

IV

(Akte som antagits före den 1 december 2009 enligt EG-fördraget, EU-fördraget och Euratomfördraget)

BESLUT AV EFTAS ÖVERVAKNINGSMYNDIGHET

nr 397/09/KOL

av den 14 oktober 2009

**om ändring för sjuttioandra gången av procedurreglerna och de materiella reglerna inom området
för statligt stöd genom införandet av ett nytt kapitel om statligt stöd till fartygsförvaltare**

EFTAS ÖVERVAKNINGSMYNDIGHET HAR FATTAT DETTA
BESLUT ⁽¹⁾

MED BEAKTANDE av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ⁽²⁾, särskilt artiklarna 61–63 och protokoll 26,

MED BEAKTANDE av avtalet mellan Eftastaterna om upprättande av en övervakningsmyndighet och en domstol ⁽³⁾, särskilt artikel 24 och artikel 5.2 b,

ENLIGT artikel 24 i övervakningsavtalet ska myndigheten ge verkan åt bestämmelserna om statligt stöd i EES-avtalet.

ENLIGT artikel 5.2 b i övervakningsavtalet ska myndigheten utfärda meddelanden eller riktlinjer i frågor som behandlas i EES-avtalet, om det avtalet eller övervakningsavtalet uttryckligen föreskriver det eller om myndigheten anser det nödvändigt.

Myndigheten ERINRAR om de procedurregler och materiella regler inom området för statligt stöd som den antog den 19 januari 1994 ⁽⁴⁾.

DEN 10 juni 2009 antog Europeiska kommissionen (nedan kallad Europeiska kommissionen) meddelandet En vägledning om statligt stöd till fartygsförvaltare ⁽⁵⁾.

DETTA MEDDELANDE är av betydelse även för Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

DET ÄR NÖDVÄNDIGT att sörja för en enhetlig tillämpning av EES-reglerna om statligt stöd i hela Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

ENLIGT PUNKT II under rubriken "Allmänt" i slutet av bilaga XV till EES-avtalet ska myndigheten efter samråd med kommissionen anta rättsakter som motsvarar de som antagits av Europeiska kommissionen.

Myndigheten HAR SAMRÅTT med Europeiska kommissionen.

Myndigheten HAR SAMRÅTT med Efta-staterna genom en skrivelse av den 31 augusti 2009 (diariernr 526393, 526395 och 526367).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Riktlinjerna för statligt stöd ska ändras genom att ett nytt kapitel införs i vägledningen om statligt stöd till fartygsförvaltare. Texten till det nya kapitlet finns i bilagan till detta beslut.

Artikel 2

Endast den engelska texten är giltig.

Utfärdat i Bryssel den 14 oktober 2009.

För Eftas övervakningsmyndighet

Per SANDERUD
Ordförande

Kristján Andri STEFÁNSSON
Ledamot av kollegiet

⁽¹⁾ Nedan kallad myndigheten.

⁽²⁾ Nedan kallat EES-avtalet.

⁽³⁾ Nedan kallat övervakningsavtalet.

⁽⁴⁾ Riktlinjer för tillämpning och tolkning av artiklarna 61 och 62 i EES-avtalet och artikel 1 i protokoll 3 till övervakningsavtalet, antagna och utfärdade av övervakningsmyndigheten den 19 januari 1994 och offentliggjorda i *Europeiska unionens officiella tidning* (nedan kallad EUT) L 231, 3.9.1994, s. 1 och EES-supplementet nr 32, 3.9.1994, s. 1. Nedan kallade riktlinjerna för statligt stöd. En uppdaterad version av riktlinjerna för statligt stöd finns på övervakningsmyndighetens webbplats: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>

⁽⁵⁾ EUT C 132, 11.6.2009, s. 6.

BILAGA

VÄGLEDNING OM STATLIGT STÖD TILL FARTYGSFÖRVALTARE

1. Tillämpningsområde

I detta kapitel behandlas frågan huruvida företag som utför besättningsadministration för fartyg (nedan kallat *bemannning*) och teknisk förvaltning av fartyg är berättigade till nedsatt bolagsskatt eller till tillämpning av tonnageskatt enligt avsnitt 3.1 i kapitlet om statligt stöd till sjötransport ⁽¹⁾ (nedan kallade *riktlinjerna*). Statligt stöd till företag som utför ekonomisk förvaltning av fartyg behandlas inte. Detta meddelande gäller bemanning och teknisk förvaltning, oavsett om dessa tjänster tillhandahålls individuellt eller tillsammans för ett och samma fartyg.

2. Inledning

2.1 Allmän bakgrund

Enligt riktlinjerna kan fartygsförvaltare vara berättigade till tonnageskatt eller annan typ av skatt som gäller för rederier (avsnitt 3.1). Detta gäller emellertid bara om den tekniska förvaltningen och bemanningen utförs tillsammans för ett och samma fartyg ("fullständig förvaltning"), medan dessa tjänster inte får omfattas av tonnageskatt eller annan typ av mera förmånlig skatt när de tillhandahålls individuellt.

I riktlinjerna föreskrivs att Eftas övervakningsmyndighet (nedan kallad *myndigheten*) ska undersöka följderna av riktlinjerna för fartygsförvaltningen efter tre år ⁽²⁾. I detta kapitel beskrivs resultaten av denna nya bedömning och slutsatser dras om huruvida fartygsförvaltare är berättigade till statligt stöd.

2.2 Fartygsförvaltning

Fartygsförvaltare är företag som tillhandahåller redarna olika slags tjänster, exempelvis teknisk besiktning, rekrytering och utbildning, bemanning och fartygsdrift. Det finns tre huvudtyper av fartygsförvaltning: bemanning, teknisk förvaltning och ekonomisk förvaltning.

Bemanning innebär först och främst att man hanterar samtliga frågor som gäller besättningen, exempelvis att välja ut och anställa lämpligt kvalificerat sjöfolk, att administrera löner, att se till att fartyget har lämplig bemanningsnivå, att kontrollera sjöfolks examensbevis, att se till att sjöfolk har olycksfalls- och invaliditetsförsäkring, att ta hand om resor och viseringar, att hantera alla ansökningar om ersättning för sjukvårdsutgifter, att bedöma sjöfolks prestationer och, i vissa fall, att utbilda sjöfolk. Bemanning utgör den absolut största delen av den globala branschen för fartygsförvaltning.

Teknisk förvaltning består i att se till att fartyget är sjövärdigt och att det till fullo efterlever de tekniska kraven och tillförlitlighets- och säkerhetskraven. Den tekniska förvaltaren ansvarar i synnerhet för att fatta beslut om huruvida ett fartyg ska repareras och underhållas. Den tekniska förvaltningen utgör en betydande del av fartygsförvaltningsbranschen, även om andelen är mycket lägre än andelen för bemanning.

Ekonomisk förvaltning består i att sälja ett fartygs kapacitet genom befraktning, ta emot bokningar av last eller passagerare, ha hand om marknadsföring och utse agenter. Den ekonomiska förvaltningen svarar för en mycket liten andel av fartygsförvaltningsbranschen. Myndigheten har i nuläget inte fullständiga uppgifter om ekonomisk förvaltning av fartyg, varför detta kapitel inte behandlar ämnet.

Som varje sjöfartsverksamhet är fartygsförvaltning till sin karaktär en global verksamhet. I avsaknad av internationell rätt som reglerar tredje parts förvaltning av fartyg har normerna på detta område fastställts inom ramen för privaträttsliga överenskommelser ⁽³⁾.

Inom EES bedrivs fartygsförvaltning huvudsakligen i Cypern. Företag som bedriver fartygsförvaltning finns dock även i Förenade kungariket, Tyskland, Danmark, Belgien och Nederländerna. Utanför EES finns sådana företag i huvudsak i Hongkong, Singapore, Indien, Förenade Arabemiraten och Förenta staterna.

⁽¹⁾ Finns på Eftas övervakningsmyndighets webbplats <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>

⁽²⁾ Se punkt 20 i riktlinjerna.

⁽³⁾ Ett exempel är BIMCO's *Standard Ship Management Agreement SHIPMAN 98*, som ofta används för att reglera förhållandet mellan fartygsförvaltare och redare.

2.3 Översyn av villkoren för att fartygsförvaltare ska vara stödberättigade

Sedan riktlinjerna offentliggjordes i mars 2004 har flera sjöfartsländer blivit medlemmar i EES, däribland Cypern som har världens största fartygsförvaltningsindustri.

Genom Cyperns anslutning och landets förberedande arbete för att följa riktlinjerna samt en studie som ett konsortium gjort för det EES-landet ⁽¹⁾ har myndigheten fått större kunskap om denna verksamhet och hur den utvecklats. Medvetenheten har ökat om framför allt kopplingen mellan teknisk förvaltning och bemanning å ena sidan, och rederiverksamhet å andra sidan, samt möjligheten att företag som utför besättning eller teknisk förvaltning kan bidra till att riktlinjernas mål uppfylls.

3. Bedömning av om fartygsförvaltare är stödberättigade

Till skillnad från andra sjöfartsrelaterade tjänster är fartygsförvaltning normalt en kärnverksamhet hos sjötransportörer och utförs internt. Fartygsförvaltning är en av de vanligaste verksamheter som bedrivs av fartygsoperatörer. I dag läggs emellertid denna verksamhet i vissa fall ut till en tredje part som bedriver fartygsförvaltning. Det är denna koppling mellan fartygsförvaltning och rederiverksamhet som gör att tredjepartsföretag som är fartygsförvaltare är professionella aktörer med samma bakgrund som redare och verkar i samma affärsmiljö, även om de är specialiserade på ett visst segment. Redarna är fartygsförvaltarens enda kunder.

Mot denna bakgrund anser myndigheten att utläggning av fartygsförvaltning till tredje part inte bör bestraffas i skattehänseende jämfört med att utföra fartygsförvaltning internt i organisationen, förutsatt att fartygsförvaltare uppfyller samma villkor som gäller för redarna och att stöd till fartygsförvaltare bidrar till att riktlinjernas mål uppnås på samma sätt som att ge stöd till redare.

Myndigheten anser i synnerhet att det just är till följd av sin specialisering och karaktären av sin kärnverksamhet som fartygsförvaltare i väsentlig grad kan bidra till att riktlinjernas mål uppnås, i synnerhet att garantera en "effektiv, säker och miljövänlig sjötransport" och "en konsolidering av de sjöfartskluster som etablerats i medlemsstaterna" ⁽²⁾.

4. Även fartygsförvaltare får ta emot statligt stöd

Med utgångspunkt i argumentationen i avsnitt 3 kommer myndigheten i enlighet med artikel 61.3 c i EES-avtalet att tillåta skattelättnader för fartygsförvaltare som avses i avsnitt 3.1 i riktlinjerna, när det gäller bemanning och teknisk förvaltning av fartyg som utförs tillsammans eller separat och förutsatt att villkoren i avsnitten 5 och 6 i detta kapitel är uppfyllda.

5. Villkor för stödberättigande gällande både tekniska förvaltningsföretag och bemanningsföretag

För att vara stödberättigade ska fartygsförvaltare visa att de har en tydlig koppling till EES och dess ekonomi i enlighet med avsnitt 3.1 i riktlinjerna. De bör vidare bidra till att riktlinjernas mål uppnås, bl.a. de som anges i avsnitt 2.2 i riktlinjerna. Tekniska förvaltnings- och bemanningsföretag är berättigade till statligt stöd förutsatt att de fartyg de förvaltar uppfyller alla kraven i avsnitt 5.1–5.4 i detta kapitel. Stödberättigande verksamheter måste helt och hållet bedrivas från EES:s territorium.

5.1 Bidrag till EES:s ekonomi och sysselsättning

Den ekonomiska kopplingen till EES är styrkt om det visas att fartygsförvaltningen bedrivs på en eller flera EES-länders territorier och att det i huvudsak är medborgare i EES som är anställda i landbaserade verksamheter eller på fartyg.

5.2 Ekonomisk koppling mellan förvaltrade fartyg och EES

Fartygsförvaltare kan få statligt stöd i fråga om fartyg som helt och hållet förvaltas från EES:s territorium, oavsett om förvaltningen utförs internt eller helt eller delvis läggs ut till ett eller flera andra fartygsförvaltningsföretag.

Eftersom fartygsförvaltare inte har full kontroll över sina kunder anses emellertid ovan nämnda krav vara uppfyllt om minst två tredjedelar av de förvaltrade fartygens tonnage förvaltas från EES:s territorium. Tonnage utöver denna procentandel som inte till fullo förvaltas från EES är inte stödberättigande ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Study on Ship Management in Cyprus and in the European Union av den 31 maj 2008, som gjordes för den cypriotiska statens räkning av ett konsortium under ledning av Vienna University of Economics and Business Administration.

⁽²⁾ Avsnitt 2.2 i riktlinjerna.

⁽³⁾ Det faktum att regeln om två tredjedelar inte är uppfylld påverkar inte fartygsförvaltarens stödberättigande.

5.3 Efterlevnad av internationella standarder och gemenskapsstandarder

Fartygsförvaltare är stödberättigade om samtliga av de fartyg och besättningar som de förvaltar efterlever internationella standarder och gemenskapsrättsliga krav, särskilt de som rör säkerhet, tillförlitlighet, utbildning och certifiering av sjöfolk, miljöprestanda och arbetsvillkor ombord på fartyg.

5.4 Krav på gemenskapsflagg (flaggkrav)

Kravet på en viss andel fartyg under gemenskapsflagg enligt avsnitt 3.1 åttonde stycket i riktlinjerna gäller också fartygsförvaltare. Den andel fartyg under EES-flagg som ska betraktas som riktmärke är den andel som gäller den dag detta kapitel antas. För nya företag ska riktmärket beräknas ett år efter den dag de påbörjar sin verksamhet.

6. Ytterligare krav för bemanningsföretag

6.1 Utbildning av sjöfolk

Bemanningsföretag är berättigade till statligt stöd så länge som all personal som arbetar ombord på förvaltrade företag är utbildad och innehar behörighetscertifikat i enlighet med Internationella sjöfartsorganisationens konvention från 1978 angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, i dess ändrade lydelse (STCW-konventionen), och har fullgjort utbildning för personlig säkerhet ombord på fartyg. Bemanningsföretag måste också efterleva STCW-konventionens och gemenskapsrättens krav angående företagsansvar.

6.2 Sociala villkor

För att vara berättigade till statligt stöd måste bemanningsföretag se till att personalens arbetsgivare, oavsett om det är redaren eller fartygsförvaltaren, helt och hållet genomför bestämmelserna i Internationella arbetsorganisationens konvention från 2006 ⁽¹⁾ om arbete till sjöss på samtliga förvaltrade fartyg. Fartygsförvaltarena måste i synnerhet säkerställa en korrekt tillämpning av konventionens bestämmelser om anställningsavtal för sjöpersonal ⁽²⁾, förlust av fartyget eller förlisning ⁽³⁾, sjukvård ⁽⁴⁾, redarens ansvar inbegripet utbetalning av löner vid olycka eller sjukdom ⁽⁵⁾ och hemresa ⁽⁶⁾.

Bemanningsföretag måste även kontrollera att de internationella standarderna angående arbetstid och vilotid i konventionen om arbete till sjöss efterlevs till fullo.

För att vara stödberättigade måste slutligen bemanningsföretag tillhandahålla ekonomisk säkerhet för att trygga ersättning vid dödsfall eller långvarig invaliditet hos sjöpersonal på grund av skada, sjukdom eller risk i arbetet.

7. Beräkning av skatten

Även när det gäller fartygsförvaltare kommer myndigheten, i syfte att undvika snedvridning av konkurrensen, att tillämpa principen i riktlinjerna enligt vilken den bara kommer att tillåta system som medför samma skattebelastning i alla medlemsstater för samma verksamhet eller tonnage. Detta innebär att system med total befrielse eller likvärdiga system inte kommer att tillåtas ⁽⁷⁾.

Det tillämpliga beskattningsunderlaget för fartygsförvaltare kan uppenbarligen inte vara detsamma som för redare, eftersom en fartygsförvaltares omsättning i förhållande till ett givet fartyg är mycket lägre än redarens omsättning. Enligt den studie som nämns i avsnitt 2.3 samt tidigare mottagna anmälningar bör det beskattningsunderlag som tillämpas för fartygsförvaltare motsvara ungefär 25 % (sett till tonnage eller teoretisk vinstsats) av det beskattningsunderlag som skulle gälla för redare i fråga om samma fartyg eller tonnage. Myndigheten kräver därför att en procentsats på minst 25 % tillämpas i system för beräkning av tonnageskatt för fartygsförvaltare ⁽⁸⁾.

⁽¹⁾ Det bör erinras om att arbetsmarknadens parter på EU-nivå har ingått ett avtal som innehåller den relevanta del av 2006 års konvention om arbete till sjöss som har införlivats i gemenskapsrätten genom rådets direktiv 2009/13/EG av den 16 februari 2009 om genomförande av det avtal som ingåtts av *European Community Shipowners' Associations (ECSA)* och *European Transport Workers' Federation (ETF)* om 2006 års konvention om arbete till sjöss och om ändring av direktiv 1999/63/EG (EUT L 124, 20.5.2009, s. 30). Direktiv 2009/13/EG håller på att införlivas i EES-avtalet.

⁽²⁾ Regel 2.1 och standard A2.1 (Anställningsavtal för sjöpersonal) i avdelning 2 i konventionen om arbete till sjöss.

⁽³⁾ Ibid., regel 2.6 och standard A2.6 (Ersättning till sjöpersonal när fartyget förloras eller förliser) i avdelning 2.

⁽⁴⁾ Ibid., regel 4.1 och standard A4.1 (Sjukvård ombord och i land); Regel 4.3 och A4.3 (Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor). Regel 4.4 (Tillgång till landbaserade välfärdsinrättningar) i avdelning 4.

⁽⁵⁾ Ibid., regel 4.2 och standard A4.2 (Redarens ansvar) i avdelning 4.

⁽⁶⁾ Ibid., regel 2.5 och standard A2.5 (Hemresa) i avdelning 2.

⁽⁷⁾ Myndigheten tar tillfället i akt för att i detta kapitel i riktlinjerna understryka att den mekanism som används för att beräkna den skatt som ska betalas av både fartygsförvaltare och redare inte i sig är relevant, utan är oberoende av huruvida ett system tillämpas som baseras på en teoretisk vinstsats.

⁽⁸⁾ Redaren är, om denne är stödberättigad, fortfarande skyldig att betala hela tonnageskatten.

Om fartygsförvaltare bedriver verksamheter som inte får motta statligt stöd enligt detta kapitel måste de föra separata räkenskaper för dessa verksamheter.

Om fartygsförvaltare lägger ut en del av sin verksamhet till tredje part får denna tredje part inte ta emot statligt stöd.

8. Tillämpning och översyn

Myndigheten kommer att tillämpa vägledningen i detta kapitel från den dag den antas.

I den allmänna översynen av riktlinjerna enligt avsnitt 13 i riktlinjerna kommer även statligt stöd till fartygsförvaltare att behandlas.
