II

(Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele nem kötelező)

HATÁROZATOK

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2009. február 25.)

az Írország által tervezett, a hajóűrtartalomadó-rendszert módosító C 2/08 (ex N 572/07) számú támogatási rendszerről

(az értesítés a C(2009) 688. számú dokumentummal történt)

(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2009/626/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 88. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

miután a fent említett rendelkezésnek megfelelően felkérte az érdekelt feleket észrevételeik benyújtására [1],

mivel:

1. ELJÁRÁS

(1) Az írországi hatóságok 2007. október 3-án és 2007. november 19-én kelt elektronikus levelükben értesítették a Bizottságot az utóbbi által eredetileg 2002. december 11-én jóváhagyott [2], hatályos hajóűrtartalomadó-rendszer (N 504/02 számú támogatás) módosításáról.

(2) A Bizottság 2008. január 16-án kelt levelében [3] arról tájékoztatta Írországot, hogy a rendszer módosításával kapcsolatban az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdésében megállapított eljárás megindításáról határozott.

(3) A határozatot 2008. május 14-én tették közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* [4]. Írország 2008. február 29-én nyújtotta be észrevételeit. A Bizottság az érdekelt felektől nem kapott észrevételeket.

2. AZ INTÉZKEDÉS RÉSZLETES ISMERTETÉSE

2.1. A 2002. évi hajóűrtartalom-adó alapvető rendelkezései

(4) A 2002-ben bevezetett ír hajóűrtartalom-adó „a tengeri szállítással foglalkozó hajózási társaságokra alkalmazandó adórendszer. A feltételeknek megfelelő társaságok választhatnak, hogy tengeri szállítási tevékenységük után a flottájuk nettó űrtartalma vagy az elért nyereség alapján adóznak. A feltételeknek megfelelő társaságoknak a jogszabály hatálybalépésének időpontjától számított három éven belül kell megválasztaniuk az alkalmazandó rendszert. Azon társaságoknak, amelyek a hajóűrtartalom-adót választották, tíz évig folyamatosan e rendszer hatálya alá kell tartozniuk (hajóűrtartalomadó-kötelezettségi időszak).

Amennyiben ugyanannak a vállalatcsoportnak több, a feltételeknek megfelelő ír társaság is a tagja, minden ilyen társaságnak a hajóűrtartalomadó-rendszert kell választania. A hajóűrtartalom-adó hatálya alá tartozó tevékenységektől eltérő üzleti tevékenységek után a társasági adózás szokásos rendelkezései alapján kell adózni.

[1] HL C 117., 2008.5.14., 32. o.
[2] C(2002) 4371 végleges.
[3] SG(2008)D/200091.
[4] HL C 117., 2008.5.14., 32. o.

A […] hajóűrtartalomadó-rendszer keretében a feltételeknek megfelelő tengerhajózási társaságok esetében az adó összegét a társaság adóköteles flottájának nettó űrtartalma alapján állapítják meg. Az érintett tevékenységekből származó adóköteles nyereséget a hajóűrtartalom-adó hatálya alá tartozó hajók mindegyikének vonatkozásában a hajó nettó űrtartalmára vonatkoztatott átalányösszegben állapítják meg, a következők szerint, 100 nettó tonnánként (NT) és megkezdett 24 órás időszakonként, tekintet nélkül arra, hogy a hajót üzemben tartják-e vagy sem:

legfeljebb 1 000 nettó tonna	1,00 EUR/100 NT
1 001 és 10 000 nettó tonna között	0,75 EUR/100 NT
10 001 és 25 000 nettó tonna között	0,50 EUR/100 NT
25 000 nettó tonna felett	0,25 EUR/100 NT

Az ilyen módon meghatározott nyereségre ezt követően a szokásos 12,5 %-os mértékű ír társasági adót alkalmazzák." ([5])

2.2. **A 2002. évi hajóűrtartalomadó-rendszer szerinti „időbérletre" vonatkozó korlátozás**

(5) „[A 2002-es] hajóűrtartalom-adózásra való jogosultság" egyik előfeltétele az, „hogy a hajóűrtartalom alapján számítva a társaság által üzemeltetett adóköteles hajók legalább 25 %-a a társaság saját tulajdonában legyen. A hajóűrtartalom szerinti adózásnak az is feltétele, hogy a társaság által bérelt [beleértve az időbérletet is] adóköteles hajók űrtartalma ne haladja meg az általa üzemeltetett összes adóköteles hajó nettó űrtartalmának 75 %-át. Vállalatcsoport esetében a határérték a vállalatcsoporthoz tartozó és a feltételeknek megfelelő minden egyes társaság valamennyi adóköteles hajója összesített nettó űrtartalmának a 75 %-a. A »hajóbérlet« a hajó olyan bérbeadását jelenti, amikor a bérbeadó azt a személyzettel együtt bocsátja rendelkezésre, szemben a személyzet nélküli hajóbérlettel, amelynek keretében magának a bérlőnek kell a személyzetet biztosítania." ([6])

2.3. **A bejelentett módosítások**

2.3.1. *Az időbérletre vonatkozó korlátozás megszüntetése*

(6) Az írországi hatóságok jelenlegi szándéka arra irányul, hogy eltöröljék az időbérletre vonatkozó fenti korlátozást. Így a szóban forgó értesítésük alapján egy társaság vagy társaságcsoport akkor is élvezheti a hajóűrtartalom-alapú adózás előnyeit, ha egyetlen hajó sincs a tulajdonában. Az ír hatóságok szerint ennek a korlátozásnak az eltörlését több szempont is indokolja:

a) azoknak az írországi székhelyű hajózási társaságoknak a megóvása, amelyek teljesítik a hajóűrtartalom-alapú adózás minden egyéb jelenlegi feltételét, de az időbérleti tevékenységek túl nagy aránya miatt nem választhatják a hajóűrtartalom-adót;

b) az ír hajóűrtartalom-adóval érintett tevékenységeket folytató társaságok (a továbbiakban: az ír hajóűrtartalom-adó hatálya alá tartozó társaságok) számára további rugalmasság biztosítása a piaci feltételek előnyeinek kihasználásához, ha e rugalmasság hiányában megsértenék a hajóűrtartalom-adó feltételeit;

c) a más tagállamok rendszereivel való megfeleltethetőség biztosítása az időbérletbe adott flottára vonatkozó feltételek tekintetében;

d) a parti hajóüzemeltetési tevékenység további bővítése;

e) annak elkerülése, hogy a hajóűrtartalom-adó hatálya alá tartozó társaságok üzleti tevékenységeiket a hajóűrtartalom-adó hatálya alá nem tartozó társaságok és végső soron harmadik országbeli vagy a korlátozás megsértése miatt az ír hajóűrtartalom-adó hatálya alól kivont hajóüzemeltetők részére engedjék át.

2.3.2. *Időtartam*

(7) A hajóűrtartalom-adóra vonatkozó jogszabályok bejelentett módosítása csak a Bizottság jóváhagyását követően, de leghamarabb a nemzeti jogszabályok 2006. januári módosításának kihirdetésével kezdődő hatállyal alkalmazható.

(8) A módosítás nem változtatja meg a hajóűrtartalomadó-rendszer időtartamát: a jelenlegi hajóűrtartalomadó-rendszer időtartamát tíz évre korlátozták, és az 2012. december 31-én jár le. A „feltételeket teljesítő társaságoknak", tehát amelyek ír társasági adó megfizetésére kötelezettek, „adóköteles hajókat" üzemeltetnek, továbbá Írországban adóköteles hajók stratégiai és kereskedelmi irányítását végzik, általában mindössze 36 hónap áll majd rendelkezésére ahhoz, hogy eldöntsék, belépnek-e a hajóűrtartalomadó-rendszerbe.

2.3.3. *Kedvezményezettek*

(9) A módosítás valamennyi olyan társaságra alkalmazandó lesz, amelyek számára jelenleg előnyös a hajóűrtartalomadó-rendszer, továbbá minden olyan, a feltételeket teljesítő társaságra vagy vállalatcsoportra:

a) amely az ír társasági adó megfizetésére kötelezett;

b) amelynek nyeresége „adóköteles tevékenységeket" folytató adóköteles hajókból származik, és amely a hajóűrtartalomadó-rendszert választja; valamint

c) amely Írország területéről kiinduló, adóköteles tengeri szállítás stratégiai és kereskedelmi irányítását végzi.

([5]) C(2002) 4371 végleges, 3–6. pont.
([6]) C(2002) 4371 végleges, 26. pont.

2.3.4. *Költségvetés*

(10) Az időbérletre vonatkozó korlátozás 2006. január 1-jétől alkalmazott eltörlésének költsége az ír hatóságok tervei szerint az első évben – a bekövetkezett piaci fellendülésre tekintettel – 5,88 millió EUR körül lesz. Az előrejelzések szerint a költség középtávon (2007 és 2009 között) csökkenni fog, mivel a bevétel tipikusabb piaci szintekre, megközelítőleg 1,38 millió EUR-ra esik vissza.

2.4. **A hivatalos vizsgálati eljárás megindításának indokai**

(11) A Bizottság az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdésében megállapított eljárás megindítására vonatkozó határozatában kétségeinek adott hangot, miszerint az ír hatóságok által bejelentett módosítások ellentétesek lehetnek a tengeri szállítás állami támogatásáról szóló közösségi iránymutatásokkal ([7]) (a továbbiakban: az iránymutatások). A Bizottság különösen azzal kapcsolatban fejezte ki kétségeit, hogy az ír hajóűrtartalomadó-rendszer keretében engedélyezhető, időbérletbe adott hajók maximális számának Írország általi egyoldalú eltörlése összeegyeztethető-e a közös piaccal. A Bizottság megállapította, hogy az ilyen időbérletre vonatkozó korlátozások teljes eltörlése a Közösség egész területén adóversenyt idézhet elő a többé-kevésbé vonzó hajóűrtartalomadó-rendszerek között. Mivel az iránymutatásokban elismerik, hogy az említett adóverseny nem hagyható figyelmen kívül ([8]), az ír hatóságok által az időbérletre vonatkozó korlátozás teljes megszüntetésére vonatkozóan javasolt módosítás ellentétes lehet a Szerződésnek a hajóűrtartalom-adók jóváhagyási alapját jelentő 87. cikke (3) bekezdése c) pontjában említett „közös érdekkel".

(12) Ezen túlmenően a Bizottság kételyeinek adott hangot a tervezett intézkedés visszamenőleges hatállyal történő esetleges alkalmazását illetően is. Ez a helyzet akkor állhat elő, ha a bejelentett módosítás szerinti támogatás nyújtására 2006. január 1-jei hatállyal kerül sor.

2.5. **Írország észrevételei**

(13) Írország 2008. február 29-i levelében a következőket állapította meg:

a) azok a piaci feltételek, amelyek miatt Írország az időbérletre vonatkozó korlátozás megszüntetését kéri, nemcsak az ír hajótulajdonosokat, hanem a közösségi és a harmadik országbeli hajótulajdonosokat is érintik. Az ömlesztett áruk iránti globális kereslet 2002 óta ugyanis hirtelen megnőtt;

b) az időbérlet további rugalmasságot biztosít azoknak a hajótulajdonosoknak, amelyek ömlesztett áruk exportjával és importjával foglalkozó cégekkel kötött, ömlesztett árukra vonatkozó szerződéseket teljesítenek;

c) hasonló fejlemények más tagállamokban (például Dániában) is bekövetkeztek.

3. ÉRTÉKELÉS

3.1. **A támogatás megléte**

(14) Ami a támogatás meglétét illeti, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az N 504/02. sz. határozattal ([9]) 2002-ben elfogadott ír hajóűrtartalomadó-rendszer a bejelentett módosítástól függetlenül állami támogatásnak minősül.

(15) Az ír hatóságok állami forrásokon keresztül még az időbérletre vonatkozó korlátozás eltörlését követően is biztosítanak előnyt, és ezáltal bizonyos vállalkozásokat kedvezőbb helyzetbe hoznak, mivel az intézkedés kifejezetten a tengeri szállítási ágazatra vonatkozik. Az ilyen előny a verseny torzításával fenyeget, és befolyásolhatja a tagállamok közötti kereskedelmet, mivel az említett tengeri szállítási tevékenységeket alapvetően nemzetközi szinten folytatják. Ezen okokból kifolyólag a 2002. évi ír hajóűrtartalomadó-rendszer bejelentett módosítása nem változtatja meg a rendszernek a Szerződés 87. cikke (1) bekezdése értelmében vett állami támogatássá minősítését.

3.2. **Az értékelés jogalapja**

(16) A bejelentett intézkedés közös piaccal való összeegyeztethetőségének értékelésére szolgáló jogalapot az iránymutatások képezik.

3.3. **Az intézkedés összeegyeztethetősége**

(17) Az iránymutatások a következőképpen rendelkeznek: „A közös tengeri szállítási politika keretében nyújtott állami támogatásnak az a célkitűzése, hogy előmozdítsa a közösségi flották versenyképességét a globális tengeri szállítási piacon. Következésképpen az adókedvezményrendszernek szabály szerint a közösségi lobogóhoz kell kapcsolódnia. Kivételes esetben azonban az ilyen rendszerek akkor is jóváhagyhatók, ha ezek a társasági adó fizetésére kötelezett tagállam területén letelepedett hajótulajdonos teljes flottájára vonatkoznak, feltéve, hogy bizonyítják, hogy valamennyi érintett hajó stratégiai és kereskedelmi irányítását ténylegesen a területen belül végzik, és hogy ez a tevékenység lényegesen hozzájárul a Közösségen belüli gazdasági tevékenységhez és foglalkoztatáshoz." ([10])

([7]) HL C 13., 2004.1.17., 3. o.
([8]) Az iránymutatások 3.1. pontja: A hajótulajdonos társaságok adójogi kezelése.
([9]) Lásd e határozat ([2]) lábjegyzetét.
([10]) Az iránymutatások 3.1. pontjának hetedik albekezdése.

(18) Az iránymutatások egyáltalán nem tesznek említést a hatálynak a hajóűrtartalomadó-rendszerek alapján időbérletbe adott hajókkal kapcsolatos korlátozásáról. A Bizottság korábbi határozataiban már engedélyezett olyan társaságokra vonatkozó rendszereket, amelyek esetében a társaság tulajdonában lévő hajók (vagy a társaság által személyzet nélkül bérelt hajók) űrtartalma, valamint a társaság által idő vagy megtett út alapján bérelt hajók űrtartalma közötti arány akár 3:1 ([11]), 4:1 ([12]) vagy 10:1 ([13]) is lehet.

(19) Az említett arány előírásának célja, hogy elkerülhetők legyenek olyan helyzetek, amikor a hajóűrtartalom-adó hatálya alá tartozó társaságok adott esetben pusztán tengerhajózási üzletkötőkként működnek, és nem vállalnak felelősséget sem az általuk üzemeltetett hajók személyzetének irányításáért, sem a hajók műszaki irányításáért. Ha a hajóűrtartalom-adó hatálya alá tartozó társaságoknak csak idő vagy megtett út alapján bérelt hajókat kellene üzemeltetniük, elveszítenék know-how-jukat a hajók személyzeti és műszaki irányítása területén, ami ellentétes az iránymutatások 2.2. szakasza első albekezdésének negyedik francia bekezdésében megállapított egyik célkitűzéssel, amely a „tengerészeti know-how fenntartására és javítására" irányul.

(20) Ezenkívül helyénvaló azt állítani, hogy az említett arány megfelelt az iránymutatások másik célkitűzésének, amennyiben elősegítette a nemzeti hatóságok számára annak ellenőrzését, hogy a hajóűrtartalom-adó hatálya alá tartozó hajókhoz kapcsolódó parti tevékenységek nem lépik át a Közösség/az EGT határait. A hajóűrtartalom-adó hatálya alá tartozó hajók tulajdonosai esetében tulajdonképpen valószínűsíthető, hogy maguk biztosítják a személyzet irányítását azokban az esetekben, amikor ők a hajók tulajdonosai, vagy amikor azokat személyzet nélkül bérlik. Ha e két tevékenységet házon belül biztosítják, az adóhatóságok ilyen módon könnyebben ellenőrizhetik, hogy az adott hajókkal kapcsolatos parti tevékenységek folytatásának helyszíne a Közösségen/az EGT-n belül van-e. Itt az iránymutatások 2.2. szakasza első albekezdésének harmadik francia bekezdésével összhangban az elérendő célkitűzés „a tagállamokban létrehozott tengerészeti klaszterek megszilárdításához" való hozzájárulás.

(21) A korlátozás teljes eltörlése azonban lehetővé tenné, hogy a csak idő vagy megtett út alapján bérelt hajókkal rendelkező vállalkozások is kihasználhassák a hajóűrtartalomadó-rendszer előnyeit. Ezzel kapcsolatban a Bizottság azon a véleményen van, hogy a bejelentett módosítás nincs összhangban a fenti (19) és (20) preambulumbekezdésben említett célkitűzésekkel. A Bizottság megítélése szerint a bérelt hajók és a saját tulajdonú hajók között legalább 10:1 minimális arányt kell fenntartani.

(22) Amennyiben a fent említett célkitűzések nem teljesülnek, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a bérelt hajóknak az iránymutatások újabb célkitűzésének eléréséhez kell hozzájárulniuk, mégpedig ahhoz, hogy az iránymutatások 2.2. szakasza első albekezdésének második francia bekezdésével összhangban ösztönözni kell a tagállami hajólajstromok szerinti fellobogózást vagy átlobogózást. Következésképpen a Bizottság akkor is elfogadja, hogy az érintett hajó közösségi/EGT-lobogó alatti közlekedése esetén a közös érdek védelme biztosított, ha a hajó személyzeti és műszaki irányítása nem a Közösség/az EGT területén történik.

(23) A Bizottság következésképpen azon a véleményen van, hogy a fenti célkitűzések a következő feltételek teljesülése esetén valósulnak meg:

a) a bérelt hajó fel van véve a Közösség vagy az EGT tengerihajó-lajstromába; vagy

b) a hajó személyzetének irányítása és a hajó műszaki irányítása a Közösség vagy az EGT területén történik.

(24) E feltételek teljesülése esetén az iránymutatások fent említett célkitűzései megvalósulnak.

(25) A bejelentett módosítás a legutóbbi ítélkezési gyakorlattal ([14]) összhangban – visszaható hatályú alkalmazásának elkerülése érdekében – 2007. január 1-jével (az értesítés napjával) kezdődő hatállyal engedélyezhető,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Bizottság által eredetileg 2002. december 11-én jóváhagyott, N 504/02. számú hajóűrtartalomadó-rendszer bejelentett módosítása a 2. cikkben megállapított feltételekre is figyelemmel összeegyeztethető a közös piaccal.

A módosítás 2007. január 1-jével kezdődő hatállyal alkalmazható.

2. cikk

A hajóűrtartalom-adó hatálya alá tartozó valamennyi társaság által üzemeltetett bérelt hajók és saját tulajdonú hajók közötti minimális arány legalább 10:1.

([11]) Lásd például a C 20/03. sz. bizottsági határozatot, amely a következő internetcímen érhető el: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2003:145:0004:0047:FR:PDF, és az N 572/02. sz. bizottsági határozatot, amely a hivatalos nyelven a következő internetcímen érhető el: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transports-2002/n572-02.pdf

([12]) Az N 563/01. sz. állami támogatásról szóló, 2002. március 12-i bizottsági határozat, amely a hivatalos nyelven a következő internetcímen érhető el: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transports-2001/n563-01.pdf.

([13]) Lásd a C 58/08. sz., még nem közzétett bizottsági határozatot.

([14]) Lásd a C-384/07. sz. *Wienstrom GmbH* kontra *Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit* ügyben 2008. december 18-án hozott, még nem közzétett ítéletet és különösen annak 26. pontját: „Amenyiben egy támogatási programot a Bizottságnak szabályszerűen bejelentettek, és azt az említett határozat előtt nem hajtották végre, a határozattól kezdve az végrehajtható, adott esetben az összeegyeztethetőnek nyilvánított intézkedés hatálya alá tartozó, de a bizottsági határozat előtti időszakra vonatkozóan is."

A hajóűrtartalom-adó hatálya alá tartozó társaság által üzemeltetett bérelt hajók mindegyike eleget tesz legalább az alábbi feltételek egyikének:

a) a bérelt hajó fel van véve a Közösség vagy az EGT tengerihajó-lajstromába;

b) a bérelt hajó személyzeti és műszaki irányítása a Közösség vagy az EGT területén történik.

3. cikk

Írország e határozat értesítéséről szóló két hónapon belül tájékoztatja a Bizottságot a határozatnak való megfelelés érdekében hozott intézkedésekről.

4. cikk

Ennek a határozatnak Írország a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2009. február 25-én.

a Bizottság részéről
Antonio TAJANI
alelnök