul că asemenea măsuri favorizează angajabilitatea de înalt nivel în sectorul maritim on-shore, cum ar fi managementul direct asociat sectorului naval și angajabilitatea în activități asociate (asigurări, intermediari și finanțe). Luând în considerare importanța unor asemenea activități pentru economia Comunității și pentru realizarea obiectivelor enunțate anterior, aceste categorii de facilități fiscale pot fi generalizate. Mai mult, protejarea angajabilității de înalt nivel și stimularea unei industrii navale competitive stabilite în Statele Membre, ca urmare a acordării facilităților fiscale, considerate împreună cu alte inițiative în domeniul formării profesionale și a asigurării siguranței, vor facilita dezvoltarea transportului naval comunitar la nivel global.

Comisia este conștientă de faptul că, în prezent, veniturile proprietarilor de nave sunt adesea obținute în urma operării navelor sub diferite pavilioane – de exemplu, în urma utilizării navelor concesionate sub pavilion străin sau prin utilizarea navelor partenere în cadrul unor alianțe. Este recunoscut faptul că efectul stimulat pentru expatrierea activităților de management și a activităților auxiliare va continua dacă proprietarul de nave a obținut un beneficiu financiar semnificativ în urma menținerii diverselor locații și evidențe fiscale separat pentru veniturile înregistrate sub pavilion comunitar și pentru alte venituri. Acesta ar putea fi cazul, de exemplu, în situația în care veniturile sub pavilion extra-comunitar sunt pasibile fie de plata unei taxe integrale într-un Stat Membru, fie de plata unei taxe reduse într-o terță țară, dacă poate fi demonstrat managementul străin.

Obiectivul acordării ajutoarelor de stat în cadrul politicii comune în domeniul transporturilor maritime este de a promova competitivitatea flotelor comunitare pe piața navală mondială. În consecință, schemele prin care se acordă reduceri la plata taxelor ar trebui, ca regulă, să solicite o legătură cu un pavilion comunitar. Oricum, acestea pot fi, de asemenea, aprobate atunci când sunt aplicabile unei întregi flote operate de un proprietar stabilit pe teritoriul unui Stat Membru supus plății taxelor corporatiste, considerând că s-a demonstrat că managementul strategic și comercial al tuturor navelor avute în vedere este derulat de pe acest teritoriu și că activitatea contribuie substanțial la activitatea economică și la creșterea angajabilității în interiorul Comunității. Dovezile puse la dispoziție de către Statul Membru interesat să demonstreze această legătură economică ar trebui să includă informații detaliate despre navele deținute și operate sub înregistrare comunitară, cetățenii comunitari angajați pe nave și activitățile terestre, precum și despre investițiile în active fixe. Ar trebui subliniat faptul că ajutorul trebuie să fie necesar pentru a promova repatrierea managementului strategic și comercial al tuturor navelor avute în vedere și, în plus, faptul că beneficiarii schemei trebuie să plătească taxe corporatiste în Comunitate. În plus, Comisia va solicita orice dovezi disponibile pentru a demonstra că toate navele operate de companii și care beneficiază de aceste măsuri respectă standardele comunitare și internaționale de siguranță, inclusiv cele referitoare la condițiile de muncă la bord.

Așa cum a fost argumentat în paragraful anterior, nu ar trebui uitat faptul că, din principiu, schemele ce introduc reduceri la plata taxelor necesită o legătură cu pavilionul unuia dintre Statele Membre. Înainte de a se acorda (sau confirma), în mod excepțional, un ajutor flotelor care cuprind, de asemenea, nave purtând alte pavilioane, Statele Membre ar trebui să se asigure că companiile beneficiare se angajează să crească sau măcar să mențină sub pavilionul unuia dintre Statele Membre cota de tonaj care va opera sub un asemenea pavilion la data la care Comunicarea va deveni aplicabilă. În cazul în care o companie controlează o companie ce administrează nave în înțelesul Celei de-a 7-a Directive a Consiliului 83/349/EEC<sup>11</sup> (Articolul 1), condiția referitoare la cota de tonaj menționată anterior va trebui să se aplice companiei-mamă și companiilor subsidiare, considerate împreună, pe o bază consolidată. Când o companie (sau grup) nu reușește să respecte această cerință, Statul Membru implicat nu ar trebui să acorde în continuare acordarea reducerii la plata taxelor pentru navele sub pavilion extra-comunitar operate de către companie, cu excepția cazului în care cota de tonaj a navelor sub pavilion comunitar în tonajul global eligibil pentru acordarea reducerii la plata taxelor în acel Stat Membru nu s-a redus în medie pe parcursul perioadei la care face referire următorul paragraf. Statul Membru trebuie să informeze Comisia despre aplicarea derogării. Cerința referitoare la cota de tonaj comunitar cuprinsă în acest paragraf nu se aplică întreprinderilor care operează cel puțin 60% din tonajul lor sub pavilion comunitar.

În toate cazurile, când schemele fiscale au fost aprobate în baza excepției stabilite anterior, beneficiarul este obligat să furnizeze Statului Membru implicat dovada că toate condițiile necesare pentru aplicarea derogării de la condiția referitoare la legătura de pavilion au fost îndeplinite pe tot parcursul perioadei, cu scopul de a permite Statului Membru implicat să pregătească, la fiecare trei ani, raportul solicitat la Capitolul 12 („Considerații finale”). Mai mult, dovada trebuie să demonstreze că, în cazul flotei beneficiarului, cerința referitoare la cota de tonaj stabilită anterior a fost respectată și că fiecare navă a flotei respectă standardele internaționale și comunitare, inclusiv cele referitoare la securitate, siguranță, protecția mediului și condițiile de muncă la bord. Beneficiarilor care nu reușesc să furnizeze

---

<sup>11</sup> JO L 193, 18.07.1983, pag. 1.

o asemenea dovadă nu le va fi permis să continue să beneficieze de prevederile schemei de taxare.

Este, de asemenea, important să se stipuleze că, deși companiile de transport naval comunitare sunt beneficiari naturali ai schemelor de taxare menționate anterior, anumite companii care administrează nave stabilite în Comunitate pot, de asemenea, să fie eligibile în aceleași condiții. Companiile care administrează nave sunt entități care furnizează diferite tipuri de servicii deținătorilor de nave, cum ar fi monitorizarea tehnică, recrutarea și formarea echipajului, managementul echipajului și operarea navelor. În anumite cazuri, administratorii navei sunt responsabili atât pentru managementul tehnic, cât și pentru managementul echipajului. În acest caz, ei acționează ca „proprietari de navă” atunci când este vorba despre operațiunile de transport. Mai mult, la fel ca în industria navală, acest sector se confruntă cu o concurență din ce în ce mai puternică la nivel internațional. Din aceste motive, pare potrivit să fie extinsă posibilitatea reducerii taxelor și pentru administratorii de navă.

Companiile care administrează navele se pot califica pentru obținerea ajutorului doar în cazul navelor pentru care au nominalizat întregul echipaj și tot personalul implicat în managementul tehnic. În particular, pentru a fi eligibili, administratorii navelor trebuie să preia de la proprietar întreaga responsabilitate pentru operarea navei, în același mod în care preiau de la proprietar îndatoririle și responsabilitățile impuse prin Codul ISM<sup>12</sup>. Administratorii navei furnizează, de asemenea, și alte servicii specializate, legate chiar de operarea navelor și ar trebui să asigure menținerea unei contabilități separate pentru aceste activități care nu sunt eligibile în condițiile schemelor de reducere a taxelor. Condiția referitoare la necesitatea existenței pavilionului unui Stat Membru se aplică, de asemenea, și companiilor de administrare a navelor<sup>13</sup>.

Prezentele Linii directoare se aplică doar transportului maritim. Comisia poate accepta că remorcarea altor nave, platformele petroliere etc. intră și ele sub incidența acestei definiții.

Comisia a devenit, în orice caz, conștientă de faptul că, în anumite cazuri, Statele Membre permit remorcherelor care sunt construite pentru a lucra pe mare să beneficieze de ajutoare, chiar dacă ele nu sunt active pe mare sau operează rar pe mare. Astfel, este util să se statueze în aceste Linii directoare care este poziția pe care Comisia a adoptat-o și o va adopta în viitor, în această problemă.

„Remorcarea” intră sub incidența acestor Linii directoare doar dacă mai mult de 50% din activitatea de remorcare efectivă derulată de un remorcher pe o perioadă de un an reprezintă „transport maritim”. Timpul de așteptare poate fi proporțional asimilat acelei părți din activitatea efectivă totală derulată de remorcher care constituie „transport maritim”. Ar trebui subliniat faptul că activitățile de remorcare derulate, printre altele, în porturi, sau care constau în asistarea navelor auto-propulsate pentru intrarea într-un port, nu constituie „transport maritim”, în înțelesul prezentei Comunicări. În cazul remorcării nu este admisă nici o derogare de la regula legăturii de pavilion.

Similar, în cazul dragării, experiența colectată în ultimii ani sugerează necesitatea adoptării anumitor măsuri.

---

<sup>12</sup> "Codul ISM", Codul internațional de management pentru operarea sigură a navelor și prevenirea poluării, adoptat de Organizația Maritimă Internațională (OMI) prin rezoluția A.741(18).

<sup>13</sup> Comisia va examina efectele acestor prevederi în domeniul managementului navelor după trei ani de la data implementării acestei Comunicări.

Activitățile de „dragare” sunt, în principiu, ne-eligibile pentru acordarea ajutoarelor de stat în sectorul transportului maritim. În orice caz, înțelegerile fiscale destinate companiilor (cum ar fi taxa pe tonaj) pot fi aplicate acelor dragoare a căror activitate constă în „transportul maritim” – cum ar fi transportul la ape adânci a materialelor extrase – pentru mai mult de 50% din timpul total anual de transport și doar în cazul acestor activități de transport. Dragoarele eligibile pentru acordarea ajutoarelor sunt doar cele înregistrate într-un Stat Membru (nu este posibilă nici o derogare de la regula pavilionului). În asemenea cazuri, este necesară menținerea unei contabilități separate pentru activitățile de transport maritim<sup>14</sup>.

Finalmente, metoda de evaluare a sistemelor de taxe pe tonaj notificate până în prezent a inclus următorii pași: s-a calculat un profit virtual pentru proprietarul navei, prin aplicarea unei rate a profitului teoretice la tonajul lor; s-a determinat nivelul taxei corporatiste naționale. Cuantumul rezultat reprezintă „taxa pe tonaj” ce trebuie să fie plătită.

Ratele teoretice ale profitului puse la dispoziție de Statele Membre au fost uniforme până acum. În orice caz, atât timp cât ratele taxelor corporatiste pot varia semnificativ la nivelul Comunității, taxele pe tonaj ce trebuie plătite pentru același tonaj pot fi foarte diferite în diferitele Statele Membre. În scopul menținerii actualului echilibru, Comisia va aproba doar schemele care introduc o creștere a taxelor pentru același tonaj pentru a menține echilibrul cu schemele deja aprobate.

În toate cazurile, schemele trebuie să contribuie la dezvoltarea sectorului transportului naval și la creșterea angajabilității, în beneficiul Comunității. În consecință, avantajele fiscale anterior menționate trebuie să se limiteze la activitățile de transport naval; în consecință, în cazurile în care companiile ce dețin nave sunt angajate, de asemenea, în derularea altor activități comerciale, este necesară menținerea unei contabilități separate, pentru a preveni subvenționarea încrucișată a altor activități. Această abordare va ajuta transportul naval comunitar să fie competitiv, prin asigurarea unui nivel de taxare comparabil cu cele practicate oriunde în lume, dar va menține nivelele normale de taxare din Statele Membre valabile pentru ale activități și nivelul beneficiilor acționarilor și directorilor.

### **3.2. Costurile legate de angajare:**

Așa cum a fost menționat anterior, transportul maritim reprezintă un sector care se confruntă cu o concurență internațională acerbă. Măsurile de sprijin în sectorul maritim ar trebui, în consecință, să vizeze, în primul rând, reducerea costurilor fiscale și a altor costuri și îndatoriri suportate de deținătorii de nave și de marinarii comunitari și alinierea lor cu normele mondiale. Ele ar trebui să stimuleze direct dezvoltarea sectorului și creșterea numărului locurilor de muncă și nu să furnizeze sprijin financiar general.

În acord cu aceste obiective, ar trebui derulate următoarele acțiuni în domeniul creerii de noi locuri de muncă în domeniul transportului naval comunitar:

- reducerea contribuțiilor pentru protecția socială a marinarilor comunitari angajați la bordul navelor înregistrate într-un Stat Membru,
- reducerea impozitelor pe venit pentru marinarii comunitari angajați la bordul navelor înregistrate într-un Stat Membru.

---

<sup>14</sup> Navele utilizate de acești operatori extrag sau draghează material pe care le transportă ulterior. Extragerea sau dragarea acestora nu este eligibilă pentru acordarea ajutorului de stat pentru transportul maritim.

Pentru uzul acestui punct, termenul de „marinari comunitari” este definit ca:

- cetățeni ai Spațiului Economic European, în cazul marinarilor angajați la bordul navelor (inclusiv la bordul navelor de tip ro-ro ferry<sup>15</sup>) ce asigură curse regulate de pasageri între porturile comunitare,
- toți marinarii care au obligația plății de taxe sau contribuții pentru protecția socială într-un Stat Membru, în toate celelalte cazuri.

Liniile directe din 1997 au permis acordarea unor asemenea reduceri pentru toți marinarii angajați la bordul navelor înregistrate într-un Stat Membru și supuși sistemului de taxe și asigurări sociale într-un Stat Membru. În orice caz, de atunci a devenit clar că presiunea concurenței internaționale asupra proprietarilor comunitari de nave este foarte puternică în cazul transportului internațional de mărfuri, și mai redusă în cazul transportului regulat intra-comunitar de pasageri. Creșterea competitivității industriei navale europene a reprezentat, în consecință, un obiectiv prioritar al acordării ajutorului în cazurile din trecut. Prevenirea acordării de către Statele Membre a reducerii taxelor datorate tuturor marinarilor va avea un efect negativ asupra competitivității proprietarilor de nave europeni și va încuraja înregistrarea navelor sub pavilion extra-comunitar. În același timp, s-a luat act de faptul că gradul de angajare al cetățenilor europeni este semnificativ, atât din punct de vedere numeric, cât și procentual, în domeniul transportului regulat de pasageri la nivel intra-comunitar. Protejarea angajabilității la nivel comunitar reprezintă, de data aceasta, obiectivul acordării ajutorului. Din motive fiscale interne, unele State Membre preferă să nu aplice încă taxele reduse anterior menționate, dar pot să ramburseze proprietarilor de nave – parțial sau total – costurile rezultate din aceste impozite. O asemenea abordare poate, în general, să fie considerată echivalentă sistemului de taxe reduse descris anterior, în condițiile în care există o legătură directă cu acestea, nu se manifestă nicio supra-compensare, iar sistemul este transparent și nu permite abuzurile.

În ceea ce privește componenta maritimă a activităților de remorcare și dragare (transportul maritim al materialelor), ajutorul acordat cu scopul facilitării angajării marinarilor comunitari poate fi acordat în acord cu regulile similare prezentate la acest punct, dar numai dacă ajutorul este în relație directă cu marinarii comunitari angajați pe navele maritime, remorcherele și dragoarele auto-propulsate, înregistrate într-un Stat Membru, care derulează activități de transport maritim în cel puțin 50% din timpul lor de operare<sup>16</sup>.

Finalmente, ar trebui reaminti faptul că ajutorul pentru ocupare este reglementat de exceptarea în bloc prevăzută în Regulamentul CE nr. 2204/2002 din 12 decembrie 2002 de aplicare a articolelor 87 și 88 din Tratatul CE în raport cu ajutoarele de stat pentru ocuparea forței de muncă<sup>17</sup>, care se aplică, de asemenea, transporturilor maritime.

---

<sup>15</sup> Vezi articolul 2, punctul (a) al Directivei Consiliului nr. 1999/35/EC din 29 aprilie 1999 referitor la sistemul supravegherii obligatorii a siguranței operațiunilor de transport în sistem ro-ro ferry și al serviciilor de transport de pasageri de mare viteză (JO L 138, 01.06.1999, pag. 1).

<sup>16</sup> Astfel de activități de dragare derulate, printre altele, în principal în porturi, nu sunt eligibile pentru acordarea ajutorului pentru ocuparea marinarilor comunitari.

<sup>17</sup> JO L 337, 13.12.2002, pag. 3.

#### **4. Reducerea echipajului**

Ajutorul acordat pentru reducerea echipajului tinde să reducă costurile angajării marinarilor comunitari, în special costurile aferente navelor ce operează în mările îndepărtate. Ajutorul, supus aplicării unor plafoane (așa cum sunt stabilite în Capitolul 11), poate, prin urmare, să fie acordat sub forma plății sau rambursării costurilor de repatriere ale marinarilor comunitari angajați la bordul navelor înregistrate de către Statele Membre.

#### **5. Ajutorul de investiții**

Subvențiile pentru reînnoirea flotei nu sunt uzuale în alte categorii de transport, cum ar fi transportul rutier și aviație. În condițiile în care aceste subvenții au tendința de a distorsiona concurența, Comisia a fost reticentă în a aproba asemenea scheme, cu excepția cazului în care ele reprezintă o parte a reformei structurale care conduce la reducerea capacității totale a flotei.

Investițiile trebuie să respecte prevederile Regulamentului CE nr. 1540/98 sau orice alte reglementări comunitare care ar putea să le înlocuiască.

Orice ajutor de investiții poate fi acordat, în condițiile acestor Linii directoare, în conformitate cu politica comunitară privind siguranța maritimă, în anumite circumstanțe, pentru a îmbunătăți echipamentul de la bordul navelor înregistrate într-un Stat Membru sau pentru a promova utilizarea unor nave sigure și curate. Astfel, ajutorul poate fi permis dacă furnizează stimulente pentru modernizarea navelor înregistrate în Comunitate în vederea atingerii unor standarde care depășesc standardele obligatorii de siguranță și de mediu stabilite prin convențiile internaționale și anticipării implementării unor standarde mai înalte și, prin aceasta furnizează stimulente în vederea îmbunătățirii siguranței și controlului în domeniul mediului. Un asemenea ajutor trebuie să se conformeze reglementărilor comunitare aplicabile în domeniul construcției de nave.

Deoarece navigația este, esențialmente, un sector foarte mobil, ajutorul regional acordat companiilor regionale ce funcționează în zonele defavorizate, care îmbracă adesea forma ajutorului pentru investiții acordat companiilor care investesc în aceste regiuni, poate fi permis numai în cazurile în care este sigur că beneficiile se vor reflecta asupra zonei pentru o perioadă rezonabilă de timp. Acesta ar fi, de exemplu, cazul investițiilor legate de construirea unor depozite dedicate sau de procurare a unor echipamente fixe de transbordare. Acordarea ajutorului de investiții în beneficiul companiilor maritime ce funcționează în regiunile dezavantajate poate fi permisă doar acolo unde sunt respectate, de asemenea, reglementările în domeniul ajutorului de stat regional (vezi Capitolul 6).

#### **6. Ajutorul regional acordat în baza articolelor 87 (3) (a) și (c)**

În contextul elaborării unor scheme de ajutor de stat regional de investiții, Comisia va aplica reglementările generale stabilite în comunicările emise de ea sau orice prevederi referitoare la ajutorul de stat regional sau amendamente care pot apărea în viitor.

## 7. Formarea profesională

Ar trebui subliniat faptul că, în primul rând, acordarea ajutorului pentru formare profesională este reglementată de exceptarea în bloc stipulată în Regulamentul CE nr. 68/2001 din 12 ianuarie 2001 privind aplicarea articolelor 87 și 88 din Tratatul CE la ajutoarele pentru formare<sup>18</sup>, aplicabilă, de asemenea, sectorului transportului maritim.

Mai mult, multe scheme de formare profesională aplicabile marinarilor și susținute din surse de stat nu sunt considerate ajutoare de stat deoarece au un caracter general (vocațional sau academic). Aceste scheme nu fac, în consecință, obiectul notificării și evaluării de către Comisie.

Dacă o schemă este posibil să includă măsuri de sprijin de natura ajutorului de stat, este necesară notificarea acesteia. Acesta ar putea fi, de exemplu, cazul dacă o anumită schemă este legată în mod specific de formarea profesională la bordul navelor, iar beneficiul sprijinului financiar al statului este primit de organizația responsabilă de formarea profesională, cadeți, marinari sau proprietari de nave. Comisia a adoptat o atitudine favorabilă referitoare la ajutorul, acordat pe baze nediscriminatorii, în vederea formării profesionale la bordul navelor înregistrate într-un Stat Membru. În mod excepțional, formarea profesională la bordul altor nave poate fi susținută atunci când este justificată de criterii obiective, cum ar fi lipsa unui spațiu corespunzător la bordul navelor înregistrate într-un Stat Membru.

Acolo unde contribuțiile financiare sunt plătite pentru formare profesională la bordul navelor, personalul format nu ar trebui să fie, în principiu, membri activi ai echipajului și ar trebui să fie înregistrați supra-numerar. Această prevedere are ca scop asigurarea faptului că subvențiile salariale nete nu pot fi plătite marinarilor ocupați cu derularea activităților normale oricărui echipaj.

Asemănător, în vederea protejării și dezvoltării experienței maritime la nivelul Comunității și a unui nivel de vârf al competitivității în industria maritimă comunitară, sunt necesare cercetări suplimentare și eforturi suplimentare de dezvoltare, focalizare pe asigurarea calității, productivității, siguranței și a protecției mediului. Pentru asemenea proiecte, sprijinul statului poate fi, de asemenea, autorizat în limitele stabilite prin Tratatul CE.

Acordarea ajutorului orientat în direcția creșterii și actualizării abilităților ofițerilor de pe navele comunitare poate fi permisă de-a lungul întregii lor cariere. Ajutorul poate consta într-o contribuție în acoperirea costurilor formării profesionale și/sau în compensarea costurilor salariale plătite ofițerului pe toată perioada de formare profesională. Schemele trebuie, în orice caz, să fie concepute de așa manieră încât să prevină ca ajutorul acordat pentru formare să fie deturnat, direct sau indirect, pentru susținerea costurilor salariale ale ofițerilor.

Ajutorul acordat pentru reconversia profesională a pescarilor de pe navele maritime care doresc să lucreze ca marinari ar trebui aprobat.

---

<sup>18</sup> JO L 10, 13.01.2001, pag. 20.

## **8. Ajutorul de restructurare**

Deși Liniile comunitare comunitare în domeniul salvării și restructurării firmelor în dificultate<sup>19</sup> sunt aplicabile, de asemenea, sectorului transporturilor doar în condițiile în care este luată în considerare natura specifică a sectorului, Comisia va aplica prezentele Linii directe sau orice alte reglementări comunitare care le-ar putea înlocui atunci când ia în considerare acordarea ajutorului de restructurare companiilor maritime.

## **9. Contractele și obligațiile de serviciu public**

În ceea ce privește cabotajul maritim, pot fi impuse obligații de serviciu public sau pot fi încheiate contracte de serviciu public pentru serviciile indicate la articolul 4 din Regulamentul CE nr. 3577/92. Pentru acele servicii obligațiile și serviciile de serviciu public, precum și compensarea lor, trebuie să îndeplinească condițiile respectivului regulament și reglementările și procedurile privind ajutorul de stat cuprinse în Tratat, așa cum au fost ele interpretate de Curtea Europeană de Justiție.

Comisia acceptă faptul că, atât timp cât existența unui serviciu internațional de transport este necesară pentru îndeplinirea nevoilor obligatorii de transport public, obligațiile de serviciu public pot fi impuse, iar contractele de serviciu public pot fi încheiate, în condițiile în care orice compensare acordată pentru acestea se conformează regulilor și procedurilor din Tratat la care s-a făcut referire anterior.

Durata contractelor de serviciu public ar trebui să fie limitată la o perioadă rezonabilă de timp, de circa șase ani, deoarece contractele încheiate pentru perioade semnificativ mai lungi de timp pot conduce la crearea unui monopol (privat).

## **10. Ajutorul acordat navigației maritime pe distanțe scurte**

Nu există o definiție legală a conceptului de „navigație maritimă pe distanțe scurte”. Comunicarea Comisiei referitoare la dezvoltarea Navigației maritime pe distanțe scurte în Europa, din data de 29 iunie 1999<sup>20</sup> a furnizat o definiție de lucru a termenului, în sensul de „deplasare a mărfii sau pasagerilor pe mare, între porturi situate în zona Europei sau între aceste porturi și porturile amplasate în țări din afara Europei având frontiera maritimă la o mare închisă de la marginea Europei<sup>21</sup>”. În Comunicarea sa, Comisia a subliniat rolul acestui mod de transport în promovarea mobilității sigure și sustenabile, în vederea întăririi coeziunii din interiorul Comunității și a îmbunătățirii eficienței transportului ca parte a unei abordări inter-modale. Comisia a recunoscut, de asemenea, că promovarea navigației maritime pe distanțe scurte trebuie efectuată la toate nivelele, comunitar, național sau regional.

În condițiile în care ajutoarele acordate pentru navigația maritimă pe distanțe scurte tind să îmbunătățească calitatea transportului inter-modal și să descongese drumurile în Statele Membre, definiția navigației maritime pe distanțe scurte, în forma propusă în Comunicarea

---

<sup>19</sup> JO C 288, 09.10.1999, pag. 2.

<sup>20</sup> Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social și Comitetul Regiunilor „Dezvoltarea Navigației maritime pe distanțe scurte în Europa: o alternativă dinamică într-un lanț de transport sustenabil – Al doilea raport bianual”, COM(1999) 317 final.

<sup>21</sup> Comunicarea, pag. 2.

din 1999, ar trebui, în scopul aplicării în cadrul prezentei Comunicări, să fie limitată la transportul dintre porturile localizate pe teritoriul Statelor Membre.

Comisia recunoaște faptul că demararea serviciilor de navigație maritimă pe distanțe scurte poate fi însoțită de dificultăți financiare substanțiale, pe care Statele Membre pot dori să le atenueze pentru a asigura promovarea unor asemenea servicii.

Atunci când este cazul, Comisia va fi în măsură să aprobe acordarea unui asemenea ajutor, în condițiile în care beneficiarii sunt proprietarii de nave, definiți în sensul articolului 1 din Regulamentul CE nr. 4055/86, cu condiția ca nava să arboreze unul din pavilioanele Statelor Membre. Acordarea ajutoarelor de acest fel va trebui notificată și va trebui să respecte următoarele condiții:

- perioada de acordare a ajutorului nu trebuie să depășească trei ani, iar scopul acestuia trebuie să fie finanțarea serviciilor de navigație care conectează porturile situate pe teritoriul Statelor Membre,
- serviciul trebuie să permită mărfurilor transportate pe șosea (mărfurilor esențiale) să fie transportate total sau parțial pe mare, fără afectarea transportului maritim de o manieră contrară interesului comun,
- ajutorul trebuie să fie direcționat în vederea implementării unui proiect detaliat, cu un impact de mediu pre-estimat, să vizeze deschiderea unei noi rute de transport sau modernizarea serviciilor oferite de o rută existentă, prin asocierea mai multor proprietari de nave, dacă e necesar, să nu finanțeze mai mult de un proiect/linie și să nu fie reînnoit, extins sau repetat,
- scopul acordării ajutorului trebuie să îl reprezinte acoperirea, a până la 30% din costurile de operare a serviciului în cauză<sup>22</sup> sau finanțarea procurării echipamentului de transbordare care va aproviziona serviciul planificat, până la o cotă de 10% din valoarea unei asemenea investiții,
- acordarea ajutorului ce vizează implementarea unui proiect trebuie să se facă pe baza unor criterii transparente, aplicabile într-un mod nediscriminatoriu tuturor proprietarilor de nave stabiliți în Comunitate. Ajutorul ar trebui acordat, în mod normal, pentru proiectele selectate de autoritățile unui Stat Membru printr-o procedură de licitație derulată în conformitate cu regulile comunitare aplicabile,
- serviciul care face obiectul proiectului trebuie să fie viabil din punct de vedere comercial după perioada eligibilă pentru acordarea finanțării publice,
- un asemenea ajutor nu se poate cumula cu compensarea pentru prestarea unui serviciu public (obligații sau contracte).

---

<sup>22</sup> În cazul finanțării comunitare sau eligibilității sub diferite scheme de ajutor, plafonul de 30% se aplică asupra sprijinului total combinat ajutor/financiar. Ar trebui subliniat că intensitatea ajutorului este similară cu cea prevăzută pentru acțiunile de schimb modal prevăzute de inițiativa comunitară Marco Polo: conform articolului 5 (2) al Regulamentului CE nr. 1382/2003 (JO L 196, 02.08.2003, pag. 1).

## **11. Plafoane**

Așa cum a fost explicat anterior, unele State Membre susțin sectoarele lor maritime prin intermediul reducerii de taxe, în timp ce alte State Membre preferă să facă plăți directe – de exemplu, prin rambursarea impozitelor pe venit ale marinarilor. În lumina prezentei lipse de armonizare a sistemelor fiscale practicate în Statele Membre, ambele variante ar trebui să rămână posibile. Evident, ambele abordări pot, în anumite cazuri, să fie combinate. În orice caz, riscul îl reprezintă cumulul de ajutoare până la nivele disproporționate față de obiectivele de interes comun ale Comunității, ceea ce ar putea conduce la o cursă a subvenționărilor între Statele Membre.

O reducere la zero a impozitării marinarilor și o reducere a taxelor corporatiste aferente activităților legate de navigație, așa cum este descrisă la punctul 3.1.(penultimul paragraf) reprezintă limita maximă până la care poate fi permisă acordarea ajutorului. În vederea evitării distorsionării concurenței, nici un alt sistem de ajutor nu poate furniza un beneficiu superior acestuia. Mai mult, deși fiecare schemă notificată de un Stat Membru va fi examinată individual, se consideră că nivelul total al ajutorului acordat în condițiile Capitolelor 3 – 6 nu ar trebui să depășească nivelul total al taxelor și contribuțiilor sociale colectate de stat pentru activitățile de navigație și marinari.

## **12. Considerații finale**

Comisia va continua să monitorizeze în mod regulat și îndeaproape condițiile de pe piață în domeniul navigației. Ar putea să apară modificări ulterioare, iar nevoile de ajutoare de stat să crească sau să se reducă în consecință. În aceste situații, Comisia va adopta la timp măsurile necesare.

Toate propunerile pentru măsuri de sprijin notificate către Comisie trebuie să includă un calendar care să indice, pentru următorii șase ani, efectele așteptate, exprimate cantitativ, pentru fiecare obiectiv prezentat la punctul 2.2. În particular, vor fi prezentate în propunere și avantajul macro-economic așteptat asupra rețelei maritime corespunzătoare, precum și o estimare a numărului de locuri de muncă salvate sau create.

Pentru toate schemele de ajutor – indiferent că e vorba de scheme existente sau de scheme noi – care intră în sfera de cuprindere a prezentei Comunicări, Statele Membre vor comunica Comisiei o estimare a efectelor lor pe o perioadă de șase ani de la data implementării.

La momentul la care ajutorul a fost aprobat și acordat beneficiarului, prin derogare de la legătura de pavilion la care s-a făcut referire la punctul 3.1, Statul Membru implicat trebuie să transmită un raport Comisiei, la fiecare trei ani, pornind de la data la care ajutorul a fost acordat. În acest raport, Statul Membru va cuantifica efectele produse și le va compara cu efectele așteptate. Obligațiile privind raportarea, stabilite în cadrul prezentei Comunicări, vor deveni aplicabile de la data publicării.

Mai mult, s-ar putea dovedi necesar, de exemplu în urma primirii unei plângeri justificate, ca Statul Membru implicat să furnizeze Comisiei dovezi asupra faptului că acordarea asistenței beneficiarului, în condițiile unei scheme aprobate, a fost limitată la nivelul definit aici și că efectele vizate au fost obținute.

### **13. Măsuri specifice**

Prezentele Linii directoare se vor aplica începând cu data publicării lor în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. În conformitate cu prevederile articolului 88 (1) din Tratat, Comisia propune ca Statele Membre să modifice schemele de ajutor de stat existente în acord cu prevederile prezentelor Linii directoare până cel mai târziu la data de 30 iunie 2005. Statele Membre sunt invitate să confirme că acceptă propunerile pentru măsuri specifice, în scris, până la cel târziu 30 iunie 2004.

În situația în care un Stat Membru nu confirmă acceptarea propunerilor, în scris, până la data menționată, Comisia va aplica articolul 19 (2) din Regulamentul CE nr. 659/1999 și, dacă consideră necesar, va iniția procedurile la care se face referire în această reglementare.

Prezentele Linii directoare vor fi revizuite la șapte ani de la data intrării în vigoare.

## ANEXĂ

### DEFINIȚIA ÎNREGISTRĂRILOR STATELOR MEMBRE

"Înregistrările Statelor Membre" ar trebui înțelese ca însemnând înregistrările guvernate de legislația unui Stat Membru, aplicabilă propriilor teritorii, ce constituie parte a Comunității Europene.

1. Toate primele înregistrări ale Statelor Membre sunt înregistrări ale Statelor Membre.

2. În plus, următoarele înregistrări, localizate în Statele Membre și care fac obiectul legislației acestora, reprezintă înregistrări ale Statelor Membre:

- Înregistrarea Internațională Daneză a Navigației (DIS),
- Înregistrarea Internațională Germană a Navigației (ISR),
- Înregistrarea Internațională Italiană a Navigației,
- Înregistrarea Internațională a Navelor din Madeira (MAR),
- Înregistrarea Insulelor Canare.

3. Alte înregistrări nu sunt considerate a fi ale Statelor Membre, chiar dacă servesc în practică ca o primă alternativă a proprietarilor de nave cu baza în acele State Membre. Aceasta deoarece sunt localizate în și sunt subiecte ale legislației teritoriilor unde Tratatul nu se poate aplica, în întregime sau într-o parte semnificativă. În consecință, următoarele înregistrări nu reprezintă înregistrări ale Statelor Membre:

- înregistrare Kerguelen (Tratatul nu se aplică acestui teritoriu),
- înregistrarea Antilelor Olandeze (acest teritoriu este asociat cu Comunitatea; doar Partea a IV-a din Tratat se aplică acestui teritoriu; teritoriul este responsabil pentru propriul său regim fiscal),
- înregistrările din:
  - Insula Omului (sunt aplicabile doar anumite părți ale Tratatului – vezi articolul 299 (6) (c) din Tratat; Parlamentul Insulei Omului reprezintă singura autoritate legislativă în domeniul fiscal),
  - Bermude și Cayman (părți ale teritoriilor asociate la Comunitate, și doar Partea a IV-a din Tratat este aplicabilă celor două teritorii; există autonomie fiscală).

4. În cazul Gibraltarului, Tratatul se aplică integral, iar înregistrarea Gibraltarului este considerată, pentru aceste Linii directe, o înregistrare a unui Stat Membru.

**Publicat în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene nr. C 013 din data 17.01.2004**