

IV

(Egyéb jogi aktusok)

EURÓPAI GAZDASÁGI TÉRSÉG

AZ EFTA FELÜGYELETI HATÓSÁG HATÁROZATA

62/04/COL

(2004. március 31.)

az állami támogatások anyagi jogi és eljárásjogi szabályainak negyvenötödik módosítása, a 24A. fejezet: „A tengeri szállításhoz nyújtott állami támogatás” és a VIII. melléklet módosításáról, valamint javaslat megfelelő intézkedésekről

AZ EFTA FELÜGYELETI HATÓSÁG,

TEKINTETTEL az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra ⁽¹⁾ és különösen annak 61–63. cikkére és 26. jegyzőkönyvére,

TEKINTETTEL az EFTA-államok közötti, Felügyeleti Hatóság és Bíróság létrehozásáról szóló megállapodásra ⁽²⁾ és különösen annak 3. jegyzőkönyve I. részének 24. cikkére, 5. cikke ⁽²⁾ bekezdésének b) pontjára és 1. cikkére, valamint 3. jegyzőkönyve II. részének 18. és 19. cikkére ⁽³⁾,

MIVEL a felügyeleti és bírósági megállapodás 24. cikke értelmében az EFTA Felügyeleti Hatóságnak kell érvényre juttatnia az EGT-megállapodás állami támogatásra vonatkozó rendelkezéseit,

MIVEL a felügyeleti és bírósági megállapodás 5. cikke ⁽²⁾ bekezdése b) pontja alapján az EFTA Felügyeleti Hatóság köteles közleményeket és iránymutatásokat kiadni az EGT-megállapodás által szabályozott ügyekben, amennyiben fenti megállapodás vagy a felügyeleti és bírósági megállapodás kifejezetten így rendelkezik, vagy amennyiben az EFTA Felügyeleti Hatóság ezt szükségesnek ítéli,

FELIDÉZVE az 1994. január 19-én az EFTA Felügyeleti Hatóság ⁽⁴⁾ által elfogadott állami támogatások anyagi jogi és eljárásjogi szabályait ⁽⁵⁾,

MIVEL 2004. január 17-én az Európai Közösségek Bizottsága (a továbbiakban: EK Bizottság) közleményt tett közzé a tengeri szállításhoz nyújtott állami támogatásról szóló bizottsági iránymutatásokról és az EK-Szerződés 88. cikke ⁽¹⁾ bekezdése szerinti megfelelő intézkedésekről ⁽⁶⁾,

MIVEL ez a közlemény az Európai Gazdasági Térséget is érinti,

MIVEL az Európai Gazdasági Térség teljes területén biztosítani kell az EGT állami támogatásokról szóló szabályainak egységes alkalmazását,

MIVEL az EGT-megállapodás XV. mellékletének végén található „ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK” cím II. pontja értelmében az EFTA Felügyeleti Hatóság köteles az Európai Bizottsággal folytatott konzultációt követően az Európai Közösségek Bizottsága által elfogadott jogi aktusoknak megfelelő jogi aktusokat elfogadni,

AZ EK Bizottsággal való konzultációt követően,

FELIDÉZVE, hogy az EFTA Felügyeleti Hatóság e témában 2004. február 3-án többoldalú találkozó keretében konzultált az EFTA-államokkal,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. Az állami támogatásokról szóló iránymutatások 24A. fejezete és VIII. melléklete az ezen határozat mellékletében szereplő, a jelenlegi 24A. fejezet és VIII. melléklet helyébe lépő szöveggel módosul. E határozat melléklete tartalmazza a javasolt, megfelelő intézkedéseket.

⁽¹⁾ A továbbiakban: EGT-megállapodás.

⁽²⁾ A továbbiakban: felügyeleti és bírósági megállapodás.

⁽³⁾ A felügyeleti és bírósági megállapodásnak 2001. december 10-én az EFTA-államok által módosított 3. jegyzőkönyve. A módosítások 2003. augusztus 28-án léptek hatályba.

⁽⁴⁾ A továbbiakban állami támogatásról szóló iránymutatások.

⁽⁵⁾ Eredetileg megjelent: HL L 231., 1994.9.3., valamint annak 32. EGT-kiegészítésében ugyanazon a napon, legutóbb a 2004.3.17-i 41/04/COL., még közzé nem tett bizottsági testületi határozattal módosítva.

⁽⁶⁾ HL C 13., 2004.1.17., 3. oldal.

2. Az EFTA-államokat levélben kell értesíteni, csatolva e határozat egy másolatát, valamint a mellékletet. Az EFTA-államok kötelesek a megfelelő intézkedésekkel való egyetértésüket jelezni legkésőbb 2004. június 30-ig.
3. Az EGT-megállapodás 27. jegyzőkönyvének d) pontja értelmében az Európai Bizottságot e határozatról a határozat egy, a mellékletet is tartalmazó másolata útján kell értesíteni.
4. A határozatot a melléklettel együtt az *Európai Unió Hivatalos Lapjának* EGT-re vonatkozó részében, valamint EGT-kiegészítésében kell közzétenni.
5. Abban az esetben, ha az EFTA-államok elfogadják a megfelelő intézkedésekre irányuló javaslatot, összefoglalót kell

közzétenni az *Európai Unió Hivatalos Lapjának* EGT-re vonatkozó részében, valamint EGT-kiegészítésében.

6. A határozat angol nyelven hiteles.

Kelt Brüsszelben, 2004. március 31-én.

az EFTA Felügyeleti Hatóság részéről

Hannes HAFSTEIN
elnök

Einar M. BULL
bizottsági testületi tag

MELLÉKLET

„24A. A TENGERI SZÁLLÍTÁSHOZ NYÚJTOTT TÁMOGATÁS (1)**24A.1. Bevezetés**

- (1) A tengeri szállítási szolgáltatások létfontosságúak az Európai Gazdasági Térség számára. Az EGT tengeri szállítása és a hozzá kapcsolódó tevékenységek világviszonylatban továbbra is az egyik legjelentősebb gazdasági terület. Az EK Bizottság »Európai közlekedési politika 2010-re: ideje dönteni« (2) című fehér könyve hangsúlyozza a tengeri szállítási szolgáltatásoknak a Közösség gazdaságában betöltött létfontosságú szerepét, és rámutat arra, hogy a Közösség és a világ többi része közötti kereskedelem 90 %-a tengeri úton történik. Az EK-tagállamok közötti áruszállítás 69 %-a rövid járatú tengeri szállítás keretében valósul meg (a hazai szállítással együtt ez az arány 41 %).
- (2) Az európai flotta a hetvenes évek óta folyamatosan néz szembe a nemzetközi szinten hatályos szociális és biztonsági szabályokat kevésbé figyelembe vevő harmadik országokban bejegyzett hajók versenyével.
- (3) Az európai lobogók alatt közlekedő hajók hiányzó versenyképességét a nyolcvanas évek végén ismerték fel, és harmonizált európai intézkedések hiányában számos EGT-állam egymástól eltérő intézkedéseket fogadott el a tengeri szállítás támogatására. Az elfogadott stratégiák és az ilyen intézkedések támogatására felhasznált költségvetések különböznek az EGT-államokon belül, és tükrözik ezen államok állami támogatásokhoz való viszonyát, illetve a hajózási ágazatnak tulajdonított fontosságát.
- (4) Továbbá, a hajók visszalajstromozásának ösztönzése érdekében az EGT-államok lazítottak a személyzetre vonatkozó szabályozásokon, nevezetesen a másodlagos lajstromok létrehozásával.
- (5) A másodlagos lajstromok két lajstromból állnak, a »területen kívüli lajstromokból«, amelyek az EGT-államtól többé-kevésbé autonóm területekhez tartoznak, illetve a »nemzetközi lajstromokból«, amelyek közvetlenül a lajstromot létrehozó államhoz tartoznak.
- (6) A megtett erőfeszítések ellenére az EGT-flotta nagy részét továbbra is harmadik országok lobogói alatt lajstromozzák. Ez arra vezethető vissza, hogy a nyílt lajstrom politikáját – néhányat közülük »olcsó lobogónak« neveznek – folytató harmadik országok lajstromjai továbbra is jelentős versenyelőnyrel rendelkeznek az EGT-államok lajstromjaival szemben.

24A.1.1. A hajózási ágazatnak nyújtott támogatás

- (1) Az EK-tagállamok által a nem közösségi lobogók alatt közlekedő hajók fokozódó versenye miatt elfogadott támogatási rendszerek közötti különbségek fényében, 1989-ben az EK Bizottság kibocsátotta első, idevágó iránymutatásait az EK tagállamok intézkedéseinek bizonyos szintű koordinációja érdekében. Ez az intézkedés azonban eredménytelennek bizonyult, a közösségi flotta hanyatlása folytatódott. Az iránymutatásokat ennek megfelelően felülvizsgálták, ami az 1997-es, a tengeri szállításnak nyújtott állami támogatásokra vonatkozó új iránymutatásokról szóló közleményt eredményezte (3).
- (2) Az 1989. évi iránymutatások nem kerültek beépítésre az EGT-megállapodás életbelépésekor. Mindazonáltal az EGT-megállapodás állami támogatásokra vonatkozó alapvető rendelkezéseit teljes mértékben alkalmazták a tengeri szállítás ágazatára, és a Hatóság a Bizottság 1989. évi, a hajózási társaságoknak nyújtott támogatásokról szóló iránymutatásokat ítélte meg EGT-vonatkozásúnak. Az 1997. évi közleményt beépítették a Hatóság állami támogatásokról szóló iránymutatásainak 24A. fejezetébe. A jelenlegi 24A. fejezet tartalmazza az EK Bizottság 2004. évi iránymutatásait (4).
- (3) Az utóbbi években az EGT-államok tengeri szállítást támogató intézkedései területén lezajlott fejlődés legfontosabb eredménye a hajótér alapú átalányadó rendszerek széles körű elterjedése Európában (»hajótéradó«). A hajótéradót hamarosan Görögországban vezették be, majd fokozatosan Hollandiában (1996), Norvégiában (1996), Németországban (1999), az Egyesült Királyságban (2000), Dániában, Spanyolországban és Finnországban (2002) és Írországban (2002) is alkalmazták. 2002-ben Belgium és Franciaország is a hajótéradó elfogadása mellett döntött, miközben az olasz kormány még vizsgálja ezt a lehetőséget.

(1) Ez a fejezet kapcsolódik a C(2004) 43. számú bizottsági közleményhez – a tengeri szállításhoz nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatásokhoz, HL C 13., 2004.1.17., 13. o.

(2) COM(2001) 370 végleges.

(3) A tengeri szállításnak nyújtott állami támogatásokról szóló új iránymutatások (97/C 205/05), HL C 205., 1997.7.5., 5. o.

(4) Lásd e fejezet 1. sz. lábjegyzetét.

24A.1.2. Az 1997. évi iránymutatások elfogadását követő fejlemények áttekintése

- (1) 2004. évi iránymutatásainak bevezető fejezetében az EK Bizottság az 1997. évi iránymutatások általános célkitűzéseivel összehasonlítva ismerteti az EK-tagállamok által javasolt és az EK Bizottság által jóváhagyott intézkedéseket. Az EK Bizottság az idevágó információkat statisztikai adatokból, valamint az EK-tagállamoknak 2002 elején megküldött kérdőívre kapott válaszokból gyűjtötte össze. A Hatóság felszólította az EFTA-államokat, hogy ugyanezen kérdőívről kapcsolatban küldjék meg válaszaikat, amelyeket az EK Bizottságnak továbbított. Az EFTA-államok kérdőívre adott válaszai, valamint a tengeri szállítási ágazatból érkező bejelentésekkel kapcsolatos tapasztalatai alapján a Hatóság megerősíti, hogy a Bizottság 2004. évi közleményében ismertetett általános trendek az EGT teljes területére is vonatkoznak.

a) Az EGT flotta versenyképessége

- (2) Az EK Bizottság – az EK-tagállamok által 2002 közepén a bizottsági kérdőívre adott válaszai és a legfrissebb statisztikai adatok alapján ⁽⁷⁾ – megállapította, hogy az elsősorban adókedvezmények formájában támogatási intézkedéseket bevezető EK-tagállamokban valamennyi lajstromot tekintve jelentős mértékben lajstromoztak vissza hajókat. Amióta Norvégiában bevezették a speciális hajózási adót ⁽⁸⁾, a nemzeti lobogó alatt közlekedő kereskedelmi flotta 89 hajóval, illetve 6 %-kal bővült (1996–2001). Az 1989–2001 közötti időszakban az EK-tagállami lajstromozású hajótérhányad részesedése a világ hajóállományából enyhén csökkent. Miközben a hajózás világszinten növekedett, a közösségi igazgatás alatt álló, de harmadik országok lobogói alatt lajstromozott flotta gyorsabban növekedett, mint az EK-tagállamok lobogói alatt lajstromozott flotta. Az idegen lobogó alatt közlekedő, de norvég tulajdonban álló hajók száma az 1996. január 1-jén bejegyzett 425-ről 2001. január 1-jére 702-re emelkedett.

b) A foglalkoztatás alakulása

- (3) A foglalkoztatás alakulására vonatkozóan az EK Bizottság megállapította, hogy a közösségi hajókon foglalkoztatott tengerészek teljes létszáma csökkent, ugyanakkor rámutatott arra, hogy ennek háttérben a hajónként megnőtt termelékenység, valamint a közösségi flotta 1997–2001 közötti, a fejlett technológia miatt kisebb létszámú, de jóval szakképzetesebb személyzet foglalkoztatásával járó korszerűsítése áll. A Bizottság megfigyelései alapján nem várható annak a tendenciának a megfordulása, amely szerint a közösségi lobogó alatt közlekedő hajók egyre inkább rá vannak utalva harmadik országok tengerészeire. A Bizottság erre a trendre 2001. évi, a tengerészek képzéséről és felvételéről szóló közleményében hívta fel a figyelmet ⁽⁹⁾. Norvégiában a norvég tulajdonban álló hajókon foglalkoztatott norvég és EGT-tengerészek száma 1999 és 2000 között 3 %-kal esett vissza, miközben a nem norvég tengerészek száma emelkedett.

c) Hozzájárulás a gazdasági tevékenység egészéhez

- (4) A tengeri ágazat elválaszthatatlanul kapcsolódik a tengeri szállításhoz. Ez a kapcsolat fontos érv az EGT-hajózástól függő flotta fenntartását célzó pozitív intézkedések mellett. Mivel a tengeri szállítás általában véve a szállítás egyik és különösen a tengeri ágazat fontos láncszeme, az európai flotta versenyképességének fenntartását szolgáló intézkedések hatást gyakorolnak a tengeri ágazathoz kapcsolódó szárazföldi beruházásokra ⁽⁸⁾, illetve a tengeri szállításnak az EGT-gazdaság egészéhez való hozzájárulására, valamint általában a foglalkoztatásra.
- (5) A hajózásnak és a tengeri ágazat egészének tulajdonított jelentőség meglehetősen eltérést mutat a vizsgált országokban. Az EK Bizottság által elvégzett tanulmány, amely 15 EK-államra és Norvégiára terjedt ki, az európai tengeri ágazat jelentőségét és gazdaságra gyakorolt közvetlen hatását a következő adatokkal mutatta be: 1,55 millió közvetlen alkalmazott, 160 milliárd EUR forgalom 1997-ben (a közösségi GDP körülbelül 2 %-a) ⁽⁹⁾. Mindez szemléltethető pl. Norvégiára (a tengeri ágazat a GDP 2 %-át termelte ⁽¹⁰⁾), Dániára (a tengeri ágazat a GDP 3 %-át termelte), Görögországra (2,3 %) és Hollandiára (2 %) adataival.
- (6) Ebben a környezetben különösen fontos megállapítani, hogy a közösségi székhelyű, európai hajóüzemeltetők által üzemeltetett flotta a világ hajóállományának körülbelül 34 %-át kitevő szinten maradt, miközben az időszak alatt 10 %-kal emelkedett. Tekintettel a tengeri ágazat mobilitására, valamint a harmadik országok által kínált lehetőségekre, levonható az a következtetés, hogy a tengeri szállításnak nyújtott támogatási intézkedésekkel elkerülhető a kapcsolódó ágazatok nagymértékű áthelyeződése.

⁽⁷⁾ ISL, 2001. évi hajózási statisztikák. További részletek, különösen a közösségi flottához és a tengerészek közösségen belüli foglalkoztatáshoz kapcsolódó adatok megtalálhatók az e fejezet első lábjegyzetében említett bizottsági közlemény bevezető részében.

⁽⁸⁾ Az EFTA-államok közül egyedül Norvégia válaszolt a kérdőívre.

⁽⁹⁾ A Bizottság tengerészek képzéséről és felvételéről szóló, 2001. április 6-i közleménye, COM(2001) 188 végleges.

⁽⁸⁾ Ezek a tevékenységek a következők: kikötői szolgáltatások, logisztika, a hajók javítása, fenntartása, vizsgálata és osztályozása, hajóüzemeltetés és közvetítés, banki tevékenységek és nemzetközi pénzügyi szolgáltatások, biztosítás, tanácsadás és szakmai szolgáltatások.

⁽⁹⁾ Az Európai Bizottság Vállalkozáspolitikai Főigazgatósága által elvégzett tanulmány, „A tengeri ágazat gazdasági hatásai Európában”. http://europa.eu.int/comm/enterprise/maritime/maritime_industrial/economic_impact_study.htm

⁽¹⁰⁾ Forrás: norvég statisztikák.

- (7) Ezen megállapítások alapján az EK Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az olyan országokban, ahol az 1997. évi iránymutatásokkal összhangban álló intézkedéseket fogadtak el, megállították a közösségi lajstromok és a közösségi flotta hanyatlását, és a Bizottság által felállított célkitűzéseket – legalábbis részben – elérték. Ahogy azt a Hatóság a tengeri szállítás területén végzett vizsgálataiból megállapítja, az idegen lobogó alatti hajózás még nem szűnt meg, azonban a hatósági iránymutatások korábbi 24A. fejezetével összhangban hozott intézkedéseket olyan eszköznek tekintik, amellyel ez a tendencia megállítható. Norvégia százalékos részesedése a világ hajóállományából bruttó súly alapján és a Norvégiában bejegyzett hajótér nagyságában mérve 1998–2000 között körülbelül 4 %-os szinten maradt ⁽¹⁾.
- (8) Ugyanakkor a nyitott lajstromokba bejegyzett hajótér nagyságának aránya a világ hajóállományához viszonyítottan az időszak alatt folytatta növekedését, az 1996-os 43 %-ról 54 %-ra nőtt 2001-ben, és nincsen olyan jel, amely a harmadik országokból származó tengerészek továbbra is egyre növekvő mértékű foglalkoztatásának megfordulását mutatná. Az utóbbi években tett erőfeszítéseket folytatni, és ezen túlmenően pontosítani kell. Különösen az EGT-tengerészek javára hozott intézkedéseket kell fokozottabban nyomon követni.
- (9) Az EFTA-államok által hozott és a Hatóság által engedélyezett intézkedések eredményeit szisztematikusan elemezni kell.
- (10) Ebből következően, és bár működési támogatások rendszerint csak kivételes esetekben, átmeneti jelleggel és degreszív módon nyújthatók, a Hatóság becslései szerint az EGT hajózási ágazatának nyújtott állami támogatások továbbra is indokoltak, illetve az 1997. évi iránymutatásokat követő megközelítés helyénvaló volt. Az iránymutatások jelenlegi 24A. fejezete ugyanezen alpmegközelítésen nyugszik.

24A.2. A felülvizsgált, állami támogatásokról szóló iránymutatások hatálya és általános célkitűzései

- (1) Ezen iránymutatások – amelyek a korábbi 24A. fejezet helyébe lépnek ⁽²⁾ – olyan paraméterek felállítását célozzák, amelyekben belül a Hatóság jóváhagyja az állami támogatásokra vonatkozó EGT-szabályoknak és eljárásoknak megfelelően és az EGT-megállapodás 61. cikke (3) bekezdésének c) pontja és/vagy 59. cikkének (2) bekezdése értelmében a tengeri szállításnak nyújtandó állami támogatásokat.
- (2) A támogatási programokat nem szabad más EGT-államok gazdaságának rovására végrehajtani, és nem torzíthatják a Szerződő Felek közötti versenyt a közös érdekekkel ellentétes mértékben. Az állami támogatást mindig a célja eléréséhez szükséges mértékre kell korlátozni, és átlátható módon kell nyújtani. Mindig figyelembe kell venni az állami hatóságok (nemzeti, regionális és helyi szinten) által nyújtott valamennyi támogatás kumulatív hatását.
- (3) Ezen iránymutatások az EGT-megállapodásba az EGT-megállapodás XIII. mellékletének 53. pontjaként beépített 4055/86/EGK rendeletben ⁽³⁾ meghatározott »tengeri szállítási« tevékenységekre, valamint az EGT-megállapodásba az EGT-megállapodás XIII. mellékletének ⁽⁴⁾ 53. a. pontjaként beépített 3577/92/EGK rendeletben ⁽⁵⁾ meghatározott tevékenységekre, vagyis »Áruk és személyek tengeri szállítása« pontra vonatkoznak. Az iránymutatások bizonyos részei vontatáshoz és kotráshoz kapcsolódnak.

24A.2.1. A felülvizsgált, állami támogatásokról szóló iránymutatások hatálya

- (1) Ezen iránymutatások a tengeri szállításnak az EFTA-államok által, illetve állami forrásokból nyújtott bármilyen támogatásra vonatkoznak. Ebbe beleértendő az állami hatóságok által nyújtott bármilyen pénzügyi segítség (akár nemzeti, regionális, tartományi, önkormányzati vagy helyi szinten nyújtott). Emiatt az »állami hatóságok« jelenthetnek közvállalkozásokat és állami bankokat is. Az olyan megállapodások, amelyeknél az állam hiteleket, vagy kereskedelmi bankokon keresztül más pénzügyi eszközöket nyújt, szintén a támogatás meghatározásába eshetnek. Az iránymutatások nem tesznek különbséget sem a kedvezményezettek jogi formái (vállalatok, társulások vagy egyének), sem pedig az állami és a magántulajdon között, és a vállalkozások meghatározásába beleértendő valamennyi egyéb jogi személy.
- (2) Ezen iránymutatások nem terjednek ki a hajógyártásnak nyújtott támogatásokra (a Hatóság állami támogatásokról szóló iránymutatásai 24B. fejezetének vagy bármely más jogi eszköz értelmében). Az infrastrukturális beruházások az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése értelmében általában nem tartalmazhatnak állami támogatást, amennyiben az állam valamennyi üzemeltető számára biztosítja az infrastruktúrához való szabad és egyenlő hozzáférést. Ugyanakkor a Hatóság vizsgálatokat folytathat le annak megállapítására, hogy az ilyen beruházások egyes hajótulajdonosokat közvetlenül vagy közvetett módon versenylénybe hoznak-e. Végezetül, a Hatóság által felállított elv szerint nem minősül állami támogatásnak, ha állami hatóságok egy piactudományi körülmények mellett működő magánbefektető számára elfogadható módon részesednek egy vállalkozásból.

⁽¹⁾ Forrás: norvég statisztikák.

⁽²⁾ Amely az EK Bizottság 1997. évi iránymutatásain alapult.

⁽³⁾ A tagállamok közötti, illetve a tagállamok és harmadik országok közötti tengeri szállításban a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének alkalmazásáról szóló, 1986. december 22-i 4055/86/EGK tanácsi rendelet (HL L 378., 1986.12.31., 1. o.).

⁽⁴⁾ 70/97 sz. vegyes bizottsági határozat (HL L 30., 1998.2.5., 42. o. és 5. EGT-kiegészítés, 1998.2.5., 175. o.), hatálybalépés dátuma 1998.8.1.

⁽⁵⁾ A szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri szállításra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló, 1992. december 7-i 3577/92/EGK tanácsi rendelet (HL L 364., 1992.12.12., 7. o.).

24A.2.2. A felülvizsgált, állami támogatásokról szóló iránymutatások általános célkitűzései

- (1) Az állami támogatások terén szükséges a fokozott átláthatóság annak érdekében, hogy ne csak a tág értelemben vett nemzeti hatóságok, de a vállalkozások és az egyének is ismerjék az őket megillető jogokat és rájuk háruló kötelezettségeket. Ezen iránymutatások célja, hogy mindezt elősegítse, és hogy világosan azonosítsa a tengeri szállításhoz kapcsolódó EGT-érdekek támogatására bevezethető állami támogatási programokat, a következő célok mellett:
 - biztonságosabb, hatékonyabb, megbízhatóbb és környezetbarátabb tengeri szállítás létrehozása,
 - az EGT-államok lajstromaiba való bejegyzés vagy visszalajstromozás ösztönzése,
 - az EGT-államok tengeri ágazatának konszolidációjához való hozzájárulás a világpiacokon teljes mértékben versenyképes flotta fenntartása mellett,
 - a tengeri know-how megőrzése és javítása, valamint az európai tengerészek foglalkoztatásának biztosítása és támogatása, és
 - a rövid járatú hajózás területén nyújtott új szolgáltatások támogatásához való hozzájárulás ⁽¹⁶⁾.
- (2) Az állami támogatás rendszerint csak az EGT-államok lajstromaiban bejegyzett hajóknak nyújtható. Bizonyos kivételes esetekben ugyanakkor támogatás az ezen iránymutatások VIII. mellékletének 3. pontja szerinti lajstromokba bejegyzett hajóknak is nyújtható, feltéve, hogy:
 - megfelelnek a nemzetközi szabványoknak és az EGT-jognak, beleértve a megbízhatóságához, biztonságához, környezetvédelemhez és a fedélzeti munkakörülményekhez kapcsolódó szabályozást,
 - a hajókat az EGT-ből üzemeltetik,
 - a hajótulajdonosok telephelye az EGT-ben van és az érintett állam bizonyítani tudja, hogy a lajstrom közvetlenül hozzájárul a fent említett célokhoz.
- (3) Továbbá, a lobogótól független támogatási intézkedések jóváhagyhatók bizonyos olyan kivételes esetekben, amelyeknél egyértelműen bizonyítható, hogy az intézkedések hozzájárulnak a szerződő felek közös célkitűzéseikhez.

24A.3. A versenyképesség javítását szolgáló adózási és szociális intézkedések

24A.3.1. A hajótulajdonos társaságok megadóztatása

- (1) Számos harmadik ország jelentős lajstromokat hozott létre, amelyek mellé hatékony, nemzetközi szolgáltatási infrastruktúra, valamint az EGT-államokhoz képest kedvezőbb adózási feltételek társulnak. Az alacsony szintű adó a társaságokat arra ösztönzi, hogy idegen lobogó alatt közlekedjenek, de arra is, hogy máshol telepedjenek le. Hangsúlyozni kell, hogy jelenleg nincsenek hatékony nemzetközi szabályok az ilyen adózási verseny visszaszorítására, illetve egy EGT-államban bejegyzett hajó másik lajstromba történő bejegyzésének néhány adminisztrációs, jogi vagy technikai akadályának felszámolására. E tekintetben a legjobb megoldást az olcsó lobogókkal való versenyzést igazságosabbá tevő feltételek megteremtése jelenti.
- (2) Általános szabályként az EGT-megállapodás nem terjed ki az EGT/EFTA-állam adórendszerére. Bizonyos esetekben ugyanakkor az ilyen rendszernek olyan következményei is lehetnek, amelyek alapján az adózási rendszer az EGT-megállapodás 61. cikke (1) bekezdésének alkalmazási körébe kerülhet ⁽¹⁷⁾. Jelenleg nincsen bizonyíték olyan támogatási programok meglétére, amelyek a szerződő felek közötti kereskedelmet a közös érdekekkel ellentétes mértékben torzítanák. Valójában úgy tűnik, hogy az EGT-államok hajózásnak nyújtott támogatások formái egyre nagyobb mértékben közelednek egymáshoz. Az EGT-államok között ritka jelenség a nemzeti lobogó elhagyása. Az adóverseny egyrészt alapvetően az EGT-államok közötti, másrészt a harmadik államok közötti kérdést jelent, mivel a harmadik államban történő bejegyzésből adódó, a hajótulajdonosok által realizált költségmegtakarítások jelentősek az EGT-n belüli lehetőségekhez képest.

⁽¹⁶⁾ E tekintetben lásd az EK Bizottság Európai közlekedéspolitikája 2010-ig című fehér könyvét, COM(2001) 370 végleges.

⁽¹⁷⁾ Az E-6/98, Norvég kormány kontra EFTA Felügyeleti Hatóság ügyben hozott EFTA bírósági ítélet.

- (3) Emiatt számos EGT-állam speciális intézkedéseket hozott a hajótulajdonos társaságok számára kedvezőbb adózási feltételek megteremtésére, beleértve például a hajókba történő beruházások gyorsított értékcsökkenését, illetve bizonyos időszakra vonatkozóan a hajók eladásából származó nyereség adómentes visszatartását, feltéve, hogy ezeket az összegeket újra hajókba fektetik be.
- (4) Az ilyen tengeri szállításra irányuló speciális adókedvezmények állami támogatásnak minősülnek. Ennek megfelelően, a rendes társasági adórendszer hajótér alapú adózással történő helyettesítése állami támogatásnak minősül. A »hajótéradó« azt jelenti, hogy a hajótulajdonos közvetlenül az üzemeltetett hajótér alapján adózik. A hajótéradó a vállalat aktuális nyereségeitől vagy veszteségeitől függetlenül fizetendő.
- (5) Bebizonyosodott, hogy az ilyen intézkedések biztosítják a magas színvonalú foglalkoztatást a szárazföldi tengeri ágazatban, mint pl. közvetlenül a hajóüzemeltetéssel összefüggő, illetve a kapcsolódó területekre irányuló (biztosítás, közvetítés és pénzügyek) feladatok ellátása. A szerződő felek tevékenységeinek gazdasági jelentőségét tekintve és a korábban ismertetett célok támogatása érdekében, az ilyen adóosztónzók alkalmazása általában támogatható. Továbbá, a magas színvonalú foglalkoztatás biztosítása és a valamely EGT-államban kiépített, versenyképes hajózási ágazat adóosztónzókkel történő élénkítése, egyéb képzési osztónzók és a biztonságot javító intézkedések kíséretében, ösztönözni fogja az európai hajózás fejlődését a világpiacon.
- (6) A Hatóság előtt ismert, hogy manapság a hajótulajdonosok jövedelme gyakran a hajók idegen lobogók alatti üzemeltetéséből származik – pl. idegen lobogók alatt közlekedő charterhajók, illetve szövetségeken belüli partnerek hajóinak alkalmazása révén. Ugyancsak ismert, hogy az irányítási feladatok és a kapcsolódó tevékenységek külföldi kihelyezésének lehetősége továbbra is fennállna, ha a hajótulajdonos jelentős pénzügyi előnyre tenne szert különböző székhelyek fenntartásából és az EGT-lobogó alatti bevételek és egyéb bevételek külön könyveléséből. Ez az eset állna fenn akkor, ha például a nem EGT-lobogó alatti bevételek után vagy valamely EGT-állam teljes társasági adókulcsával kellene adózni, vagy pedig a tengerentúli alacsonyabb kulccsal, amennyiben bizonyítható a tengerentúli székhely.
- (7) A tengeri szállítás környezetében az állami támogatás célkitűzése, hogy javítsa az EGT-flották versenyképességét a globális hajózási piacon. Ebből következően, az adókedvezmények, szabályként, valamely EGT-lobogóhoz kötöttek. Ugyanakkor az adókedvezmények kivételesen akkor is jóváhagyhatók, amennyiben az EGT-állam területén telephelyvel rendelkező, és társasági adó fizetésére köteles hajótulajdonos üzemelteti a teljes flottát, feltéve, hogy bizonyított, hogy a stratégiai és gazdasági igazgatás valamennyi érintett hajó esetén valóban a felségterületről történik, és hogy ez a tevékenység jelentősen hozzájárul az EGT-n belüli gazdasági tevékenységekhez és foglalkoztatáshoz. Az EGT-állam által ezen gazdasági kapcsolat alátámasztására nyújtott bizonyítékok tartalmazzák az EGT-lajstromozású, EGT-tulajdonban álló és az EGT területéről üzemeltetett hajók, a hajókon és a szárazföldön foglalkoztatott EGT-állampolgárok és az állóeszköz-befektetések részletes adatait. Hangsúlyozni kell, hogy a támogatásnak az EGT-ben érintett valamennyi hajó stratégiai és gazdasági igazgatásának hazatelepítését kell szolgálnia, emellett pedig a támogatás kedvezményezettjei az EGT-ben társasági adó fizetésére kötelesek. Továbbá, a Hatóság kéri a rendelkezésre álló bizonyítékokat, amelyek alátámasztják, hogy az ilyen intézkedésekkel támogatott kedvezményezettek által üzemeltetett hajók megfelelnek az idevágó nemzetközi és EGT biztonsági szabványoknak, beleértve a fedélzeti munkakörülményekre vonatkozókat is.
- (8) A fenti bekezdésben bemutatottak alapján nem szabad megfélemlkezni arról, hogy az adókedvezmények alapvetően valamely EGT-állam lobogójához kötöttek. Mielőtt kivételes jelleggel a támogatást olyan flottáknak nyújtanák (vagy jóváhagynák), amelyek idegen lobogó alatt közlekedő hajókból is állnak, az EGT-államoknak biztosítaniuk kell, hogy a kedvezményezett társaságok kötelezzék magukat arra, hogy növelik, vagy legalább fenntartják az egyik EGT-állam lobogója alatt általuk üzemeltetett hajók részesedését, az iránymutatások életbelépésétől számítva. Bármikor, ha egy vállalat az EGT-megállapodás XXII. mellékletének 4. pontjába beépített 83/349/EKG hetedik tanácsi irányelv⁽¹⁸⁾ 1. cikke értelmében vett irányítást szerez egy hajózási társaságban, a fent említett hajótér-részesedés követelménye az anyavállalatra és a leányvállalatokra együtt vonatkozik, konszolidált alapon. Ha egy vállalat (vagy csoport) nem tartaná tiszteletben ezen követelményt, az érintett EGT-állam nem nyújt adókedvezményt a vállalat által nem EGT-lobogó alatt közlekedő hajói számára egészen addig, amíg az EGT-lobogó alatt közlekedő hajóknak az EGT-államban adókedvezményre jogosult teljes súlyból való részesedése átlagosan nem csökkent a következő bekezdésben említett beszámolási időszak alatt. Az EFTA-állam értesíti a Hatóságot az eltérés alkalmazásáról. Az e bekezdésben bemutatott EGT hajótér-részesedésre vonatkozó követelmény nem vonatkozik az olyan vállalkozásokra, amelyek a hajótér legalább 60 %-át EGT-lobogó alatt üzemeltetik.

⁽¹⁸⁾ HL L 193., 1983.7.18., 1. o.

- (9) Valamennyi olyan esetben, ahol a fent bemutatott kivételes alapokon jóváhagyták az adókedvezményt az érintett EFTA-államnak a 24A.12. szakaszban említett hároméves jelentése elkészítése céljából (»Záró megjegyzések«, lásd lentebb), a kedvezményezetteknek az érintett EFTA-államot el kell látniuk olyan bizonyítékokkal, amelyek alátámasztják, hogy az időszak alatt teljesült a lobogóhoz kötöttségtől való eltérés valamennyi feltétele. Továbbá bizonyítandó, hogy az előző bekezdésben meghatározott, a kedvezményezett flottára vonatkozó hajótér-részesedés követelménye teljesült, valamint, hogy e flotta valamennyi hajója betartja az idevágó nemzetközi és EGT-szabványokat, beleértve a megbízhatósághoz, biztonságához, környezetvédelemhez és a fedélzeti munkakörülményekhez kapcsolódó szabványokat. Amennyiben a kedvezményezettek nem szolgáltatnak erre vonatkozó bizonyítékokat, nem részesülhetnek tovább adókedvezményben.
- (10) Ugyancsak fontos kikötni, hogy bár az EGT-telephelyű hajózási társaságok a fenti adókedvezmények természetes kedvezményezettjei, egyes EGT-telephelyű hajóüzemeltető társaságok is részesülhetnek adókedvezményben. A hajóüzemeltető társaságok a hajótulajdonosoknak különböző szolgáltatásokat kínálnak, mint például műszaki felügyelet, személyzet felvétele és képzése, személyzet vezetése és a hajó üzemeltetésének biztosítása. Egyes esetekben a hajóüzemeltetők mind a technikai üzemeltetéssel, mind a személyzet irányításával járó feladatokat is ellátják. Ebben az esetben a hajóüzemeltetők, amennyiben szállítási tevékenységekről van szó, klasszikus értelemben vett »hajótulajdonosként« tevékenykednek. Továbbá, a hajózási ágazat esetéhez hasonlóan, ez az ágazat is erős és egyre növekvő nemzetközi versennyel néz szembe. Ezen okokból helyénvalónak tűnik az adókedvezmény lehetőségének kiterjesztése a hajóüzemeltetők ezen kategóriájára.
- (11) A hajóüzemeltető társaságok csak azon hajók után részesülhetnek támogatásban, amelyeken ellátják a teljes személyzet vezetését és a technikai üzemeltetést. Különösen a támogatásra való jogosultság érdekében a hajóüzemeltetők a hajótulajdonos nevében átveszik a hajó üzemeltetésével járó teljes felelősséget, valamint az ISM-kód⁽¹⁹⁾ szerint a hajótulajdonosra háruló kötelezéseket és felelőségeket. Ha a hajó üzemeltetői más, speciális szolgáltatást nyújtanak, akár a hajó üzemeltetésével összefüggésben is, az adókedvezményben nem részesülő ilyen tevékenységeket külön kell könyvelni. A fent leírt EGT-államok lobogóból való részesedésére irányuló követelmény hajóüzemeltető társaságokra is vonatkozik⁽²⁰⁾.
- (12) Ezen iránymutatások csak a tengeri szállításra vonatkoznak. A Hatóság elfogadhatja, hogy más hajók, illetve olajfűrő platformok stb. tengeren történő vontatása ezen meghatározás alá eshet.
- (13) A Hatóság ugyanakkor tudatában van annak, hogy bizonyos esetekben az EGT-államok engedélyezik a tengeri hajózáásra tervezett vontatóhajók számára a támogatásból való részesülést, annak ellenére, hogy a tengeren feladatokat csak ritkán, vagy egyáltalán nem látnak el. Ezen iránymutatásokban emiatt célszerű ismertetni, hogy az ilyen kérdésekben a Hatóság miként jár el.
- (14) A »vontatás« csak akkor esik az iránymutatások hatálya alá, ha egy adott év alatt egy vontatóhajó által elvégzett vontatótevékenység legalább 50 %-a »tengeri szállításnak« minősül. A várakozási idő arányosan felszámolható a vontatóhajó által végzett teljes tevékenység azon részére, amely »tengeri szállításnak« minősül. Hangsúlyozni kell, hogy a vontatási tevékenységek, amelyeket többek között kikötőkben végeznek, illetve amelyek önjáró hajók kikötőbe segítségét szolgálják, jelen iránymutatások szerint »tengeri szállításnak« minősülnek. Vontatás esetében nem lehetséges a lobogóhoz kötöttségtől való eltérés.
- (15) Ehhez hasonlóan kotrás esetében, az elmúlt évek során nyert tapasztalatok szerint további pontosításra van szükség.
- (16) A »kotrás« alapvetően nem jogosult a tengeri szállításhoz nyújtott támogatásra. Ugyanakkor, a vállalkozásokra vonatkozó adózási szabályok (mint pl. a hajótéradó), alkalmazhatók olyan kotróhajókra is, amelyek éves üzemelési idejének több mint 50 %-a »tengeri szállításnak« minősül – kiemelt anyagok nyílttengeri szállítása –, és kizárólag ilyen szállítási tevékenységekre. A támogatásra jogosult kotróhajók csak EGT-államban lajstromozott hajók lehetnek (nem lehetséges a lobogóhoz kötöttségtől való eltérés). Ilyen esetekben szükséges a tengeri szállítási tevékenységek külön könyvelése⁽²¹⁾.
- (17) Végezetül, az EK Bizottságnak máig bejelentett hajótér alapú adórendszerek értékelési módszere a következő szakaszokból áll: meghatározzák a hajótulajdonosok virtuális nyereségét egy fiktív profitráta hajótérre való alkalmazásával; az így meghatározott összegre alkalmazzák a nemzeti társasági adót. Az eredményösszeg a fizetendő »hajótéradó«.

⁽¹⁹⁾ »ISM-kód«, a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) A.741(18) határozatával elfogadott, Hajók biztonságos üzemeltetésére és a szennyezés megelőzésére vonatkozó nemzetközi igazgatási szabályzat.

⁽²⁰⁾ A Hatóság meg fogja vizsgálni ezen rendelkezéseknek a hajóüzemeltetésre gyakorolt hatását ezen iránymutatások végrehajtását követő három év után.

⁽²¹⁾ Az üzemeltetők által használt hajók olyan anyagokat is kiemelnek, illetve kotornak, amelyeket ezt követően szállítanak. A kiemelés vagy kotrás nem esik a tengeri szállításnak nyújtott állami támogatás alá.

- (18) Az EK-államok által előírt fiktív profitráták egészen eddig egységesek voltak. Azonban, mivel a társasági adókulcsok az EK-n belül meglehetősen különbözhetnek, a különböző EK-államokban az ugyanazon hajótér után fizetendő adó jelentős eltéréseket mutathat. A jelenlegi egyensúly fenntartása érdekében az EK Bizottság kikötötte, hogy csak akkor hagy jóvá olyan programokat, amelyek alapján ugyanazon hajótér után több adót kell fizetni, ha azok megközelítőleg megegyeznek más, már engedélyezett programokkal. Tapasztalatai alapján a Hatóság megállapítja, hogy virtuális nyereségekre alkalmazott szokásos társasági adó kiszámítása helyett néhány állam úgy is dönthet, hogy közvetlenül rögzített, speciális hajótéradókulcsokat alkalmaz. A Hatóság ugyanakkor megkísérli a már jóváhagyott rendszerekkel való egyensúly fenntartását.
- (19) Valamennyi esetben az adószabályokból származó haszonnak ösztönöznie kell a hajózási ágazat és a foglalkoztatás fejlődését a szerződő felek közös érdekének megfelelően. Emiatt a fent említett adókedvezményeket a hajózási tevékenységekre kell korlátozni; amennyiben egy hajótulajdonos társaság más kereskedelmi tevékenységet is folytat, szükséges az átlátható könyvelés annak megakadályozása érdekében, hogy a kedvezmények nem hajózási tevékenységekre is kiterjedjenek (spill-over). Ez a megközelítés elősegítené az EGT-hajózás versenyképességét, olyan adókötelezettségekkel, amelyek hasonlóak a világ más részein alkalmazott adószintekhez, ugyanakkor megőrizve az EGT-állam rendes adószintjeit egyéb tevékenységek, valamint a részvényesek és igazgatók személyes bevétel tekintetében.

24A.3.2. Munkához kapcsolódó költségek

- (1) A korábban említetteknek megfelelően a tengeri szállítás ágazatát éles nemzetközi verseny jellemzi. A tengeri szállítási ágazatra irányuló támogatási intézkedéseknek emiatt elsődlegesen az EGT-hajótulajdonosokra és EGT-tengerészekre háruló adók, egyéb költségek és terhek nemzetközi normáknak megfelelő szintre történő csökkentésére irányulnak. Az intézkedéseknek közvetlenül ösztönözniük kell az ágazat és a foglalkoztatás fejlődését, általános pénzügyi segítség nyújtása helyett.
- (2) Ezen céloknak megfelelően az EGT-hajózásban a foglalkoztatási költségekre irányuló következő intézkedések engedélyezhetők:
- egy EGT-államban bejegyzett hajó fedélzetén foglalkoztatott EGT-tengerészek társadalombiztosítási hozzájárulásainak csökkentése,
 - valamely EGT-államban bejegyzett hajó fedélzetén foglalkoztatott EGT-tengerészeket érintő jövedelemadókulcsok csökkentése.
- E bekezdésben az »EGT-tengerész« meghatározása:
- EGT-államok állampolgárai menetrend szerinti, EGT-kikötők között utasszállítási szolgáltatásokat nyújtó hajók (beleértve a ro-ro komphajókat is ⁽²²⁾) fedélzetén foglalkoztatott tengerészek esetében,
 - EGT-államban adó és/vagy társadalombiztosítási hozzájárulások fizetésére köteles tengerészek minden más esetben.
- (3) A korábbi, 1997. évi iránymutatások valamennyi, valamely EGT-államban lajstromozott hajó fedélzetén foglalkoztatott, és valamely EGT-államban adó, vagy társadalombiztosítási hozzájárulás fizetésére köteles tengerészre vonatkozóan engedélyezte az ilyen csökkentéseket. Ugyanakkor azóta egyértelművé vált, hogy az európai hajótulajdonosokra nehezedő nemzetközi versenynyomás a nemzetközi teherszállítás területén nőtt, illetve az EGT-n belüli menetrend szerinti utasszállítás területén csökkent. Emiatt az előbbi esetben nyújtott támogatások elsődleges célja az európai hajózási ágazat versenyképességének növelése. Amennyiben ebben az esetben az EGT-államokat visszatartaná attól, hogy valamennyi tengerésznek adókedvezményt nyújtsanak, az negatív hatást gyakorolna az európai hajótulajdonosok versenyképességére, akiket mindez a lobogó elhagyására ösztönözne. Ugyanakkor megállapítást nyert, hogy az EGT-állampolgárok foglalkoztatása jelentős mind százalékos részesedés, mind pedig a foglalkoztatottak száma tekintetében az EGT-n belüli menetrend szerinti utasszállításban. Az ilyen esetben nyújtott támogatásnak elsősorban az EGT-n belüli foglalkoztatás védelmét kell szolgálnia. Belső adózási okokból egyes EGT-államok nem kívánják alkalmazni a fent említett kulcsok csökkentését, helyette – részben vagy teljes mértékben – visszatérítik a hajótulajdonosoknak az ilyen járulékokból származó költségeket. Az ilyen megközelítés általában véve egyenértékűnek tekinthető a fent bemutatott csökkentett rátát alkalmazó rendszerrel, feltéve, hogy világosan kapcsolódik az ilyen járulékokhoz, nincsen túlkompensáció, és a rendszer átlátható és nem nyújt lehetőséget a visszaélésre.
- (4) A vontatási és kotrási (kiemelt anyagok tengeri úton történő szállítása) tevékenységek tengeri részére vonatkozóan az EGT-tengerészek foglalkoztatásához nyújtott támogatások a jelen rész szabályai szerint csak akkor nyújthatók, ha a támogatás EGT-államban bejegyzett, tengeren közlekedő, önjáró, üzemelési idejük legalább 50 %-ában tengeri szállítást végző vontató- és kotróhajók fedélzetén foglalkoztatott tengerészekre irányul ⁽²³⁾.

⁽²²⁾ Lásd a menetrend szerint közlekedő ro-ro komphajók és a nagysebességű utasszállító vízi járművek biztonságos üzemeltetésének érdekében végzett kötelező szemlék rendszeréről szóló, 1999. április 29-i 1999/35/EK tanácsi irányelv 2. cikkének a) pontját (HL L 138., 1999.6.1., 1. o.), beépítve az EGT-megállapodás XIII. mellékletének 56. ca) pontjába, 179/1999. sz. EGT vegyes bizottsági határozat (HL L 74., 2001.3.15., 7. o. és EGT-kiegészítés 14. sz., 2001.3.15., 22. o. (norvég) és 105. o. (izlandi), hatályba lépett 2000.8.1-jén.

⁽²³⁾ Emiatt a többek között elsősorban kikötőkben végzett kotrási tevékenységek nem jogosultak az EGT-tengerészeknek nyújtott támogatásra.

- (5) Végetetül emlékeztetni kell arra, hogy a foglalkoztatási támogatásra az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének foglalkoztatásra nyújtott állami támogatásra történő alkalmazásáról szóló, 2002. december 12-i 2204/2002/EK bizottsági rendeletben ⁽²⁴⁾ foglalt csoportmentesség vonatkozik, amelyet az EGT-megállapodás ⁽²⁵⁾ XV. mellékletének 1. g) pontja tartalmaz, és a tengeri szolgáltatásokra is vonatkozik.

24A.4. Minőségimunkaerő-kompenzáció

A minőségimunkaerő-kompenzációhoz nyújtott támogatás csökkenti az EGT-tengerészek foglalkoztatási költségeit, különösen távoli vizeken üzemeltetett hajók esetén. Az olyan támogatások, amelyekre felső határ vonatkozik (lásd a 24A.11. szakaszt) emiatt az EGT-államokban lajstromozott hajók fedélzetén foglalkoztatott EGT-tengerészek hazatelepülésével járó költségek átvétele vagy visszatérítése formájában nyújthatók.

24A.5. Beruházási támogatás

- (1) Más szállítási módok esetében, mint pl. közúti vagy légi szállítás, általában nem jellemzőek a flotta megújításához nyújtott támogatások. Mivel az ilyen támogatások gyakran torzítják a versenyt, a Hatóság az ilyen támogatásokat nem fogja jóváhagyni, kivéve akkor, ha azok a teljes flottakapacitás csökkentésére irányuló strukturális reformok részei.
- (2) A beruházásoknak összhangban kell állniuk ezen iránymutatások 24B. fejezetével, illetve minden más EGT-szabályozással vagy iránymutatásokkal, amelyek a fejezetet helyettesíthetik.
- (3) Ezen iránymutatások keretrendszerében egyéb – a biztonságos tenger politikával összhangban álló – beruházási támogatás ugyanakkor bizonyos korlátozott esetekben engedélyezett, ha az valamely EGT-államban lajstromozott hajók felszerelésének korszerűsítését, illetve biztonságos és környezetbarát hajók üzemeltetését célozza. Emiatt nyújtható olyan támogatás, amely elősegíti az EGT-ben lajstromozott hajóknak a nemzetközi egyezményekben meghatározott kötelező biztonsági és környezetvédelmi normákat meghaladó mértékű, és egyben szigorúbb követelményeket támasztó fejlesztését, a biztonsági és környezetvédelmi ellenőrzések fokozása mellett. Az ilyen támogatásnak összhangban kell állnia a hajógyártásra vonatkozó EGT-rendeletekkel.
- (4) Mivel a hajózás alapvető tulajdonsága a mobilitás, a hátrányos helyzetű régiókban működő hajózási vállalatoknak nyújtott regionális támogatások, amelyeket gyakran a régiókban befektető vállalatoknak beruházási támogatás formájában nyújtanak, csak akkor engedélyezhetők, ha egyértelműen meghatározható, hogy a beruházásokból származó haszon ésszerű időszakon belül megmutatkozik a régióban. Mindez például raktáreépületek építéséhez, vagy helyhez kötött átrakodási berendezések vásárlásához kapcsolódó beruházásokat érintené. A hátrányos helyzetű régiókban működő hajózási társaságoknak beruházási támogatás csak akkor nyújtható, ha a támogatás megfelel a regionális támogatási szabályoknak is (lásd a 24A.6. szakaszt).

24A.6. Az EGT-megállapodás 61. cikke (3) bekezdésének a) és c) pontján alapuló regionális támogatás

Regionális támogatási programok vonatkozásában a Hatóság az ezen iránymutatásokban, illetve annak későbbi módosításaiban meghatározott általános szabályok szerint jár el.

24A.7. Képzés

- (1) Végetetül emlékeztetni kell arra, hogy a képzési támogatásra az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének a képzési támogatásokra való alkalmazásáról szóló, 2001. január 12-i 68/2001/EK bizottsági rendeletben ⁽²⁶⁾ foglalt csoportmentesség vonatkozik, amelyet az EGT-megállapodás ⁽²⁷⁾ XV. mellékletének 1d) pontja tartalmaz, és a tengeri szolgáltatásokra is vonatkozik.
- (2) Továbbá, a tengerészeknek szóló és az állam által támogatott számos képzési program általános jellege miatt nem részesülhet állami támogatásból (akár szakképzés, akár felsőoktatási képzés). Emiatt az ilyen képzéseket nem kell bejelenteni, és ezekkel kapcsolatban a Hatóság nem indít vizsgálatot.

⁽²⁴⁾ HL L 337., 2002.12.13., 3. o.

⁽²⁵⁾ 83/2003 sz. EGT vegyesbizottsági határozat (HL L [még nem jelent meg]), hatályba lépett 2003.6.21-én.

⁽²⁶⁾ HL L 10., 2001.1.13., 20. o.

⁽²⁷⁾ 88/2002 sz. vegyes bizottsági határozat (HL L 266., 2002.10.3., 56. o. és 49. EGT-kiegészítés, 2002.10.3., 42. o.), hatálybalépés dátuma 2003.2.1.

- (3) Amennyiben egy program állami támogatást tartalmaz, szükséges a program bejelentése. Ilyen eset lehet például, ha egy bizonyos program speciálisan fedélzeten tartott képzéshez kapcsolódik és az állami támogatásból származó hasznóból a képzést nyújtó szervezet, a kadét, a tengerész vagy a hajótulajdonos részesül. A Hatóság kedvezően viszonyul az olyan támogatásokhoz, amelyeket nem diszkriminatív alapon nyújtanak valamely EGT-államban lajstromozott hajókon tartott képzésekhez. Kivételesen más hajókon tartott képzések is támogathatók olyan objektív indokok mellett, mint pl. EGT-államban lajstromozott hajókon rendelkezésre álló helyek hiánya.
- (4) Az olyan esetekben, ahol fedélzeten tartott képzésekhez fizetnek hozzájárulást, az oktató rendszerint nem lehet a személyzet aktív, csak létszámfölötti tagja. Ez a rendelkezés annak biztosítását szolgálja, hogy olyan tengerészek, akik szokásos személyzeti feladatokat látnak el, ne részesülhessenek nettóbér-szubvencióban.
- (5) Hasonlóan, az EGT tengeri szakértelem, valamint az EGT tengeri ágazata versenyképességének biztosítása és fejlesztése érdekében, további, széles körű kutatási és fejlesztési erőfeszítések szükségesek, a minőség, a termelékenység, a biztonság és a környezetvédelem szem előtt tartása mellett. Ilyen projektekhez az EGT-megállapodás keretein belül szintén engedélyezhető állami támogatás ⁽²⁸⁾.
- (6) Az EGT-tisztek képességeinek elmélyítését és fejlesztését szolgáló támogatások a tisztek teljes pályafutása alatt nyújthatók. A támogatás állhat a képzés költségeihez való hozzájárulásból és/vagy a tiszteket a képzés időszaka alatt megillető bérének ellentételezéséből. A képzési programokat olyan módon kell kialakítani, amely megakadályozza, hogy a képzéshez nyújtott támogatás közvetlen vagy közvetett módon a tisztek bérszubvencióját jelentse.
- (7) Szintén engedélyezhető a tengerészként dolgozni kívánó nyílttengeri halászok szakmai átképzéséhez nyújtott támogatások.

24A.8. Szerkezetátalakítási támogatás

Bár a Hatóság nehéz helyzetekben lévő vállalatok szerkezetátalakításáról és megmentéséről szóló iránymutatásai ⁽²⁹⁾ a közlekedésre csak olyan mértékig vonatkoznak, amennyiben azok figyelembe veszik ezen ágazat jellegzetességeit, a Hatóság a hajózási társaságoknak nyújtott szerkezetátalakítási támogatások kérdésében ezen iránymutatások, illetve az ezeket helyettesítő egyéb más iránymutatások vagy EGT-szabályozások alapján jár majd el.

24A.9. Közszolgáltatási kötelezettségek és szerződések

- (1) A tengeri kabotázs területén közszolgáltatási kötelezettségek (KSZK) vethető ki, illetve közszolgáltatási szerződések (KSZSZ) köthetők az EGT-megállapodás XIII. mellékletének 53a. pontjába beépített 3577/92/EGK rendelet 4. cikkében meghatározott szolgáltatások esetében ⁽³⁰⁾. Az ilyen szolgáltatásokra vonatkozóan, mind a KSZK-k, mind a KSZSZ-ek, illetve ellentételezéseik eleget tesznek a rendelkezésben és az EGT-megállapodás szabályaiban, illetve az állami támogatásokat szabályozó eljárásokban foglalt feltételeknek, a közösségen belüli állami támogatások nyújtására vonatkozó, EK-Szerződésben foglalt rendelkezéseknek és eljárásoknak az EFTA Bíróság, az Európai Közösségek Bírósága értelmezésének megfelelően.
- (2) A Hatóság elfogadja, hogy amennyiben a széles körű közlekedési igények kielégítésére nemzetközi közlekedési szolgáltatásokra van szükség, KSZK vethető ki, illetve KSZSZ köthető meg, feltéve, hogy a nyújtott, bármilyen ellentételezés megfelel az EGT-megállapodás szabályainak és eljárásainak.
- (3) A közszolgáltatási szerződések időtartamát ésszerű hosszúságú időszakokra kell korlátozni, általában hat évre, mivel az ennél hosszabb időtartamra szóló szerződések (magán)monopóliumok kialakulásának veszélyével járhatnak.

⁽²⁸⁾ Lásd az EGT-megállapodás 61. cikke (3) bekezdésének c) pontját, valamint jelen iránymutatások 14. (Kutatási és fejlesztési támogatások) és 15. (Környezetvédelmi támogatások) fejezetét.

⁽²⁹⁾ Lásd jelen iránymutatások 16. fejezetét.

⁽³⁰⁾ 70/97 sz. vegyes bizottsági határozat (HL L 30., 1998.2.5., 42. o. és 5. EGT-kiegészítés, 1998.2.5., 175. o.), hatálybalépés dátuma 1998.8.1.

24A.10. Rövid járatú tengeri hajózáshoz nyújtott támogatás

- (1) A »rövid járatú hajózásra« nem létezik jogi meghatározás. Az EK Bizottság 1999. június 29-i, a rövid járatú hajózás fejlődéséről szóló közleménye ⁽³¹⁾ ugyanakkor tartalmaz egy meghatározást, amely szerint a rövid járatú hajózás »az európai kikötők közötti, illetve az ezen kikötők és az Európán kívüli, Európával határos, a zárt tengerekben tengerparttal rendelkező országok kikötői közötti, tengeren történő teher- és utasszállítást« jelenti ⁽³²⁾. Ebben a közleményében az EK Bizottság alábecsülte ezen közlekedési mód szerepét, amelyet a fenntartható és biztonságos közlekedés támogatásában, az EGT-n belüli kohézió erősítésében, valamint az intermodális megközelítés részeként a közlekedés hatékonyságának növelésében tölt be. A Hatóság továbbá elismeri, hogy a rövid járatú hajózást valamennyi szinten gyakorolni kell, mind EGT, mind nemzeti vagy regionális szinten.
- (2) Mivel a rövid járatú hajózásnak nyújtott állami támogatás célja az intermodális lánc fejlesztése és az EGT-államok útjainak tehermentesítése, az EK Bizottság 1999. évi közleményében szereplő rövid járatú hajózás meghatározását, jelen iránymutatások céljainak megfelelően, korlátozni kell az EGT-államok területén lévő tengeri kikötők közötti közlekedésre.
- (3) A Hatóság elismeri, hogy a rövid járatú hajózási szolgáltatások indítása jelentős pénzügyi nehézségekkel járhat, amelyeket az EGT-államok minden bizonnyal csökkenteni kívánnak az ilyen szolgáltatások biztosítása érdekében.
- (4) Amennyiben ez a helyzet áll fenn, a Hatóság jóváhagyhatja az ilyen típusú támogatást, feltéve, hogy az EGT-megállapodás XIII. mellékletének 53. pontjába beépített 4055/86/EGK rendelet ⁽³³⁾ 1. cikke szerint meghatározott hajótulajdonosokra irányul, akik hajói valamely EGT-állam lobogója alatt közlekednek. Az ilyen fajta támogatást be kell jelenteni, és teljesítenie kell a következő feltételeket:
 - a támogatás időtartama nem haladhatja meg a három évet, és az EGT-államok területén elhelyezkedő kikötők közötti közlekedési szolgáltatás finanszírozását szolgálják,
 - a szolgáltatásnak lehetővé kell tennie a közúti szállítás részben vagy teljes mértékben történő áttérését tengeri szállításra, anélkül, hogy ez a tengeri szállítás útvonalainak közérdekkel ellentétes változtatásával járna,
 - a támogatásnak egy részletes, előre meghatározott környezeti hatásokkal járó projekt végrehajtására kell irányulnia, amely új útvonalon, vagy egy létező útvonalon nyújtott szolgáltatások javítására irányul, és amennyiben szükséges, több hajótulajdonos bevonása mellett. Továbbá egy útvonalon csak egy projekt finanszírozható, a kérdéses projekt nem újítható, nem hosszabbítható, illetve nem ismétlődhet meg,
 - a támogatás célja, hogy vagy a kérdéses szolgáltatás működési költségeinek maximum 30 %-át fedezze ⁽³⁴⁾, vagy finanszírozza az átrakodási berendezések vásárlását a tervezett szolgáltatás nyújtása céljából, az ilyen beruházás maximum 10 %-áig,
 - a projekt végrehajtására irányuló támogatás átlátható kritériumok alapján és nem diszkriminatív módon nyújtandók az EGT-ben telephellyel rendelkező hajótulajdonosoknak, a támogatás alapvetően az EGT-állam hatóságai által a közösségi szabályokkal összhangban álló közbeszerzési eljárás keretében kiválasztott projektre nyújtható,
 - a projekt keretében nyújtott szolgáltatásnak a támogatási időszak lejártát követően gazdaságilag életképesnek kell lennie,
 - az ilyen támogatások nem kumulálhatóak közszolgáltatási ellentételezéssel (kötelezettségek vagy szerződések).

⁽³¹⁾ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, a Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: „A rövid járatú hajózás fejlődése Európában: dinamikus alternatíva a fenntartható közlekedési láncban – második kétéves jelentés”, COM(1999) 317 végleges.

⁽³²⁾ Lásd fenti közleményt, 2. o.

⁽³³⁾ Lásd a fenti 13. lábjegyzetet.

⁽³⁴⁾ Közösségi finanszírozás vagy más támogatási program szerinti jogosultság esetén a 30 %-os felső határ a támogatás/pénzügyi segítség kombinált összegére vonatkozik. Megállapítandó, hogy a támogatási intenzitás megegyezik a Marco Polo forgalomátterelési intézkedésekről szóló közösségi kezdeményezésben foglaltakkal: vö. az 1382/2003/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdésével (HL L 196., 2003.8.2., 1. o.).

24A.11. A támogatás felső határa

- (1) A fentiek alapján egyes EGT-államok tengeri ágazataikat adócsökkentéssel, míg más EGT-államok közvetlen kifizetésekkel támogatják – például a tengerészek jövedelemadójának visszatérítésével. Az EGT-államok adórendszerei közötti különbségek tekintetében a jövőben mindkét lehetőség biztosítható. Természetesen e két megközelítés, bizonyos esetekben, kombinálható is. Ugyanakkor ez annak a kockázatával jár, hogy a támogatási szintek kumulálódnak, ami nem áll arányban a szerződő felek közös érdekeivel, és az EGT-államok közötti szubvenció versenyhez vezethet.
- (2) A tengerészek jövedelmi adójának és társadalombiztosítási hozzájárulásainak nullára csökkentése, és társasági adó csökkentése a 24A.3.1. szakasz 18. pontjában bemutatott hajózási tevékenységekre vonatkozóan az engedélyezhető támogatás felső határát jelentik. A versenytorzulás elkerülése érdekében más támogatási rendszerek nem nyújthatnak ennél nagyobb hasznot. Továbbá, bár az EFTA-állam által bejelentett minden egyes támogatási program vizsgálat tárgyát képezi, a 24A.3–24A.6. szakasz szerint nyújtott támogatás teljes összege nem haladhatja meg a hajózási tevékenységek után és a tengerészekről befolyt adók és társadalombiztosítási hozzájárulások teljes összegét.

24A.12. Záró megjegyzések

- (1) A Hatóság továbbra is rendszeresen és részleteiben követni fogja a hajózás piaci feltételeit. Amennyiben ezekben változás állna be, és az állami támogatás iránti igény csökkenne vagy megszűnne, a Hatóság időben meghozza a szükséges intézkedéseket.
- (2) A Hatóságnak bejelentett intézkedésekre vonatkozó valamennyi új javaslatnak tartalmaznia kell egy, a következő hat évet átfogó ütemtervet, amely tartalmazza a 24A.2.2. szakasz valamennyi célkitűzésére gyakorolt várható és számszerűsített hatásokat. Az ilyen javaslatokban különösen ismertetni kell a tengeri ágazatot érintő várható makrogazdasági eredményt, a megőrzött vagy létrehozott munkahelyek számával együtt.
- (3) Valamennyi, az ezen iránymutatások hatálya alá eső támogatási program vonatkozásában – legyen az akár létező, akár új –, az EFTA-államok megküldik a Hatóságnak a végrehajtás hatéves időszaka alatt kiváltott hatások értékelését.
- (4) Ha a kedvezményezettnek támogatást hagynak jóvá és nyújtanak, a 24A.3.1. szakaszban említett lobogóhoz kötöttségtől való eltérés szerint, az érintett EFTA-állam a támogatás nyújtásától számított minden harmadik évben jelentést nyújt be a Hatóságnak. Jelentésében az EFTA-állam számszerűsíti az elért eredményeket és azokat összehasonlítja a várt eredményekkel. A jelen iránymutatásban bemutatott, jelentéstételre irányuló követelmények elfogadásuktól kezdve lépnek életbe.
- (5) Továbbá, amennyiben szükségesnek bizonyul, például egy indokolt panaszt követően, az érintett EFTA-államnak el kell látnia a Hatóságot arra vonatkozó bizonyítékokkal, hogy az adott kedvezményezettnek nyújtott támogatás annak pontos meghatározására korlátozódik és a várt hatásokat váltotta ki.

24A.13. Megfelelő intézkedések

- (1) Jelen iránymutatások az elfogadásuk dátumától hatályosak. A felülvizsgálati és bírósági megállapodás 3. jegyzőkönyve I. részének 1. cikke (1) bekezdésének és a II. része 18. cikkének megfelelően a Hatóság javasolja az EFTA-államoknak, hogy az ezen iránymutatások által lefedett állami támogatásokhoz kapcsolódó létező támogatási programjaikat úgy módosítsák, hogy azok legkésőbb 2005. június 30-ig feleljenek meg az iránymutatásoknak. Az EFTA-államokat felkéri, hogy legkésőbb 2004. június 30-ig írásban erősítsék meg, hogy elfogadják a megfelelő intézkedésekre irányuló ezen javaslatokat.
- (2) Amennyiben valamely EFTA-állam a határidőig nem erősítené meg írásban beleegyezését, a Hatóság az EFTA-államok között létrejött, a Felülvizsgálati Hatóság és a Bíróság létrehozásáról szóló megállapodás 3. jegyzőkönyve II. részének 19. cikke (2) bekezdését fogja alkalmazni, és amennyiben szükséges, megindítja a rendelkezésben foglalt eljárásokat.
- (3) Ezen iránymutatásokat az alkalmazásuktól számított hét éven belül felülvizsgálják.”

„VIII. MELLÉKLET

Az EGT-államok lajstromainak meghatározása a 24A. fejezet tengeri szállításhoz nyújtott állami támogatásra vonatkozó szabályok céljából

Az »EGT-államok lajstromai« az EGT-megállapodásban részes EK-tagállam vagy EFTA-tagállam joga alá esnek, amely az Európai Közösség, vagy az EFTA-állam részét képező területre alkalmazandó.

1. Az EGT-államok lajstromai az EGT-államok valamennyi elsődleges lajstroma.
 2. Továbbá, az EGT-államokban vezetett, és az EGT-jog alá eső következő lajstromok EGT-államok lajstromai:
 - Dán Nemzetközi Hajózási Lajstrom (DIS),
 - Német Nemzetközi Hajózási Lajstrom (ISR),
 - Olasz Nemzetközi Hajózási Lajstrom,
 - Madeira Nemzetközi Hajózási Lajstrom (MAR),
 - Kanári-szigetek Lajstrom,
 - Norvég Nemzetközi Hajózási Lajstrom (NIS).
 3. Más lajstromok akkor sem tekinthetők EGT-államok lajstromainak, ha az EGT-államban telephellyel rendelkező hajótulajdonosok számára gyakorlatilag első alternatívát jelentenek. Ennek oka, hogy ezen területek olyan területek joga alá tartoznak, amelyekre az EK-Szerződés és így az EGT-megállapodás egyáltalán nem, vagy csak részben érvényes. Emiatt a következő lajstromok nem EGT-államok lajstromai:
 - a Kerguélen-szigetek lajstroma (az EK-Szerződés nem terjed ki a területére),
 - a Holland Antillák lajstroma (Közösséggel társult terület; az EK-Szerződésnek csak a IV. része vonatkozik rá; saját adórendszerrel rendelkezik),
 - a következő lajstromok:
 - Man-sziget lajstroma (az EK-Szerződés meghatározott részei vonatkoznak a szigetre – lásd az EK-Szerződés 299. cikke (6) bekezdésének c) pontját; a Man-sziget parlamentje adókérdésekben kizárólagos törvényhozási joggal rendelkezik),
 - a Bermuda- és Kajmán-szigetek lajstroma (részei a Közösséggel társult területeknek, és az EK-Szerződésnek csak a IV. része vonatkozik rájuk; adókérdésekben autonómiát élveznek).
 4. Gibraltárra az EK-Szerződés teljes egészében vonatkozik, és a gibraltári lajstrom ezen iránymutatások céljából EGT-állam lajstromának tekintendő.”
-