

Mededeling van de Commissie betreffende richtsnoeren voor staatssteun voor scheepsmanagementbedrijven

(Voor de EER relevante tekst)

(2009/C 132/06)

1. TOEPASSINGSGEBIED

In deze mededeling wordt uiteengezet of de bemannings- en technische beheerders van vaartuigen in aanmerking komen voor verminderde vennootschapsbelasting of voor de toepassing van de tonnagebelasting in het kader van punt 3.1 van Mededeling C(2004) 43 van de Commissie — Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer⁽¹⁾ („de richtsnoeren”). Zij heeft geen betrekking op staatssteun voor commerciële beheerders van vaartuigen. Deze mededeling is van toepassing op de bemannings- en technische beheersdiensten, ongeacht of die individueel dan wel gezamenlijk op hetzelfde schip worden verstrekt.

2. INLEIDING

2.1. Algemene context

De richtsnoeren voorzien in de mogelijkheid dat scheepsmanagementbedrijven in aanmerking komen voor tonnagebelasting of andere belastingsregelingen voor scheepvaartmaatschappijen (punt 3.1). De subsidiabiliteit is wel beperkt tot de gezamenlijke inzet van zowel technisch als bemanningsbeheer voor eenzelfde schip („volledig beheer”), terwijl die activiteiten, wanneer ze afzonderlijk worden verricht, niet in aanmerking komen voor tonnagebelasting of andere belastingsregelingen.

De richtsnoeren bepalen dat de Commissie de effecten van de richtsnoeren op het scheepsmanagement na drie jaar onderzoekt⁽²⁾. In deze mededeling worden de resultaten van die recente beoordeling uiteengezet en worden conclusies getrokken betreffende de subsidiabiliteit van scheepsmanagementbedrijven.

2.2. Scheepsmanagement

Scheepsmanagementbedrijven zijn entiteiten die verschillende diensten verlenen aan scheepseigenaars, bijvoorbeeld technisch onderzoek, aanwerving en opleiding van bemanning, bemanningsbeheer en scheeps-exploitatie. Er zijn drie hoofdcategorieën van scheepsmanagementdiensten: bemanningsbeheer, technisch beheer en commercieel beheer.

Bemanningsbeheer betreft voornamelijk alle zaken die verband houden met de bemanning, zoals het selecteren en aanwerven van naar behoren gekwalificeerde zeevaarders, het verstrekken van loonlijsten, zorgen voor een geschikt bemanningsniveau voor de schepen, controleren van de vaarbevoegdheid van zeevaarders, zorgen voor ongevallen- en invaliditeitsverzekering van zeevaarders, reis- en visumregelingen treffen, aanvragen tot terugbetaling van medische kosten behandelen, de prestaties van de zeevaarders beoordelen en in sommige gevallen de zeevaarders opleiden. Bemanningsbeheer vormt veruit het grootste deel van de wereldwijde scheepsmanagementindustrie.

Technisch beheer omvat het garanderen van de zeewaardigheid van het schip en de volledige naleving van de technische, veiligheids- en beveiligingseisen. De technisch beheerder is met name verantwoordelijk voor het nemen van beslissingen over reparatie en onderhoud van een schip. Technisch beheer vormt een aanzienlijk deel van de scheepsmanagementindustrie, maar niettemin een veel kleiner deel dan bemanningsbeheer.

Commercieel beheer bestaat uit het bevorderen en verzekeren van de verkoop van de capaciteit van de schepen, door middel van het charteren van de schepen, het boeken van vracht of passagiers, het verzorgen van de marketing en het aanwijzen van agenten. Commercieel beheer maakt een heel klein deel uit van de scheepsmanagementindustrie. Tot op heden beschikt de Commissie niet over volledige informatie over commercieel beheer. Commercieel beheer wordt in deze mededeling dan ook niet behandeld.

Zoals elke maritieme activiteit is scheepsmanagement een mondiale aangelegenheid. Bij gebrek aan internationale wetgeving inzake scheepsmanagement door derden zijn de normen op dit gebied vastgesteld in het kader van privaatrechtelijke overeenkomsten⁽³⁾.

⁽¹⁾ PB C 13 van 17.1.2004, blz. 3.

⁽²⁾ Zie voetnoot nr. 3 op bladzijde 7 van PB C 13 van 17.1.2004.

⁽³⁾ Bijvoorbeeld het „Standard Ship Management Agreement SHIPMAN 98” van de BIMCO dat vaak wordt gebruikt voor de relaties tussen scheepsmanagementbedrijven en scheepseigenaars.

In de Gemeenschap wordt scheepsmanagement hoofdzakelijk op Cyprus uitgevoerd. Er zijn echter ook scheepsmanagementbedrijven in het Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Denemarken, België en Nederland. Buiten de Gemeenschap zijn de scheepsmanagementbedrijven hoofdzakelijk gevestigd in Hongkong, Singapore, India, Verenigde Arabische Emiraten en de VS.

2.3. Herziening van de subsidiabiliteitsvoorwaarden voor scheepsmanagementbedrijven

Sinds de publicatie van de richtsnoeren in januari 2004 zijn verscheidene maritieme landen tot de Gemeenschap toetreden, waaronder Cyprus, dat over de grootste scheepsmanagementindustrie ter wereld beschikt.

De toetreding van Cyprus en de voorbereidende werkzaamheden van dit land om aan de richtsnoeren te voldoen, alsmede een door een consortium uitgevoerde studie ten behoeve van de Cypriotische overheid ⁽¹⁾, hebben gezorgd voor een beter begrip van deze activiteit en van de ontwikkeling ervan. Er is meer inzicht verkregen, in het bijzonder met betrekking tot het verband tussen technisch en bemanningsbeheer enerzijds en scheepsexploitatie anderzijds, alsmede de mogelijkheid dat de bemanning en/of de technische beheerders kunnen helpen bij het bereiken van de doelstellingen van de richtsnoeren.

3. BEOORDELING VAN DE SUBSIDIABILITEIT VAN SCHEEPSMANAGEMENTBEDRIJVEN

In tegenstelling tot andere maritieme diensten is scheepsmanagement een kernactiviteit die standaard deel uitmaakt van de activiteiten van maritieme vervoerders en normaal gezien in eigen beheer wordt verricht. Scheepsmanagement is een van de meest kenmerkende activiteiten van scheepsexploatanten. Tegenwoordig wordt het echter in sommige gevallen uitbesteed aan scheepsmanagementbedrijven van derde partijen. Net door dit verband tussen scheepsmanagement en scheepsexploitatie zijn scheepsmanagementbedrijven van derde partijen professionele exploitanten met dezelfde achtergrond als scheepseigenaars die, hoewel zij gesegmenteerd zijn volgens specialisatie, in dezelfde bedrijfsomgeving actief zijn. Scheepseigenaars zijn de enige klanten van scheepsmanagementbedrijven.

In het licht van het voorgaande is de Commissie van mening dat outsourcing van scheepsmanagement niet fiscaal bestraft mag worden ten opzichte van scheepsmanagement in eigen beheer, mits de scheepsmanagers aan dezelfde voorwaarden voldoen als scheepseigenaars en het toekennen van steun aan scheepsmanagers op eenzelfde manier bijdraagt tot de verwezenlijking van de doelstellingen van de richtsnoeren als de toekenning van die steun aan scheepseigenaars.

Meer bepaald is de Commissie van mening dat, precies wegens hun specialisatie en de aard van hun kernactiviteit, scheepsmanagementbedrijven substantieel kunnen bijdragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van de richtsnoeren en met name tot de totstandbrenging van een „efficiënt, veilig en milieuvriendelijk zeevervoer” en van de „consolidatie van het in de lidstaten gevestigde maritieme cluster” ⁽²⁾.

4. UITBREIDING VAN DE SUBSIDIABILITEIT TOT SCHEEPSMANAGEMENTBEDRIJVEN

Op grond van wat in deel 3 hierboven is uiteengezet, zal de Commissie overeenkomstig artikel 87, lid 3, onder c), van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap belastingvrijstelling toestaan voor scheepsmanagementbedrijven als bedoeld in punt 3.1 van de richtsnoeren, met betrekking tot gezamenlijk of afzonderlijk bemannings- en technisch beheer van schepen, op voorwaarde dat voldaan is aan de in de delen 5 en 6 van deze mededeling vastgestelde voorwaarden.

5. VOORWAARDEN VOOR DE SUBSIDIABILITEIT DIE VAN TOEPASSING ZIJN OP ZOWEL TECHNISCHE ALS BEMANNINGSBEHEERDERS

Om voor steun in aanmerking te komen, dienen scheepsmanagementbedrijven overeenkomstig punt 3.1 van de richtsnoeren een duidelijk verband aan te tonen met de Gemeenschap en haar economie. Bovendien moeten zij bijdragen tot de doelstellingen van de richtsnoeren, als vastgesteld in punt 2.2 van de richtsnoeren. Technische en bemanningsbeheerders komen in aanmerking voor staatssteun indien de door hen beheerde schepen aan alle in de punten 5.1 tot en met 5.4 van deze mededeling vastgestelde vereisten voldoen. Subsidiabele activiteiten moeten in hun geheel worden uitgevoerd vanaf het grondgebied van de Gemeenschap.

⁽¹⁾ *Study on Ship Management in Cyprus and in the European Union* van 31 mei 2008, uitgevoerd ten behoeve van de Cypriotische overheid door een consortium onder leiding van de Universiteit van Wenen (Economics and Business Administration).

⁽²⁾ Punt 2.2 van de richtsnoeren.

5.1. Bijdrage tot de economie en de werkgelegenheid in de Gemeenschap

Het economische verband met de Gemeenschap wordt aangetoond door het feit dat het scheepsmanagement wordt uitgevoerd op het grondgebied van een of meer lidstaten en dat hoofdzakelijk burgers van de Gemeenschap tewerkgesteld zijn in activiteiten aan land of op vaartuigen.

5.2. Economisch verband tussen de beheerde schepen en de Gemeenschap

Scheepsmanagementbedrijven kunnen in aanmerking komen voor staatssteun in verband met schepen die in hun geheel vanaf het grondgebied van de Gemeenschap worden beheerd, ongeacht of de diensten in eigen beheer worden verstrekt dan wel geheel of gedeeltelijk aan een of meer scheepsmanagementbedrijven worden uitbesteed.

Aangezien scheepsmanagementbedrijven geen volledige controle hebben over hun klanten, wordt geacht aan bovengenoemde vereiste te zijn voldaan als minstens twee derde van het tonnage van de schepen beheerd wordt vanaf het grondgebied van de Gemeenschap. Het tonnage dat dat percentage overstijgt en dus niet volledig vanuit de Gemeenschap wordt beheerd, is niet subsidiabel ⁽¹⁾.

5.3. Naleving van internationale en communautaire normen

Scheepsmanagementbedrijven zijn subsidiabel als alle schepen en bemanningen die zij beheren, voldoen aan de internationale normen en aan de vereisten van het Gemeenschapsrecht, in het bijzonder met betrekking tot veiligheid, beveiliging, opleiding en certificering van zeevaarders, milieuprestaties en werkomstandigheden aan boord.

5.4. Vлагаaandeelvereiste (vlagkoppeling)

De vлагаaandeelvereiste, als bedoeld in de achtste alinea van punt 3.1 van de richtsnoeren, is van toepassing op scheepsmanagementbedrijven. Het aandeel communautaire vlaggen dat als benchmark moet worden beschouwd, is het aandeel op de dag waarop deze mededeling in het *Publicatieblad van de Europese Unie* wordt bekendgemaakt. Voor nieuwe bedrijven moet de benchmark één jaar na de datum waarop zij met hun activiteit gestart zijn, worden berekend.

6. AANVULLENDE VEREISTEN VOOR BEMANNINGSBEHEERDERS

6.1. Opleiding van zeevaarders

Bemanningsbeheerders komen in aanmerking voor staatssteun als alle zeevaarders aan boord van beheerde schepen geschoold en opgeleid zijn en over een bekwaamheidscertificaat beschikken overeenkomstig het Verdrag van de Internationale Maritieme Organisatie betreffende de Normen voor Zeevarenden inzake Opleiding, Diplomering en Wachtdienst van 1978, zoals gewijzigd (STCW-Verdrag), en met goed gevolg de opleiding persoonlijke veiligheid aan boord van schepen hebben voltooid. Bovendien zijn bemanningsbeheerders subsidiabel als zij voldoen aan de vereisten van het STCW-Verdrag en aan de vereisten van het Gemeenschapsrecht betreffende de verantwoordelijkheden van bedrijven.

6.2. Sociale voorwaarden

Om voor staatssteun in aanmerking te komen, moeten de bemanningsbeheerders ervoor zorgen dat de bepalingen van het Verdrag betreffende maritieme arbeid (2006) van de Internationale Arbeidsorganisatie („VMA”) ⁽²⁾, op alle beheerde schepen volledig door de werkgever van de zeevaarder worden nageleefd, ongeacht of die werkgever de scheepseigenaar dan wel het scheepsmanagementbedrijf is. De scheepsmanagementbedrijven moeten er met name voor zorgen dat de bepalingen van het VMA betreffende de arbeids-overeenkomst van de zeevaarder ⁽³⁾, verlies van het schip door schipbreuk ⁽⁴⁾, medische zorg ⁽⁵⁾, aansprakelijkheid van reders, inclusief betaling van lonen in het geval van ongeval of ziekte ⁽⁶⁾, en repatriëring ⁽⁷⁾, naar behoren worden toegepast.

⁽¹⁾ Het feit dat niet voldaan is aan de 2/3-regel heeft echter geen invloed op de subsidiabiliteit van de scheepsmanagementbedrijven op zich.

⁽²⁾ Er dient in herinnering te worden gebracht dat de Europese sociale partners een overeenkomst hebben gesloten waarbij het desbetreffende deel van VMA 2006 wordt opgenomen in het Gemeenschapsrecht bij Richtlijn 2009/13/EG van de Raad van 16 februari 2009 tot tenuitvoerlegging van de overeenkomst tussen de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) inzake het verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 en tot wijziging van Richtlijn 1999/63/EG (PB L 124 van 20.5.2009, blz. 30).

⁽³⁾ Voorschrift 2.1 en Norm A2.1 (Arbeidsovereenkomsten zeevarenden) van titel 2 van het VMA.

⁽⁴⁾ Ibid. Voorschrift 2.6 en Norm A2.6 (Compensatie zeevarenden bij verlies van het schip door schipbreuk) van titel 2.

⁽⁵⁾ Ibid. Voorschrift 4.1 en Norm A4.1 (Medische zorg aan boord van schepen en aan land — aansprakelijkheid van scheepseigenaars); Voorschrift 4.3 en Norm A4.3 (Bescherming van de gezondheid en veiligheid en ongevallenpreventie); Voorschrift 4.4 (Toegang tot welzijnsvoorzieningen aan land) van titel 4.

⁽⁶⁾ Ibid. Voorschrift 4.2 en Norm A4.2 (Aansprakelijkheid van reders) van titel 4.

⁽⁷⁾ Ibid. Voorschrift 2.5 en Norm A2.5 (Repatriëring) van titel 2.

Bemanningsbeheerders moeten er ook voor zorgen dat de in het VMA opgenomen internationale normen betreffende werk- en rusturen volledig worden nageleefd.

Om subsidiabel te zijn dienen bemanningsbeheerders ten slotte ook voor financiële zekerheid te zorgen, door met name compensatie te verstrekken in het geval van overlijden of langdurige arbeidsongeschiktheid van zeevaarders door een arbeidsongeval, -ziekte of -risico.

7. BEREKENING VAN DE BELASTING

Ook in het geval van scheepsmanagementbedrijven past de Commissie het in de richtsnoeren vervatte beginsel toe dat zij, om verstoring te voorkomen, enkel regelingen toestaat die leiden tot een homogene belastingsdruk voor dezelfde activiteit of hetzelfde tonnage in alle lidstaten. Dit betekent dat volledige vrijstelling of soortgelijke regelingen niet toegestaan worden ⁽¹⁾.

De belastinggrondslag die voor scheepsmanagementbedrijven wordt gebruikt, mag uiteraard niet dezelfde zijn als die voor scheepseigenaars, aangezien met betrekking tot een bepaald schip, de omzet van de scheepsmanagementbedrijven veel lager is dan die van de scheepseigenaar. Volgens de in punt 2.3 genoemde studie en volgens in het verleden ontvangen meldingen dient de belastinggrondslag die van toepassing is op scheepsmanagementbedrijven ongeveer 25 % (uitgedrukt in tonnage of notionele winst) te bedragen van die welke van toepassing zou zijn op de scheepseigenaar voor hetzelfde schip of tonnage. De Commissie vereist derhalve dat een percentage van niet minder dan 25 % wordt toegepast in het kader van de regelingen voor tonnagebelasting voor scheepsmanagement ⁽²⁾.

Als scheepsmanagementbedrijven activiteiten uitvoeren die in het kader van deze mededeling niet voor staatssteun in aanmerking komen, moeten zij voor die activiteiten afzonderlijke rekeningen bijhouden.

Indien scheepsmanagementbedrijven een deel van hun activiteiten aan derden uitbesteden, komen laatstgenoemden niet in aanmerking voor staatssteun.

8. TOEPASSING EN HERZIENING

De Commissie zal de in het kader van deze mededeling gegeven richtsnoeren toepassen vanaf de dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Staatssteun voor scheepsmanagementbedrijven zal in aanmerking worden genomen bij de algemene herziening van de richtsnoeren als bepaald in punt 13 van die richtsnoeren.

⁽¹⁾ De Commissie maakt van deze mededeling gebruik om te benadrukken dat het mechanisme dat wordt gebruikt om de belasting te berekenen voor zowel scheepsmanagementbedrijven als scheepseigenaars, op zich irrelevant is; het is met name irrelevant of al dan niet een op notionele winst gebaseerd systeem wordt toegepast.

⁽²⁾ De eventueel subsidiabele scheepseigenaar blijft aansprakelijk voor de gehele tonnagebelasting.