

IV

(Tiesību akti, kas pieņemti pirms 2009. gada 1. decembra saskaņā ar EK līgumu, ES līgumu un Euratom līgumu)

EBTA UZRAUDZĪBAS IESTĀDES LĒMUMS

Nr. 397/09/COL

(2009. gada 14. oktobris),

ar kuru septiņdesmit otro reizi groza procedūras un materiālo tiesību noteikumus valsts atbalsta jomā, ieviešot jaunu nodaļu par valsts atbalstu kuģu administrēšanas uzņēmumiem

EBTA UZRAUDZĪBAS IESTĀDE ⁽¹⁾,

NEMOT VĒRĀ Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu ⁽²⁾ un jo īpaši tā 61.–63. pantu, kā arī 26. protokolu,

NEMOT VĒRĀ EBTA valstu nolīgumu par Uzraudzības iestādes un Tiesas izveidi ⁽³⁾ un jo īpaši tā 24. pantu un 5. panta 2. punkta b) apakšpunktu,

TĀ KĀ saskaņā ar Uzraudzības un Tiesas nolīguma 24. pantu Iestāde īsteno EEZ līguma noteikumus par valsts atbalstu,

TĀ KĀ saskaņā ar Uzraudzības un Tiesas nolīguma 5. panta 2. punkta b) apakšpunktu Iestāde sniedz paziņojumus vai izdod vadlīnijas par EEZ līgumā regulētajiem jautājumiem, ja šis Līgums vai Uzraudzības un Tiesas nolīgums to skaidri paredz vai ja Iestāde to uzskata par nepieciešamu,

ATGĀDINOT procesuālo un materiālo tiesību noteikumus valsts atbalsta jomā, ko Iestāde pieņēma 1994. gada 19. janvārī ⁽⁴⁾,

TĀ KĀ Eiropas Kopienų Komisija (turpmāk "EK Komisija") 2009. gada 10. jūnijā pieņēma paziņojumu "Norādījumi par valsts atbalstu kuģu administrēšanas uzņēmumiem" ⁽⁵⁾,

TĀ KĀ šis paziņojums attiecas arī uz Eiropas Ekonomikas zonu,

TĀ KĀ visā Eiropas Ekonomikas zonā ir jānodrošina EEZ valsts atbalsta noteikumu vienāda piemērošana,

TĀ KĀ saskaņā ar EEZ līguma XV pielikuma beigu daļā iekļautās nodaļas "VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA" II punktu Iestādei pēc apspriešanās ar Komisiju ir jāpieņem tiesību akti atbilstoši tiem, ko pieņēmusi Eiropas Komisija,

APSPRIEDUSIES ar Eiropas Komisiju,

APSPRIEDUSIES ar EBTA valstīm 2009. gada 31. augusta vēstulē (pasākums Nr. 526393, 526395 un 526367),

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Valsts atbalsta pamatnostādnes groza, pievienojot jaunu nodaļu par valsts atbalstu kuģu administrēšanas uzņēmumiem. Jaunā nodaļa ir iekļauta šā lēmuma pielikumā.

2. pants

Autentisks ir tikai teksts angļu valodā.

Briselē, 2009. gada 14. oktobrī

EBTA Uzraudzības iestādes vārdā –

priekšsēdētājs
Per SANDERUD

kolēģijas loceklis
Kristján Andri STEFÁNSSON

⁽¹⁾ Turpmāk "Iestāde".

⁽²⁾ Turpmāk "EEZ līgums".

⁽³⁾ Turpmāk "Uzraudzības un Tiesas nolīgums".

⁽⁴⁾ EEZ līguma 61. un 62. panta un Uzraudzības un Tiesas nolīguma 3. protokola 1. panta piemērošanas un interpretācijas pamatnostādnes, ko Iestāde pieņēma un izdeva 1994. gada 19. janvārī, publicētas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* (turpmāk "OV") L 231, 3.9.1994., 1. lpp., un EEZ papildinājumā Nr. 32, 3.9.1994., 1. lpp. Turpmāk "Valsts atbalsta pamatnostādnes". Valsts atbalsta pamatnostādņu atjauninātā versija publicēta Iestādes tīmekļa vietnē: <http://www.efasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>.

⁽⁵⁾ OV C 132, 11.6.2009., 6. lpp.

PIELIKUMS

NORĀDĪJUMI PAR VALSTS ATBALSTU KUĢU ADMINISTRĒŠANAS UZŅĒMUMIEM

1. Darbības joma

Šajā nodaļā risināti jautājumi par kuģu apkalpes un tehniskās administrēšanas uzņēmumu tiesībām saņemt uzņēmuma ienākuma nodokļu atvieglojumus vai tonnāžas nodokļa piemērošanu atbilstīgi 3.1. iedaļai nodaļā par valsts atbalstu jūras transportam ⁽¹⁾ (turpmāk "Jūras transporta pamatnostādnes"). Tā neskar valsts atbalstu kuģu komerciālās administrēšanas uzņēmumiem. Šī nodaļa ir piemērojama 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

Jūras transporta pamatnostādņēs ir noteikta iespēja, ka kuģu administrēšanas uzņēmumiem ir tiesības uz tonnāžas nodokļa režīmu vai 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.

Jūras transporta pamatnostādņēs noteikts, ka EBTA Uzraudzības iestāde (turpmāk "Iestāde") pēc trim gadiem izskatīs Jūras transporta pamatnostādņu ietekmi uz kuģu administrēšanu ⁽²⁾. Šajā nodaļā 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 kravu un pasažieru rezervāciju, nodrošināt tirgdarbību un iecelt pārstāvjus. Komerציālā administrēšana ir tikai neliela šīs kuģniecības nozares daļa. Pašlaik Iestādes rīcībā nav pilnīgas informācijas par komerציālo administrēšanu. Tāpēc komerציālā administrēšana šajā nodaļā nav skarta.

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

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

⁽¹⁾ Pieejams EBTA Uzraudzības iestādes tīmekļa vietnē: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>.

⁽²⁾ Sk. Jūras transporta pamatnostādņu 20. zemsvītras piezīmi.

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

2.3. Pārskats par kuģu administrēšanas uzņēmumu tiesībām uz valsts atbalstu

Pēc 2004. gada marta Jūras transporta pamatnostādņu pieņemšanas EEZ ir pievienojušās vairākas jūras valstis, tostarp Kipra, kurai ir vislielākā kuģu administrēšanas uzņēmumu industrija pasaulē.

Kipras pievienošanās un tās veiktie pasākumi, lai nodrošinātu atbilstību Jūras transporta pamatnostādņēm, kā arī pētījums, ko šīs EEZ 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 Jūras transporta pamatnostādņēs noteikto mērķu īstenošanā.

3. Kuģu administrēšanas uzņēmumu tiesību novērtējums

Atšķirībā no citiem ar jūrniecību saistītiem pakalpojumiem kuģu administrēšanas uzņēmumi ir jūras pārvadātāju standarta pamatdarbība, ko parasti veic iekšēji. Kuģu administrēšana ir viena no kuģa operatoru raksturīgākajām darbībām. Tomēr mūsdienās dažreiz to veic ārpuspakalpojumu 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 Iestāde uzskata, ka nav fiskāli jāstāda 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 Jūras transporta pamatnostādņu mērķu sasniegšanai, kā sniedzot atbalstu kuģu īpašniekiem.

Jo īpaši Iestāde uzskata, ka kuģu administrēšanas uzņēmumi tieši savas specializācijas un savas pamatnodarbošanās dēļ var sniegt ievērojamu ieguldījumu Jūras transporta pamatnostādņu mērķu īstenošanā, jo īpaši "efektīva, droša un videi draudzīga jūras transporta" izveidošanā un "EEZ dalībvalstīs reģistrēto jūrniecības nozaru kopu stiprināšanā"⁽²⁾.

4. Tiesību uz valsts atbalstu attiecināšana uz kuģu administrēšanas uzņēmumiem

Ņemot vērā iepriekš 3. iedaļā izklāstīto, Iestāde saskaņā ar EEZ līguma 61. panta 3. punkta c) apakšpunktu un ar nosacījumu, ka šīs nodaļas 5. un 6. iedaļā minētie noteikumi ir izpildīti, atļaus nodokļu atvieglojumus kuģu administrēšanas uzņēmumiem, kā noteikts Jūras transporta pamatnostādņu 3.1. iedaļā, par kopā vai atsevišķi veiktām darbībām kuģu tehniskās un apkalpes administrēšanas nodrošināšanā.

5. Tehniskajiem un apkalpes administratoriem piemērojami atbilstības noteikumi

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

5.1. Ieguldījums EEZ ekonomikā un nodarbinātībā

Ekonomisko saikni ar EEZ pierāda tas, ka kuģu administrēšanas darbības tiek veiktas vienas vai vairāku EEZ valstu teritorijā un ka uz sauszemes vai uz kuģiem veiktajām darbībām galvenokārt tiek nodarbināti EEZ valstu pilsoņi.

5.2. Ekonomiskā saikne starp administrējamiem kuģiem un EEZ

Kuģu administrēšanas uzņēmumi var saņemt valsts atbalstu attiecībā uz kuģiem, kas pilnībā tiek administrēti no EEZ 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 administrētas no EEZ teritorijas. Tonnāžai, kas pārsniedz šo attiecību un kas netiek pilnībā administrēta no EEZ, nevar piemērot valsts atbalstu⁽³⁾.

⁽¹⁾ 2008. gada 31. maija *Study on Ship Management in Cyprus and in the European Union*, ko Kipras valdības uzdevumā veica konsorcijs Vines Ekonomikas un uzņēmējdarbības pārvaldes universitātes vadībā.

⁽²⁾ Jūras transporta pamatnostādņu 2.2. iedaļa.

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

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 Jūras transporta pamatnostādņu 3.1. iedaļas astotajā daļā noteikto prasību par tonnāžas īpatsvaru. Par atskaites punktu ir jāuzskata EEZ tonnāžas īpatsvars šīs nodaļas pieņemšanas dienā. 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 kompetenci apliecināša 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. Sociālie nosacījumi

Lai varētu saņemt valsts atbalstu, apkalpes administrēšanas uzņēmumiem ir jānodrošina, ka jūrnieku darba devēji neatkarīgi no tā, vai tie ir kuģu īpašnieki vai kuģu administrēšanas uzņēmumi, ir pilnībā īstenojuši Starptautiskās Darba organizācijas 2006. gada Konvencijas par darbu jūrniecībā (MLC) ⁽¹⁾ noteikumus. Jo īpaši kuģu administrēšanas uzņēmumiem ir jānodrošina, ka tiek pareizi piemēroti MLC noteikumi par jūrnieku darba līgumu ⁽²⁾, kuģa zaudējumu vai nogrimšanu ⁽³⁾, medicīnisko aprūpi ⁽⁴⁾, kuģa īpašnieka atbildību, tostarp algu izmaksu nelaiemes vai slimības gadījumā ⁽⁵⁾, un repatriāciju ⁽⁶⁾.

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

Visbeidzot, lai varētu pretendēt uz valsts atbalstu, apkalpes administrēšanas uzņēmumiem ir jāgarantē finansiāls nodrošinājums, lai izmaksātu kompensāciju jūrnieka nāves vai ilgstošas darbnespējas gadījumā, ko izraisījis nelaiemes gadījums.

7. Nodokļu aprēķināšana

Arī kuģu administrēšanas uzņēmumiem Iestāde piemēros Jūras transporta pamatnostādņēs minēto principu, saskaņā ar kuru, lai izvairītos no [konkurences] traucējumiem, tiks atļauti vienīgi tādi atbalsta režīmi, kas nodrošina vienmērīgu nodokļu sloga sadalījumu starp EEZ valstīm tajā pašā darbības jomā vai tajā pašā tonnāžā. Tātad režīmi par pilnīgu vai līdzīgu atbrīvojumu netiks atļauti ⁽⁷⁾.

Nodoklis, ko piemēro kuģu administrēšanas uzņēmumiem, nevar būt tāds pats, kādu piemēro kuģu īpašniekiem, jo attiecībā uz konkrētu kuģu administrēšanas uzņēmumu apgrozījums ir daudz mazāks nekā kuģa īpašnieka apgrozījums. Saskaņā ar 2.3. iedaļā minēto pētījumu un ar iepriekš saņemtajiem paziņojumiem kuģu administrēšanas uzņēmumiem piemērojamai 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 Iestāde izvirza prasību, ka kuģu administrēšanas uzņēmumu tonnāžas nodokļa režīmiem piemērojamā procentuālā daļa nedrīkst būt mazāka par 25 % ⁽⁸⁾.

⁽¹⁾ Jāatgādina, ka Eiropas sociālie partneri pieņēma nolīgumu, kurā ir pārņemta 2006. gada Konvencijas par darbu jūrniecībā attiecīgā daļa 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 (EKKIA) un Eiropas Transporta darbinieku federācijas (ETDF) nolīgumu par 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā un groza Direktīvu 1999/63/EK (OV L 124, 20.5.2009., 30. lpp.). Direktīva 2009/13/EK pašlaik tiek iekļauta EEZ līgumā.

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

⁽³⁾ Turpat, 2. sadaļas 2.6. noteikums un A2.6. standarts (Jūrniekam paredzētā kompensācija par kuģa zaudējumu vai nogrimšanu).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ Turpat, 4. sadaļas 4.2. noteikums un A4.2. standarts (Kuģa īpašnieka atbildība).

⁽⁶⁾ Turpat, 2. sadaļas 2.5. noteikums un A2.5. standarts (Repatriācija).

⁽⁷⁾ Šajā pamatnostādņu nodaļā Iestāde 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.

⁽⁸⁾ Pat ja kuģu īpašnieks var pretendēt uz valsts atbalstu, tas ir atbildīgs par pilnu tonnāžas nodokli.

Ja kuģu administrēšanas uzņēmumi iesaistās darbībās, kam saskaņā ar šo nodaļu 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

Iestāde piemēros norādījumus, kas iekļauti šajā nodaļā, no pieņemšanas dienas.

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