

Comunicare a Comisiei de stabilire a unor orientări privind ajutoarele de stat pentru societățile de administrare a navelor

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2009/C 132/06)

1. DOMENIUL DE APLICARE

Prezenta comunicare abordează eligibilitatea administratorilor aspectelor tehnice și administratorilor echipajului navelor pentru reducerea impozitului pe profit sau pentru aplicarea impozitului pe tonaj în temeiul secțiunii 3.1 din Comunicarea Comisiei C(2004) 43 – Orientări comunitare privind ajutoarele de stat pentru transportul maritim ⁽¹⁾ („Orientările”). Comunicarea nu abordează ajutoarele de stat pentru administratorii comerciali ai navelor. Prezenta comunicare se aplică serviciilor de administrare a personalului și de administrare tehnică, indiferent dacă acestea sunt furnizate aceleiași nave separat sau împreună.

2. INTRODUCERE

2.1. Contextul general

Orientările oferă posibilitatea ca societățile de administrare a navelor să poată beneficia de impozitul pe tonaj sau de alte reglementări fiscale pentru societățile maritime (secțiunea 3.1). Cu toate acestea, eligibilitatea este limitată la furnizarea colectivă de servicii de administrare tehnică și a echipajului pentru aceeași navă („administrare completă”), în timp ce activitățile care sunt furnizate separat nu sunt eligibile pentru impozitarea pe tonaj sau pentru alte reglementări fiscale.

Orientările stipulează faptul că Comisia va examina efectele Orientărilor asupra administrării navelor peste trei ani ⁽²⁾. Prezenta Comunicare stabilește rezultatele proaspetei evaluări și trage concluzii privind eligibilitatea societăților de administrare a navelor pentru ajutoarele de stat.

2.2. Administrarea navelor

Societățile de administrare a navelor sunt entități care oferă o gamă largă de servicii pentru armatori, precum controale tehnice, recrutarea, formarea și administrarea echipajului și exploatarea navelor. Există trei categorii principale de servicii de administrare a navelor: administrarea echipajului, administrarea tehnică și administrarea comercială.

Administrarea echipajului constă, în special, în soluționarea tuturor aspectelor legate de echipaj, precum selectarea și angajarea navigatorilor calificați corespunzător, eliberarea de state de plată, asigurarea unui nivel adecvat de dotare cu personal al navelor, verificarea certificării navigatorilor, garantarea unei asigurări în caz de accident sau de invaliditate a navigatorilor, organizarea deplasărilor și rezolvarea problemelor legate de acordarea vizelor, soluționarea cererilor de rambursare a cheltuielilor medicale, evaluarea performanței navigatorilor și, în unele cazuri, formarea acestora. Administrarea echipajului reprezintă de departe cea mai mare parte a industriei administrării navelor la nivel global.

Administrarea tehnică constă în asigurarea navigabilității navei și respectarea deplină a cerințelor tehnice, de siguranță și de securitate. Administratorul aspectelor tehnice este, în special, responsabil de deciziile privind reparația și întreținerea unei nave. Administrarea tehnică reprezintă o parte importantă a industriei de administrare a navelor, deși mult mai mică decât administrarea echipajului.

Administrarea comercială constă în promovarea și asigurarea vânzării capacității navelor, prin navlosirea navelor, rezervări pentru marfă sau pasageri, asigurarea activităților de comercializare și numirea agenților. Administrarea comercială reprezintă o foarte mică parte a industriei de administrare a navelor. În prezent, Comisia nu dispune de informații complete privind administrarea comercială. Prin urmare, prezenta comunicare nu abordează administrarea comercială.

Ca în orice activitate maritimă, administrarea navelor este, prin natura sa, o activitate care se desfășoară la nivel mondial. În absența unei legi internaționale de reglementare a administrării navelor de către părți terțe, standardele din acest domeniu au fost stabilite în cadrul unor acorduri de drept privat ⁽³⁾.

⁽¹⁾ JO C 13, 17.1.2004, p. 3.

⁽²⁾ A se vedea nota de subsol nr. 3 de la pagina 7 din JO C 13, 17.1.2004.

⁽³⁾ Un exemplu este „BIMCO's Standard Ship Management Agreement SHIPMAN 98” (Standardul BIMCO privind acordul de administrare a navelor SHIPMAN 98) care este des utilizat în relațiile dintre societățile de administrare a navelor și armatori.

În interiorul Comunității, administrarea navelor se desfășoară, în principal, în Cipru. Cu toate acestea, există societăți de administrare a navelor și în Regatul Unit, Germania, Danemarca, Belgia și Țările de Jos. În afara Comunității, societățile de administrare a navelor sunt stabilite, în special, în Hong Kong, Singapore, India, Emiratele Arabe Unite și SUA.

2.3. Reexaminarea condițiilor de eligibilitate pentru societățile de administrare a navelor

De la publicarea Orientărilor în ianuarie 2004, mai multe țări maritime au intrat în Comunitatea Europeană, printre care și Cipru, care beneficiază de cea mai mare industrie a administrării navelor din lume.

Aderarea Ciprului și lucrările sale preliminare în vederea respectării Orientărilor, precum și un studiu realizat de un consorțiu pentru administrația respectivului stat membru ⁽¹⁾, au permis o înțelegere mai aprofundată a acestei activități și a evoluției sale. S-a atins un grad mai ridicat de conștientizare, în special în privința legăturii dintre administrarea tehnică și a echipajului pe de o parte și transportul maritim pe de altă parte, precum și în privința posibilității ca administratorii aspectelor tehnice și/sau ai echipajului să ajute la îndeplinirea obiectivelor Orientărilor.

3. EVALUAREA ELIGIBILITĂȚII SOCIETĂȚILOR DE ADMINISTRARE A NAVELOR

Spre deosebire de alte servicii legate de sectorul maritim, administrarea navelor reprezintă o activitate de bază standard a transportatorilor maritimi, de obicei furnizată intern. Administrarea navelor reprezintă una dintre cele mai caracteristice activități ale operatorilor de nave. Cu toate acestea, astăzi, în unele cazuri se efectuează externalizarea acestei activități către societăți terțe de administrare a navelor. Datorită acestei legături dintre administrarea navelor și transportul maritim societățile terțe de administrare a navelor sunt operatori profesioniști cu aceeași experiență ca și armatorii, și, deși sunt împărțite pe specializări, acestea își desfășoară activitatea în același mediu de afaceri. Armatorii sunt singurii clienți ai societăților de administrare a navelor.

În acest context, Comisia consideră că externalizarea administrării navelor nu ar trebui să fie penalizată fiscal în privința administrării interne a navelor cât timp societățile de administrare a navelor îndeplinesc aceleași cerințe ca și cele aplicabile armatorilor și cât timp furnizarea de ajutoare pentru societățile de administrare a navelor contribuie la îndeplinirea obiectivelor Orientărilor în același fel ca și furnizarea de ajutoare pentru armatori.

În special, Comisia consideră că tocmai datorită specializării și a naturii activităților principale ale acestora, societățile de administrare a navelor pot contribui semnificativ la îndeplinirea obiectivelor Orientărilor, în special la obținerea unui „transport maritim eficient, sigur și ecologic” și la „consolidarea sistemului maritim stabilit în statele membre” ⁽²⁾.

4. EXTINDEREA ELIGIBILITĂȚII PENTRU AJUTOARE DE STAT LA SOCIETĂȚILE DE ADMINISTRARE A NAVELOR

Pe baza a ceea ce s-a explicat în secțiunea 3 de mai sus, Comisia va aproba, în temeiul articolului 87 alineatul (3) litera (c) din Tratatul de instituire a Comunității Europene, scutirea de impozit pentru societățile de administrare a navelor prevăzută la secțiunea 3.1 din Orientări, cu privire la serviciile de administrare tehnică și administrare a echipajului navelor furnizate separat sau împreună, atâta timp când sunt îndeplinite condițiile prevăzute la secțiunile 5 și 6 din prezenta comunicare.

5. CONDIȚIILE DE ELIGIBILITATE APLICABILE ADMINISTRATORILOR ASPECTELOR TEHNICE ȘI ADMINISTRATORILOR ECHIPAJULUI

Pentru a fi eligibile pentru ajutoare, societățile de administrare a navelor trebuie să aibă o legătură clară cu Comunitatea și cu economia acesteia, în conformitate cu secțiunea 3.1 din Orientări. În plus, acestea trebuie să contribuie la îndeplinirea obiectivelor din Orientări, precum cele stabilite la secțiunea 2.2 din respectivele orientări. Administratorii aspectelor tehnice și administratorii echipajului sunt eligibili pentru ajutoarele de stat numai în cazul în care navele pe care le administrează îndeplinesc toate cerințele prevăzute la secțiunile 5.1-5.4 din prezenta comunicare. Activitățile eligibile trebuie să se desfășoare în întregime pe teritoriul Comunității.

⁽¹⁾ *Study on Ship Management in Cyprus and in the European Union* (Studiu privind administrarea navelor în Cipru și în Uniunea Europeană) din 31 mai 2008, realizat pentru guvernul cipriot de un consorțiu sub conducerea Universității de Economie și Administrare a Afacerilor din Viena.

⁽²⁾ Secțiunea 2.2 din Orientări.

5.1. Contribuția la economie și la ocuparea forței de muncă în cadrul Comunității

Legătura economică pe care societățile de administrare a navelor o au cu Comunitatea este dovedită prin faptul că administrarea navelor se desfășoară pe teritoriul unuia sau mai multor state membre și că, în principal, resortisanții Comunității sunt angajați în activități desfășurate pe uscat sau pe nave.

5.2. Legătura economică dintre navele administrate și Comunitate

Societățile de administrare a navelor pot beneficia de ajutoare de stat pentru navele administrate în întregime de pe teritoriul Comunității, chiar dacă serviciile de administrare sunt furnizate intern sau sunt parțial ori în întregime externalizate uneia sau mai multor societăți de administrare a navelor.

Cu toate acestea, deoarece societățile de administrare a navelor nu au control deplin asupra clienților acestora, cerința menționată anterior se consideră a fi îndeplinită dacă cel puțin două treimi din tonajul navelor administrate sunt gestionate de pe teritoriul Comunității. Tonajul corespunzător treimii rămase, care nu este gestionat în întregime de pe teritoriul Comunității nu este eligibil ⁽¹⁾.

5.3. Respectarea standardelor internaționale și comunitare

Societățile de administrare a navelor sunt eligibile dacă totalitatea navelor și a echipajelor pe care le administrează respectă standardele internaționale și dispozițiile legislative comunitare, în special pe cele referitoare la securitatea, siguranța, formarea și certificarea navigatorilor, performanța de mediu și condițiile de muncă la bordul navei.

5.4. Cerința cu privire la ponderea pavilionului (legătura de pavilion)

Cerința cu privire la ponderea pavilionului, stabilită la paragraful al optulea din secțiunea 3.1 din Orientări, se aplică societăților de administrare a navelor. Nivelul de referință al ponderii pavilioanelor comunitare este cel din ziua publicării prezentei comunicări în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. Pentru societățile nou înființate nivelul de referință se calculează la un an de la data la care acestea și-au început activitatea.

6. CERINȚE SUPLIMENTARE PENTRU ADMINISTRATORII ECHIPAJULUI

6.1. Formarea navigatorilor

Administratorii echipajului sunt eligibili pentru ajutoarele de stat atâta timp cât toți navigatorii care lucrează la bordul navelor administrate sunt educați, instruiți și dețin un certificat de competență în conformitate cu Convenția Organizației Maritime Internaționale privind standardele de pregătire a navigatorilor, de brevetare și de efectuare a serviciului de cart (STCW) din 1978, astfel cum a fost modificată, și și-au încheiat cu succes formarea în siguranța personală la bordul unei nave. În plus, administratorii echipajului sunt eligibili dacă îndeplinesc cerințele STCW și dispozițiile legislative ale Comunității cu privire la responsabilitățile societăților.

6.2. Condiții sociale

Pentru a fi eligibili pentru ajutoarele de stat, administratorii echipajului trebuie să se asigure că dispozițiile Convenției privind munca din domeniul maritim din 2006 a Organizației Internaționale a Muncii ⁽²⁾ sunt puse în aplicare de angajatorii navigatorilor pe toate navele administrate, indiferent dacă sunt armatori sau societăți de administrare a navelor. Societățile de administrare a navelor trebuie să se asigure, în special, că sunt aplicate în mod corespunzător dispozițiile Convenției privind munca din domeniul maritim referitoare la contractul de muncă al navigatorilor ⁽³⁾, pierderea sau naufragiul navei ⁽⁴⁾, asistența medicală ⁽⁵⁾, răspunderea armatorului inclusiv plata salariilor în caz de accident sau boală ⁽⁶⁾ și repatrierea ⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ În timp ce nerespectarea regulii de două treimi nu afectează eligibilitatea societății de administrare a navelor.

⁽²⁾ Trebuie de amintit faptul că partenerii sociali europeni au adoptat un acord care conține partea relevantă din Convenția privind munca din domeniul maritim din 2006, integrat în dreptul comunitar prin Directiva 2009/13/CE din 16 februarie 2009 a Consiliului de punere în aplicare a acordului încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) cu privire la Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim și de modificare a Directivei 1999/63/CE (JO L 124, 20.5.2009, p. 30).

⁽³⁾ Reglementarea 2.1 și Norma A2.1 (Contractul de muncă al navigatorilor) din titlul 2 al Convenției privind munca din domeniul maritim.

⁽⁴⁾ Ibidem, Reglementarea 2.6 și Norma A2.6 (Despăgubirea navigatorilor pentru pierderea sau naufragiul navei) din titlul 2.

⁽⁵⁾ Ibidem, Reglementarea 4.1 și Norma A4.1 (Asistența medicală la bordul navei și la țărm – răspunderea armatorilor); Reglementarea 4.3 și Norma A4.3 (Protecția sănătății și a siguranței și prevenirea accidentelor); Reglementarea 4.4 (Accesul la serviciile sociale pentru navigatori aflate pe uscat) din titlul 4.

⁽⁶⁾ Ibidem, Reglementarea 4.2 și Norma A4.2 (Răspunderea armatorilor) din titlul 4.

⁽⁷⁾ Ibidem, Reglementarea 2.5 și Norma A2.5 (Repatrierea) din titlul 2.

De asemenea, administratorii echipajului trebuie să se asigure că sunt respectate în întregime standardele internaționale referitoare la orele de lucru și de odihnă prevăzute de Convenția privind munca din domeniul maritim.

În final, pentru a fi eligibili, administratorii echipajului trebuie, de asemenea, să ofere garanții financiare pentru a asigura compensarea în cazul decesului sau al unei incapacități pe termen lung a navigatorilor ca urmare a unui accident de muncă, a unei boli profesionale sau a unui risc profesional.

7. CALCULAREA IMPOZITULUI

În cazul societăților de administrare a navelor, Comisia va aplica, de asemenea, principiul prevăzut în Orientări, conform căruia, pentru a evita denaturarea, vor fi aprobate numai acele sisteme care permit o sarcină fiscală uniformă în toate statele membre pentru aceeași activitate sau același tonaj. Aceasta înseamnă că scutirea totală sau sistemele echivalente nu vor fi aprobate ⁽¹⁾.

Baza de impozitare pentru societățile de administrare a navelor nu poate fi, evident, aceeași ca cea aplicată pentru armatori deoarece, în ceea ce privește o anumită navă, cifra de afaceri a societăților de administrare a navelor este mult mai mică decât cea a armatorilor. Conform unui studiu menționat în secțiunea 2.3, precum și în urma notificărilor primite în trecut, baza de impozitare care trebuie aplicată societăților de administrare a navelor ar trebui să fie de aproximativ 25 % (în ceea ce privește tonajul sau profitul teoretic) din impozitul care ar trebui aplicat armatorilor pentru aceeași navă sau pentru același tonaj. Prin urmare, Comisia solicită să nu se aplice un procent mai mic de 25 % în cadrul sistemelor de impozitare pe tonaj a societăților de administrare a navelor ⁽²⁾.

Dacă societățile de administrare a navelor se angajează în activități care nu sunt eligibile pentru ajutoare de stat în temeiul prezentei comunicări, acestea trebuie să țină o evidență contabilă separată pentru respectivele activități.

În cazul în care societățile de administrare a navelor subcontractează o parte a activității lor unor părți terțe, acestea din urmă nu sunt eligibile pentru ajutoare de stat.

8. APLICAREA ȘI REEXAMINAREA

Comisia va aplica orientările prevăzute în prezenta comunicare din ziua următoare datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Ajutoarele de stat pentru societățile de administrare a navelor vor fi incluse în revizuirea generală a Orientărilor prevăzută în secțiunea 13 din respectivele Orientări.

⁽¹⁾ Comisia profită de ocazia oferită de prezenta comunicare pentru a sublinia că mecanismul utilizat pentru calcularea impozitului care trebuie plătit atât de societățile de administrare a navelor, cât și de armatori este irelevant în sine; în special, este irelevant dacă se aplică sau nu un sistem bazat pe profit teoretic.

⁽²⁾ În cazul în care armatorul este eligibil, acestuia i se impută întregul impozit pe tonaj.