

## IV

(Retsakter vedtaget inden den 1. december 2009 i henhold til EF-traktaten, EU-traktaten og Euratomtraktaten)

## EFTA-TILSYNSMYNDIGHEDENS BESLUTNING

Nr. 397/09/KOL

af 14. oktober 2009

**om 72. ændring af de proceduremæssige og materielle regler for statsstøtte ved indføjelser af et nyt kapitel om statsstøtte til skibsadministrationselskaber**

EFTA-TILSYNSMYNDIGHEDEN <sup>(1)</sup>,

SOM HENVISER TIL aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde <sup>(2)</sup>, særlig artikel 61-63 og protokol 26 til aftalen,

SOM HENVISER TIL aftalen mellem EFTA-staterne om oprettelse af en tilsynsmyndighed og en domstol <sup>(3)</sup>, særlig artikel 24 og artikel 5, stk. 2, litra b),

SOM TAGER I BETRAGTNING, at i henhold til artikel 24 i aftalen om Tilsynsmyndigheden og Domstolen skal Tilsynsmyndigheden sætte EØS-aftalens bestemmelser om statsstøtte i kraft,

SOM TAGER I BETRAGTNING, at i henhold til artikel 5, stk. 2, litra b), i aftalen om Tilsynsmyndigheden og Domstolen skal Tilsynsmyndigheden udstede meddelelser og retningslinjer på områder, der er omhandlet i EØS-aftalen, hvis dette er udtrykkeligt fastsat i denne aftale eller i aftalen om Tilsynsmyndigheden og Domstolen, eller hvis Tilsynsmyndigheden finder det nødvendigt,

SOM MINDER OM de proceduremæssige og materielle regler for statsstøtte vedtaget af Tilsynsmyndigheden <sup>(4)</sup> den 19. januar 1994,

SOM TAGER I BETRAGTNING, at Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber (i det følgende benævnt »Europa-Kommissionen«) den 10. juni 2009 vedtog en meddelelse med vejledning om statsstøtte til skibsadministrationselskaber <sup>(5)</sup>,

SOM TAGER I BETRAGTNING, at denne meddelelse også er relevant for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde,

SOM TAGER I BETRAGTNING, at der skal sikres en ensartet anvendelse af EØS-statsstøttereglerne i hele Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde,

SOM TAGER I BETRAGTNING, at Tilsynsmyndigheden ifølge punkt II under overskriften »GENERELT« i slutningen af bilag XV til EØS-aftalen efter høring af Europa-Kommissionen skal vedtage retsakter, der svarer til dem, som Europa-Kommissionen vedtager,

SOM HAR HØRT Europa-Kommissionen,

SOM HAR HØRT EFTA-staterne ved brev af 31. august 2009 (ref.nr. 526393, 526395 og 526367),

HAR VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

*Artikel 1*

Retningslinjerne for statsstøtte ændres ved indsættelse af et nyt kapitel om vejledning om statsstøtte til skibsadministrationselskaber. Det nye kapitel findes i bilaget til denne beslutning.

*Artikel 2*

Kun den engelske udgave er autentisk.

Udfærdiget i Bruxelles, den 14. oktober 2009.

På EFTA-Tilsynsmyndighedens vegne

Per SANDERUD  
Formand

Kristján Andri STEFÁNSSON  
Medlem af Kollegiet

<sup>(1)</sup> I det følgende benævnt »Tilsynsmyndigheden«.

<sup>(2)</sup> I det følgende benævnt »EØS-aftalen«.

<sup>(3)</sup> I det følgende benævnt »aftalen om Tilsynsmyndigheden og Domstolen«.

<sup>(4)</sup> Retningslinjer for anvendelse og fortolkning af artikel 61 og 62 i EØS-aftalen og artikel 1 i protokol 3 til aftalen om Tilsynsmyndigheden og Domstolen vedtaget og udstedt af Tilsynsmyndigheden den 19. januar 1994, offentliggjort i EFT L 231 af 3.9.1994, s. 1, og EØS-tillæg nr. 32 af 3.9.1994, s. 1. I det følgende benævnt »retningslinjerne for statsstøtte«. Den ajourførte version af retningslinjerne for statsstøtte findes på Tilsynsmyndighedens websted: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>

<sup>(5)</sup> EUT C 132 af 11.6.2009, s. 6.

## BILAG

## VEJLEDNING OM STATSSTØTTE TIL SKIBSADMINISTRATIONSSKIBER

1. **Anvendelsesområde**

Dette kapitel handler om, hvorvidt teknisk skibsadministration og besætningsadministration kan omfattes af den nedsatte selskabsbeskatning eller anvendelsen af tonnageafgift i henhold til afsnit 3.1 i kapitlet om statsstøtte til søtransportsektoren <sup>(1)</sup> (i det følgende benævnt »retningslinjerne«). Det handler ikke om statsstøtte til kommerciel skibsadministration. Kapitlet gælder besætningsadministration og teknisk administration, uanset om de to ydelser leveres enkeltvis eller samlet til samme skib.

2. **Indledning**2.1. *Generel baggrund*

Retningslinjerne giver mulighed for, at skibsadministrationsselskaber kan omfattes af tonnageafgiftsordningen eller andre beskatningsordninger for rederier (afsnit 3.1). Det er dog kun tilfældet, hvis de leverer både den tekniske administration og besætningsadministrationen til samme skib (»samlet administration«), medens aktiviteter, hvor det kun er én af disse to ydelser, der leveres, ikke kan omfattes af tonnageafgiftsordningen eller andre beskatningsordninger.

Det er fastsat i retningslinjerne, at EFTA-Tilsynsmyndigheden (i det følgende benævnt »Tilsynsmyndigheden«) undersøger virkningerne af retningslinjerne på skibsadministration efter tre års anvendelse <sup>(2)</sup>. I dette kapitel forelægges resultaterne af vurderingen, og der drages konklusioner om, hvorvidt skibsadministrationsselskaber kan opnå statsstøtte.

2.2. *Skibsadministration*

Skibsadministrationsselskaber er retlige enheder, der yder forskellige former for tjenester til rederier, f.eks. teknisk tilsyn, ansættelse og uddannelse af besætningsmedlemmer, besætningsadministration og drift af fartøjer. Der er tre hovedkategorier af skibsadministrationstjenester: besætningsadministration, teknisk administration og kommerciel administration.

Besætningsadministration består navnlig i at udvælge og påmønstre tilstrækkeligt uddannede søfarende, at sørge for aflønning, at sikre en tilstrækkelig bemanning på skibe, at kontrollere søfarendes certificeringer, at sørge for de søfarendes ulykkes- og invalideforsikring, rejser og visumudstedelse, at behandle godtgørelsesanmodninger for lægeudgifter, at vurdere de søfarendes præstationer og — i nogle tilfælde — at uddanne dem. Besætningsadministration udgør langt størstedelen af skibsadministrationen på verdensplan.

Teknisk administration består i at sikre fartøjets sødygtighed og at sørge for, at det fuldt ud opfylder de tekniske og sikkerhedsmæssige krav. Den virksomhed, der står for den tekniske administration, er navnlig ansvarlig for at træffe afgørelser vedrørende reparation og vedligehold af et skib. Teknisk administration udgør en betydelig del af skibsadministrationen, om end en langt mindre del end besætningsadministration.

Den kommercielle administration omfatter salgsfremmende aktiviteter og salg af skibets kapacitet gennem udchartering af skibene, modtagelse af bestillinger vedrørende transport af last eller passagerer, markedsføring og udnævnelse af agenter. Den kommercielle administration udgør en meget lille del af skibsadministrationen. På nuværende tidspunkt råder Tilsynsmyndigheden ikke over fuldstændige oplysninger om den kommercielle administration. Den kommercielle skibsadministration behandles derfor ikke i dette kapitel.

Som alle andre maritime aktiviteter er skibsadministration i sagens natur af global art. Da der ikke findes nogen international lovgivning, som regulerer tredjeparters administration af skibe, er normerne inden for dette område fastlagt i en række privatretlige aftaler <sup>(3)</sup>.

I EØS foregår størstedelen af skibsadministrationen i Cypern. Der er dog også skibsadministrationsselskaber i Det Forenede Kongerige, Tyskland, Danmark, Belgien og Nederlandene. Uden for EØS er skibsadministrationsselskaberne hovedsageligt etableret i Hong Kong, Singapore, Indien, De Forenede Arabiske Emirater og USA.

<sup>(1)</sup> Tilgængelig på EFTA-Tilsynsmyndighedens netsted <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>

<sup>(2)</sup> Se fodnote 20 i retningslinjerne.

<sup>(3)</sup> F.eks. »BIMCO's Standard Ship Management Agreement SHIPMAN 98«, som ofte anvendes i forbindelse med aftaler mellem skibsadministrationsselskaber og rederier.

### 2.3. Gennemgang af kriterierne for støtteberettigelse for skibsadministrationsselskaber

Siden offentliggørelsen af retningslinjerne i marts 2004 er en række søfartslande blevet optaget i EØS, heriblandt Cypern, der har den største koncentration af skibsadministrationsselskaber i verden.

Cyperns tiltrædelse og landets indledende arbejde med at overholde retningslinjerne samt en undersøgelse gennemført af et konsortium på denne EØS-stats vegne <sup>(1)</sup> førte til en bedre forståelse af denne aktivitet og dens opståen og udvikling. Der er nu en større bevidsthed om navnlig forbindelsen mellem teknisk administration og besætningsadministration på den ene side og shippingvirksomhed på den anden side og om muligheden for, at selskaber, der står for besætningsadministration og/eller teknisk administration kan bidrage til at nå målene i retningslinjerne.

### 3. Vurdering af støtteberettigelse for skibsadministrationsselskaber

I modsætning til andre søfartsrelaterede tjenester er skibsadministration en normal hovedaktivitet for søtransportvirksomheder, som normalt udføres af virksomheden selv. Skibsadministration er en af de væsentligste aktiviteter for skibsoperatører. Nu til dags bliver de dog i visse tilfælde outsourcet og overdraget til eksterne skibsadministrationsselskaber. Det er denne tætte forbindelse mellem skibsadministration og shippingvirksomhed, der gør, at eksterne administrationsselskaber er professionelle operatører med samme baggrund som rederierne og arbejder inden for det samme forretningsmiljø, selv om de er brancheopdelt i henhold til deres respektive specialisering. Rederier er skibsadministrationsselskabernes eneste kunder.

På den baggrund mener Tilsynsmyndigheden, at outsourcing af skibsadministration beskatningsmæssigt ikke bør stilles dårligere end intern skibsadministration, forudsat at skibsadministrationsselskaberne opfylder de samme krav, som gælder for rederierne, og forudsat at støtten til skibsadministrationsselskaberne bidrager til at nå målene i retningslinjerne på samme måde som støtten til rederierne.

Tilsynsmyndigheden mener navnlig, at skibsadministrationsselskaberne netop på grund af deres specialisering og arten af deres hovedaktiviteter vil kunne levere et væsentligt bidrag til at realisere målene i retningslinjerne, herunder især målene om »at gøre en sikker, effektiv og miljøvenlig søtransport bedre« og »at underbygge det maritime kompleks i EØS-staterne« <sup>(2)</sup>.

### 4. Udvidelse af støtteberettigelsen til at omfatte skibsadministrationsselskaber

På grundlag af forklaringerne i afsnit 3 ovenfor vil Tilsynsmyndigheden i henhold til EØS-aftalens artikel 61, stk. 3, litra c), godkende skattelettelser til skibsadministrationsselskaber, jf. retningslinjernes afsnit 3.1, for så vidt angår fælles eller separat besætningsadministration og teknisk administration, hvis betingelserne i dette kapitels afsnit 5 og 6 er opfyldt.

### 5. Betingelser for støtteberettigelse, som gælder for både teknisk administration og besætningsadministration

For at kunne opnå støtte skal skibsadministrationsselskaberne påvise en klar forbindelse til EØS og økonomien i EØS, jf. retningslinjernes afsnit 3.1. De bør derudover bidrage til opfyldelse af målene i retningslinjerne, f.eks. dem, der er fastsat i retningslinjernes afsnit 2.2. Teknisk administration og besætningsadministration kan omfattes af statsstøtte, hvis de skibe, der administreres, opfylder alle kravene i dette kapitels afsnit 5.1 til 5.4. Støtteberettigede aktiviteter skal udføres 100 % fra EØS' territorium.

#### 5.1. Bidrag til økonomien og beskæftigelsen inden for EØS

Den økonomiske forbindelse til EØS godtgøres ved, at skibsadministrationen udføres på en eller flere EØS-staters territorium, og at det hovedsageligt er EØS-borgere, der er beskæftiget med aktiviteterne i land eller på skibene.

#### 5.2. Økonomisk forbindelse mellem de administrerede skibe og EØS

Skibsadministrationsselskaber kan opnå statsstøtte i forbindelse med skibe, som administreres 100 % fra EØS' territorium, uanset om administrationen leveres af selskabet selv eller helt eller delvis er outsourcet til et eller flere skibsadministrationsselskaber.

Eftersom skibsadministrationsselskaber ikke har fuld kontrol over deres kunder, anses kravet dog for at være opfyldt, hvis mindst to tredjedele af de administrerede skibes tonnage administreres fra EØS' territorium. Tonnage ud over denne andel, der ikke administreres 100 % fra EØS, er ikke støtteberettiget <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> *Study on Ship Management in Cyprus and in the European Union* af 31. maj 2008; undersøgelsen blev udført på de cypriske myndigheders vegne af et konsortium under ledelse af Wirtschafsuniversität Wien.

<sup>(2)</sup> Afsnit 2.2 i retningslinjerne.

<sup>(3)</sup> At denne 2/3-regel ikke er overholdt, har ingen betydning for, om skibsadministrationsselskabet i sig selv kan opnå støtte.

### 5.3. Overensstemmelse med internationale normer og Fællesskabets normer

Skibsadministrationsselskaber kan opnå støtte, hvis alle de skibe og besætninger, som de administrerer, overholder de internationale normer for og de EF-retlige krav til blandt andet sikkerhed, uddannelse og certificering af søfarende, miljøvenlighed og arbejdsforhold om bord.

### 5.4. Krav til flagandelen

Det krav til flagandelen, der er fastsat i ottende afsnit i retningslinjernes afsnit 3.1, gælder for skibsadministrationsselskaber. Den EØS-flagandel, der skal benyttes som benchmark, er andelen på den dag, hvor dette kapitel bliver vedtaget. For nye selskaber beregnes benchmark et år efter den dato, hvor selskabet påbegyndte sin virksomhed.

## 6. Supplerende krav til besætningsadministrationsselskaber

### 6.1. Uddannelse af søfarende

Besætningsadministrationsselskaber kan opnå statsstøtte, hvis alle søfarende på de administrerede skibe er uddannet og har et sønæringsbevis i overensstemmelse med den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW), 1978, med senere ændringer, og har gennemført en uddannelse i personlig sikkerhed om bord på skibe. Besætningsadministrationsselskaber er støtteberettigede, hvis de opfylder STCW-kravene og de EF-retlige krav til virksomheders ansvar.

### 6.2. Sociale vilkår

For at kunne opnå statsstøtte skal besætningsadministrationsselskaber på alle de administrerede skibe sikre, at bestemmelserne i ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold, 2006, (»MLC«) <sup>(1)</sup>, opfyldes fuldt ud af den søfarendes arbejdsgiver, hvad enten dette er rederen eller skibsadministrationsselskaberne. Skibsadministrationsselskaberne skal navnlig sikre, at MLC-bestemmelserne vedrørende den søfarendes ansættelseskontrakt <sup>(2)</sup>, kompensation for skibbrud eller forlis <sup>(3)</sup>, sygdomsbehandling <sup>(4)</sup>, rederens ansvar for blandt andet betaling af løn under sygdom eller ved ulykke <sup>(5)</sup>, samt hjemsendelse <sup>(6)</sup> anvendes korrekt.

Besætningsadministrationsselskaber skal også sikre, at de internationale normer for arbejdstid og hviletid, der er fastlagt i MLC, overholdes fuldt ud.

Endelig skal besætningsadministrationsselskaber for at være støtteberettigede også stille en finansiel sikkerhed, så der er garanti for kompensation i tilfælde af en søfarendes død eller langsigtede invaliditet på grund af en arbejdsrelateret legemsskade eller sygdom.

## 7. Beregning af skat

For skibsadministrationsselskaber vil Tilsynsmyndigheden også anvende det princip i retningslinjerne, som siger, at for at undgå fordrejning vil der kun ske godkendelse af ordninger, der giver en ensartet beskatning i alle EØS-staterne for den samme aktivitet eller den samme tonnage. Det indebærer, at fuldstændige fritagelser eller tilsvarende ordninger ikke vil blive accepteret <sup>(7)</sup>.

Det skattegrundlag, der skal anvendes for skibsadministrationsselskaber, kan af indlysende årsager ikke være det samme, som det, der anvendes for rederier, eftersom et skibsadministrationsselskabs omsætning for et givet skib er meget lavere end rederiets. I henhold til den undersøgelse, der er nævnt i afsnit 2.3, og i henhold til anmeldelser, som er modtaget tidligere, bør skattegrundlaget for skibsadministrationsselskaber sættes til ca. 25 % (tonnage eller antaget fortjeneste) af det skattegrundlag, som gælder for rederiet for samme skib eller samme tonnage. Tilsynsmyndigheden kræver derfor, at der anvendes en procentsats på mindst 25 % i forbindelse med tonnageafgiftsordninger for skibsadministration <sup>(8)</sup>.

<sup>(1)</sup> Der erindres om, at de europæiske arbejdsmarkedsparter vedtog en aftale, som overtog den relevante del af ILO-konventionen fra 2006, som er indarbejdet i EF-retten ved Rådets direktiv 2009/13/EF af 16.2.2009 om iværksættelse af aftalen, der blev indgået mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold, 2006, og om ændring af direktiv 1999/63/EF (EUT L 124 af 20.5.2009, s. 30). Direktiv 2009/13/EF er ved at blive indarbejdet i EØS-aftalen.

<sup>(2)</sup> Forskrift 2.1 og norm A2.1 (ansættelseskontrakt for søfarende) i afsnit 2 i MLC.

<sup>(3)</sup> Ibid., forskrift 2.6 og norm A2.6 (kompensation til søfarende for skibbrud eller forlis) i afsnit 2.

<sup>(4)</sup> Ibid., forskrift 4.1 og norm A4.1 (sygdomsbehandling om bord og i land, rederens ansvar), forskrift 4.3 og A4.3 (sundheds- og sikkerhedsbeskyttelse samt forebyggelse af ulykker) og forskrift 4.4 (adgang til landbaserede velfærdsfaciliteter) i afsnit 4.

<sup>(5)</sup> Forskrift 4.2 og norm A4.2 (rederens ansvar) i afsnit 4.

<sup>(6)</sup> Forskrift 2.5 og norm A2.5 (hjemsendelse) i afsnit 2.

<sup>(7)</sup> Myndigheden benytter lejligheden til i dette kapitel af retningslinjerne at understrege, at den mekanisme, som anvendes til at beregne den skat, som både skibsadministrationsselskaber og rederier skal betale, er irrelevant i sig selv. Det er navnlig irrelevant, om der anvendes et system, som bygger på en antaget fortjeneste, eller ej.

<sup>(8)</sup> Rederiet skal, hvis det ellers er støtteberettiget, stadig betale hele tonnageafgiften.

Hvis skibsadministrationselskaber har andre aktiviteter, som ikke er statsstøtteberettigede i henhold til dette kapitel, skal der føres særskilte regnskaber for disse aktiviteter.

Hvis skibsadministrationselskaber benytter en underkontrahent til en del af deres aktiviteter, er underkontrahenten ikke berettiget til statsstøtte.

#### 8. **Anvendelse og revision**

Tilsynsmyndigheden vil anvende vejledningen i dette kapitel fra datoen for vedtagelsen.

Statsstøtte til skibsadministrationselskaber vil være omfattet af den generelle revision af retningslinjerne, jf. retningslinjernes afsnit 13.

---