

Komisijas paziņojums norādījumi par valsts atbalstu kuģu administrēšanas uzņēmumiem

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2009/C 132/06)

1. DARBĪBAS JOMA

Šai paziņojumā risināti jautājumi par kuģu apkalpes un tehniskās administrēšanas uzņēmumu tiesībām saņemt uzņēmuma ienākuma nodokļu atvieglojumus vai tonnāžas nodokļa piemērošanu atbilstīgi 3.1 iedaļai Komisijas paziņojumā C(2004) 43 – Kopienas pamatnostādnes par valsts atbalstu jūras transportam ⁽¹⁾ ("Pamatnostādnes"). Tas neskar valsts atbalstu kuģu komerciālās administrēšanas uzņēmumiem. Šis paziņojums ir piemērojams neatkarīgi no tā, vai vienam un tam pašam kuģim apkalpes administrēšanu un tehnisko administrēšanu nodrošina viens uzņēmums vai vairāki uzņēmumi.

2. IEVADS

2.1. Vispārīgais konteksts

Pamatnostādnēs noteikta iespēja, ka kuģu administrēšanas uzņēmumiem ir tiesības uz tonnāžas nodokļa režīmu vai uz citiem nodokļu režīmiem, kas paredzēti kuģniecības uzņēmumiem (3.1. iedaļa). Tomēr šīs tiesības piemērojamas tikai gadījumos, kad kuģa tehniskā un apkalpes vadība tiek veikta kopā ("pilnīga administrēšana"), jo šīm darbībām nav tiesību uz tonnāžas nodokli vai citiem nodokļu režīmiem, ja tās sniedz atsevišķi.

Pamatnostādnēs noteikts, ka Komisija pēc trim gadiem izskatīs to ietekmi uz kuģu administrēšanu ⁽²⁾. Šajā paziņojumā sniegti šā jaunā novērtējuma rezultāti un secinājumi par kuģu administrēšanas uzņēmumu tiesībām uz valsts atbalstu.

2.2. Kuģu administrēšana

Kuģu administrēšanas uzņēmumi ir juridiskas personas, kas sniedz dažādus pakalpojumus kuģu īpašniekiem – tehnisko uzraudzību, apkalpes komplektēšanu un apmācību, apkalpes administrēšanu un kuģa ekspluatāciju. Trīs galvenie kuģu administrēšanas pakalpojumi ir šādi – apkalpes administrēšana, tehniskā administrēšana un komerciālā administrēšana.

Apkalpes administrēšanā jo īpaši ietilpst visu ar apkalpi saistīto jautājumu risināšana, piemēram, piemērotas kvalifikācijas jūrnieku atlase un pieņemšana darbā, viņu algu izmaksa, kuģa apkalpes pienācīga komplektēšana, jūrnieku sertifikācijas dokumentu pārbaude, jūrnieku apdrošināšana pret negadījumiem un invaliditāti, ceļojumu organizēšana un vīzu sagāde, ārstēšanās izdevumu atmaksas pieprasījumu apstrāde, jūrnieku darba efektivitātes pārbaude un atsevišķos gadījumos – mācību nodrošināšana. Apkalpes administrēšana ir lielākā daļa no pasaules kuģu administrēšanas uzņēmumu darbības.

Tehniskās administrēšanas uzdevums ir nodrošināt kuģa jūrasspēju un pilnīgu atbilstību tehniskajām un drošības prasībām. Tehniskais vadītājs atbild par lēmumu pieņemšanu attiecībā uz kuģa remontu un apkopi. Tehniskā administrēšana ir svarīga daļa no kuģu administrēšanas nozares, lai arī mazāka nekā apkalpes administrēšana.

Komerציālā administrēšanā ietilpst pasākumi kuģa jaudas reklāmai un nodrošināšanai – slēgt kuģa fraktēšanas līgumus, veikt kravas un pasažieru rezervāciju, nodrošināt tirgdarbību un iecelt pārstāvjus. Komerציālā administrēšana ir tikai neliela šīs kuģniecības nozares daļa. Pašlaik Komisijas rīcībā nav pilnīgas informācijas par komerציālo administrēšanu. Tāpēc komerציālā administrēšana šajā paziņojumā nav skarta. /uz to neatiecas šis paziņojums/

Kā jebkura jūrniecības darbība kuģu administrēšana pēc savas dabas ir globāla uzņēmējdarbība. Nemot vērā to, ka nav starptautisku tiesību aktu, kas reglamentē trešo personu kuģu administrēšanu, šīs jomas standarti ir noteikti civiltiesību nolīgumos ⁽³⁾.

⁽¹⁾ OV C 13, 17.1.2004., 3. lpp.

⁽²⁾ Sk. 3. zemsvītras piezīmi, 7 lappusē OV C 13, 17.1.2004.

⁽³⁾ Piemērs tam ir "BIMCO's Standard Ship Management Agreement SHIPMAN 98", kuru bieži piemēro, nosakot attiecības starp kuģu administrēšanas uzņēmumiem un kuģu īpašniekiem.

Kopienā kuģu administrēšana tiek veikta galvenokārt Kiprā. Tomēr ir arī kuģu administrēšanas uzņēmumi Apvienotajā Karalistē, Vācijā, Dānijā, Beļģijā un Nīderlandē. Ārpus Kopienas kuģu administrēšanas uzņēmumi galvenokārt reģistrēti Honkongā, Singapūrā, Indijā, Apvienotajos Arābu Emirātos un ASV.

2.3. Pārskats par kuģu administrēšanas uzņēmumu tiesībām uz valsts atbalstu

Pēc 2004. gada janvāra pamatnostādņu publicēšanas Kopienai ir pievienojušās vairākas jūras valstis, tostarp Kipra, kurai ir vislielākā kuģu administrēšanas uzņēmumu industrija pasaulē.

Kipras pievienošanās un tās veiktie pasākumi, lai nodrošinātu atbilstību pamatnostādņēm, kā arī pētījums, ko šis dalībvalsts administrācijas vajadzībām veica konsorcijs⁽¹⁾, ļāva labāk izprast šo nozari un tās attīstību. Ir iegūta labāka izpratne jo īpaši attiecībā uz saikni starp tehnisko un apkalpes administrēšanu, no vienas puses, un kuģošanu, no otras puses, kā arī attiecībā uz apkalpes un/vai tehnisko vadītāju palīdzību pamatnostādņēs noteikto mērķu īstenošanā.

3. KUĢU ADMINISTRĒŠANAS UZŅĒMUMU TIESĪBU NOVĒRTĒJUMS

Atšķirībā no citiem ar jūrniecību saistītiem pakalpojumiem kuģu administrēšanas uzņēmumi ir jūras pārva-dātāju standarta pamatdarbība, ko parasti veic iekšēji. Kuģu administrēšana ir viena no kuģa operatoru raksturīgākajām darbībām. Tomēr mūsdienās dažreiz to veic ārpalpojumu sniedzēji – kuģu administrēšanas uzņēmumi. Tieši šīs saiknes starp kuģu administrēšanu un kuģniecību dēļ kuģu administrēšanas uzņēmumi ir profesionāli operatori ar tādu pašu sagatavotību kā kuģu īpašnieki, kaut gan sadalīti pa segmentiem atkarībā no to specializācijas, un darbojas līdzīgā uzņēmējdarbības vidē. Kuģu administrēšanas uzņēmumu vienīgie klienti ir kuģu īpašnieki.

Tāpēc Komisija uzskata, ka nav fiskāli jānodrošina kuģu administrēšanas darbību uzticēšana ārējiem uzņēmumiem attiecībā uz šā pakalpojuma izpildi pašā uzņēmumā, ar nosacījumu, ka kuģu administrēšanas uzņēmumi ievēro tādas pašas prasības kā tās, kas attiecas uz kuģu īpašniekiem, un ka, sniedzot atbalstu pirmajiem, var tādā pašā mērogā tuvoties pamatnostādņu mērķu sasniegšanai, kā sniedzot atbalstu kuģu īpašniekiem.

Jo īpaši Komisija uzskata, ka kuģu administrēšanas uzņēmumi tieši savas specializācijas un savas pamatno-darbošanās dēļ var sniegt ievērojamu ieguldījumu pamatnostādņu mērķu īstenošanā, jo īpaši efektīva, droša un videi draudzīga jūras transporta izveidošanā un dalībvalstīs reģistrēto jūrniecības nozaru kopu stiprinā-šanā⁽²⁾.

4. TIESĪBU UZ VALSTS ATBALSTU ATTIECINĀŠANA UZ KUĢU ADMINISTRĒŠANAS UZŅĒMUMIEM

Nemot vērā iepriekš 3. punktā izklāstīto, Komisija saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas Līguma 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu un ar nosacījumu, ka šā paziņojuma 5. un 6. punktā minētie noteikumi ir izpildīti, atļaus nodokļu atvieglojumus kuģu administrēšanas uzņēmumiem, kā noteikts pamatnostādņu 3.1. iedaļā, par kopā veiktām darbībām kuģu tehniskās un apkalpes vadības nodrošināšanā.

5. TEHNISKAJIEM UN APKALPES ADMINISTRATORIEM PIEMĒROJAMIE ATBILSTĪBAS NOTEIKUMI

Lai varētu iesniegt pieteikumu atbalsta saņemšanai, kuģu administrēšanas uzņēmumiem ir jāuzrāda, ka tiem ir nepārprotama saikne ar Kapienu un tās ekonomiku atbilstīgi pamatnostādņu 3.1. iedaļai. Turklāt tiem ir jāpiedalās to mērķu īstenošanā, kas norādīti pamatnostādņu 2.2. iedaļā. Kuģu tehniskās un apkalpes admini-strēšanas uzņēmumiem ir tiesības uz valsts atbalstu, ja to pārvaldībā esošie kuģi atbilst visām šā paziņo-juma 5.1. līdz 5.4. punktā noteiktajām prasībām. Attiecīgās darbības ir pilnībā jāveic no Kopienas teritorijas.

(1) "Study on Ship Management in Cyprus and in the European Union of 31 May 2008", ko Kipras valdības uzdevumā veica konsorcijs Vīnes Ekonomikas un uzņēmējdarbības pārvaldes universitātes vadībā.

(2) Pamatnostādņu 2.2. iedaļa.

5.1. Ieguldījums Kopienas ekonomikā un nodarbinātībā

Ekonomisko saikni ar Kopienas pierāda tas, ka kuģu administrēšanas darbības tiek veiktas vienas vai vairāku dalībvalstu teritorijā un ka uz sauszemes vai uz kuģiem veiktajām darbībām ir izmantoti galvenokārt Kopienas pilsoņi.

5.2. Ekonomiskā saikne starp pārvaldāmajiem kuģiem un Kopienas

Kuģu administrēšanas uzņēmumi var saņemt valsts atbalstu attiecībā uz kuģiem, kas pilnībā tiek administrēti no Kopienas teritorijas, neskatoties uz to, vai vadību veic iekšējiem spēkiem, vai arī tā daļēji vai pilnīgi nodota ārējiem kuģu administrēšanas uzņēmumiem.

Tomēr ņemot vērā to, ka kuģu administrēšanas uzņēmumiem nav pilnīgas kontroles pār saviem klientiem, iepriekšminēto prasību var izpildīt tikai tad, ja vismaz divas trešdaļas no administrējamo kuģu tonnāžas tiek administrēta no Kopienas teritorijas. Tonnāža, kas pārsniedz šo attiecību un kas netiek pilnībā vadīta no Kopienas, nav nemaz tik maza ⁽¹⁾.

5.3. Atbilstība starptautiskajiem un Kopienas standartiem

Kuģu administrēšanas uzņēmumiem ir tiesības saņemt valsts atbalstu, ja visi to pārvaldāmie kuģi un apkalpes atbilst starptautiskajiem standartiem un Kopienas tiesību aktu prasībām, jo īpaši tām, kas attiecas uz jūrnieku drošību, apmācību un sertificēšanu, kuģu vides veiktspēju un darba apstākļiem uz kuģa.

5.4. Prasība par tonnāžas īpatsvaru

Kuģu administrēšanas uzņēmumiem piemēro Pamatnostādņu 3.1. iedaļas 8. punktā noteikto prasību par tonnāžas īpatsvaru. Par atskaites punktu ir jāuzskata Kopienas tonnāžas īpatsvars šā paziņojuma publicēšanas dienā *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Jauniem uzņēmumiem šo tonnāžu aprēķina vienu gadu pēc dienas, kurā tie uzsākuši darbību.

6. PAPILDU PRASĪBAS APKALPES ADMINISTRĒŠANAS UZŅĒMUMIEM

6.1. Jūrnieku apmācība

Apkalpes administrēšanas uzņēmumiem ir tiesības uz valsts atbalstu, ja tie nodrošina izglītību un apmācību apkalpes jūrniekiem, kuriem ir kompetences apliecība saskaņā ar Starptautiskās jūras organizācijas 1978. gada Starptautisko konvenciju par jūrnieku apmācību, sertifikāciju un sardzes pildīšanu ar izdarītajiem grozījumiem (STCW) un kuri ir sekmīgi pabeiguši apmācību par personāla drošību uz kuģa. Turklāt apkalpes administrēšanas uzņēmumiem ir tiesības uz valsts atbalstu, ja tie atbilst STCW un Kopienas tiesību aktu prasībām par uzņēmumu atbildību.

6.2. Īpaši nosacījumi

Lai varētu saņemt valsts atbalstu, apkalpes administrēšanas uzņēmumiem ir jānodrošina, ka jūrnieka darba devēji, neatkarīgi no tā, vai tie ir kuģu īpašnieki vai kuģu administrēšanas uzņēmumi, ir pilnībā īstenojuši Starptautiskās darba organizācijas ⁽²⁾ 2006. gada Konvencijas par darbu jūrniecībā (MLC) noteikumus. Jo īpaši kuģu administrēšanas uzņēmumiem ir jānodrošina, ka tiek pareizi piemēroti MLC noteikumi par jūrnieku darba līgumu ⁽³⁾, kuģa zaudējumu vai nogrimšanu ⁽⁴⁾, medicīnisko aprūpi ⁽⁵⁾, kuģa īpašnieka atbildību, tostarp algu izmaksu nelaiemes vai slimības gadījumā ⁽⁶⁾ un repatriāciju ⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ Tomēr neatbilstība 2/3 noteikumam neietekmē kuģu administrēšanas uzņēmuma kā tāda tiesības uz valsts atbalstu.

⁽²⁾ Jāatgādina, ka Eiropas sociālie partneri pieņēma nolīgumu, kurā ir iekļauta lielākā daļa no 2006. gada Konvencijas par darbu jūrniecībā un kurš ir iekļauts Kopienas tiesību aktos ar Padomes 2009. gada 16. februāra Direktīvu 2009/13/EK, ar ko īsteno Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociāciju (ECSA) un Eiropas Transporta darbinieku federācijas (ETF) nolīgumu par 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā un groza Direktīvu 1999/63/EK (OV L 124, 20.5.2009., 30. lpp.).

⁽³⁾ MLC 2. sadaļas 2.1. noteikums un A2.1 standarts (Jūrnieka darba līgums).

⁽⁴⁾ Turpat, 2. sadaļas 2.6. noteikums un A2.6. standarts (Jūrniekam paredzētā kompensācija par kuģa zaudējumu vai nogrimšanu).

⁽⁵⁾ Turpat, 4. sadaļas 4.1. noteikums un A4.1. standarts (Medicīniskā aprūpe uz kuģa un krastā. Kuģa īpašnieka atbildība); 4.3. noteikums un A4.3. standarts (Veselības aizsardzība un darba drošība un nelaiemes gadījumu novēršana); 4.4. noteikums (Piekļuve labklājības iestādēm krastā)

⁽⁶⁾ Turpat, 4. sadaļas 4.2. noteikums un A4.2. standarts (Kuģa īpašnieka atbildība).

⁽⁷⁾ Turpat, 2. sadaļas 2.5. noteikums un A2.5. standarts (Repatriācija).

Apkalpes administrēšanas uzņēmumiem arī jānodrošina, ka pilnībā tiek ievēroti MLC noteiktie starptautiskie standarti par darba stundām un atpūtas stundām.

Visbeidzot, lai atbilstu valsts atbalsta saņemšanas prasībām, apkalpes administrēšanas uzņēmumiem ir jāgarantē finansiāls nodrošinājums, lai izmaksātu kompensāciju jūrnieka nāves vai ilgstošas darbnespējas gadījumā, ko izraisījis nelaimes gadījums.

7. NODOKĻU APRĒĶINĀŠANA

Arī kuģu administrēšanas uzņēmumiem Komisija piemēros Pamatnostādnēs minēto principu, saskaņā ar kuru, lai izvairītos no traucējumiem, tiks atļauti vienīgi tādi atbalsta režīmi, kas nodrošina vienmērīgu nodokļu nastas sadalījumu starp dalībvalstīm tajā pašā darbības jomā vai tajā pašā tonnāžā. Tāpat režīmi par pilnīgu vai līdzīgu atbrīvojumu netiks atļauti ⁽¹⁾.

Nodokļa bāze, ko piemēro kuģu administrēšanas uzņēmumiem, nevar būt tāda pati, kādu piemēro kuģu īpašniekiem, jo attiecībā uz konkrētu kuģi, kuģu administrēšanas uzņēmumu apgrozījums ir daudz mazāks nekā kuģu īpašnieka apgrozījums. Saskaņā ar 2.3. punktā minēto pētījumu un ar iepriekš saņemtajiem paziņojumiem, kuģu administrēšanas uzņēmumiem piemērojama nodokļu bāzei vajadzētu būt apmēram 25 % (kā tonnāža vai abstraktā peļņa) no nodokļu bāzes, ko piemērotu kuģa īpašniekam par tādu pašu kuģi vai tonnāžu. Tāpēc Komisija izvirza prasību, lai kuģu administrēšanas uzņēmumu tonnāžas nodokļa režīmiem piemērojamā procentuālā daļa nebūtu mazāka par 25 % ⁽²⁾.

Ja kuģu administrēšanas uzņēmumi iesaistās darbībās, kam saskaņā ar šo paziņojumu nepienākas valsts atbalsts, tām ir jāveic atsevišķa uzskaitē.

Ja kuģu administrēšanas uzņēmumi par daļu no savām darbībām noslēdz apakšlīgumus ar trešām personām, pēdējām nav tiesību saņemt valsts atbalstu.

8. PIEMĒROŠANA UN PĀRSKATĪŠANA

Komisija šajā paziņojumā ietvertos norādījumus piemēros no nākamās dienas pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Valsts atbalsts kuģu administrēšanas uzņēmumiem tiks iekļauts Pamatnostādņu vispārējā pārskatīšanā, kā noteikts to 13. iedaļā.

⁽¹⁾ Šajā paziņojumā Komisija izmanto izdevību, lai uzsvērtu, ka kuģu administrēšanas uzņēmumu un kuģu īpašnieku maksājamo nodokļu aprēķināšanai izmantotā metode kā tāda nav no svara, jo īpaši nav būtiski, vai izmantotā sistēma balstās uz abstrakto peļņu vai nē.

⁽²⁾ Pat ja kuģu īpašnieks saņem valsts atbalstu, tas ir atbildīgs par pilnu tonnāžas nodokli.