

## IV

(Akty przyjęte przed dniem 1 grudnia 2009 r. na mocy Traktatu WE, Traktatu UE i Traktatu Euratom)

## DECYZJA URZĘDU NADZORU EFTA

NR 397/09/COL

z dnia 14 października 2009 r.

**zmieniająca po raz siedemdziesiąty drugi zasady proceduralne i merytoryczne w dziedzinie pomocy państwa poprzez dodanie nowego rozdziału w sprawie pomocy państwa na rzecz podmiotów zarządzających statkami**

URZĄD NADZORU EFTA <sup>(1)</sup>,

UWZGLĘDNIAJĄC Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym <sup>(2)</sup>, w szczególności jego art. 61–63 oraz protokół 26 do tego porozumienia,

UWZGLĘDNIAJĄC Porozumienie pomiędzy Państwami EFTA w sprawie ustanowienia Urzędu Nadzoru i Trybunału Sprawiedliwości <sup>(3)</sup>, w szczególności jego art. 24 i art. 5 ust. 2 lit. b),

MAJĄC NA UWADZE, że zgodnie z art. 24 porozumienia o nadzorze i Trybunale Urząd wprowadza w życie postanowienia Porozumienia EOG dotyczące pomocy państwa,

MAJĄC NA UWADZE, że zgodnie z art. 5 ust. 2 lit. b) porozumienia o nadzorze i Trybunale Urząd wydaje zawiadomienia oraz wskazówki w kwestiach objętych Porozumieniem EOG, jeżeli porozumienie to lub porozumienie o nadzorze i Trybunale wyraźnie tak stanowi lub jeśli Urząd uznaje to za konieczne,

PRZYWOŁUJĄC zasady proceduralne i merytoryczne w dziedzinie pomocy państwa przyjęte przez Urząd w dniu 19 stycznia 1994 r. <sup>(4)</sup>,

MAJĄC NA UWADZE, że dnia 10 czerwca 2009 r. Komisja Wspólnot Europejskich (dalej zwana „Komisją WE”) przyjęła komunikat przedstawiający wytyczne w sprawie pomocy państwa na rzecz podmiotów zarządzających statkami <sup>(5)</sup>,

MAJĄC NA UWADZE, że wyżej wymieniony komunikat ma również znaczenie dla Europejskiego Obszaru Gospodarczego,

MAJĄC NA UWADZE, że należy zapewnić jednolite stosowanie zasad EOG w zakresie pomocy państwa na całym terenie Europejskiego Obszaru Gospodarczego,

MAJĄC NA UWADZE, że zgodnie z pkt II części „OGÓLNE” zamieszczonej na końcu załącznika XV do Porozumienia EOG Urząd przyjmuje, po konsultacji z Komisją, akty prawne odpowiadające tym, które zostały przyjęte przez Komisję Europejską,

PO konsultacji z Komisją Europejską,

PO konsultacjach z państwami EFTA zainicjowanych pismem z dnia 31 sierpnia 2009 r. (nr ref. 526393, 526395 i 526367),

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

## Artykuł 1

Wytyczne dotyczące pomocy państwa zmienia się poprzez dodanie nowego rozdziału zawierającego wytyczne w sprawie pomocy państwa na rzecz podmiotów zarządzających statkami. Nowy rozdział stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

## Artykuł 2

Jedynie wersja w języku angielskim jest autentyczna.

Sporządzono w Brukseli dnia 14 października 2009 r.

W imieniu Urzędu Nadzoru EFTA

Per SANDERUD  
Przewodniczący

Kristján Andri STEFÁNSSON  
Członek Kolegium

<sup>(1)</sup> Zwany dalej „Urzędem”.

<sup>(2)</sup> Zwane dalej „Porozumieniem EOG”.

<sup>(3)</sup> Zwane dalej „porozumieniem o nadzorze i Trybunale”.

<sup>(4)</sup> Wytyczne dotyczące zastosowania i interpretacji art. 61 i 62 Porozumienia EOG oraz art. 1 protokołu 3 do porozumienia o nadzorze i Trybunale, przyjęte i wydane przez Urząd w dniu 19 stycznia 1994 r., opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* (zwanym dalej Dz.U.) L 231 z 3.9.1994, s. 1 oraz w Suplemencie EOG nr 32 z 3.9.1994, s. 1, w dalszej części zwane „wytycznymi dotyczącymi pomocy państwa”. Zaktualizowana wersja wytycznych dotyczących pomocy państwa jest opublikowana na stronie internetowej Urzędu: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>

<sup>(5)</sup> Dz.U. C 132 z 11.6.2009, s. 6.

## ZAŁĄCZNIK

## WYTYCZNE W SPRAWIE POMOCY PAŃSTWA NA RZECZ PODMIOTÓW ZARZĄDZAJĄCYCH STATKAMI

## 1. Zakres stosowania

Niniejszy rozdział dotyczy kwalifikowalności podmiotów świadczących usługi zarządzania załogą i zarządzania technicznego do obniżenia podatku od osób prawnych lub stosowania podatku tonażowego na mocy sekcji 3.1 rozdziału w sprawie pomocy państwa na rzecz transportu morskiego <sup>(1)</sup> (dalej zwanego „wytycznymi w sprawie transportu morskiego”). Nie dotyczy natomiast pomocy państwa na rzecz podmiotów świadczących usługi w zakresie zarządzania komercyjnego. Niniejszy rozdział ma zastosowanie do zarządzania załogą i zarządzania technicznego niezależnie od tego, czy usługi te świadczone są osobno czy łącznie na rzecz tego samego statku.

## 2. Wprowadzenie

## 2.1. Kontekst ogólny

W ramach wytycznych przewiduje się możliwość kwalifikowania podmiotów zarządzających statkami do podatku tonażowego lub innych procedur podatkowych stosowanych wobec przedsiębiorstw żeglugowych (sekcja 3.1). Kwalifikowalność ogranicza się jednakże do łącznego świadczenia usług zarządzania technicznego i zarządzania załogą dla tego samego statku („pełna obsługa”). Usługi te nie kwalifikują się do podatku tonażowego ani innych procedur podatkowych w przypadku osobnego ich świadczenia.

W wytycznych w sprawie transportu morskiego zapisano, że Urząd Nadzoru EFTA (dalej zwany „Urzędem”) przeanalizuje ich wpływ na zarządzanie statkami po upływie trzech lat <sup>(2)</sup>. W niniejszym rozdziale przedstawiono wyniki dokonanej właśnie oceny oraz wnioski dotyczące kwalifikowalności podmiotów zarządzających statkami do pomocy państwa.

## 2.2. Zarządzanie statkami

Podmioty zarządzające statkami to podmioty świadczące różne usługi na rzecz armatorów, takie jak przeglądy techniczne, rekrutacja i szkolenie załogi, zarządzanie załogą i użytkowanie statku. Istnieją trzy główne kategorie usług w zakresie zarządzania statkami: zarządzanie załogą, zarządzanie techniczne i zarządzanie komercyjne.

Zarządzanie załogą polega w szczególności na obsłudze wszelkich kwestii związanych z załogą, takich jak selekcja i zatrudnianie odpowiednio wykwalifikowanych marynarzy, przygotowywanie listy płac, zapewnianie właściwej obsady na statkach, sprawdzanie dokumentów potwierdzających kwalifikacje marynarzy, zapewnienie marynarzom ochrony ubezpieczeniowej od nieszczęśliwych wypadków i na wypadek inwalidztwa, organizowanie podróży i wiz, obsługa rozliczeń w ramach opieki medycznej, ocena pracy marynarzy oraz, w niektórych przypadkach, ich szkolenie. Na całym świecie zarządzanie załogą jest bezsprzecznie największą gałęzią branży zarządzania statkami.

Zarządzanie techniczne polega na zapewnieniu zdatności danej jednostki do żeglugi i jej pełnej zgodności z wymaganiami w zakresie stanu technicznego, bezpieczeństwa i ochrony. W szczególności podmiot świadczący usługi zarządzania technicznego odpowiada za podejmowanie decyzji o przeprowadzaniu remontów i konserwacji statku. Zarządzanie techniczne ma znaczący udział w branży zarządzania statkami, jednak znacznie mniejszy niż zarządzanie załogą.

Zarządzanie komercyjne polega na zdobywaniu rynku i zapewnianiu sprzedaży pojemności ładunkowej statku poprzez czarterowanie statków, przyjmowanie rezerwacji na ładunek lub pasażerów, dbanie o obrót i wyznaczanie agentów. Zarządzanie komercyjne ma bardzo niewielki udział w branży zarządzania statkami. Obecnie Urząd nie dysponuje pełnymi informacjami na temat tego rodzaju zarządzania, w związku z tym nie zostało ono uwzględnione w niniejszym rozdziale.

Podobnie jak inne rodzaje działalności w sektorze morskim, zarządzanie statkami ma charakter globalny. Ze względu na brak przepisów międzynarodowych regulujących kwestię zarządzania statkami przez osoby trzecie normy w tym obszarze zostały ustanowione w ramach umów prawa prywatnego <sup>(3)</sup>.

W EOG działalność polegającą na zarządzaniu statkami prowadzi się głównie na Cyprze. Podmioty zarządzające statkami znajdują się jednak również w Zjednoczonym Królestwie, Niemczech, Danii, Belgii i Niderlandach. Poza granicami EOG podmioty zarządzające mają siedziby głównie w Hongkongu, Singapurze, Indiach, Zjednoczonych Emiratach Arabskich oraz w Stanach Zjednoczonych.

<sup>(1)</sup> Dostępnego na stronie internetowej Urzędu Nadzoru EFTA: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>

<sup>(2)</sup> Zob. przypis 20 wytycznych w sprawie transportu morskiego.

<sup>(3)</sup> Przykładem jest wzór umowy „BIMCO's Standard Ship Management Agreement SHIPMAN 98”, który jest często wykorzystywany w stosunkach między podmiotami zarządzającymi statkami a armatorami.

### 2.3. Przegląd warunków kwalifikowalności podmiotów zarządzających statkami

Od przyjęcia wytycznych w sprawie transportu morskiego w marcu 2004 r. do EOG przystąpiło kilka krajów nadmorskich, w tym Cypr, który jest siedzibą największej branży zarządzania statkami na świecie.

Przystąpienie Cypru i wstępne prace podjęte w celu zapewnienia zgodności z wytycznymi, a także badania przeprowadzone przez konsorcjum dla organów administracyjnych tego państwa EOG <sup>(1)</sup> umożliwiły pełniejsze zrozumienie tego rodzaju działalności i jej rozwoju. Poziom wiedzy zwiększył się w szczególności w odniesieniu do związku pomiędzy zarządzaniem technicznym i zarządzaniem załogą z jednej strony, a żeglugą handlową z drugiej strony, a także co do tego, w jakim stopniu podmioty świadczące usługi zarządzania załogą lub zarządzania technicznego mogą przyczynić się do realizacji celów wytycznych w sprawie transportu morskiego.

### 3. Ocena kwalifikowalności podmiotów zarządzających statkami

W przeciwieństwie do innych usług sektora morskiego, zarządzanie statkami jest zazwyczaj częścią podstawowej działalności przewoźników morskich, prowadzoną zwykle we własnym zakresie. Zarządzanie statkami stanowi jedną z najbardziej typowych działalności operatorów statków. Obecnie wykonanie tej usługi zleca się jednak w niektórych przypadkach podmiotom zarządzającym statkami jako osoby trzecie. Właśnie ze względu na związek pomiędzy zarządzaniem statkami i żeglugą handlową podmioty zarządzające statkami jako osoby trzecie, mimo podziału stosownie do swojej specjalizacji, są profesjonalnymi podmiotami wywodzącymi się z tego samego środowiska co armatorzy i funkcjonującymi w tym samym otoczeniu biznesowym. Armatorzy są jedynymi klientami podmiotów zarządzających statkami.

W tym kontekście Urząd uważa, iż zlecenie usług zarządzania statkami na zewnątrz nie powinno podlegać surowszym zasadom opodatkowania niż zarządzanie statkami prowadzone we własnym zakresie, pod warunkiem że podmioty zarządzające statkami spełniają te same wymagania, które obowiązują armatorów, oraz że przyznanie im pomocy przyczyni się do osiągnięcia celów wytycznych w sprawie transportu morskiego w taki sam sposób, jak przyznanie pomocy armatorom.

W szczególności Urząd uważa, iż właśnie ze względu na ich specjalizację oraz charakter podstawowej działalności podmioty zarządzające statkami mogą w znaczący sposób przyczynić się do osiągnięcia celów wytycznych w sprawie transportu morskiego, w szczególności do wypracowania „wydajnego, bezpiecznego i przyjaznego środowiska transportu morskiego” oraz do „konsolidacji klastrów morskiego ustanowionego w państwach EOG” <sup>(2)</sup>.

### 4. Rozszerzenie kwalifikowalności do pomocy państwa na podmioty zarządzające statkami

W oparciu o przesłanki opisane w pkt 3 powyżej Urząd zezwoli, na mocy art. 61 ust. 3 lit. c) Porozumienia EOG, na obniżenie podatku dla podmiotów zarządzających statkami, o których mowa w sekcji 3.1 wytycznych w sprawie transportu morskiego, w odniesieniu do usług zarządzania załogą statku i zarządzania technicznego statkami świadczonych łącznie lub osobno, pod warunkiem spełnienia wymagań określonych w pkt 5 i 6 niniejszego rozdziału.

### 5. Warunki kwalifikowalności obowiązujące zarówno podmioty świadczące usługi zarządzania załogą, jak i podmioty świadczące usługi zarządzania technicznego

W celu zakwalifikowania się do pomocy podmioty zarządzające statkami powinny wykazać istnienie jasnego związku z EOG i jego gospodarką, zgodnie z sekcją 3.1 wytycznych w sprawie transportu morskiego. Ponadto powinny one wносить wkład w realizację celów wytycznych w sprawie transportu morskiego, takich jak cele ustanowione w sekcji 2.2 wytycznych. Podmioty świadczące usługi zarządzania załogą i podmioty świadczące usługi zarządzania technicznego kwalifikują się do pomocy państwa pod warunkiem, że statki, którymi zarządzają, spełniają wszystkie wymagania określone w pkt 5.1–5.4 niniejszego rozdziału. Kwalifikowalna działalność musi być w całości prowadzona z terytorium EOG.

#### 5.1. Wkład na rzecz gospodarki i zatrudnienia w EOG

Związek z gospodarką EOG udowadnia się poprzez fakt prowadzenia zarządzania statkami na terytorium jednego lub kilku państw EOG oraz wykazanie, iż do działań wykonywanych na lądzie lub na statkach zatrudniani są głównie obywatele państw EOG.

#### 5.2. Związek gospodarczy pomiędzy zarządzanymi statkami a EOG

Podmioty zarządzające statkami mogą korzystać z pomocy państwa w odniesieniu do statków w całości zarządzanych z terytorium EOG, niezależnie od tego, czy zarządzanie to odbywa się we własnym zakresie, czy też usługi w tym zakresie zleca się na zewnątrz w całości lub w części jednemu podmiotowi zarządzającemu statkami lub kilku takim podmiotom.

Jednakże ponieważ podmioty zarządzające statkami nie mają możliwości sprawowania pełnej kontroli nad swoimi klientami, powyższe wymaganie uważa się za spełnione, jeżeli przynajmniej dwie trzecie pojemności zarządzanych statków zarządzane jest z terytorium EOG. Pojemność wykraczająca poza tę wartość procentową, która nie jest zarządzana w całości z terytorium EOG, nie kwalifikuje się do pomocy <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Badanie pod tytułem „Study on Ship Management in Cyprus and in the European Union” z dnia 31 maja 2008 r. przeprowadzone dla rządu cypryjskiego przez konsorcjum pod kierownictwem Vienna University of Economics and Business Administration.

<sup>(2)</sup> Sekcja 2.2 wytycznych w sprawie transportu morskiego.

<sup>(3)</sup> Przy czym fakt niespełnienia kryterium reguły dwóch trzecich nie wpływa na kwalifikowalność samego podmiotu zarządzającego statkami.

### 5.3. Zgodność z normami międzynarodowymi i wspólnotowymi

Podmioty zarządzające statkami kwalifikują się do pomocy, jeżeli wszystkie statki i załogi, którymi zarządzają, spełniają normy międzynarodowe oraz jeżeli spełnione zostały wymagania prawa wspólnotowego, w szczególności w zakresie ochrony, bezpieczeństwa, szkolenia i certyfikacji marynarzy, efektywności środowiskowej i warunków pracy na pokładzie.

### 5.4. Wymaganie dotyczące udziału bander wspólnotowych (związek z banderą)

Wymaganie dotyczące udziału bander wspólnotowych ustanowione w sekcji 3.1 akapit ósmy wytycznych w sprawie transportu morskiego stosuje się do podmiotów zarządzających statkami. Za wartość odniesienia przyjmuje się udział bander państw EOG na dzień przyjęcia niniejszego rozdziału. W przypadku nowych podmiotów wartość odniesienia oblicza się po upływie okresu jednego roku od daty rozpoczęcia działalności.

## 6. Dodatkowe wymagania dotyczące podmiotów świadczących usługi zarządzania załogą

### 6.1. Szkolenie marynarzy

Podmioty zarządzające załogą kwalifikują się do pomocy państwa pod warunkiem, że wszyscy marynarze pracujący na pokładzie zarządzanych statków zostali wykształceni, wyszkoleni oraz posiadają świadectwa kompetencji zgodnie ze zmienioną konwencją Międzynarodowej Organizacji Morskiej o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (Konwencja STCW) z 1978 r., a także pomyślnie ukończyli szkolenie w zakresie bezpieczeństwa osób na pokładzie statku. Ponadto zarządzający załogą kwalifikują się do pomocy, jeżeli spełniają wymagania konwencji STCW i prawa wspólnotowego dotyczące obowiązków przedsiębiorstw.

### 6.2. Warunki socjalne

W celu zakwalifikowania się do pomocy państwa podmioty zarządzające załogą muszą zapewnić na wszystkich zarządzanych statkach pełne wdrożenie przez pracodawcę marynarzy, niezależnie czy jest to armator czy podmiot zarządzający statkiem, przepisów Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. Międzynarodowej Organizacji Pracy<sup>(1)</sup>. Podmioty zarządzające statkami muszą zapewnić w szczególności właściwe stosowanie przepisów Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. dotyczących umowy o pracę zawieranej z marynarzami<sup>(2)</sup>, zaginięcia lub zatonięcia statku<sup>(3)</sup>, opieki medycznej<sup>(4)</sup>, odpowiedzialności armatorów, w tym wypłaty wynagrodzenia w przypadku wypadku lub choroby<sup>(5)</sup>, oraz repatriacji<sup>(6)</sup>.

Podmioty zarządzające załogą muszą również zapewnić ścisłe przestrzeganie międzynarodowych norm dotyczących godzin pracy i wypoczynku przewidzianych w Konwencji o pracy na morzu.

Wreszcie w celu zakwalifikowania się do pomocy podmioty zarządzające załogą zobowiązane są zapewnić zabezpieczenie finansowe na odszkodowanie należne z tytułu śmierci lub długoterminowej niepełnosprawności marynarza w wyniku obrażeń, choroby lub ryzyka związanych z wykonywaną pracą.

## 7. Obliczanie podatku

W odniesieniu do podmiotów zarządzających statkami Urząd zastosuje zasadę, o której mowa w wytycznych w sprawie transportu morskiego, zgodnie z którą, w celu uniknięcia zakłóceń rynku, Urząd zatwierdzi jedynie te programy, które skutkują jednolitym obciążeniem podatkowym w państwach EOG w zakresie tej samej działalności lub tej samej pojemności. Oznacza to, iż całkowite zwolnienia lub równoznaczne programy nie zostaną zatwierdzone<sup>(7)</sup>.

Podstawa opodatkowania stosowana w odniesieniu do podmiotów zarządzających statkami z oczywistych przyczyn nie może być taka sama jak podstawa stosowana w przypadku armatorów, ponieważ w odniesieniu do danego statku obroty podmiotów zarządzających są znacznie niższe niż obroty armatora. Zgodnie z badaniem, o którym mowa w pkt 2.3, a także z informacjami otrzymywanymi w przeszłości, podstawa opodatkowania stosowana wobec podmiotów zarządzających statkami powinna wynosić ok. 25 % (w odniesieniu do pojemności lub zysku hipotetycznego) stawki stosowanej wobec armatorów w stosunku do tego samego statku lub tej samej pojemności. W związku z tym Urząd wymaga, aby stawka opodatkowania zarządzania statkami w ramach systemów podatku tonażowego wynosiła nie mniej niż 25 %<sup>(8)</sup>.

<sup>(1)</sup> Należy przypomnieć, iż europejscy partnerzy społeczni przyjęli umowę uwzględniającą istotną część Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., która została ujęta w prawie wspólnotowym na mocy dyrektywy Rady 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., oraz w sprawie zmiany dyrektywy 1999/63/WE (Dz.U. L 124 z 20.5.2009, s. 30). Uwzględnianie dyrektywy 2009/13/WE w Porozumieniu EOG jest w toku.

<sup>(2)</sup> Prawidło 2.1 i norma A2.1 (Umowa o pracę zawierana z marynarzami), tytuł 2 Konwencji o pracy na morzu.

<sup>(3)</sup> Ibid. Prawidło 2.6 i norma A2.6 (Odszkodowanie dla marynarza w przypadku zaginięcia lub zatonięcia statku), tytuł 2.

<sup>(4)</sup> Ibid. Prawidło 4.1 i norma A4.1 (Opieka medyczna na statku i na lądzie, Odpowiedzialność armatorów); Prawidło 4.3 i A4.3 (Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobieganie wypadkom); Prawidło 4.4 (Dostęp do udogodnień socjalnych na lądzie), tytuł 4.

<sup>(5)</sup> Ibid. Prawidło 4.2 i norma A4.2 (Odpowiedzialność armatorów), tytuł 4.

<sup>(6)</sup> Ibid. Prawidło 2.5 i norma A2.5 (Repatriacja), tytuł 2.

<sup>(7)</sup> Korzystając z okazji, Urząd pragnie podkreślić w niniejszym rozdziale wytycznych, iż sam mechanizm stosowany do obliczania należnego podatku od podmiotów zarządzających statkami lub armatorów nie ma znaczenia; w szczególności nie ma znaczenia, czy stosuje się system oparty na zyskach hipotetycznych.

<sup>(8)</sup> Armator kwalifikujący się do podatku tonażowego pozostaje zobowiązany do zapłaty całości tego podatku.

W przypadku gdy podmioty zarządzające statkami prowadzą działalność, która nie kwalifikuje się do pomocy państwa na mocy niniejszego rozdziału, zobowiązane są one do prowadzenia osobnych rachunków księgowych w ramach tej działalności.

W przypadku gdy podmioty zarządzające statkami podzlecają część swojej działalności na rzecz osób trzecich, osoby te nie kwalifikują się do pomocy państwa.

#### 8. **Stosowanie i przegląd**

Urząd będzie stosować wytyczne przedstawione w niniejszym rozdziale od daty jego przyjęcia.

Pomoc państwa na rzecz podmiotów zarządzających statkami zostanie włączona do ogólnego przeglądu wytycznych w sprawie transportu morskiego, o którym mowa w ich sekcji 13.

---