

## IV

(Akty prijaté pred 1. decembrom 2009 podľa Zmluvy o ES, Zmluvy o EÚ a Zmluvy o Euratome)

## ROZHODNUTIE DOZORNÉHO ÚRADU EZVO

č. 397/09/COL

zo 14. októbra 2009,

**ktorým sa sedemdesiaty druhýkrát menia a dopĺňajú procesnoprávne a hmotnoprávne pravidlá v oblasti štátnej pomoci zavedením novej kapitoly o štátnej pomoci pre spoločnosti spravujúce lode**

DOZORNÝ ÚRAD EZVO <sup>(1)</sup>,

SO ZRETELOM NA Dohodu o Európskom hospodárskom priestore <sup>(2)</sup>, a najmä na jej články 61 až 63 a jej protokol 26,

SO ZRETELOM NA Dohodu medzi štátmi EZVO o zriadení dozorného úradu a súdneho dvora <sup>(3)</sup>, a najmä na jej článok 24 a článok 5 ods. 2 písm. b),

KEĎŽE podľa článku 24 Dohody o dozore a súde uvedie dozorný úrad do platnosti ustanovenia Dohody o EHP týkajúce sa štátnej pomoci,

KEĎŽE podľa článku 5 ods. 2 písm. b) Dohody o dozore a súde vydáva dozorný úrad oznámenia alebo usmernenia o otázkach, ktorými sa zaoberá Dohoda o EHP, pokiaľ to táto dohoda alebo Dohoda o dozore a súde výslovne ustanovuje alebo pokiaľ to dozorný úrad považuje za nevyhnutné,

PRIPOMÍNAJÚC procesnoprávne a hmotnoprávne pravidlá v oblasti štátnej pomoci prijaté 19. januára 1994 dozorným úradom <sup>(4)</sup>,

KEĎŽE Komisia Európskych spoločenstiev (ďalej len „Komisia“) prijala 10. júna 2009 oznámenie o usmerneniach Európskeho spoločenstva o štátnej pomoci pre spoločnosti spravujúce lode <sup>(5)</sup>,

KEĎŽE toto oznámenie má význam aj pre Európsky hospodársky priestor,

KEĎŽE sa v rámci celého Európskeho hospodárskeho priestoru má zabezpečiť jednotné uplatňovanie pravidiel EHP o štátnej pomoci,

KEĎŽE podľa bodu II pod nadpisom VŠEOBECNÉ na konci prílohy XV k Dohode o EHP má dozorný úrad po konzultácii s Komisiou prijať akty, ktoré zodpovedajú aktom prijatým Európskou komisiou,

PO KONZULTÁCIÍ s Európskou komisiou,

PO KONZULTÁCIÍ so štátmi EZVO listom z 31. augusta 2009 (úkon č. 526393, 526395 a 526367),

PRIJAL TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Usmernenia o štátnej pomoci sa menia a dopĺňajú zavedením novej kapitoly o usmerneniach týkajúcich sa štátnej pomoci pre spoločnosti spravujúce lode. Nová kapitola je obsiahnutá v prílohe k tomuto rozhodnutiu.

Článok 2

Iba anglické znenie je autentické.

V Bruseli 14. októbra 2009

Za Dozorný úrad EZVO

Per SANDERUD  
predseda

Kristján Andri STEFÁNSSON  
člen kolégia

<sup>(1)</sup> Ďalej len „dozorný úrad“.

<sup>(2)</sup> Ďalej len „Dohoda o EHP“.

<sup>(3)</sup> Ďalej len „Dohoda o dozore a súde“.

<sup>(4)</sup> Usmernenia o uplatňovaní a výklade článkov 61 a 62 Dohody o EHP a článku 1 protokolu 3 k Dohode o dozore a súde, ktoré prijal a vydal dozorný úrad 19. januára 1994, uverejnené v Úradnom vestníku Európskej únie (ďalej len „Ú. v. EÚ/ES“) L 231, 3.9.1994, s. 1, a v dodatku EHP č. 32, 3.9.1994, s. 1. Ďalej len „usmernenia o štátnej pomoci“. Aktualizované znenie usmernení o štátnej pomoci je uverejnené na webovej stránke dozorného úradu: <http://www.efasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>

<sup>(5)</sup> Ú. v. EÚ C 132, 11.6.2009, s. 3.

## PRÍLOHA

## USMERNENIE O ŠTÁTNEJ POMOCI PRE SPOLOČNOSTI SPRAVUJÚCE LODE

**1. Rozsah pôsobnosti**

Táto kapitola sa zaoberá spôsobilosťou správcov posádky a technických správcov lodí na zníženie dane z príjmu právnickej osoby alebo na uplatnenie dane z tonáže podľa oddielu 3.1 kapitoly o štátnej pomoci pre námornú dopravu <sup>(1)</sup> (ďalej len „usmernenia o námornej doprave“). Nezaoberá sa štátnou pomocou pre obchodných správcov lodí. Táto kapitola sa týka správy posádky a technickej správy bez ohľadu na to, či sa pre danú loď poskytujú jednotlivo, alebo spoločne.

**2. Úvod****2.1. Všeobecný kontext**

Usmernenia o námornej doprave umožňujú, aby spoločnosti spravujúce lode získali nárok na daň z tonáže alebo iné daňové úpravy pre spoločnosti vykonávajúce lodnú dopravu (oddiel 3.1). Spôsobilosť sa však obmedzuje na spoločné poskytovanie tak technickej správy, ako aj správy posádky pre tú istú loď („plná správa“), pričom tieto činnosti nie sú spôsobilé pre daň z tonáže alebo iné daňové úpravy, ak sa poskytujú jednotlivo.

V usmerneniach o námornej doprave sa ustanovuje, že Dozorný úrad EZVO (ďalej len „dozorný úrad“) po troch rokoch preskúma účinky usmernení o námornej doprave na správu lodí <sup>(2)</sup>. Táto kapitola sa zameriava na výsledky tohto aktuálneho hodnotenia a prináša závery týkajúce sa spôsobilosti spoločností spravujúcich lode uchádzať sa o štátnu pomoc.

**2.2. Správa lodí**

Spočnosti spravujúce lode sú subjekty, ktoré poskytujú majiteľom lodí rôzne služby, ako sú technické prehliadky, najímanie a výcvik posádky, správa posádky a prevádzka plavidla. Služby správy lodí možno rozdeliť do troch kategórií: správa posádky, technická správa a obchodná správa.

Správa posádky pozostáva najmä z riešenia všetkých záležitostí týkajúcich sa posádky, ako je výber a najímanie primerane kvalifikovaných námorníkov, vydávanie výplatných pásov, zabezpečenie vhodnej úrovne personálnej obsadenosti lode, kontrola osvedčení námorníkov, zabezpečenie úrazového poistenia a poistenia pre prípad invalidity námorníkov, starostlivosť o cestovné záležitosti a vybavovanie víz, vybavovanie zdravotnej starostlivosti, hodnotenie výkonu námorníkov a v niektorých prípadoch zabezpečenie ich výcviku. Správa posádky predstavuje na celom svete zďaleka najväčší podiel v rámci odvetvia správy lodí.

V rámci technickej správy sa musí zabezpečiť, aby plavidlo bolo spôsobilé na plavbu a plne spĺňalo technické požiadavky, ako aj požiadavky na bezpečnosť a zabezpečenie ochrany. Technický správca zodpovedá najmä za rozhodnutia o oprave a údržbe lode. Technická správa predstavuje významnú súčasť odvetvia správy lodí, aj keď omnoho menšiu, než je správa posádky.

Obchodná správa pozostáva z propagácie a zabezpečenia predaja lodnej kapacity prostredníctvom prenájmu lodí, prijímania rezervácií na náklad alebo cestujúcich, zabezpečenia marketingu a vymenúvania agentov. Obchodná správa predstavuje veľmi malú časť odvetvia správy lodí. Dozorný úrad zatiaľ nemá k dispozícii úplné informácie o obchodnej správe. Táto kapitola sa preto obchodnou správou nezaoberá.

Ako každá námorná činnosť, aj správa lodí je svojou povahou celosvetová záležitosť. Vzhľadom na to, že chýba medzinárodné právo, ktoré upravuje správu lodí tretími stranami, sa normy v tejto oblasti utvárajú v rámci súkromnoprávných zmlúv <sup>(3)</sup>.

V rámci EHP sa správa lodí vykonáva najmä na Cypre. Spoločnosti spravujúce lode však existujú aj v Spojenom kráľovstve, Nemecku, Dánsku, Belgicku a Holandsku. Mimo EHP majú spoločnosti spravujúce lode sídla najmä v Hongkongu, Singapure, Indii, Spojených arabských emirátoch a Spojených štátoch amerických.

<sup>(1)</sup> Dostupné na webovej stránke Dozorného úradu EZVO: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>.

<sup>(2)</sup> Pozri poznámku pod čiarou č. 20 vzťahujúcu sa na usmernenia o námornej doprave.

<sup>(3)</sup> Príkladom je „BIMCO's Standard Ship Management Agreement SHIPMAN 98“ (SHIPMAN 98 – štandardná zmluva o správe lodí organizácie BIMCO), ktorá sa často používa vo vzťahoch medzi spoločnosťami spravujúcimi lode a ich majiteľmi.

### 2.3. Prieskum podmienok spôsobilosti pre spoločnosti spravujúce lode

Od uverejnenia usmernení o námornej doprave v marci 2004 vstúpilo do EHP niekoľko námorných krajín, medzi nimi aj Cyprus, ktorý má najväčšie odvetvie správy lodí na svete.

Pristúpenie Cypru a jeho prípravné práce na dosiahnutie súladu s usmerneniami o námornej doprave, ako aj štúdiá, ktorú pre vládu tohto členského štátu EHP<sup>(1)</sup> vyhotovilo konzorcium, umožnili oveľa lepšie porozumenie tejto činnosti a jej vývoju. Dosiahla sa lepšia informovanosť, najmä pokiaľ ide o väzbu medzi technickou správou a správou posádky na jednej strane a lodnou dopravou na strane druhej, ako aj možnosť správcov posádky a/alebo technických správcov napomáhať dosiahnutie cieľov usmernení o námornej doprave.

### 3. Posúdenie spôsobilosti spoločností spravujúcich lode

Na rozdiel od iných námorných služieb je správa lodí štandardnou hlavnou činnosťou námorných dopravcov, ktorá sa zvyčajne poskytuje interne. Správa lodí je jednou z najcharakteristickejších činností prevádzkovateľov lodí. V súčasnosti ju však v niektorých prípadoch externe zabezpečujú spoločnosti spravujúce lode z pozície tretej strany. V dôsledku tejto väzby medzi správou lodí a lodnou dopravou sú spoločnosti spravujúce lode z pozície tretej strany profesionálnymi prevádzkovateľmi s rovnakým profilom ako majitelia lodí, i keď sa delia do segmentov podľa špecializácie, a vykonávajú svoju činnosť v rovnakom podnikateľskom prostredí. Jedinými zákazníkmi spoločností spravujúcich lode sú majitelia lodí.

Dozorný úrad sa v tomto kontexte domnieva, že externé zabezpečovanie správy lodí by sa nemalo daňovo znevýhodňovať v porovnaní s internou správou lodí za predpokladu, že spoločnosti spravujúce lode spĺňajú rovnaké požiadavky, aké sa uplatňujú na majiteľov lodí, a že poskytovanie pomoci týmto spoločnostiam prispieva k dosiahnutiu cieľov usmernení o námornej doprave rovnakým spôsobom ako poskytovanie pomoci majiteľom lodí.

Dozorný úrad sa predovšetkým domnieva, že spoločnosti spravujúce lode môžu práve vďaka svojej špecializácii a povahe svojej hlavnej činnosti významne prispieť k dosiahnutiu cieľov usmernení o námornej doprave, najmä k dosiahnutiu „efektívnej, bezpečnej a ekologicky priaznivej námornej dopravy“ a ku „konsolidácii námorných odvetví so sídlom v členských štátoch EHP“<sup>(2)</sup>.

### 4. Rozšírenie spôsobilosti uchádzať sa o štátnu pomoc na spoločnosti spravujúce lode

Na základe vysvetlenia v oddiele 3 dozorný úrad v súlade s článkom 61 ods. 3 písm. c) Dohody o EHP schváli daňovú úľavu pre spoločnosti spravujúce lode uvedené v oddiele 3.1 usmernení o námornej doprave, pokiaľ ide o spoločnú alebo oddelenú správu posádky a technickú správu lodí, za predpokladu, že sa splnia podmienky uvedené v oddieloch 5 a 6 tejto kapitoly.

### 5. Podmienky spôsobilosti platné pre technických správcov a správcov posádok

Aby získali nárok na pomoc, spoločnosti spravujúce lode by mali preukázať jasnú väzbu s EHP a jeho hospodárstvom v súlade s oddielom 3.1 usmernení o námornej doprave. Navyše by mali prispievať k cieľom usmernení o námornej doprave, ako sú tie, ktoré sa vyššie uvádzajú v oddiele 2.2 usmernení o námornej doprave. Technickí správcovia a správcovia posádok sú spôsobilí uchádzať sa o štátnu pomoc, ak lode, ktoré spravujú, spĺňajú všetky požiadavky uvedené v oddieloch 5.1 až 5.4 tejto kapitoly. Spôsobilé činnosti sa musia vykonávať výhradne z územia EHP.

#### 5.1. Príspevek k hospodárstvu a zamestnanosti v rámci EHP

Hospodárska väzba s EHP sa preukazuje skutočnosťou, že správa lodí sa vykonáva na území jedného alebo viacerých členských štátov EHP a že v pozemných činnostiach alebo na lodiach sa zamestnávajú najmä štátni príslušníci EHP.

#### 5.2. Hospodárska väzba medzi správou lodí a EHP

Spoločnosti spravujúce lode môžu využívať štátnu pomoc pre lode, ktoré spravujú výhradne na území EHP, bez ohľadu na to, či sa táto správa poskytuje interne, alebo čiastočne, či úplne externe jednou alebo viacerými spoločnosťami spravujúcimi lode.

Na základe toho, že spoločnosti spravujúce lode nemajú úplnú kontrolu nad svojimi zákazníkmi, uvedená požiadavka sa považuje za splnenú vtedy, ak sa aspoň dve tretiny tonáže spravovaných lodí spravujú z územia EHP. Tonáž presahujúca tento podiel, ktorá sa nespravuje výlučne z územia EHP, nemá nárok na štátnu pomoc<sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Study on Ship Management in Cyprus and in the European Union (Štúdiá o správe lodí na Cypre a v Európskej únii) z 31. mája 2008, ktorú pre cyperskú vládu vypracovalo konzorcium pod vedením Ekonomickej univerzity vo Viedni.

<sup>(2)</sup> Oddiel 2.2 usmernení o námornej doprave.

<sup>(3)</sup> Nesplnenie pravidla 2/3 však nemá vplyv na spôsobilosť spoločnosti spravujúcej lode ako takej.

### 5.3. Súlad s medzinárodnými normami a normami Spoločenstva

Spoločnosti spravujúce lode majú nárok na štátnu pomoc, ak všetky lode a posádky, ktoré spravujú, spĺňajú medzinárodné normy a požiadavky právnych predpisov Spoločenstva, a to najmä tie, ktoré sa týkajú bezpečnosti, zabezpečenia ochrany, výcviku a osvedčení námorníkov, environmentálneho vplyvu a pracovných podmienok na palube.

### 5.4. Požiadavka na podiel tonáže pod vlajkou EHP (flag link)

Na spoločnosti spravujúce lode sa vzťahuje požiadavka na podiel tonáže stanovená v oddiele 3.1 ôsmom odseku usmernení o námornej doprave. Za referenčnú hodnotu sa považuje podiel tonáže pod vlajkou EHP stanovený v deň prijatia tejto kapitoly. V prípade nových spoločností sa referenčná hodnota vypočíta jeden rok po dni, keď začali svoju činnosť.

## 6. Ďalšie požiadavky týkajúce sa správcov posádok

### 6.1. Výcvik námorníkov

Správcovia posádok sú spôsobilí uchádzať sa o štátnu pomoc, pokiaľ všetci námorníci pracujúci na palubách spravovaných lodí sú vyškolení, vycvičení a majú osvedčenie o spôsobilosti podľa Dohovoru Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) o normách výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov z roku 1978 v jeho zmenenom a doplnenom znení (dohovor STCW) a úspešne dokončili výcvik v oblasti osobnej bezpečnosti na palube lode. Okrem toho sú správcovia posádok spôsobilí uchádzať sa o štátnu pomoc, ak spĺňajú požiadavky dohovoru STCW a právnych predpisov Spoločenstva, ktoré sa týkajú zodpovednosti spoločností.

### 6.2. Sociálne podmienky

Na to, aby boli správcovia posádok spôsobilí uchádzať sa o štátnu pomoc, musia zabezpečiť na všetkých spravovaných lodiach úplné uplatňovanie ustanovení Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006 (ďalej len „dohovor“) <sup>(1)</sup> Medzinárodnej organizácie práce z roku 2006 zo strany zamestnávateľov námorníkov, nezávisiac na tom, či sú nimi majitelia lodí alebo spoločnosti spravujúce lode. Spoločnosti spravujúce lode musia najmä zabezpečiť, aby sa riadne uplatňovali ustanovenia dohovoru týkajúce sa pracovnej zmluvy <sup>(2)</sup> námorníkov, straty alebo stroskotania lode <sup>(3)</sup>, zdravotnej starostlivosti <sup>(4)</sup>, zodpovednosti majiteľa lode vrátane výplaty mzdy v prípade nehody alebo choroby <sup>(5)</sup> a repatriácie <sup>(6)</sup>.

Správcovia posádok musia taktiež zabezpečiť, aby sa starostlivo dodržiavali medzinárodné normy týkajúce sa pracovného času a času odpočinku stanovené v dohovore.

A napokon, aby boli správcovia posádok spôsobilí uchádzať sa o štátnu pomoc, musia poskytnúť taktiež finančnú záruku, ktorá zabezpečí odškodnenie v prípade úmrtia alebo dlhodobej pracovnej neschopnosti námorníkov v dôsledku pracovného úrazu, choroby z povolania alebo pracovného rizika.

## 7. Výpočet dane

S cieľom zamedziť narušeniu hospodárskej súťaže dozorný úrad použije v prípade spoločností spravujúcich lode zásadu obsiahnutú v usmerneniach o námornej doprave, podľa ktorej schváli len schémy, ktoré vytvoria pre rovnakú činnosť alebo rovnakú tonáž homogénne daňové zaťaženie vo všetkých členských štátoch EHP. To znamená, že úplné oslobodenie alebo ekvivalentné schémy sa neschvália <sup>(7)</sup>.

Základ dane, ktorý sa má použiť pre spoločnosť spravujúcu lode, nemôže očividne byť rovnaký ako ten, ktorý sa uplatní na majiteľov lodí, pretože vzhľadom na danú loď je obrat spoločností spravujúcich lode oveľa nižší než obrat majiteľa lode. Podľa štúdie uvedenej v oddiele 2.3, ako aj podľa oznámení prijatých v minulosti by základ dane uplatňovaný v prípade spoločností spravujúcich lode mal dosahovať približne 25 % základu (podľa tonáže alebo teoretického zisku), ktorý by sa uplatnil na rovnakú loď alebo tonáž v prípade majiteľa lode. Dozorný úrad preto požaduje, aby sa v rámci schémy dane z tonáže pre spoločnosť spravujúcu lode použila sadzba vo výške najmenej 25 % <sup>(8)</sup>.

<sup>(1)</sup> Treba pripomenúť, že európski sociálni partneri prijali dohodu, ktorá zohľadňuje príslušné časti Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006 začleneného do právnych predpisov Spoločenstva smernicou Rady 2009/13/ES zo 16. februára 2009, ktorou sa vykonáva Dohoda uzavretá Združením vlastníkov lodí Európskeho spoločenstva (ECSA) a Európskou federáciou pracovníkov v doprave (ETF) o Dohovore o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006 a ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/63/ES (Ú. v. EÚ L 124, 20.5.2009, s. 30). Smernica Rady 2009/13/ES sa nachádza v procese začleňovania do Dohody o EHP.

<sup>(2)</sup> Predpis 2.1 a norma A2.1 (Pracovné zmluvy námorníkov) hlavy 2 dohovoru.

<sup>(3)</sup> Tamže. Predpis 2.6 a norma A2.6 (Náhrada škody pre námorníkov v prípade straty alebo stroskotania lode) hlavy 2.

<sup>(4)</sup> Tamže. Predpis 4.1 a norma A4.1 (Zdravotná starostlivosť na palube a na pobreží); predpis 4.3 a norma A4.3 (Ochrana zdravia, bezpečnosť a predchádzanie úrazom); predpis 4.4 (Prístup k spoločenským zariadeniam na pobreží) hlavy 4.

<sup>(5)</sup> Tamže. Predpis 4.2 a norma A4.2 (Zodpovednosť vlastníkov lodí) hlavy 4.

<sup>(6)</sup> Tamže. Predpis 2.5 a norma A2.5 (Repatriácia) hlavy 2.

<sup>(7)</sup> Dozorný úrad, vychádzajúc z tejto kapitoly usmernení, zdôrazňuje, že mechanizmus používaný na výpočet dane, ktorú majú uhradiť tak spoločnosti spravujúce lode, ako aj majitelia lodí, je sám osebe irelevantný; irelevantné je najmä to, či sa použije systém založený na teoretickom zisku, alebo nie.

<sup>(8)</sup> Majiteľ lode, ak má právo požiadať o túto schému, zostáva zodpovedný za uhradenie dane z tonáže v plnom rozsahu.

Ak spoločnosti spravujúce lode vykonávajú činnosti, ktoré ich podľa tejto kapitoly neoprávňujú uchádzať sa o štátnu pomoc, musia pre tieto činnosti viesť osobitné účtovníctvo.

V prípade, ak spoločnosti spravujúce lode prenesú časť svojej činnosti na subdodávateľov, ktorí ju vykonávajú z pozície tretej strany, títo subdodávatelia nie sú spôsobilí uchádzať sa o štátnu pomoc.

#### 8. Uplatňovanie a úprava

Dozorný úrad uplatní usmernenia uvedené v tejto kapitole od dátumu ich prijatia.

Štátna pomoc spoločnostiam spravujúcim lode bude zahrnutá do všeobecnej úpravy usmernení o námornej doprave, ako je uvedené v oddiele 13 týchto usmernení.

---