

Komunikat komisji przedstawiający wytyczne w sprawie pomocy państwa na rzecz podmiotów zarządzających statkami

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2009/C 132/06)

1. ZAKRES

Niniejszy komunikat 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 komunikatu Komisji C(2004) 43 – wytyczne wspólnotowe w sprawie pomocy państwa na rzecz transportu morskiego⁽¹⁾ („wytyczne”). Niniejszy komunikat nie dotyczy pomocy państwa na rzecz podmiotów świadczących usługi w zakresie zarządzania komercyjnego. Niniejszy komunikat dotyczy 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”), podczas gdy usługi te nie kwalifikują się do podatku tonażowego ani innych procedur podatkowych w przypadku osobnego ich świadczenia.

W wytycznych ustalono, że Komisja przeanalizuje ich wpływ na zarządzanie statkami po upływie trzech lat⁽²⁾. W niniejszym komunikacie przedstawiono wyniki bieżącej oceny i 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 statkiem: 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. Zarządzanie załogą jest bezsprzecznie największą gałęzią światowej branży zarządzania statkami.

Zarządzanie techniczne polega na zapewnieniu zdatności danej jednostki do żeglugi i jej pełnej zgodności z wymaganiami w zakresie techniki, bezpieczeństwa i ochrony. W szczególności podmiot świadczący usługi zarządzania technicznego odpowiada za podejmowanie decyzji o przeprowadzeniu remontu 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 Komisja nie dysponuje pełnymi informacjami na temat zarządzania komercyjnego. W związku z tym zarządzanie komercyjne nie jest przedmiotem niniejszego komunikatu.

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

⁽¹⁾ Dz.U. C 13 z 17.1.2004, s. 3.

⁽²⁾ Zob. przypis nr 3 w stronie 7 w Dz.U. C 13 z 17.1.2004.

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

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

2.3. Przegląd warunków kwalifikowalności podmiotów zarządzających statkami

Od opublikowania wytycznych w styczniu 2004 r. do Wspólnoty przystąpiło kilka krajów nadmorskich, w tym Cypr, który jest siedzibą największej branży zarządzania statkami na świecie.

Przystąpienie Cypru do UE i wstępne prace podjęte w celu wypracowania zgodności z wytycznymi, a także badania przeprowadzone przez konsorcjum dla organów administracyjnych tego państwa członkowskiego⁽¹⁾, 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.

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 usługa ta jest jednak w niektórych przypadkach przedmiotem outsourcingu z wykorzystaniem podmiotów zarządzających statkami jako strony trzeciej. Właśnie ze względu na związek pomiędzy zarządzaniem statkami i żeglugą handlową podmioty zarządzające statkami jako strona trzecia, mimo podziału stosownie do swojej specjalizacji, są profesjonalnymi użytkownikami 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 Komisja uważa, iż outsourcing usług zarządzania statkami nie powinien 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 taki sam sposób, jak przyznanie pomocy armatorom.

W szczególności Komisja 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 szczególności do wypracowania „wydajnego, bezpiecznego i przyjaznego środowiska transportu morskiego” oraz do „konsolidacji klastra morskiego ustanowionego w państwach członkowskich⁽²⁾”.

4. ROZSZERZENIE KWALIFIKOWALNOŚCI DO POMOCY PAŃSTWA NA PODMIOTY ZARZĄDZAJĄCE STATKAMI

W oparciu o przesłanki opisane w pkt 3 powyżej, Komisja zezwoli, na mocy art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, na obniżenie podatku dla podmiotów zarządzających statkami, o których mowa w sekcji 3.1 wytycznych, 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 komunikatu.

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 ze Wspólnotą i jej gospodarką, zgodnie z sekcją 3.1 wytycznych. Ponadto powinny one wносить wkład w realizację celów wytycznych, 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 do 5.4 niniejszego komunikatu. Kwalifikowalna działalność musi być w całości prowadzona z terytorium Wspólnoty.

(1) 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.

(2) Sekcja 2.2. wytycznych.

5.1. Wkład na rzecz gospodarki i zatrudnienia we Wspólnocie

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

5.2. Związek gospodarczy pomiędzy zarządzanymi statkami a Wspólnotą

Podmioty zarządzające statkami mogą korzystać z pomocy państwa w odniesieniu do statków w całości zarządzanych z terytorium Wspólnoty, niezależnie od tego, czy zarządzanie to odbywa się we własnym zakresie czy też jest w całości lub w części przedmiotem outsourcingu z udziałem jednego podmiotu zarządzającego statkami lub większej liczby takich podmiotów.

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 są z terytorium Wspólnoty. Pojemność wykraczająca poza tę wartość procentową, która nie jest zarządzana w całości z terytorium Wspólnoty, nie kwalifikuje się do pomocy ⁽¹⁾.

5.3. Zgodność z normami międzynarodowymi i wspólnotowymi

Podmioty zarządzające statkami są kwalifikowalne, jeżeli wszystkie statki i załogi, którymi zarządzają, są zgodne z normami międzynarodowymi, oraz jeżeli spełnione zostały wymagania prawa wspólnotowego, w szczególności w zakresie ochrony, bezpieczeństwa, szkolenia i certyfikacji marynarzy, ekologiczności 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 stosuje się do podmiotów zarządzających statkami. Za udział bander wspólnotowych stanowiący wartość odniesienia uznaje się udział przypadający na dzień publikacji niniejszego komunikatu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. 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., i 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. ⁽²⁾ Międzynarodowej Organizacji Pracy. 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 ⁽³⁾, zaginięcia lub zatonięcia statku ⁽⁴⁾, opieki medycznej ⁽⁵⁾, odpowiedzialność armatorów, w tym wypłatę wynagrodzenia w przypadku wypadku lub choroby ⁽⁶⁾, oraz repatriacji ⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ Przy czym fakt niespełnienia kryterium reguły dwóch trzecich nie wpływa na kwalifikowalność samego podmiotu zarządzającego statkami.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Prawidło 2.1 i norma A2.1 (umowa o pracę zawierana z marynarzami), tytuł 2 Konwencji o pracy na morzu.

⁽⁴⁾ Ibid. Prawidło 2.6 i norma A2.6 (Odszkodowanie dla marynarza w przypadku zaginięcia lub zatonięcia statku), tytuł 2.

⁽⁵⁾ 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.

⁽⁶⁾ Ibid. Prawidło 4.2 i norma A4.2 (Odpowiedzialność armatorów), tytuł 4.

⁽⁷⁾ Ibid. Prawidło 2.5 i norma A2.5 (Repatriacja), tytuł 2.

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 Komisja zastosuje zasadę, o której mowa w wytycznych, zgodnie z którą, w celu uniknięcia zakłóceń rynku, Komisja zatwierdzi jedynie te programy, które skutkują jednolitym obciążeniem podatkowym w państwach członkowskich w zakresie tej samej działalności lub tej samej pojemności. Oznacza to, iż całkowite zwolnienia lub równoznaczne programy nie zostaną zatwierdzone ⁽¹⁾.

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 obrót podmiotów zarządzających jest znacznie niższy niż obrót 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 Komisja wymaga, aby stawka opodatkowania zarządzania statkami w ramach systemów podatku tonażowego ⁽²⁾ wynosiła nie mniej niż 25 %.

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

W przypadku, gdy podmioty zarządzające statkami dokonują podzlecenia części swojej działalności na rzecz stron trzecich, strony te nie kwalifikują się do pomocy państwa.

8. STOSOWANIE I PRZEGLĄD

Komisja będzie stosować wytyczne przedstawione w niniejszym komunikacie od następnego dnia po ich opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

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

⁽¹⁾ Korzystając z okazji, Komisja pragnie podkreślić w niniejszym komunikacie, 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.

⁽²⁾ Armator kwalifikujący się do podatku tonażowego pozostaje zobowiązany do zapłaty całości tego podatku.