

## IV

(Aktai, priimti iki 2009 m. gruodžio 1 d. remiantis EB sutartimi, ES sutartimi ir Europos atominės energijos bendrijos steigimo sutartimi)

## ELPA PRIEŽIŪROS INSTITUCIJOS SPRENDIMAS

Nr. 397/09/COL

2009 m. spalio 14 d.

**kuriuo septyniasdešimt antrąjį kartą iš dalies keičiamos procedūrinės ir esminės valstybės pagalbos  
srities taisyklės, į kurias įtraukiamas naujas skyrius apie valstybės pagalbą laivų valdymo įmonėms**

ELPA PRIEŽIŪROS INSTITUCIJA <sup>(1)</sup>,

ATSIŽVELGDAMA į Europos ekonominės erdvės susitarimą <sup>(2)</sup>, ypač į jo 61–63 straipsnius ir 26 protokolą,

ATSIŽVELGDAMA į ELPA valstybių susitarimą dėl Priežiūros institucijos ir Teisingumo Teismo įsteigimo <sup>(3)</sup>, ypač į jo 24 straipsnį ir 5 straipsnio 2 dalies b punktą,

KADANGI pagal Priežiūros institucijos ir Teismo susitarimo 24 straipsnį ELPA priežiūros institucija įgyvendina EEE susitarimo nuostatas dėl valstybės pagalbos,

KADANGI pagal Priežiūros institucijos ir Teismo susitarimo 5 straipsnio 2 dalies b punktą Institucija skelbia pranešimus arba gaires dėl EEE susitarime nagrinėjamų klausimų, jei tai aiškiai numatyta tame Susitarime arba Priežiūros institucijos ir Teismo susitarime arba jei Institucija mano, kad tai būtina,

PRIMINDAMA procedūrinės ir esminės taisyklės valstybės pagalbos srityje, Institucijos priimtas 1994 m. sausio 19 d. <sup>(4)</sup>,

KADANGI 2009 m. birželio 10 d. Europos Bendrijų Komisija (toliau – EB Komisija) priėmė Komunikatą, kuriame išdėstomos valstybės pagalbos teikimo laivų valdymo įmonėms gairės <sup>(5)</sup>,

KADANGI šis komunikatas taip pat svarbus Europos ekonominei erdvei,

KADANGI reikia užtikrinti vienodą EEE valstybės pagalbos taisyklių taikymą visoje Europos ekonominėje erdvėje,

KADANGI pagal EEE susitarimo XV priedo pabaigoje esančio skyriaus „BENDROSIS NUOSTATOS“ II punktą Institucija, pasikonsultavusi su Komisija, turi priimti teisės aktus, atitinkančius Europos Komisijos priimtus aktus,

PASIKONSULTAVUSI su Europos Komisija,

PASIKONSULTAVUSI su ELPA valstybėmis 2009 m. rugpjūčio 31 d. raštu (nuorodos Nr. 526393, 526395 ir 526367),

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

## 1 straipsnis

Valstybės pagalbos gairės iš dalies keičiamos, įtraukiant naują skyrių dėl valstybės pagalbos laivų valdymo įmonėms. Naujasis skyrius pateikiamas šio sprendimo priede.

## 2 straipsnis

Tekstas autentiškas tik anglų kalba.

Priimta Briuselyje 2009 m. spalio 14 d.

ELPA priežiūros institucijos vardu

Per SANDERUD  
Pirmininkas

Kristján Andri STEFÁNSSON  
Kolegijos narys

<sup>(1)</sup> Toliau – Institucija.

<sup>(2)</sup> Toliau – EEE susitarimas.

<sup>(3)</sup> Toliau – Priežiūros institucijos ir Teismo susitarimas.

<sup>(4)</sup> EEE susitarimo 61 bei 62 straipsnių ir Priežiūros institucijos ir Teismo susitarimo 3 protokolo 1 straipsnio taikymo ir aiškinimo gairės, kurias Institucija priėmė ir paskelbė 1994 m. sausio 19 d., paskelbtos *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* (toliau – OL) L 231, 1994 9 3, p. 1 ir EEE priede Nr. 32, 1994 9 3, p. 1. Toliau – Valstybės pagalbos gairės. Atnaujinta Valstybės pagalbos gairių versija skelbiama Institucijos svetainėje <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>.

<sup>(5)</sup> OL C 132, 2009 6 11, p. 6.

## PRIEDAS

## VALSTYBĖS PAGALBOS TEIKIMO LAIVŲ VALDYMO ĮMONĖMS GAIRĖS

## 1. Taikymo sritis

Šiame skyriuje nagrinėjama, ar laivų įgulos valdymo ir techninės priežiūros paslaugas teikiančios įmonės turi teisę mokėti mažesnę įmonių pelno mokestį, arba ar šioms įmonėms gali būti taikomas skyriaus dėl valstybės pagalbos jūros transportui<sup>(1)</sup> (toliau – Jūrų transporto gairės) 3.1 skirsnyje nurodytas tonažo mokestis. Jame neaptariama valstybės pagalba komercinio laivų valdymo paslaugas teikiančioms įmonėms. Šis skyrius taikomas laivų įgulos valdymo ir techninės priežiūros paslaugas teikiančioms įmonėms nepriklausomai nuo to, ar įmonės šias paslaugas tam pačiam laivui teikia atskirai ar kartu.

## 2. Įvadas

## 2.1. Bendrosios aplinkybės

Jūrų transporto gairėse numatoma galimybė laivų valdymo įmonėms taikyti tonažo mokestį arba kitas laivų įmonėms taikomas mokesčių lengvatas (3.1 skirsnis). Tačiau teisę į šias lengvatas turi tik tos įmonės, kurios tam pačiam laivui teikia tiek įgulos valdymo, tiek techninės priežiūros paslaugas (visas valdymo paslaugas), o teisę mokėti tonažo mokestį arba pasinaudoti kitomis mokesčių lengvatomis netaikoma, kai šios paslaugos teikiamos atskirai.

Jūrų transporto gairėse nustatyta, kad praėjus trejiems metams nuo jų priėmimo ELPA priežiūros institucija (toliau – Institucija) ištirs jūros transporto gairių poveikį laivų valdymui<sup>(2)</sup>. Šiame skyriuje išdėstomi paskutinio vertinimo rezultatai ir pateikiamos išvados dėl laivų valdymo įmonių teisės į valstybės pagalbą.

## 2.2. Laivų valdymas

Laivų valdymo įmonės yra subjektai, laivų savininkams teikiantys tokias įvairias paslaugas, kaip techninis laivų tikrinimas, įgulų samdymas ir mokymas, įgulų valdymas ir laivų eksploatavimas. Laivų valdymo paslaugos skirstomos į tris pagrindines kategorijas: įgulų valdymą, techninę priežiūrą ir komercinį valdymą.

Įgulos valdymo paslaugos – tai sprendimas visų su įgula susijusių klausimų, tokių kaip atrinkti ir pasamdyti tinkamai kvalifikuotus jūrininkus, išduoti algalapius, užtikrinti tinkamą laivų įgulos sudėtį, tikrinti jūrininkų pažymėjimus, apdrausti jūrininkus nuo nelaimingų atsitikimų ir invalidumo, rūpintis kelionių organizavimu ir vizų klausimais, nagrinėti paraiškas dėl medicininių išlaidų kompensavimo, vertinti jūrininkų gebėjimus ir kai kuriais atvejais juos mokyti. Laivų įgulos valdymo veikla sudaro svarbiausią laivų valdymo sektoriaus dalį pasaulyje.

Teikiant techninės priežiūros paslaugas užtikrinama, kad laivas būtų tinkamas plaukioti ir kad visiškai atitiktų techninius, saugos ir saugumo reikalavimus. Už laivo techninę priežiūrą atsakinga įmonė visų pirma priima sprendimus dėl laivo remonto ir priežiūros. Nors techninės priežiūros paslaugos sudaro svarbią laivų valdymo sektoriaus dalį, jų dalis yra daug mažesnė, palyginti su įgulos valdymo veiklai tenkančia dalimi.

Vykdyti komercinio valdymo veiklą – tai reklamuoti ir parduoti gabenimo laivu paslaugas: frachtuoti laivus, priimti užsakymus kroviniams ir keleiviams gabenti, užtikrinti prekybą ir skirti atstovus. Komercinio valdymo paslaugos sudaro labai mažą laivų valdymo sektoriaus dalį. Institucija kol kas neturi išsamios informacijos apie komercinio valdymo veiklą. Todėl minėtas sektorius šiame skyriuje nėra nagrinėjamas.

Pagal savo pobūdį laivų valdymas, kaip bet kuri kita jūrininkystės veikla, yra pasaulinio masto verslo veikla. Kadangi trečiųjų šalių laivų valdymo veikla nėra reglamentuojama jokiais tarptautiniais teisės aktais, šioje srityje galioja susitarimuose, sudarytuose taikant privatinę teisę, nustatytos normos<sup>(3)</sup>.

Didžioji dalis EEE laivų valdymo veiklos vykdoma Kipre. Tačiau laivų valdymo įmonių taip pat yra Jungtinėje Karalystėje, Vokietijoje, Danijoje, Belgijoje ir Olandijoje. Už EEE ribų daugiausia laivų valdymo įmonių yra Honkonge, Singapūre, Indijoje, Jungtiniuose Arabų Emyratuose ir JAV.

<sup>(1)</sup> Galima rasti ELPA priežiūros institucijos tinklavietėje <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>.

<sup>(2)</sup> Žr. jūrų transporto gairių 20 išnašą.

<sup>(3)</sup> Pavyzdžiu galėtų būti „BIMCO standartinis laivų valdymo susitarimas SHIPMAN 98“ (angl. BIMCO's Standard Ship Management Agreement SHIPMAN 98), kuriuo dažnai grindžiami santykiai tarp laivų valdymo įmonių ir laivų savininkų.

### 2.3. *Laivų valdymo įmonėms keliamų tinkamumo sąlygų peržiūra*

Nuo 2004 m. kovo mėn., kai buvo priimtos Jūrų transporto gairės, į EEE įstojo kelios jūrų valstybės, tarp jų Kipras, kuriame įsikūrę daugiausia laivų valdymo įmonių pasaulyje.

Kipro įstojimas į Europos Sąjungą ir parengiamasis darbas, kurį jis atliko siekdamas užtikrinti atitiktį Jūrų transporto gairėms, taip pat šios EEE valstybės valdžios institucijų užsakymu vieno konsorciumo atliktas tyrimas <sup>(1)</sup> padėjo geriau suprasti šią veiklą ir jos raidą. Visų pirma pavyko geriau išsiaiškinti, koks ryšys sieja techninės priežiūros bei įgulos valdymo veiklą ir laivybą, taip pat nustatyta, kad laivų įgulos ir (arba) laivų techninės priežiūros paslaugas teikiančios įmonės gali padėti siekti Jūrų transporto gairėse nustatytų tikslų.

### 3. **Laivų valdymo įmonių atitikimo reikalavimams vertinimas**

Laivų valdymo veikla, skirtingai nei kitos su jūrininkyste susijusios paslaugos, yra pagrindinė jūrų vežėjų veikla, kuri paprastai vykdoma įmonės viduje. Laivų valdymas – dažniausiai laivo operatorių vykdoma veikla. Tačiau dabar kai kuriais atvejais ši veikla perduodama vykdyti trečiųjų šalių laivų valdymo įmonėms. Būtent šis ryšys tarp laivų valdymo ir laivybos lemia, kad trečiųjų šalių laivų valdymo įmonėse dirba tą pačią profesinę patirtį kaip ir laivų savininkai turintys darbuotojai ir, nors pasidaliję pagal specializacijas, jie dirba toje pačioje verslo aplinkoje. Vieninteliai laivų valdymo įmonių klientai yra laivų savininkai.

Todėl Institucija mano, kad užsakomosios laivų valdymo paslaugos mokestis neturėtų būti didesnis už įmonėje teikiamos laivų valdymo paslaugos mokestį, jei laivų valdymo įmonės atitinka tuos pačius reikalavimus, kokie yra keliami laivų savininkams, ir jei pagalba laivų valdymo įmonėms padeda siekti Jūrų transporto gairėse nustatytų tikslų taip pat kaip ir laivų savininkams teikiama pagalba.

Institucija visų pirma mano, kad būtent dėl laivų valdymo įmonių specializacijos ir pagrindinės veiklos pobūdžio jos gali iš esmės padėti siekti Jūrų transporto gairėse nustatytų tikslų, visų pirma turėti „veiksmingą, saugų ir aplinkai nežalingą jūrų transportą“ ir „sustiprinti EEE valstybių jūrų sektorių“ <sup>(2)</sup>.

### 4. **Teisės gauti valstybės pagalbą taikymo srities išplėtimas įtraukiant laivų valdymo įmones**

Remdamasi tuo, kas išdėstyta 3 skirsnyje, Institucija pagal EEE susitarimo 61 straipsnio 3 dalies c punktą suteiks Jūrų transporto gairių 3.1 skirsnyje numatytą mokesčių lengvatą laivų valdymo įmonėms, kartu arba atskirai teikiančioms laivų įgulos valdymo ir laivų techninės priežiūros paslaugas, jei bus tenkinamos šio skyriaus 5 ir 6 skirsniuose išdėstytos sąlygos.

### 5. **Atitikimo reikalavimams sąlygos, taikomos tiek laivų techninės priežiūros, tiek įgulos valdymo paslaugas teikiančioms įmonėms**

Kad laivų valdymo įmonėms būtų suteikta teisė gauti pagalbą, įmonės turėtų nurodyti jų aiškų ryšį su EEE ir jos ekonomika, kaip numatyta Jūrų transporto gairių 3.1 skirsnyje. Be to, jos turėtų padėti siekti Jūrų transporto gairių 2.2 skirsnyje nustatytų tikslų. Laivų techninės priežiūros ir įgulos valdymo paslaugas teikiančios įmonės turi teisę gauti valstybės pagalbą, jei jų aptarnaujami laivai atitinka visus šio skyriaus 5.1–5.4 skirsniuose išdėstytus reikalavimus. Reikalavimus atitinkanti veikla turi būti vykdoma tik iš EEE teritorijos.

#### 5.1. *Įnašas į EEE ekonomiką ir užimtumą*

Ekonominių ryšių su EEE įrodo tai, kad laivų valdymo veikla vykdoma vienos arba kelių EEE valstybių teritorijoje ir kad veiklą sausumoje ar laivuose daugiausia vykdo EEE piliečiai.

#### 5.2. *Aptarnaujamų laivų ir EEE ekonominis ryšys*

Valstybės pagalba gali būti skirta laivų valdymo įmonėms, kurios aptarnauja laivus išimtinai iš EEE teritorijos nepriklausomai nuo to, ar valdymo veikla yra vykdoma įmonės viduje, ar ji iš dalies arba visiškai perduota vykdyti vienai arba kelioms laivų valdymo įmonėms.

Tačiau kadangi laivų valdymo įmonės nevisiškai kontroliuoja savo klientus, laikoma, kad minėtasis reikalavimas yra įvykdytas, jei bent du trečdaliai šių įmonių aptarnaujamų laivų talpos yra valdomi iš EEE teritorijos. Tą procentinę dalį viršijanti talpa, kuri nėra valdoma išimtinai iš EEE teritorijos, neatitinka reikalavimų pagalbai gauti <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> 2008 m. gegužės 31 d. „Kipro ir Europos Sąjungos laivų valdymo tyrimas“ (angl. *Study on Ship Management in Cyprus and in the European Union*), kurį Kipro Vyriausybės užsakymu atliko Vienos ekonomikos ir verslo administravimo universiteto vadovaujamas konsorciumas.

<sup>(2)</sup> Jūrų transporto gairių 2.2 skirsnis.

<sup>(3)</sup> Tačiau, jei laivų valdymo įmonė nesilaiko 2/3 taisyklės, ji nepraranda teisės į valstybės pagalbą.

### 5.3. Atitikimas tarptautiniams ir Bendrijos standartams

Laivų valdymo įmonės atitinka reikalavimus, jei visi jų aptarnaujami laivai ir įgulos atitinka tarptautinius standartus ir Bendrijos teisės aktuose nustatytus reikalavimus, visų pirma susijusius su jūrininkų saugumu, sauga, mokymu ir atestavimu, aplinkosauginiu veiksmingumu ir darbo sąlygomis laivuose.

### 5.4. Su Bendrijos vėliava plaukiojančių laivų talpos dalies reikalavimas (ryšys su vėliava)

Jūrų transporto gairių 3.1 skirsnio aštuntoje dalyje nustatytas su Bendrijos vėliava plaukiojančių laivų talpos dalies reikalavimas taikomas laivų valdymo įmonėms. Etalonine talpa turi būti laikoma laivų, plaukiojančių su EEE vėliava, talpos dalis šio skyriaus priėmimo dieną. Naujoms įmonėms etaloninė talpa apskaičiuojama praėjus vieneriems metams nuo jų veiklos pradžios.

## 6. Papildomi reikalavimai įgulos valdymo paslaugas teikiančioms įmonėms

### 6.1. Jūrininkų mokymas

Įgulos valdymo paslaugas teikiančios įmonės turi teisę į valstybės pagalbą, jeigu visi jų aptarnaujamuose laivuose dirbantys jūrininkai yra lavinami, mokomi ir turi jų kompetenciją patvirtinančią pažymėjimą pagal Tarptautinės jūrų organizacijos konvenciją dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų (1978 m.) su pakeitimais (JRAB konvencija), ir yra sėkmingai baigę asmens saugumo laive mokymą. Be to, įgulos valdymo paslaugas teikiančios įmonės atitinka reikalavimus, jei jos tenkina JRAB ir Bendrijos teisės aktuose nustatytus su įmonių pareigomis susijusius reikalavimus.

### 6.2. Socialinės sąlygos

Norėdamos įgyti teisę į valstybės pagalbą, įgulos valdymo paslaugas teikiančios įmonės privalo užtikrinti, kad visuose jų aptarnaujamuose laivuose jūrininko darbdavys (laivo savininkas ar laivo valdymo įmonės) taiko visas Tarptautinės darbo organizacijos 2006 m. Darbo jūroje konvencijos (DJK) <sup>(1)</sup> nuostatas. Laivų valdymo įmonės visų pirma turi užtikrinti tinkamą DJK nuostatų dėl jūrininko darbo sutarties <sup>(2)</sup>, laivo praradimo ar nuskendimo <sup>(3)</sup>, sveikatos priežiūros <sup>(4)</sup>, laivo savininko atsakomybės, įskaitant atlyginimų mokėjimą nelaimingo atsitikimo ar ligos atveju <sup>(5)</sup>, ir repatriacijos <sup>(6)</sup> taikymą.

Įgulos valdymo paslaugas teikiančios įmonės taip pat turi užtikrinti, kad būtų laikomasi visų DJK nustatytų su darbo ir poilsio valandomis susijusių tarptautinių standartų.

Pagaliau, norėdamos gauti pagalbą, įgulos valdymo paslaugas teikiančios įmonės turi suteikti finansinę garantiją, kuria užtikrintų kompensaciją jūrininkui mirus arba jam ilgam tapus neįgaliu dėl profesinės traumos, ligos ar stichinės nelaimės.

## 7. Mokesčio apskaičiavimas

Laivų valdymo įmonėms Institucija taip pat taikys Jūrų transporto gairėse numatytą principą, kuriuo vadovaudamasi ir siekdama išvengti iškraipymų, ji leis naudoti tik tas schemas, pagal kurias visose EEE valstybėse už tą pačią veiklą arba tą pačią talpą būtų renkami vienodi mokesčiai. Tai reiškia, kad nebus taikomos schemas, pagal kurias būtų visiškai atleidiama nuo mokesčių, arba lygiavertės schemas <sup>(7)</sup>.

Akivaizdu, kad laivų valdymo įmonių mokesčiai negali būti apskaičiuojami remiantis ta pačia baze, kokia yra naudojama apskaičiuojant laivų savininkų mokesčius, kadangi tam tikrą laivų aptarnaujančių laivų valdymo įmonių apyvarta yra daug mažesnė už laivo savininko įmonės apyvartą. Remiantis 2.3 skirsnyje minėtu tyrimu ir anksčiau gautais pranešimais, laivų valdymo įmonėms už tą patį laivą arba talpą taikoma mokesčių bazė turėtų sudaryti apie 25 % (pagal talpą arba sąlyginį pelną) laivų savininkams taikomos mokesčių bazės. Todėl Institucija reikalauja, kad pagal laivų valdymo įmonėms taikomas tonažo mokesčio apskaičiavimo sistemas <sup>(8)</sup> šioms įmonėms taikoma mokesčio bazė būtų ne mažiau kaip 25 %.

<sup>(1)</sup> Reikėtų prisiminti, kad Europos socialiniai partneriai priėmė susitarimą, į kurį perkėlė svarbias nuostatas, paimtas iš 2006 m. Darbo jūroje konvencijos, integruotos į Bendrijos teisę 2009 m. vasario 16 d. Tarybos direktyva 2009/13/EB, kuria įgyvendinamas Europos bendrijos laivų savininkų asociacijos (ECSA) ir Europos transporto darbuotojų federacijos (ETF) susitarimas dėl 2006 m. Darbo jūroje konvencijos ir iš dalies keičiama Direktyva 1999/63/EB (OL L 124, 2009 5 20, p. 30). Direktyva 2009/13/EB šiuo metu yra įtraukiama į EEE susitarimą.

<sup>(2)</sup> DJK 2 antraštinės dalies 2.1 taisyklė ir A2.1 standartas (Jūrininko darbo sutartis).

<sup>(3)</sup> Ten pat 2 antraštinės dalies 2.6 taisyklė ir A2.6 standartas (Kompensacija jūrininkams, kai laivas prarandamas ar nuskęsta).

<sup>(4)</sup> Ten pat 4 antraštinės dalies 4.1 taisyklė ir A4.1 standartas (Sveikatos priežiūra laive ir krante. Laivų savininkų atsakomybė), 4.3 taisyklė ir A4.3 standartas (Sveikatos apsauga ir saugumas, nelaimingų atsitikimų prevencija), 4.4 taisyklė (Galimybė naudotis krante esančiomis gerovės priemonėmis).

<sup>(5)</sup> Ten pat 4 antraštinės dalies 4.2 taisyklė ir A4.2 standartas (Laivų savininkų atsakomybė).

<sup>(6)</sup> Ten pat 2 antraštinės dalies 2.5 taisyklė ir A2.5 standartas (Repatriacija).

<sup>(7)</sup> Pasinaudodama proga, šiame gairių skyriuje Institucija pabrėžia, kad pats mokesčiu, kurį turi mokėti tiek laivų valdymo įmonės, tiek laivų savininkai, apskaičiuoti naudojamas mechanizmas nėra svarbus; visų pirma, nesvarbu, ar taikoma sąlyginis pelnu grindžiama sistema.

<sup>(8)</sup> Reikalavimus valstybės pagalbai gauti atitinkantis laivo savininkas toliau privalo mokėti visą tonažo mokesčių.

Jeigu laivų valdymo įmonės vykdo veiklą, už kurią pagal šį skyrių negali būti skiriama valstybės pagalba, jos turi tvarkyti atskirą šios veiklos apskaitą.

Jei laivų valdymo įmonės dalį savo veiklos paveda vykdyti trečiosioms šalims pagal subrangos sutartį, pastarosios neturi teisės į valstybės pagalbą.

#### 8. **Taikymas ir peržiūra**

Institucija taikys šiame skyriuje pateiktas gaires nuo jų priėmimo datos.

Valstybės pagalbos laivų valdymo įmonėms klausimas bus nagrinėjamas atliekant bendrąją Jūrų transporto gairių peržiūrą, kuri numatyta šių gairių 13 skirsnyje.

---