

IV

(Handelingen die vóór 1 december 2009 zijn aangenomen krachtens het EG-Verdrag, het EU-Verdrag en het Euratom-Verdrag)

BESLUIT VAN DE TOEZICHTHOUDENDE AUTORITEIT VAN DE EVA

Nr. 397/09/COL

van 14 oktober 2009

houdende de tweeënzeventigste wijziging van de formele en materiële regels op het gebied van staatssteun door de invoeging van een nieuw hoofdstuk betreffende staatssteun voor ondernemingen voor shipmanagement

DE TOEZICHTHOUDENDE AUTORITEIT VAN DE EVA ⁽¹⁾,

GEZIEN de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte ⁽²⁾, en met name de artikelen 61, 62 en 63 en Protocol nr. 26,

GEZIEN de Overeenkomst tussen de EVA-staten betreffende de oprichting van een Toezichthoudende Autoriteit en een Hof van Justitie ⁽³⁾, en met name artikel 24 en artikel 5, lid 2, onder b),

OVERWEGENDE dat de Autoriteit, overeenkomstig artikel 24 van de Toezichtovereenkomst, uitvoering geeft aan de staatssteunbepalingen van de EER-overeenkomst,

OVERWEGENDE dat de Autoriteit, overeenkomstig artikel 5, lid 2, onder b), van de Toezichtovereenkomst, mededelingen en richtsnoeren bekendmaakt over aangelegenheden waarop de EER-overeenkomst betrekking heeft, indien die overeenkomst of de Toezichtovereenkomst daarin uitdrukkelijk voorziet of indien de Autoriteit zulks nodig acht,

WIJZEND op de formele en materiële regels op het gebied van staatssteun die op 19 januari 1994 door de Autoriteit zijn vastgesteld ⁽⁴⁾,

OVERWEGENDE dat de Commissie van de Europese Gemeenschappen (hierna de „Europese Commissie” genoemd) op 10 juni 2009 een mededeling van de Commissie betreffende richtsnoeren voor staatssteun voor scheepsmanagementbedrijven heeft goedgekeurd ⁽⁵⁾,

OVERWEGENDE dat deze mededeling tevens voor de Europese Economische Ruimte relevant is,

OVERWEGENDE dat een uniforme toepassing van de EER-regels inzake staatssteun in de gehele Europese Economische Ruimte dient te worden gewaarborgd,

OVERWEGENDE dat de Autoriteit ingevolge punt II onder de titel „ALGEMEEN” aan het einde van bijlage XV bij de EER-overeenkomst, na overleg met de Europese Commissie, besluiten dient vast te stellen die met de besluiten van de Europese Commissie overeenstemmen,

NA RAADPLEGING van de Europese Commissie,

NA RAADPLEGING van de EVA-staten bij schrijven van 31 augustus 2009 (Event nrs. 526393, 526395 en 526367),

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De richtsnoeren staatssteun worden gewijzigd door de invoeging van een nieuw hoofdstuk met richtsnoeren betreffende staatssteun voor ondernemingen voor shipmanagement. Dit nieuwe hoofdstuk is in de bijlage bij dit besluit opgenomen.

Artikel 2

Slechts de tekst in de Engelse taal is authentiek.

Gedaan te Brussel, 14 oktober 2009.

Voor de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA

Per SANDERUD
De voorzitter

Kristján Andri STEFÁNSSON
Lid van het College

⁽¹⁾ Hierna „de Autoriteit” genoemd.

⁽²⁾ Hierna „de EER-overeenkomst” genoemd.

⁽³⁾ Hierna „de Toezichtovereenkomst” genoemd.

⁽⁴⁾ Richtsnoeren voor de toepassing en uitlegging van de artikelen 61 en 62 van de EER-overeenkomst en artikel 1 van Protocol nr. 3 bij de Toezichtovereenkomst, op 19 januari 1994 vastgesteld en uitgevaardigd door de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA (bekendgemaakt in PB L 231 van 3.9.1994, blz. 1 en EER-supplement nr. 32 van 3.9.1994, blz. 1), hierna „de richtsnoeren staatssteun” te noemen. Een geactualiseerde versie van de richtsnoeren staatssteun is beschikbaar op de website van de Autoriteit: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>.

⁽⁵⁾ PB C 132 van 11.6.2009, blz. 6.

BIJLAGE

RICHTSNOEREN BETREFFENDE STAATSTEUN VOOR ONDERNEMINGEN VOOR SHIPMANAGEMENT**1. Toepassingsgebied**

In dit hoofdstuk wordt uiteengezet op welke voorwaarden als crew managers en technical shipmanagers werkzame ondernemingen, overeenkomstig punt 3.1 van het hoofdstuk voor staatssteun aan het zeevervoer ⁽¹⁾ (hierna „het steunkader zeescheepvaart” genoemd), voor verminderde vennootschapsbelasting of voor de toepassing van de tonnagebelastingregeling in aanmerking kunnen komen. Dit hoofdstuk ziet niet op staatssteun voor commerciële beheerders van schepen. Dit hoofdstuk is van toepassing op de bemannings- en nautisch-technische beheersdiensten, ongeacht of deze afzonderlijk dan wel gezamenlijk op hetzelfde schip worden verstrekt.

2. Inleiding**2.1. Algemene context**

Het steunkader zeescheepvaart voorziet in de mogelijkheid dat ondernemingen voor shipmanagement in aanmerking komen voor tonnagebelasting of andere belastingregelingen voor scheepvaartondernemingen (punt 3.1). Deze mogelijkheid is evenwel beperkt tot de gecombineerde levering van nautisch-technisch en bemanningsbeheer voor eenzelfde schip („volledig beheer”), terwijl diezelfde activiteiten, wanneer ze afzonderlijk worden verricht, niet in aanmerking komen voor tonnagebelasting of andere belastingregelingen.

In het steunkader zeescheepvaart is bepaald dat de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA (hierna „de Autoriteit” genoemd) de effecten van het steunkader zeescheepvaart op het shipmanagement na drie jaar onderzoekt ⁽²⁾. In dit hoofdstuk worden de uitkomsten van die recente beoordeling uiteengezet en worden conclusies getrokken met betrekking tot de subsidiabiliteit van ondernemingen voor shipmanagement.

2.2. Shipmanagement

Ondernemingen voor shipmanagement zijn entiteiten die verschillende diensten verlenen aan scheepseigenaren, bijvoorbeeld nautisch-technisch onderzoek, het aantrekken en opleiden van bemanning, bemanningsbeheer en scheepsexploitatie. Er zijn drie hoofdcategorieën van shipmanagementdiensten: bemanningsbeheer, nautisch-technisch beheer en commercieel beheer.

Bemanningsbeheer betreft voornamelijk alle zaken die verband houden met de bemanning, zoals het selecteren en in dienst nemen van voldoende gekwalificeerde zeevarenden, het opstellen van loonlijsten, zorgen voor een voldoende bemanningssterkte voor de schepen, controleren van de vaarbevoegdheid van zeevarenden, zorgen voor ongevallenen invaliditeitsverzekering van zeevarenden, reis- en visumregelingen treffen, de verwerking van ziektekostendeclaraties, de prestaties van de zeevarenden beoordelen en in sommige gevallen opleiding van de zeevarenden. Bemanningsbeheer vormt veruit het grootste deel van de activiteiten in de internationale sector shipmanagement.

Nautisch-technisch beheer omvat het garanderen van de zeewaardigheid van het schip en de volledige inachtneming van de nautisch-technische, veiligheids- en beveiligingseisen. De nautisch-technisch beheerder is met name verantwoordelijk voor het nemen van beslissingen over reparatie en onderhoud van een schip. Nautisch-technisch beheer vertegenwoordigt een aanzienlijk deel van de activiteiten in de sector shipmanagement, zij het een veel kleiner deel dan bemanningsbeheer.

Commercieel beheer bestaat uit het bevorderen van en zorgen voor de verkoop van de scheeps capaciteit, door middel van het charteren van schepen, het accepteren van vracht- of passagiersboekingen, het verzorgen van de marketing en het aanstellen van agenten. Commercieel beheer maakt een heel klein deel uit van de activiteiten in de sector shipmanagement. Tot op heden beschikt de Autoriteit niet over volledige informatie over commercieel beheer. Commercieel beheer wordt in dit hoofdstuk dan ook niet behandeld.

Zoals elke maritieme activiteit is shipmanagement naar zijn aard een internationale activiteit. Bij gebreke van internationale wetgeving inzake shipmanagement door derden zijn de normen op dit gebied vastgesteld in het kader van privaatrechtelijke overeenkomsten ⁽³⁾.

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

⁽¹⁾ Beschikbaar op de website van de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA onder: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>.

⁽²⁾ Zie voetnoot 20 van het steunkader zeescheepvaart.

⁽³⁾ Bijvoorbeeld de „SHIPMAN 98”-standaardovereenkomst voor shipmanagement van de BIMCO die vaak wordt gebruikt voor de relaties tussen shipmanagementondernemingen en scheepseigenaren.

2.3. *Herziening van de subsidiabiliteitsvoorwaarden voor ondernemingen voor shipmanagement*

Sinds de vaststelling van het steunkader zeescheepvaart in maart 2004 zijn verscheidene maritieme landen tot de EER toegetreden, waaronder Cyprus, dat over de grootste concentratie van ondernemingen voor shipmanagement ter wereld beschikt.

De toetreding van Cyprus en de voorbereidende werkzaamheden van dit land om aan het steunkader zeescheepvaart te voldoen, alsmede een studie die een consortium ten behoeve van de overheid van die EVA-staat heeft uitgevoerd⁽¹⁾, hebben gezorgd voor een volledig beeld van deze activiteit en van de ontwikkeling ervan. Er is meer inzicht verkregen, in het bijzonder met betrekking tot het verband tussen het nautisch-technische en het bemanningsbeheer, enerzijds, en de scheepexploitatie, anderzijds, alsmede de mogelijkheid dat de bemannings- en/of de nautisch-technische beheerders kunnen helpen bij het behalen van de doelstellingen van het steunkader zeescheepvaart.

3. **Beoordeling van de subsidiabiliteit van ondernemingen voor shipmanagement**

In tegenstelling tot andere maritieme diensten is shipmanagement een kernactiviteit die standaard deel uitmaakt van de activiteiten van zeevervoerders en normaal gesproken in eigen beheer wordt verricht. Shipmanagement is een van de meest kenmerkende activiteiten van scheepsexploitanten. Thans wordt het echter in sommige gevallen uitbesteed aan derden-ondernemingen voor shipmanagement. Net door dit verband tussen shipmanagement en scheepsexploitatie zijn derden-ondernemingen voor shipmanagement exploitanten met dezelfde professionele achtergrond als scheepseigenaren die, hoewel zij gesegmenteerd zijn volgens specialisatie, binnen dezelfde zakelijke omgeving actief zijn. Scheepseigenaren zijn de enige klanten van ondernemingen voor shipmanagement.

In het licht van het voorgaande is de Autoriteit van mening dat outsourcing van shipmanagement niet fiscaal bestraft mag worden ten opzichte van shipmanagement in eigen beheer, mits de ondernemingen voor shipmanagement aan dezelfde voorwaarden voldoen als scheepseigenaren en het toekennen van steun aan shipmanagers op dezelfde wijze bijdraagt tot de verwezenlijking van de doelstellingen van het steunkader zeescheepvaart als de toekenning van steun aan scheepseigenaren.

Meer bepaald is de Autoriteit van mening dat ondernemingen voor shipmanagement, precies wegens hun specialisatie en de aard van hun kernactiviteiten, substantieel kunnen bijdragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van het steunkader zeescheepvaart en met name tot de totstandbrenging van een „efficiënt, veilig en milieuvriendelijk zeevervoer” en van de „consolidatie van het in de EVA-staten gevestigde maritieme cluster”⁽²⁾.

4. **Uitbreiding van de subsidiabiliteit tot ondernemingen voor shipmanagement**

Op grond van wat in punt 3 is uiteengezet, zal de Autoriteit, overeenkomstig artikel 61, lid 3, onder c), van de EER-overeenkomst, belastingvoordelen toestaan aan ondernemingen voor shipmanagement als bedoeld in punt 3.1 van het steunkader zeescheepvaart, met betrekking tot — gezamenlijk of afzonderlijk — bemannings- en nautisch-technisch beheer van schepen, op voorwaarde dat aan de in de punten 5 en 6 van dit hoofdstuk vastgestelde voorwaarden is voldaan.

5. **Voorwaarden voor de subsidiabiliteit die voor zowel nautisch-technische als bemanningsbeheerders gelden**

Om voor steun in aanmerking te komen, dienen ondernemingen voor shipmanagement, overeenkomstig punt 3.1 van het steunkader zeescheepvaart, een duidelijk verband te vertonen met de EER en de EER-economie. Bovendien moeten zij bijdragen tot de doelstellingen van het steunkader, zoals die in punt 2.2 van dat steunkader zijn vastgesteld. Nautisch-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 dit hoofdstuk vastgestelde vereisten voldoen. Subsidiabele activiteiten moeten in hun geheel worden uitgevoerd vanaf het grondgebied van de EER.

5.1. *Bijdrage tot de economie en de werkgelegenheid in de EER*

Het economische verband met de EER wordt aangetoond door het feit dat het shipmanagement wordt uitgevoerd op het grondgebied van één of meer EVA-staten en dat hoofdzakelijk burgers van de EER in activiteiten aan wal of aan boord werkzaam zijn.

5.2. *Economisch verband tussen de beheerde schepen en de EER*

Ondernemingen voor shipmanagement kunnen in aanmerking komen voor staatssteun in verband met schepen die in hun geheel vanaf het grondgebied van de EER worden beheerd, ongeacht of de beheersdiensten in eigen beheer worden verstrekt dan wel geheel of gedeeltelijk aan één of meer ondernemingen voor shipmanagement worden uitbesteed.

Aangezien ondernemingen voor shipmanagement echter geen volledige controle hebben over hun klanten, wordt bovengenoemd vereiste geacht te zijn vervuld indien ten minste twee derde van de tonnage van de schepen vanaf het grondgebied van de EER beheerd wordt. De tonnage die dit percentage overstijgt en dus niet volledig vanuit de EER wordt beheerd, komt niet in aanmerking⁽³⁾.

⁽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 Wirtschaftsuniversität Wien.

⁽²⁾ Punt 2.2 van het steunkader zeescheepvaart.

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

5.3. Inachtneming van internationale en communautaire normen

Ondernemingen voor shipmanagement zijn subsidiabel indien 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, scholing en vorming en certificering van zeevarenden, milieuprestaties en arbeidsomstandigheden aan boord.

5.4. Vereiste tonnageaandeel onder EER-vlag (vlagkoppeling)

De eis inzake vlagkoppeling, als bedoeld in de achtste alinea van punt 3.1 van het steunkader zeescheepvaart, is van toepassing op ondernemingen voor shipmanagement. Het aandeel EER-vlaggen dat als referentiewaarde moet worden gehanteerd, is het aandeel op de dag waarop dit hoofdstuk is vastgesteld. Voor nieuwe ondernemingen moet de benchmark één jaar na het tijdstip waarop deze met hun activiteit zijn gestart, worden bepaald.

6. Aanvullende vereisten voor bemanningsbeheerders

6.1. Scholing en vorming van zeevarenden

Bemanningsbeheerders komen in aanmerking voor staatssteun indien alle zeevarenden aan boord van beheerde schepen geschoold en gevormd zijn en over een bekwaamheidscertificaat beschikken overeenkomstig het Verdrag van de Internationale Maritieme Organisatie betreffende de normen voor zeevarenden inzake scholing en vorming, diplomering en wachtdienst van 1978, als gewijzigd (hierna „het STCW-Verdrag” genoemd), en met goed gevolg de scholing en vorming persoonlijke veiligheid aan boord van schepen hebben doorlopen. Voorts zijn bemanningsbeheerders subsidiabel als zij voldoen aan de vereisten van het STCW-Verdrag en aan de vereisten van het Gemeenschapsrecht betreffende de aansprakelijkheden van ondernemingen.

6.2. Sociale voorwaarden

Om voor staatssteun in aanmerking te komen, moeten de bemanningsbeheerders ervoor zorgen dat op alle door hen beheerde schepen de bepalingen van het Maritieme Arbeidsverdrag 2006 van de Internationale Arbeidsorganisatie (de *Maritime Labour Convention 2006* (MLC)) ⁽¹⁾ door de werkgever van de zeevarende volledig worden toegepast, ongeacht of die werkgever de scheepseigenaar dan wel het onderneming voor shipmanagement is. De ondernemingen voor shipmanagement moeten er met name voor zorgen dat de bepalingen van het Maritieme Arbeidsverdrag 2006 betreffende de arbeidsovereenkomst van de zeevarende ⁽²⁾, verlies of zinken van het schip ⁽³⁾, medische zorg ⁽⁴⁾, aansprakelijkheid van scheepseigenaren, daaronder begrepen betaling van loon in het geval van ongeval of ziekte ⁽⁵⁾, en repatriëring ⁽⁶⁾ naar behoren worden toegepast.

Bemanningsbeheerders moeten er ook voor zorgen dat de in het Maritieme Arbeidsverdrag 2006 vastgestelde internationale normen betreffende werk- en rusttijden volledig worden nageleefd.

Om subsidiabel te zijn, dienen bemanningsbeheerders ten slotte ook financiële zekerheden te stellen ten behoeve van vergoedingen in het geval van overlijden of langdurige arbeidsongeschiktheid van zeevarenden als gevolg van een bedrijfsongeval, beroepsziekte of bedrijfsrisico.

7. Berekening van de belasting

Ook in het geval van ondernemingen voor shipmanagement past de Autoriteit het beginsel uit het steunkader zeescheepvaart toe dat zij, om concurrentievervalsing te voorkomen, enkel regelingen toestaat die leiden tot een homogene belastingdruk voor dezelfde activiteit of hetzelfde tonnage in alle EVA-staten. Dit betekent dat volledige vrijstelling of soortgelijke regelingen niet worden toegestaan ⁽⁷⁾.

De belastinggrondslag die voor ondernemingen voor shipmanagement wordt gehanteerd, kan uiteraard niet dezelfde zijn als die voor scheepseigenaren, aangezien met betrekking tot een bepaald schip, de omzet van de ondernemingen voor shipmanagement veel lager is dan die van de scheepseigenaar. Volgens de in punt 2.3 genoemde studie en volgens in het verleden ontvangen aanmeldingen dient de belastinggrondslag die van toepassing is op ondernemingen voor shipmanagement, ongeveer 25 % (uitgedrukt in tonnage of notionele winst) te bedragen van die welke van toepassing zou zijn op de scheepseigenaar voor hetzelfde schip of dezelfde tonnage. De Autoriteit eist derhalve dat een percentage van ten minste 25 % wordt toegepast in het kader van een tonnageregeling voor shipmanagement ⁽⁸⁾.

⁽¹⁾ Herhaald dient te worden dat de Europese sociale partners een overeenkomst hebben gesloten waardoor het desbetreffende deel van het Maritieme Arbeidsverdrag 2006 is 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). De procedure om Richtlijn 2009/13/EG in de EER-overeenkomst op te nemen, is lopende.

⁽²⁾ Voorschrift 2.1 en Norm A2.1 (Arbeidsovereenkomsten zeevarenden) van titel 2 van het Maritieme Arbeidsverdrag 2006.

⁽³⁾ Voorschrift 2.6 en Norm A2.6 (Vergoeding voor zeevarenden in geval van verlies of zinken van het schip) van titel 2 van het Maritieme Arbeidsverdrag 2006.

⁽⁴⁾ Titel 4 van het Maritieme Arbeidsverdrag 2006: Voorschrift 4.1 en Norm A4.1 (Medische zorg aan boord van schepen en aan wal — aansprakelijkheid van scheepseigenaren); Voorschrift 4.3 en Norm A4.3 (Bescherming van de gezondheid en veiligheid en ongevalpreventie), en Voorschrift 4.4 (Toegang tot welzijnsvoorzieningen aan wal).

⁽⁵⁾ Voorschrift 4.2 en Norm A4.2 (Aansprakelijkheid van de reders) van titel 4 van het Maritieme Arbeidsverdrag 2006.

⁽⁶⁾ Voorschrift 2.5 en Norm A2.5 (Repatriëring) van titel 2 van het Maritieme Arbeidsverdrag 2006.

⁽⁷⁾ De Autoriteit maakt van dit hoofdstuk van haar richtsnoeren staatssteun gebruik om te benadrukken dat het mechanisme dat wordt gebruikt om de door zowel ondernemingen voor shipmanagement als scheepseigenaren verschuldigde belastingen, op zich niet ter zake doet; met name doet het niet ter zake of een op notionele winst gebaseerd systeem wordt toegepast.

⁽⁸⁾ Ook wanneer een scheepseigenaar in aanmerking komt, blijft deze aansprakelijk voor de volledige tonnagebelasting.

Als ondernemingen voor shipmanagement activiteiten uitvoeren die in het kader van dit hoofdstuk niet voor staatssteun in aanmerking komen, moeten zij voor die activiteiten een afzonderlijke boekhouding voeren.

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

8. **Inwerkingtreding en herziening**

De Autoriteit past het steunkader uit dit hoofdstuk toe vanaf de dag van de vaststelling ervan.

Staatssteun voor ondernemingen voor shipmanagement zal mede worden betrokken bij de algemene herziening van het steunkader zeescheepvaart als bepaald in punt 13 van dat steunkader.
