II

(Jogi aktusok, amelyek közzététele nem kötelező)

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2004. június 30.)

a Belgiumban bevezetni tervezett, a tengeri szállítást elősegítő adóügyi intézkedéssorozatról

(az értesítés a C(2004) 2040. számú dokumentummal történt)

(csak a francia és a holland nyelvű szöveg hiteles)

(EGT vonatkozású szöveg)

(2005/417/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

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

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló szerződésre és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután az érdekelteket felkérték, hogy az említett cikkeknek megfelelően [1] tegyék meg észrevételeiket, és tekintettel ezekre az észrevételekre,

mivel:

1. ELJÁRÁS

1.1. Eljárási megjegyzés

(1) Állandó képviseletének 2002. június 14-i levelében a belga kormány – a szerződés 88. cikke (3) bekezdésének megfelelően – a kereskedelmi flottát támogató adóügyi intézkedéscsomagot tartalmazó törvényprogramot jelentett be. Az intézkedéscsomagot 433/2002 hivatkozási számmal jegyezték be a bejelentett támogatások nyilvántartásába. Még mielőtt a Bizottság véleményt nyilváníthatott volna, a tervezett intézkedéseket bevették a 2002. augusztus 2-i törvényprogramba.

(2) 2003. március 19-én a Bizottság úgy határozott, [2] hogy formális vizsgálati eljárást indít az 1999. március 22-i 659/1999/EK – a Szerződés 93. cikkének részletes alkalmazási szabályairól szóló – tanácsi rendelet 6. cikkének megfelelően [3] a 2002. augusztus 2-i törvényprogram bizonyos pontjaival szemben (a dokumentáció ettől kezdve az új C 20/03 számon szerepel) és a tengeri szállítást támogató törvényprogram többi rendelkezése jóváhagyása tárgyában.

(3) A 2003. május 7-i királyi rendelettel a belga hatóságok bevezették a hajózási szektort támogató törvényprogram intézkedéscsomagját (a nevezett törvényprogram 115–127. cikkei); a királyi rendelet preambuluma szerint ez utóbbi nem biztosít „az adóalanynak semmilyen hivatkozási jogalapot az adóhatósággal szemben vagy a nemzeti bíróságon azon adóügyi támogatások vonatkozásában, amiknek összeegyeztethetőségét a Bizottság megvizsgálja” ez utóbbi 2003. március 19-i határozata értelmében.

(4) 2003. május 7-én a belga hatóságok levélben véleményezték a Bizottság 2003. március 19-i határozatát.

[1] HL C 145., 2003.6.21., 4. o.

[2] Lásd az 1. lábjegyzetet.

[3] HL L 83., 1999.3.27., 1. o. A 2003-as csatlakozási okmánnyal módosított rendelet.

(5) 2003. június 26-i levelében a Bizottság néhány további kérdést tett fel a belga hatóságoknak. A Bizottság 2003. augusztus 18-i emlékeztető levelét követően a hatóságok 2003. szeptember 12-én erre levélben válaszoltak.

(6) 2004. január 17-én a tengeri szállításnak nyújtott állami támogatásokról új közösségi iránymutatások jelentek meg az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* [4]. Ezek ugyanazon a napon hatályba is léptek.

1.2. **A támogatás jogcíme**

(7) A jelen határozat a 2002. augusztus 2-i törvényprogramban szereplő – V. CÍM – Pénzügyek, I. FEJEZET – Tengeri közlekedés –, tengeri szállítást támogató adóügyi intézkedésekkel foglalkozik.

1.3. **A támogatás kedvezményezettjei**

(8) A Belgiumban bejelentett és a tengeri szállításban, tengeri kincsek kiaknázásában és hajóvontatásban tevékenykedő vállalkozások a különböző támogatási rendszerek kedvezményezettjei.

1.4. **A támogatás célja**

(9) A tervezett adóügyi intézkedések fő célja, hogy a belga irányítás alatt lévő hajókat visszahozza azon nemzeti lobogó alá, amit a teljes tengeri kereskedelmi flotta már elhagyott.

2. **A TÁMOGATÁS RÉSZLETES LEÍRÁSA**

(10) A törvényprogram Belgiumban egy adóügyi intézkedéscsomagot kíván bevezetni a tengeri szállítás érdekében:

– a hajózási társaságok részére egy súlyosztályon alapuló átalányadózási rendszert,

– a nem súlyon alapuló átalányadózást választó hajózási társaságokat támogató olyan intézkedéscsomagot, ami a hajók gyorsított amortizációját, a hajók eladásakor keletkező értéktöbblet – újbóli befektetéshez kötött –adómentességét és hajóvásárlás esetén adócsökkentést tartalmaz,

– a hajók jelzálogbejegyzési illetékének eltörlését,

– súlyosztályon alapuló átalányadózási rendszert – a hajótulajdonosok nevében –harmadik fél számára hajókat üzemeltetők részére.

(11) A súlyalapú átalányadózás [5] azt jelenti, hogy az ezen rendszert választó hajózási társaságok esetében a társasági adó kiszámításául szolgáló adóalap helyébe az érintett flotta súlya alapján meghatározott átalányösszeg lép. A jelen rendszer semmilyen előírást nem tartalmaz a hajók lobogójára vonatkozóan.

(12) Egy ennél még előnyösebb átalányösszeg meghatározását eredményező, hasonló mechanizmust terveztek harmadik fél számára tevékenykedő hajóüzemeltetők részére, ez viszont azzal a feltétellel jár, hogy a működtetett flotta háromnegyedét belga lobogó alatt kell hajóztatni.

2.1. **Átalányadózási rendszer**

(13) Az átalányadózási rendszert az alábbi támogatható tevékenységet folytató hajók választhatják:

– nemzetközi tengerhajózási útvonalon áruk vagy személyek szállítására, valamint tengeri természeti kincsek kutatására vagy kiaknázására használt hajó,

– egy hajó – hajólevéllel – történő, hajóvontatás, segítségnyújtás és más tengeri tevékenység céljából történő üzemeltetéséből származó jövedelem,

– a fent említett üzemeltetésben közvetlenül érintett minden tevékenység.

(14) 2002. szeptember 5-i levelükben a belga hatóságok közölték, hogy a halászati szektor nem tartozik a támogatható tevékenységek közé.

(15) Az ezen adózási rendszert választó hajózási társaságokat terhelő társasági adó összege [6] a támogatható hajók nettó súlyának alapján átalánymódszerrel kerül meghatározásra. A társasági adó adóalapja megegyezik a támogatható hajókra vonatkozó összeggel [7]. Az erre vonatkozó adatok az alábbi táblázatban láthatók: 100 nettó tonnánként

[4] HL C 13., 2004.1.17., 3. o.

[5] Angol megnevezése: *Tonnage Tax*.

[6] Lásd a Bizottság 2003. március 19-i határozatának 2.8 szakaszát.

[7] Lásd a 6. lábjegyzetet.

(NT) és megkezdett 24 órás időszakonként, függetlenül attól, hogy a hajó üzemel vagy nem.

(EUR-ban 100 NT-ként)

1 000 nettó tonnáig	1,00 €/100 NT
1 001 – 10 000 nettó tonna	0,60 €/100 NT
10 001 – 20 000 nettó tonna	0,40 €/100 NT
20 001 – 40 000 nettó tonna	0,20 €/100 NT
több, mint 40 001 nettó tonna	0,05 €/100 NT

(16) Ha a tengeri szállítással foglalkozó társaságok egyszer bejelentkeznek ezen átalányadózási rendszer alá, akkor 10 évig eszerint adóznak. Ezen időszak lejártával a rendszer automatikusan meghosszabbodik egy újabb 10 éves időszakra, kivéve ha az érintett vállalkozás előzetesen be nem jelenti, hogy ki kíván jelentkezni az átalányadó-rendszer alól.

(17) Egyébként a rendszer a fiatalabb hajók részére kiegészítő adóteher könnyítéseket is előirányoz. A törvényprogram 119. cikke 2. bekezdése tulajdonképpen úgy rendelkezik, hogy a fenti tarifáknak megfelelő – átalánymódszerrel meghatározott – adóztatható jövedelem a következőkre csökkenthető:

– a napi átalány 50 %-ára a leszállítástól számítva 5 évnél fiatalabb hajók esetében;

– a napi átalány 75 %-ára a leszállítástól számítva legalább 5 éves, de 10 évnél fiatalabb hajók esetében.

(18) Egy hajó kora a tengeri és folyami jelzálogletét vagy a bejegyzésben illetékes hatóságok által igazolt leszállítási dátum alapján kerül meghatározásra.

(19) A törvényprogram 120. cikke (2) bekezdésének értelmében korábbi gazdasági évek vesztesége címén az átalánymódszerrel meghatározott adóalapot semmiképpen nem lehet csökkenteni. A tengeri közlekedésből származó – a súly alapján történő, tengeri tevékenységekre vonatkozó adóalap első meghatározásakor fennálló –, nem beszámított esetleges veszteségek a jövőbeli jövedelmekből akkor lesznek majd levonhatók, ha véget ér a súly alapján történő adóalap-meghatározás időszaka. Mindamellett az átalánymódszerrel meghatározott adóalapból – kivételes jelleggel – levonhatók az ugyanazon adóidőszak alatt a társaság valamely másik ágazata által elszenvedett veszteségek, feltéve hogy – és abban a mértékben, ahogy – ezeket a veszteségeket nem lehetett leírni a társaság valamely másik, nem átalányadózó ágazata nyereségéből.

2.2. **Adóügyi intézkedések azon hajózási társaságok érdekében, amelyek nem az átalányadózást választották.**

(20) Minden olyan adóidőszakban, amikor egy hajózási társaság nem tartozik az átalányadózás alá, a vállalkozás háromféle – az 1992-es belga jövedelemadó-törvény alól mentesítő – adókedvezményben részesülhet.

2.2.1. *Gyorsított amortizáció* ([8])

(21) Belga adóalany tulajdonába először kerülő újonnan vagy másodkézből vásárolt hajók, ilyen hajókban való résztulajdon és nagyjavítások költségei, valamint a másodkézből származó hajófelvásárlás során elvégzett felújítások a következőképpen amortizálódnak:

– 20 % az üzembeállítás számviteli évében,

([8]) A 2002. augusztus 2-i törvényprogram 121. cikke által előirányzott intézkedés:

„121. cikk

1. § A jelen szakaszban említésre került mentességek kivételével az új vagy másodkézből származó hajók az 1992-es jövedelemadó-törvény 61–64. cikkének megfelelően amortizálódnak.

2. § A következő amortizációs százalékok az új hajókra, az új hajók társtulajdonosi részeire és új hajókban való hajórészesedésre vonatkoznak: az üzembe állítás számviteli évében 20 %, a két ezt követő számviteli évben 15 %. Ezután minden számviteli évben egészen a teljes értékvesztésig 10 %.

3. § A hajó üzembeállítása alatti számviteli évtől számított első számviteli év amortizációs hátralékait vissza lehet nyerni a hátralék felmerülése alatti adóidőszakot követő adóidőszakok alatt, sőt – a 2. §-nak megfelelően – még a szokásos amortizációs időszakon túl is, mivel az egy hajóra eső éves amortizáció összege semmiképpen nem lépheti túl a beruházás vagy a bekerülési érték 20 %-át.

4. § A jelen cikk rendszerének megfelelően amortizálódó hajók nem választhatják az 1992-es jövedelemadó-törvény 64. cikke által meghatározott degresszív amortizációs opciót.

5. § A nem újonnan vásárolt hajók, hajó társtulajdonosi részesedés és hajókban való hajórészek – ha először kerülnek belga adóalany tulajdonába – az 1–4. § szerint amortizálódhatnak. Nem újként beszerzett hajók, az 1. albekezdésnek megfelelően, nem amortizálhatók az 1–4. § szerint, hanem lineárisan amortizálódnak a szokásos használati idő során. Az 1–4. § szerinti amortizációk vonatkoznak a nagyjavítások költségeire, valamint a másodkézből származó hajófelvásárlások során elvégzett felújításokra is.

6. § A jelen cikk rendelkezései nem alkalmazhatók arra az időszakra, amikor a tengeri közlekedésből származó jövedelem a súly alapján kerül megállapításra.

7. § A tengeri közlekedésből származó jövedelem súlyalapú meghatározásának időszaka után történő elidegenítés esetén a 122. cikkben meghatározott többletérték kiszámításához a nettó adóértéket a szokásos amortizációs szabályok alapján kell adóügyileg megállapítani, ideértve a tengeri közlekedésből származó jövedelem súlyalapú meghatározásának időszakát is."

– 15 % mindkét következő számviteli évben,

– 10 % az ezt követő minden számviteli évben, egészen a teljes értékvesztésig.

(22) A hajó üzembeállítása alatti számviteli évtől számított első három számviteli év amortizációs hátralékait vissza lehet nyerni a hátralék felmerülése alatti adóidőszakot követő adóidőszakok alatt, sőt még az amortizációs időszakon túl is, mivel az egy hajóra eső éves amortizáció összege semmiképpen nem lépheti túl a beruházás értékének 20 %-át.

(23) Az így amortizált hajókra nem vonatkozik az 1992-es belga jövedelemadó-törvény 64. cikke által meghatározott degresszív amortizáció.

(24) A nem újonnan vásárolt, és az először nem belga adóalany kezébe került hajók mindamellett lineáris módon amortizálódhatnak a szokásos használati idő alatt.

(25) A törvényprogramba foglalt speciális amortizációs rendszer a Belgiumban már néhány évtizede alkalmazott közigazgatási intézkedés törvénybe foglalása. A jogbiztonság növelése és a rendszer folytonossága érdekében a törvény felkarolta ezt az intézkedést.

2.2.2. *A hajók eladásakor keletkező értéktöbblet alóli mentesítés*

(26) A 122. cikk ([9]) kimondja, hogy a hajóeladásból származó értéktöbblet adómentes, feltéve hogy az elidegenített hajó vagy hajók az eladáskor legalább 5 éve a társaság befektetett eszközállományába tartozik/tartoznak, és ha egy – a realizálással legalábbis egyenértékű – összeget 5 éven belül hajó, hajó-társtulajdonosi rész, hajórész vagy a Közösségben székhellyel rendelkező, kizárólag támogatható tevékenységet folytató hajózási társaság részvénye vagy benne való részesedés vásárlására fordítanak ([10]).

(27) A leírt körülmények szerinti újbóli befektetés híján a realizált értéktöbblet az újbóli befektetés határidejének lejártáig tartó adóidőszak jövedelmének tekintendő.

(28) Az újbóli befektetésként számításba vett beruházást aktívumként legalább öt évig meg kell tartani. Mindamellett a nevezett beruházás – annak eladása esetén – esetlegesen helyettesíthető három hónapon belül. Ha az újbóli befektetésként figyelembe vett beruházást így helyettesítettük, ugyanezen értéktöbbletszabályok vonatkoznak a helyettesítésként beszerzett aktívum elidegenítésére.

(29) A súlyalapú adóalap-meghatározás időszakának vége utáni eladás esetében az értéktöbblet kiszámításához a nettó adóértéket a szokásos amortizációs szabályok alapján állapítják meg, ideértve azt az időszakot is, amikor a tengeri közlekedésből származó jövedelmet a súly alapján határozzák meg.

([9]) A 2002. augusztus 2-i törvényprogram 122. cikke által előirányzott intézkedés:

„*122. cikk*

1. § A jelen szakaszban felsorolt mentességek fenntartásával az 1992-es jövedelemadó törvény 190. cikkének rendelkezéseit kell alkalmazni a 115. § 2. pont szerinti, kizárólag támogatható tevékenységet folytató honos társaságok vagy a nem honos társaságok belga telepei által hajókon realizált többletértékekre.

2. § Ha a realizációval megegyező összeg az alábbi módon és határidőn belül újrafelhasználásra kerül, a hajók elidegenítésekor keletkező többletérték mentességet élvez, feltéve, hogy az elidegenített hajók az elidegenítés pillanatában már több mint 5 éve befektetett eszközök voltak.

3. § Az újrafelhasználás csak hajó, hajó társtulajdonosi rész, hajórész vagy az Európai Unióban székhellyel rendelkező hajózási társaság részvénye vagy benne való részesedés vásárlása lehet.

4. § Az újrafelhasználás legkésőbb a szakmai tevékenység abbahagyásakor és 5 éves határidőn belül lehetséges, melynek kezdete a többletérték realizálása adózási időszakának első napja, vagy a többletérték realizálását megelőző utolsó előtti adózási időszak első napja.

5. § Az 1. §-ban meghatározott adózási rendszer indoklására az adóalanynak a többletérték realizálás adóidőszakának – és minden azt követő adóidőszakhoz, egészen a 2-4. §-ban meghatározott újrafelhasználásig – a jövedelemadó bevallásához csatolnia kell a pénzügyminiszter vagy annak meghatalmazottja által meghatározott formájú nyilatkozatot.

6. § Az 1-4. §-ban meghatározott formában és határidőn belüli újrafelhasználás hiányában a realizált többletérték azon adóidőszak jövedelmének tekintendő, amikor az újrafelhasználás határideje lejárt.

7. § Az újrafelhasználás gyanánt figyelembe vett beruházást legalább öt évig aktívumként meg kell tartani. Mindamellett – elidegenítés esetén – esetlegesen be lehet helyettesíteni három hónapon belül. Ha az újrafelhasználás gyanánt figyelembe vett beruházást így behelyettesítették, a jelen cikk szabályai a behelyettesítésként felvásárolt aktívum elidegenítésére lesznek érvényesek.

8. § A jelen cikk rendelkezései nem alkalmazhatók arra az időszakra, amikor a tengeri közlekedésből származó jövedelem a súly alapján kerül megállapításra."

([10]) A Bizottság 2003. március 19-i határozatának 2.8.2. szakasza.

2.2.3. *Adócsökkentés hajóvásárláskor* ([11])

(30) A kizárólag támogatható tevékenységet ([12]) folytató honos társaságok vagy a nem honos társaságok belga telepei belga adóalany tulajdonába először kerülő új vagy másodkézből származó hajó vásárlásakor a felvásárlás értéke 30 %-ának megfelelő beruházási adókedvezményben részesülhetnek.

(31) Ha a vonatkozó számviteli évben nem volt nyereség vagy az elégtelen mennyiségű volt, az adókedvezményt a következő adózási időszakok nyereségére át lehet vinni. Az átalányadó-rendszerbe való belépéskor alkalmazandó – a veszteség átvitelére vonatkozó – rendelkezéseknek megfelelően a tengeri közlekedésből származó – a súly alapján történő, tengeri tevékenységekre vonatkozó adóalap első meghatározásakor fennálló –, nem beszámított esetleges veszteségek a jövőbeli jövedelmekből akkor lesznek majd levonhatók, ha véget ér a súly alapján történő adóalap-meghatározás időszaka.

2.2.4. *Hajók jelzálogbejegyzési illetékének csökkentése*

(32) A belga bejegyzési, jelzálogbejegyzési és hivatali illetékekről szóló törvényt módosították annak érdekében, hogy egy hajóra való jelzálog bejegyzése után a továbbiakban ne kelljen arányos bejegyzési illetéket fizetni, függetlenül attól, hogy a hajó a továbbiakban az átalányadózás alá tartozik vagy sem. A jelzálogbejegyzési illeték ezen csökkentése a tengerjáró hajókra és a belvízi hajókra egyaránt vonatkozik.

(33) A jelenlegi belga rendszerben a jelzálogbejegyzés (néhány konkrétan meghatározott fix illetéken kívül), egyrészt a jelzálogletétes mintegy 0,052 %-os díjából, másrészt a jelzálog összegének 0,5 %-áig terjedő bejegyzési illetékből áll. A belga hatóságok szerint természetesen ez utóbbi illeték teszi a belga lobogó alá való bejegyzést aránylag kedvezőtlenné. Az új rendszer a jelzálog bejegyzésekori bejegyzési illetéket a – bejegyzési, jelzálog és hivatali illetékekről szóló belga törvény 11. cikkének 2. és 3. albekezdése által előírt – 25 eurós általános fix illetékre vezetné vissza.

(34) Egy tengeri vagy folyami hajó jelzálogának ellenszolgáltatás – úgy mint követelés, szerződéses jogátruházás vagy bármilyen más egyezmény – fejében történő átadása is 0,5 %-os bejegyzésiilleték-köteles a nevezett törvény 92/2 ([13]). cikkének megfelelően. Ugyanazon törvény 93. cikkének megfelelően a jelzáloggal garantált összegekre nincs ilyen bejegyzési illeték az 1951. december 16-i jelzálogtörvény 87. cikke által garantált háromévés kamatok és hátralékok kivételével.

2.2.5. *A harmadik fél számára hajókat üzemeltetőkkel szemben alkalmazott, súlyosztályon alapuló átalányadó-rendszer* ([14])

(35) A törvényprogram 124. cikke értelmében a harmadik fél számára hajókat üzemeltetők is választhatják az átalányadózási rendszert, ráadásul a hajózási társaságoknál tízszer kedvezőbb adótételekkel, mivel az üzemeltetett hajókra ugyanazokat az adótételeket nem 100 NT, hanem 1 000 NT felosztásban kell akkor alkalmazni:

(EUR-ban 1 000 NT-ként)

1 000 nettó tonnáig	1,00 €/1 000 NT
1 001 – 10 000 nettó tonna	0,60 €/1 000 NT
10 001 – 20 000 nettó tonna	0,40 €/1 000 NT
20 001 – 40 000 nettó tonna	0,20 €/1 000 NT
több, mint 40 001 nettó tonna	0,05 €/1 000 NT

(36) Ezt a rendszert mindenesetre csak az veheti igénybe, aki kezelésében lévő hajók legalább 75 %-a belga lobogó alatt közlekedik.

([11]) A 2002. augusztus 2-i törvényprogram 123. cikkének intézkedése: „*123. cikk*

1. § Az 1992-es jövedelemadó-törvény 68. és 201. cikkeitől eltérően a kizárólag a 115. cikkben meghatározott tevékenységeket folytató honos társaságok vagy a nem honos társaságok belga telepei belga adóalany tulajdonába először kerülő új vagy másodkézből származó hajó vásárlásakor a felvásárlás értéke 30 %-ának megfelelő beruházási adókedvezményben részesülhetnek.

2. § A jelen cikk rendelkezései nem alkalmazhatók arra az időszakra, amikor a tengeri közlekedésből származó jövedelem a súly alapján kerül megállapításra.

3. § Amennyiben egy olyan adóidőszaknak nincs vagy nincs elegendő jövedelme, amikor a beruházási kedvezményt érvényesíteni lehetett volna, az ezen adóidőszakban fel nem használt mentességet a sorban következő adóidőszakok jövedelmére át lehet vinni.

4. § A tengeri közlekedésből származó – a súly alapján történő, tengeri tevékenységekre vonatkozó adóalap első meghatározásakor fennálló –, nem beszámított esetleges veszteségek a jövőbeli jövedelmekből akkor lesznek majd levonhatók, ha véget ér a súly alapján történő adóalap-meghatározás időszaka.”

([12]) Lásd a 12. lábjegyzetet.

([13]) Módosította az 1967. április 18-i 12. számú királyi rendelet 17. cikke és az 1998. december 22-i törvény 64. cikke.

([14]) 2002. augusztus 2-i törvényprogram 124. cikke.

(37) A harmadik fél részére hajókat üzemeltetők általában olyan szolgáltató vállalatok, amik hajókat készítenek fel, szerelnek fel a szükséges eszközökkel és a hajótulajdonos számára kezelőszemélyzetet biztosítanak. A törvényprogram 115. cikkének (4) bekezdése a következőképpen határozza meg a harmadik fél számára hajót üzemeltetőt: „harmadik fél számára egy hajó technikai üzemeltetését és/vagy felszerelését biztosító adóalany". Ezek a harmadik fél részére hajókat üzemeltetők nem alkotnak úgynevezett szállítóvállalatokat. A belga hatóságok 2002. december 5-i levelükben tulajdonképpen megerősítették, hogy a harmadik fél részére történő hajóüzemeltetés a hajótulajdonosok részére nyújtott szolgáltatás, és hogy a harmadik fél részére üzemeltetők nem adnak el szállítási szolgáltatást sem áruk, sem utasok vonatkozásában.

2.3. **A tengeri szállítás számára biztosított egyéb támogatások**

(38) A tengeri szállítás Belgiumban az alábbi, más támogatási rendszerek előnyeit is élvezi:

– munkaadói társadalombiztosítási járulék kifizetése alóli mentesség és munkavállalói hozzájárulás fizetési plafon (a Bizottság 1998. február 24-i ([15]) és 1999. június 23-i határozatával ([16]) jóváhagyta),

– szakmai előleg kifizetése alóli mentesség (a Bizottság 2000. június 27-i határozatával jóváhagyta ([17])).

2.4. **Az eljárás megindításához vezető okok leírása**

(39) 2003. március 19-i határozatával a Bizottság – hét speciális pont kivételével – jóváhagyta a törvényprogram támogatási intézkedéseit. Ezekkel kapcsolatban viszont kételkedik abban, hogy összeegyeztethetők-e a közös piaccal. E hét pont közül négy az átalányadó-rendszerre, három pedig a nevezett törvényprogram más támogatási rendelkezéseire vonatkozik.

2.4.1. *A hajótulajdonosokat támogató átalányadó-rendszer*

2.4.1.1. A 40 000 tonnát meghaladó hajók adótételei

(40) Még ha a közösségi iránymutatások elvben lehetővé is teszik egy ilyen adótétel alkalmazását, a Bizottság attól tart, hogy a 40 000 tonna feletti 100 tonnánkénti 0,05 eurós adótétel bevezetése a közösségen belüli verseny torzulásához vezethet, mivel a Bizottság által korábban jóváhagyott átalányadó-rendszerek egyike sem tartalmazott az ezt a súlyosztályt meghaladó hajók számára ilyen előnyös adótételeket.

(41) Az alábbi táblázat tulajdonképpen bemutatja, hogy a Bizottság által már elfogadott átalányadó-rendszerekben mik az – egyébként a társasági adó hatálya alá eső – adóalap meghatározására alkalmazott adótételek.

1. táblázat

Az adóalap meghatározására alkalmazott adótételek bizonyos tagállamok átalányadó-rendszerében

Adótételek euróban 100 tonnánként és naponként

	NL	D	DK	UK	SP	IRL	FIN	F
0–1 000 NT	0,91	0,92	0,94	0,97	0,9	1	1,38	0,93
10 000 NT-ig	0,67	0,69	0,67	0,73	0,7	0,75	1,03	0,71
25 000 NT-ig	0,46	0,46	0,4	0,48	0,4	0,5	0,69	0,47
25 000 NT-nél több	0,23	0,23	0,27	0,24	0,2	0,25	0,57	0,24

Forrás: Bizottság

(42) Így a Bizottság 2002. október 30-i levelében azt kérte Belgiumtól, hogy fejtse ki és közölje mindazokat az információkat és érveket, amik a 40 000 tonnát meghaladó hajók 0,05 eurós adótételét indokolhatnák annak fényében, hogy a Bizottság által már a más tagállamokban a közelmúltban elfogadott átalányadós adótételek 0,20 és 0,25 euro között vannak a legnagyobb súlyosztályban.

(43) 2002. december 5-i levelükben a belga hatóságok a következőket hozták fel a 40 000 tonna feletti speciális adótétel bevezetése indoklásául. A hatóságok számadatai szerint a 40 000 nettó tonnát meghaladó hajók száma 2002 novemberében a 28 155 hajóegységet számláló világflottából 1 257. Még ha az ilyen típusú hajók a világflottának csak 4,5 %-át jelentik is a hajóegységek számát tekintve, ezzel szemben 34,17 %-át jelentik súlyban ([18]).

(44) Ezen hajók közül csak 143, azaz a világ hajóflottájának hajóegységekben 0,5 %-a, kapacitásban pedig 3,5 %-a van bejegyezve valamelyik tagállamban, mint ahogy ez a belga hatóságok által benyújtott következő táblázatból is kitűnik.

([15]) SG(98) D/1660 levél. NN 98/97 eset.
([16]) SG(99) D/4583 levél. NN 35/99 eset.
([17]) SG(2000) D/105460 levél. N 142/00 eset.
([18]) 253 430 610 NT a 741 600 000 NT-ás világflottából.

2. táblázat

40 000 tonnánál nagyobb hajók száma a tagállamokban

Ország	Hajók száma	Megjegyzések
Görögország	108	a 3 261 hajóból álló görög flottából 2 476 (75 %) idegen lobogó alatt hajózik a CNUCED szerint (36 navires > 60 000 NT dont 17 > 100 000 NT
Spanyolország	7	6 db 48 933 NT-nál kisebb olajszállító tartályhajó + 1 db 60 120 NT-ás olajszállító tartályhajó
Olaszország	6	2 db 45 740 NT-ás olajszállító tartályhajó + 4 db 47 584 NT-nál kisebb ömlesztettáru-szállító hajó vagy ércszállító hajó + 1 db 56 579 NT-ás ömlesztettáru-szállító hajó
Nagy-Britannia	6	4 db 48 880 NT-nál kisebb konténerszállító hajó + 1 db 41 316 NT-ás olajszállító tartályhajó + 1 db 105 889 NT-ás olajszállító tartályhajó
Franciaország	4	1 db 56 709 NT-ás ömlesztettáru-szállító hajó + 2 db 100 000 NT-nál kisebb olajszállító tartályhajó + 1 db 108 708 NT-ás olajszállító tartályhajó
Németország	4	4 db 42 233 NT-nál kisebb konténerszállító hajó
Hollandia	4	2 db 46 660 NT-ás konténerszállító hajó + 2 db 48 880 NT-ás konténerszállító hajó
Luxemburg	3	3 db 84 545 NT és 95 323 NT közötti olajszállító tartályhajó
Portugália	1	1 db 49 344 NT-ás ömlesztettáru-szállító hajó

Forrás: belga hatóságok

(45) A belga hatóságok véleménye szerint az előző számok – szükség esetén – bizonyítják, hogy jóllehet a többi átalányadó-rendszer a hajó súlyosztályához képest degresszív adótételeket tartalmaz, mégsem veszi eléggé számításba a nagyméretű hajókat. A tartályhajók (a 40 000 tonna feletti hajók 53 %-a) és az ömlesztettáru-szállító hajók (a 40 000 tonna feletti hajók 41,7 %-a) a belga hajótulajdonosok flottájában például komoly részt képviselnek. Ezen adatok alátámasztására a belga hatóságok azt állítják, hogy ha 40 000 tonna felett nem vezetnek be vonzó adótételeket, a belga tulajdonban lévő legnagyobb hajók továbbra is olcsó lobogó alatt maradnak.

(46) 2003. március 19-i határozatában a Bizottság mindamellett félelmét fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy egy ilyen alacsony adótétel bevezetése nem fog-e bizonyos nem belga hajótulajdonosokat arra késztetni, hogy hajóikat valamely közösségi hajójegyzékből a belga hajójegyzékbe átirassák. A Bizottság tulajdonképpen úgy gondolja, hogy a kérdéses adótétel így torzíthatja a Közösségen belüli versenyt. A Bizottság tehát vizsgálati eljárást indított a 40 000 tonna feletti nettó 100 tonnánkénti 0,05 eurós adótétel bevezetése ügyében.

2.4.1.2. A szállítási tevékenységhez nem közvetlenül kapcsolódó mellékes tevékenységek

(47) A Bizottság eddig visszautasította, hogy a súlyosztályon alapuló átalányadózási rendszerek a tengeri szállítással közvetlen kapcsolatban nem lévő tevékenységekre is vonatkozzanak. Márpedig a belga hatóságok 2002. december 5-i levelükben a támogatható tevékenységek olyan listáját adták át, melyek közül néhánnyal kapcsolatban a Bizottságnak komoly kételyei vannak, hogy közvetlenül kapcsolódna a szállítási tevékenységhez, nevezetesen:

– olyan mellékes és ideiglenes tevékenységek, amiket a társaság az alkalmazottak minél jobb foglalkoztatása és a társaság fő tevékenységéhez rendelt aktívumok minél jobb kihasználása érdekében folytat, bármennyire is elhanyagolhatóak legyenek ezek a tevékenységek a fő tevékenységhez képest,

– olyan – nem fedélzeti fogyasztásra szánt termékek – értékesítése, mint a luxuscikkek, és a tengeri szállítással közvetlen kapcsolatban nem lévő olyan szolgáltatások, mint a fogadások, szerencsejátékok és kaszinók, valamint az utasok részére szervezett kirándulások,

– reklám és marketing,

– üzleti vagyon rövid távú beruházásából származó jövedelem; a pénzügyi befektetésekből származó jövedelem kivételével,

– saját hajó részére végzett „shipbrokerage”,

– olyan üzleti vagyon elidegenítése, mint például az üzemeltetést szolgáló ingatlanok, valamint az üzemeltetett hajók ki- és berakodására szolgáló eszközök.

(48) Tulajdonképpen a Bizottság úgy gondolja, hogy az ilyen mellékes tevékenységek nem kapcsolódnak közvetlenül a tengeri szállításhoz, és nem közvetlen részei a szállítási szolgáltatásnak.

(49) Jelen esetben tehát a Bizottság 2003. március 19-i határozatában kételyeinek adott hangot arra vonatkozóan, hogy a fent említett tevékenységek átalányadóztatási rendszere összeegyeztethető lenne a közös piaccal.

2.4.1.3. Nem átalányadózó más ágazatokból származó veszteség átalányadóból történő leírása

(50) A Bizottság által a többi tagállamban jóváhagyott átalányadó-rendszerek – legjobb tudomása szerint – nem vezettek a törvényprogram 120. cikke (1) bekezdésében előirányzottakhoz hasonló mechanizmusokhoz [19]. Ez utóbbi szerint ugyanis az egyszerre támogatható és nem támogatható tevékenységet is folytató társaságok a más ágazatokból származó veszteségüket olyan mértékben írhatják le a súlyosztály alapján meghatározott átalányadóból, ahogyan ezeket a veszteségeket nem írhatták volna le semmilyen más ágazat nyereségéből a kérdéses számviteli évben.

(51) A Bizottság úgy véli, hogy – az adómeghatározás szempontjából – ez a szabály ellentmond a támogatható és a nem támogatható tevékenységek közötti átjárhatatlanság azon általános elvének, amit a többi, már jóváhagyott átalányadó-rendszer tiszteletben tart.

(52) A Bizottság tehát attól tart, hogy így a belga adórendszer szerint adózó hajózási társaságok előnyhöz jutnak, és ezért a többi tagállam és minden más érintett véleményét kikéri ezen rendelkezés esetleges versenyjogi következményeiről. A Bizottság ezért formális eljárás keretében megvizsgálta a törvényprogram 120. cikke 1. bekezdésének rendelkezéseit is.

2.4.1.4. A fiatalabb hajókra vonatkozó leírások

(53) A Bizottság által korábban jóváhagyott egyik átalányadó-rendszer sem rendelkezik úgy, hogy az adóalap a hajók kora függvényében csökkenthető lenne.

(54) A Bizottság 2003. március 19-i határozatában kételyeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy ez a többletkedvezmény valóban elősegíti-e, hogy a fiatalabb hajókat belga lobogó alá jegyezzék be, tekintve, hogy ezek általában a belga lobogó alatt megkívánt biztonsági követelményeknek sokkal inkább eleget tesznek, mint az idősebb hajók. A Bizottság megjegyzi, hogy az idősebb hajók tulajdonképpen a priori nagyobb valószínűséggel jegyeztetik be magukat olcsó lobogó alá. Egyébként ez a rendelkezés sokkal kisebb összegű átalányadózáshoz vezetne a 10 évnél fiatalabb hajók esetében, mint amit ezek a többi – a Bizottság által jóváhagyott átalányadó-rendszert bevezetett – tagállamban fizetnének.

(55) Ezért a Bizottság formális vizsgálati eljárást indított a törvényprogram 119. cikkének (2) bekezdése által a 10 évnél fiatalabb hajókkal kapcsolatban előirányzott csökkentése tárgyában.

2.4.2. *A hajótulajdonosokat támogató, átalányadó-rendszeren kívüli intézkedések*

2.4.2.1. A tengeri szállításon kívüli gyorsított amortizáció

(56) A gyorsított amortizációs rendszer – a közösségi iránymutatásokkal ellentétben –nem kapcsolódik a támogatható tevékenységekhez. Ezért a Bizottság 2003. március 19-i határozatában kételyeit fejezte ki ezen amortizációs rendszer összeegyeztethetőségével kapcsolatban, már amennyiben ezt nem tengeri szállítással és támogatható tevékenységekkel foglalkozó hajókra alkalmazzák.

2.4.2.2. Hajójelzálog bejegyzési illeték csökkentése

(57) A jelzálog-bejegyzési illeték csökkentése csak a hajójelzálogra vonatkozik – egyébként függetlenül attól, hogy azok tengeri vagy belföldi hajózásban vesznek-e részt – nem pedig az ettől eltérő típusú befektetésekre, mint például ingatlanjelzálogokra. A Bizottság első olvasatban úgy gondolja, hogy ez a csökkentés abban az értelemben szelektív, hogy a jelzáloggal terhelhető aktívumoknak csak egy bizonyos részére vonatkozik, és előnyben részesíti – még ha kis mértékben is – a hajókkal kapcsolatos tevékenységeket. A Bizottság tehát nem biztos abban, hogy egy ilyen csökkentés állami támogatásnak vagy pedig általános intézkedésnek minősül-e.

(58) Amennyiben az intézkedés a szerződés értelmében támogatásnak minősülne, a Bizottság erősen kételkedik abban, hogy összeegyeztethető a közös piaccal, mivel ez az intézkedés nem csak az összes tengeri tevékenységet támogatná – ide értve a nem tengeri szállítást is –, hanem azokat a belföldi hajózással összefüggő tevékenységeket is, amik

[19] „*120. cikk*

1. § A 119. cikk szerint egy adózási időszak alatt átalánymódszerrel meghatározott jövedelemből leírhatók az ugyanazon adózási időszak alatt a társaság egy másik ágazata által elszenvedett veszteségek, feltéve hogy – és abban a mértékben, ahogy – ezeket a veszteségeket nem lehetett leírni a társaság valamely másik ágazata nyereségéből.”

nem a fent említett közösségi iránymutatások alá, hanem a vasúti, közúti és vízi szállítás támogatásáról szóló, 1970. június 4-i 1107/70/EGK tanácsi rendelethez tartoznak ([20]). Ez pedig nem engedélyezi az ilyen típusú támogatásokat.

(59) Ennélfogva a Bizottság 2003. március 19-i határozatában kételyeit fejezte ki a nem tengeri szállításra használt hajók bejegyzési illetéke csökkentésének a közös piaccal való összeegyeztethetőségével kapcsolatban.

2.4.2.3. Harmadik fél részére hajókat üzemeltetők átalányadózása

(60) Először, ami a harmadik fél részére üzemeltetőkre vonatkozó rendszert illeti, a Bizottság 2003. március 19-i határozatában megjegyezte, hogy az ő tevékenységük – legalábbis ami annak a belgiumi szakmai szerveződését illeti – nem hasonlítható a tengeri szállításhoz. Márpedig a közösségi iránymutatások csak a tengeri szállító vállalatokra vonatkoznak ([21]). Úgy tűnik, hogy Belgium lenne az első olyan tagállam, ami átalányadó alá kívánná vonni a tengeri szállításban érdekelt alvállalkozó vállalatokat.

(61) Másodszor, a Bizottság felfigyelt arra, hogy ugyanannak a hajónak a jogán a tulajdonos és az üzemeltető is jogosult lenne az átalányadózásra, ez utóbbi pedig – ne felejtsük el – az adóalap átalánymódszerrel történő meghatározásánál tízszer kisebb adótételekkel, mint az előző.

(62) Harmadszor, Belgium nem nyújtott be bizonyító erejű dokumentumokat arra vonatkozóan, hogy a harmadik fél részére hajót üzemeltetőkre alkalmazandó rendszer lehetővé tenné a közösségi lobogó alatt közlekedő flotta versenyképességének javítását. Ezen belül azt sem bizonyította be, hogy ez a rendszer lehetővé tenné a belga hajótulajdonosok közvetett támogatását az üzemeltetők által nekik nyújtott szolgáltatások árának csökkentésével.

(63) Negyedszer, még ha az üzemeltető Belgiumban is lenne, tehát még ha az általa végzett tevékenységeket belga területen is végezné, nem biztos, hogy a hajóüzemeltetéshez kapcsolódó minden szárazföldi tevékenységet a Közösség területén végezne. Tulajdonképpen a szolgáltatások egy része, mint például a kereskedelmi és stratégiai ügyvezetés – amiket nem az üzemeltető végez a harmadik fél részére – harmadik országban is végezhető.

(64) Ötödször, Belgium az eljárás megindítása előtt nem mutatott be olyan gazdasági érveket, amik megindokolhatták volna, hogy a harmadik fél részére hajót üzemeltetők adóalapja tízszer kisebb legyen, mint a hajótulajdonosoké.

(65) Végül, a Bizottság kételkedik abban, hogy a harmadik fél részére üzemeltetők csak belga vagy közösségi hajótulajdonosok számára dolgoznak-e. A javasolt rendszer tulajdonképpen csak annyit kíván meg, hogy az üzemeltetett hajók háromnegyede belga bejegyzésű legyen. Ha az üzemeltetőknek lehetőségük van – a kezelésükben lévő flotta egynegyede erejéig – szolgáltatásaikat nem a Közösségben adózó tulajdonosoknak is felajánlani, akkor fennáll az a veszély, hogy gazdasági előnyben részesülnek a tengeri szállítás nem közösségi szereplői is.

(66) Mindezek miatt a Bizottság 2003. március 19-i határozatában kételyeit fejezte ki a harmadik fél részére hajókat üzemeltetőkre alkalmazandó rendszer összeegyeztethetőségével kapcsolatban. ([22])

([20]) HL L 130., 1970.6.15., 1. o. A legutóbb az 543/97/EK rendelettel módosított rendelet (HL L 84., 1997.3.26., 6. o.).

([21]) A „hajózási társaságok adózása" című 3.1-es fejezetben a közösségi iránymutatások a „hajózási társaságokat" és a „hajótulajdonosokat" támogató adórendszerekkel foglalkoznak.

([22]) *„124. cikk*

1. § Az adóalany kérelmére a harmadik fél részére végzett hajóüzemeltetésből származó adóköteles jövedelmet – az 1992-es jövedelemadó-törvény 183., 185., 189-207., 233. cikkének 1. albekezdésétől és 235–240. cikkeitől eltérően – az üzemeltetett hajók súlyosztályán alapuló átalányadó módszerrel kell meghatározni.

2. § Az 1. §-ban megnevezett kérelmet az adóalanynak kell benyújtania az adóhatósághoz, ami a kérelem átvételétől számított három hónapon belül arról döntést hoz. Ezt a határidőt az adóalany és az adóhatóság közös megegyezéssel meghosszabbíthatja. A hatóság a kérelemről megfellebbezhető döntést hoz.

3. § Az 1. §-ban megnevezett kérelem elfogadása esetén tengeri szállításból származó, súlyalapú jövedelem meghatározási rendszer – a jelen cikknek megfelelően – a kérelem benyújtásakori adóidőszakot követő adóidőszaktól kezdve lép életbe. Az adóalany legkésőbb három hónappal a kérelem beadásának évét követő tizedik naptári év (vagy annak többszöröse) végén érvényes adóidőszak lejárta előtt mondhat le az említett rendszerről.

4. § Az adóidőszak harmadik fél részére történő hajóüzemeltetésből származó jövedelmeit – hajónként, naponként és 1 000 nettó tonnánként – az alábbi táblázat összegei szerint kell meghatározni:

1,00 EUR 1 000 nettó tonnáig;

0,60 EUR 1 000 nettó tonna és 10 000 nettó tonna között;

0,40 EUR 10 000 nettó tonna és 20 000 nettó tonna között;

0,20 EUR 20 000 nettó tonna és 40 000 nettó tonna között;

0,05 EUR 40 000 nettó tonna fölött.

5. § A harmadik fél részére végzett hajóüzemeltetésből származó veszteség nem beszámított, a súlyosztályon alapuló első jövedelemmeghatározás pillanatában fennálló esetleges része az így meghatározandó jövedelem időszakának lejártával már újból levonható a nyereségből.

6. § A jelen cikkben meghatározott rendszer alá azok a harmadik fél számára hajókat üzemeltető adóalanyok tartoznak, akik – harmadik fél számára kezelt – hajóállományának számban legalább 75 %-a a belga hajójegyzékbe került bejegyzésre. A jelen cikkben meghatározott rendszer alá tartozni kívánó vállalatok csak hajóüzemeltetéssel foglalkozhatnak."

3. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

3.1. A Belga Hajótulajdonosok Királyi Egyesületének észrevételei

(67) 2003. augusztus 26-i levelében a *Belga Hajótulajdonosok Királyi Egyesülete* (Királyi Egyesület), a belga hajótulajdonosok nonprofit társulása, eljuttatta a Bizottsághoz észrevételeit a formális vizsgálati eljárás tárgyát képező pontokról.

(68) Először is a Királyi Egyesület hangsúlyozza, hogy a 40 000 tonna feletti sávra alkalmazandó alacsony adótétel célja az ezen súlyosztályt meghaladó hajók esetében a közösségi zászló alá történő visszatérés elősegítése, és emlékeztet arra, hogy jóllehet ez utóbbiak a világflottának számban csak 4,5 %-át jelentik (a világflotta 28 155 hajóegységéből mindössze 1 257 hajóegységet), viszont súlyban 34,17 %-át (741 600 000 rakománytonnából 253 430 610).

(69) A fiatal hajókra vonatkozó kedvezményeket illetően (50 % az 5 évnél fiatalabb hajóknak, és 25 % az 5 és 10 év közötti hajóknak) a Királyi Egyesület hangsúlyozza, hogy annak elsődleges célja biztonságosabb és környezetkímélőbb hajókból álló flották létrehozása. Azt is megemlíti, hogy ezek a kedvezmények hozzájárulhatnak a tengeri és szárazföldi ágazat vonzó és kvalitásos munkahelyteremtő erejének megőrzéséhez, valamint az európai tengeri tudáskincs megőrzéséhez is.

(70) Arról a kérdésről, miszerint egy hajózási társaság más ágazatai veszteségét leírhatná az átalányadóból, a Királyi Egyesület úgy nyilatkozott, hogy ennek megtiltása a belga társaságok közötti diszkriminációhoz vezetne, mivel a tengeri ágazattal nem rendelkező társaságok az adott évben bizonyos ágazatokban elszenvedett veszteségeiket más ágazatok nyereségével szemben elszámolhatják, ugyanakkor ezek a veszteségek nem lennének leírhatók a súlyosztály szerint meghatározott jövedelemből.

(71) A Bizottság által kétkedve fogadott mellékes tevékenységek listájával kapcsolatban a Királyi Egyesület úgy nyilatkozott, hogy a belga kormány ennek összeállításánál az OECD kommentárjait, valamint Hollandia és az Egyesült Királyság súlyalapú adórendszereit vette figyelembe. Különösen hangsúlyozza, hogy a saját hajók részére végzett *shipbrokerage* teljes mértékben illeszkedik a közösségi iránymutatások szelleméhez.

(72) A hajók gyorsított amortizációjával kapcsolatban a Királyi Egyesület hangsúlyozza, hogy ő maga kérte a belga kormányt a – szerinte – már a szerződés hatályba lépése előtt is meglévő adóügyi rendszer törvényes megerősítésére az említett rendszer jogbiztonságának megerősítése céljából.

(73) A nem tengeri szállítással foglalkozó hajókra bejegyzett jelzálog bejegyzési illetékének csökkentésével kapcsolatban a Királyi Egyesület megjegyzi, hogy a többi tagállam többségében nincs ilyen adó. Ezen csökkentés elutasítása – véleménye szerint – a belga hajótulajdonosokat versenyhátrányba hozná. Egyébiránt a Királyi Egyesület hangsúlyozza, hogy az intézkedés a folyami hajózás ágazatot kedvezőbb versenyhelyzetbe hozná.

(74) A harmadik fél részére történő hajóüzemeltetéssel kapcsolatban a Királyi Egyesület hangsúlyozza, hogy a javasolt rendszer előírja: a hajók legalább 75 %-a belga lobogó alatt hajózzon. Arra is felhívja a figyelmet, hogy természetes, hogy a hajóüzemeltetőkre a hajótulajdonosokétól eltérő átalányadó-rendszer vonatkozzék, mivel az üzemeltetők nem ugyanabban a szakmában tevékenykednek és kockázataik is eltérnek a hajótulajdonosokéitól.

3.2. A *Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe* észrevételei

(75) 2003. július 3-i levelében a német kikötői vállalatok szövetsége (*Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe*) eljuttatta észrevételeit a Bizottsághoz. Véleménye szerint a tengeri szállítás támogatásának nem szabad a közösségen belüli verseny torzulásához vezetnie a vontatási szektorban. Hangsúlyozza, hogy a különböző európai kikötők versenyképessége nagymértékben a vontatási költségektől függ. A szövetség szerint az egy kikötőn belül és a különböző kikötőkben tevékenykedő vontató vállalkozások közötti verseny kibontakozása kívánatos folyamat, mivel hozzájárul a különböző kikötők versenyképességének fenntartásához. Mindamellett, bármilyen kívánatos is a verseny, annak azonos versenyfeltételek között kell zajlania.

(76) A szövetség helyteleníti, hogy az átalányadó-rendszer a belga vontatóvállalatokra vonatkozik. Általában véve az a véleménye, hogy a vontatóvállalatoknál a foglalkoztatási költségek csökkentése nem egyeztethető össze a közösségi iránymutatásokkal. Következésképpen a német szövetség azt kéri, hogy a vontatási szektort támogató minden kedvezményről mondják ki, hogy nem összeegyeztethető a közös piaccal.

3.3. A *Handelskammer Hamburg* észrevételei

(77) 2003. július 18-i levelében a Hamburgi Kereskedelmi Kamara (*Handelskammer Hamburg*) – mint Hamburg és vállalatai összességének gazdasági képviselője – eljuttatta a Bizottsághoz észrevételeit.

(78) A kereskedelmi kamara erősen tart attól, hogy a súlyosztályon alapuló belga átalányadózási rendszer nemcsak a vontató vállalkozások, hanem Észak-Európa kikötői között is torzítja a versenyt. Véleménye szerint a közösségi iránymutatások nem vonatkoznak a belföldi vizeken történő hajózásra, valamint a tengeri kikötőkben és azok környékén folytatott tevékenységekre. Ezért azt kéri, hogy a formális vizsgálati eljárást terjesszék ki a rendszer vontatási ágazatra való alkalmazhatóságára.

3.4. A *Bugsier* vállalat észrevételei

(79) 2003. június 2-i levelében a *Bugsier Rederei- und Bergungs-Gesellsschaft mbH* vállalat – érdekelt félként – eljuttatta a Bizottsághoz észrevételeit azt kérvén, hogy a Bizottsághoz 2000 és 2003 között eljuttatott egész levelezését vegyék figyelembe. A vállalat úgy gondolja, hogy a törvényprogram vontatással foglalkozó kikötései – nevezetesen a „tengeren hajólevéllel" kritérium – a kikötői vontatás ágazatban nem tudja megakadályozni a Közösségen belüli tisztességtelen versenyt, és azt kéri a Bizottságtól, hogy terjessze ki a formális vizsgálati eljárást a törvényprogram ezen aspektusára is.

4. BELGIUM KOMMENTÁRJA

(80) A Bizottság – a 659/1999/EK rendelet 6. cikke (2) bekezdésének megfelelően – véleményezésre megküldte az alábbi dokumentumokat a belga hatóságoknak:

– a *Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe* 2003. augusztus 7-i levelében közölt észrevételei;

– a *Handelskammer Hamburg* 2003. augusztus 7-i levelében közölt észrevételei;

– a *Bugsier Rederei- und Bergungs- Gesellschaft mbH* vállalat 2003. augusztus 7-i levelében közölt észrevételei;

– a *Belga Hajótulajdonosok Királyi Egyesülete* 2003. szeptember 17-i levelében közölt észrevételei.

(81) A Bizottság a belga hatóságoktól nem kapott választ a hozzájuk eljuttatott észrevételekre.

(82) 2003. május 7-i levelükben a belga hatóságok eljuttatták kommentárjaikat a Bizottsághoz a Bizottságnak a tengeri szállítást támogató adóügyi intézkedések néhány aspektusára vonatkozó formális vizsgálati eljárást megindító 2003. március 19-i határozatáról.

4.1. Hajótulajdonosok átalányadózása

4.1.1. *A 40 000 tonna feletti kis átalányadótétel* ([23])

(83) 2003. március 19-i határozatában a Bizottság felvetette, hogy még ha a tengeri szállítást támogató közösségi iránymutatások ([24]) elvileg nem is tiltják meg a 40 000 tonna feletti 100 tonnánkénti 0,05 eurós adótétel bevezetését, akkor is valószínű, hogy ez utóbbi a közösségen belüli verseny torzulásához vezetne. Tulajdonképpen a Bizottság által korábban jóváhagyott egyik átalányadó-rendszer sem tartalmazott a 40 000 tonnánál nagyobb hajókra nézve ilyen kedvező intézkedéseket. Egyébként a Bizottság a korábban jóváhagyott különböző rendszereknél arra törekedett, hogy az adótételeket aránylag szűk sávban tartsa – mint ahogy ez az 1. táblázatban is látható – annak érdekében, hogy magas konvergenciaszinten tartsa a Közösségben érvényben lévő különböző adórendszereket.

(84) Belgium hangsúlyozza, hogy ez az adótétel önmagában nem ellentétes a közösségi iránymutatásokkal. Egyébként a belga hatóságok szerint ennek az intézkedésnek nem az a célja, hogy a közösségen belüli versenyt torzítsa, hanem hogy a belga irányítás alatt lévő, 40 000 tonna feletti hajókat belga lobogó alá vonja.

(85) A belga hatóságok emlékeztetnek arra, hogy a 40 000 tonnát meghaladó hajók a világflottának csak 4,5 %-a, azaz 1 257 hajóegység. Ezen hajók közül csak 143 hajóegység, azaz 11,38 % van a Közösségben bejegyezve. Ez utóbbiak többsége (a 40 000 tonnát meghaladó hajók közül 108 hajóegység, azaz az „európai" flotta 75,52 %-a) pedig Görögországban. Figyelembe véve az érintett hajók csekély számát, a belga hatóságok feltételezése szerint a többi tagállam eddig nem vezetett be speciális intézkedéseket ebben a hajóosztályban.

(86) Mindamellett Belgiumnak úgy állt szándékában lobogója alá vonni a nagy kapacitású hajókat, hogy – többek között – sajátosságaiknak megfelelő adótételt határozott meg számukra. A belga hatóságok felhívják a figyelmet arra, hogy az adóteher – még a Belgium által elképzelt átalányadó-rendszer bevezetése után is – még mindig kétszer, sőt két és félszer nagyobb, mint az olcsó lobogójú harmadik országokban vagy például Máltán és Cipruson. Ez utóbbiakat illetően a belga hatóságok azt állítják, hogy a versenyt sokkal inkább torzítja ezen országoknak az Európai Unióhoz való csatlakozása, mint az, ha Belgiumban a nagy súlyosztályú hajókra speciális adótételt vezetnek be.

([23]) A törvényprogram 119. cikkének (1) bekezdése.

([24]) (HL C 205., 1997.7.5., 5. o.) régi változat.

(87) A belga hatóságok szerint az a tény, hogy a többi tagállam – valószínűleg ezen tagállamokban alig vannak vagy nincsenek is ilyen hajók – nem mutatott különösebb érdeklődést a nagy kapacitású hajók tárgyában, nem jelentheti azt, hogy Belgium ne alakíthatna ki tőlük eltérő álláspontot ebben a kérdésben.

(88) Végül a belga hatóságok a közösségi iránymutatásokra hivatkoznak, ahol is a 2. albekezdés 3.1. pontjában pontosan ez olvasható: „a legjobb megoldás olyan feltételek megteremtése lenne, ami a hajótulajdonosoknak lehetővé tenné az olcsó lobogókkal való hatékony versenyzést".

4.1.2. *A szállítási tevékenységgel közvetlen kapcsolatban nem lévő bizonyos tevékenységek jövedelmeinek átalányadózása.*

(89) A 2002. december 5-én a Bizottságnak küldött válaszban szereplő támogatható tevékenységek összeállításánál Belgium az alábbiakat vette alapul:

– az OECD jövedelemre és vagyonra vonatkozó adóügyi egyezményről szóló kommentárja: ezen belül is különösen a 8. cikkről „tengeri és légi közlekedés" szóló magyarázat,

– Hollandia és az Egyesült Királyság által bevezetett, és a Bizottság által 1996. március 20-án és 2000. augusztus 2-án jóváhagyott, súlyosztályon alapuló adórendszerek.

(90) Tekintve, hogy a támogatható tevékenységek listája bizonyos meglévő rendszerek alapján került összeállításra, a belga hatóságok úgy gondolják, hogy a Bizottságnak ugyanolyan módon kellene ezeket elbírálni, mint ahogyan a Bizottság a többi tagállamot elbírálta.

(91) Pontosabban – a belga hatóságok szerint – a szöveg az Egyesült Királyság súlyalapú átalányadó-rendszerét veszi alapul ([25]) azon mellékes és ideiglenes tevékenységek vonatkozásában, amiket a társaság az alkalmazottak minél jobb foglalkoztatása és a társaság fő tevékenységéhez rendelt aktívumok minél jobb kihasználása érdekében folytat, bármennyire is elhanyagolhatóak legyenek ezek a tevékenységek a fő tevékenységhez képest.

(92) Ami az olyan – nem fedélzeti fogyasztásra szánt termékek – értékesítését, mint a luxuscikkek, és a tengeri szállítással közvetlen kapcsolatban nem lévő olyan szolgáltatásokat, mint a fogadások, szerencsejátékok és kaszinók, valamint az utasok részére szervezett kirándulásokat illeti, a belga hatóságok szerint ennek az intézkedésnek a megfogalmazása is az Egyesült Királyság súlyalapú átalányadó-rendszeréből származik.

(93) A reklám- és marketingtevékenységet illetően a belga hatóságok hangsúlyozzák, hogy az OCDE adóügyi egyezményéről szóló kommentár 7. és 8. pontja a kereskedelmi reklámot és propagandát a közvetlen hajóüzemeltetéshez kapcsolódó kiegészítő tevékenységek közé sorolja ([26]).

(94) Ami az üzleti vagyon rövid távú beruházását, a saját hajó részére folytatott „shipbrokerage-t" ([27]) és az olyan üzemeltetési aktívumok, mint például az üzemeltetést szolgáló ingatlanok, valamint az üzemeltetett hajók ki- és berakodására szolgáló eszközök elidegenítését illeti, a belga hatóságok a súlyalapú holland átalányadó-rendszer ([28]) indoklására ([29]) támaszkodtak.

4.1.3. *Rendelkezések, amik lehetővé teszik, hogy a súlyalapú átalányadóból levonhatók legyenek más ágazatok olyan veszteségei, amiket a társaság valamely más ágazatának nyereségével szemben nem lehetett elszámolni*

(95) A belga társasági adótörvény előírja, hogy a társaságok az összjövedelem alapján adózzanak. Ez annyit jelent, hogy a társaság minden ágazata és/vagy vállalata egy adóév alatt realizált nyereségét és veszteségét kell egymással szemben elszámolni.

([25]) A Bizottság 2000. augusztus 2-i határozata, N 790/1999 eset.

([26]) „7. A tengeri közlekedési társaságok […] gyakran foglalkoznak – a hajók közvetlen üzemeltetésével többé-kevésbé szoros kapcsolatban álló – kiegészítő tevékenységekkel […]. Jóllehet nem kívánjuk itt felsorolni a rendelkezés hatálya alá tartozó összes mellékes tevékenységet, mindamellett hasznos néhány példát megemlíteni.

8. A rendelkezés különösen a következő tevékenységekre vonatkozik:

[…]

c) a kereskedelmi reklám és propaganda;

[…]"

([27]) Holland megnevezése: „cargadoor".

([28]) A Bizottság 1996. március 20-i határozata, N 738/1995 eset.

([29]) *Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar* 1995–1996, 24 482, nr.3. A belga hatóságok által készített nem hivatalos fordítás a holland indoklás kivonatából: „E cikk alkalmazására nézve, a tengeri közlekedésből származó jövedelem magába foglalja a fentemlített hajók üzemeltetéséhez közvetlenül kapcsolódó tevékenységekből származó jövedelmet is. Ezen tevékenységek: a hajótulajdonos saját maga számára történő be- és kirakodása, valamint a saját maga számára végzett »shipbrokerage«. A rendszer csak akkor vonatkozik ezekre a közvetlen tevékenységekre, ha azokat az adóalany által üzemeltetett hajók javára végzik. Ugyanígy közvetlennek tekintendő a javak elidegenítése, amennyiben ezeket a javakat az adóalany által végzett üzemeltetés közben használták. Ez nem csak az adóalany által üzemeltetett hajókra vonatkozik, hanem például a vezetőségi épületekre és a hajók be- és kirakodására szolgáló vállalati aktívumok raktárépületeire is."

(96) A belga hatóságok emlékeztetnek arra, hogy az átalányadó-rendszer nem a súlyosztályon alapuló átalányadót határozza meg, hanem a tengeri közlekedésből származó adóköteles jövedelmet.

(97) Egyébként a belga hatóságok úgy gondolják, hogy a Bizottság által képviselt vélemény a belga társaságok közötti diszkriminációhoz vezetne, mivel a tengeri ágazattal nem rendelkező társaságok az év során az egyik ágazatban elszenvedett veszteségeiket ellensúlyozhatják a másik ágazatokban realizált nyereséggel, ugyanakkor ezeket a veszteségeket nem lehetne leírni a súly alapján meghatározott jövedelemből.

4.1.4. *50 %-os kedvezmény az 5 évnél fiatalabb hajókra, és 25 %-os az 5 és 10 év közöttiekre*

(98) A belga hatóságok hangsúlyozzák, hogy a közösségi iránymutatások semmilyen szabályt nem tartalmaznak arra vonatkozóan, hogy a tagállamoknak milyen adótételeket szabad alkalmazniuk az átalányadó-rendszerekben, sem pedig arra, hogy lehet-e ösztönzőket alkalmazni a fiatal hajók esetében. Az a tény, hogy a korábban jóváhagyott többi rendszerben nincs ilyen kedvezmény, a belga hatóságok szerint nem elegendő indok arra, hogy Belgium se vezethessen be ilyen ösztönzőket.

(99) A Bizottság 2003. március 19-i határozatában jelzi, hogy gyakorlatilag tudatában van annak, hogy a korosabb hajókat hajlamosak olcsó lobogó alá bejegyeztetni. A belga hatóságok kiemelik, hogy ez az érvelés ellentmond a valóságnak, és minden alapot nélkülöz. Ezzel kapcsolatban a „Review of Maritime Transport" egyik 2002-es jelentésének kivonatára ([30]) hivatkoznak, amit mellékletben csatoltak is 2003. május 7-i levelükhöz.

4.2. **A hajótulajdonosokat támogató, átalányadó-rendszeren kívüli adóügyi intézkedések**

4.2.1. *Gyorsított amortizációs rendszer*

(100) A belga hatóságok szerint a gyorsított amortizációs rendszert 1951-ben vezették be. Ezt azóta többször módosították, legutoljára 1996-ban. Ez a rendszer tehát még a szerződés aláírását megelőző időszakból való. Ezt a 2002. augusztus 2-i törvényprogram révén emelték be egy törvényszövegbe a nagyobb jogbiztonság érdekében.

([30]) A CNUCED titkárságának jelentése UNCTAD/RMT/2002 UNITED NATIONS PUBLICATION Sales n° E.02.II.D.23 ISBN 92-1-112571-5 ISSN 0566-7682.

(101) A belga hatóságok bizonyítéktöredékeket juttattak el a Bizottsághoz arra vonatkozóan, hogy a rendszer a szerződés 1958. január 1-i hatálybalépése előtt már létezett. A belga hatóságok 2003. május 7-i levelének melléklete tulajdonképpen a Pénzügyminisztériumnak a hajók speciális amortizációs rendszerével foglalkozó részletes szabályok 1951. augusztus 24-i belső utasítása, valamint a Pénzügyminisztériumnak a hajótulajdonosok szakszervezetének 1967. január 13-án írott egyik levele, melyben jelzik, hogy a nevezett rendszer továbbra is érvényben van.

4.2.2. *Nem tengeri szállítással foglalkozó hajókra vonatkozó jelzálogbejegyzési illetékek csökkentése*

(102) Az adóügyi ösztönzők általában elfogadhatók, feltéve hogy a tengeri szállításra korlátozódnak. A belga hatóságok azon a véleményen vannak, hogy a tengeri szállítással foglalkozó hajókra vonatkozó bejegyzési illeték csökkentése összeegyeztethető a közösségi iránymutatások 3.1. szakaszával, ha ugyan a nevezett intézkedés a szerződés értelmében vett támogatásnak minősülne.

(103) A belga hatóságok jelezték, hogy ennek az intézkedésnek a bevezetését elsősorban az indokolta, hogy Hollandiában és a Luxemburgi Nagyhercegségben nincs hasonló, a hajójelzálog bejegyzését sújtó adótétel. Mivel a Belgiummal határos két országban nincs ilyen adótétel, szerintük ez a belga flottát versenyhátrányba hozza.

4.2.3. *Harmadik fél részére hajókat üzemeltetőkre vonatkozó adórendszer* ([31])

(104) A Bizottság 2003. március 19-i határozatában szereplő észrevételekre adott válaszukban a belga hatóságok – a törvényprogramot kísérő indoklásra hivatkozva – megjegyzik, hogy az átalányadó-rendszer bevezetésének célja a hajók technikai üzemeltetésének versenyképesebbé tétele és az üzemeltetési szerződésben lévő hajók számára rendelkezésre álló kezelőszemélyzet biztosítása. Szerintük ezen tevékenységi ágak piacán Belgium eddig csak nagyon visszafogottan volt jelen.

(105) A belga hatóságok szerint a közösségi iránymutatások kifejezetten foglalkoznak a mellékes tevékenységek (mint például a hajóüzemeltetés) harmadik országokba való áthelyeződésével (ötödik albekezdés, 1.2. pont), ami sok munkahely elvesztésével járt mind a tengeren, mind a szárazföldön. A törvényprogram szerint az üzemeltetett hajóknak legalább 75 %-át a belga hajójegyzékbe kell bejegyezni. A belga hatóságok felhívják a figyelmet arra, hogy

([31]) A törvényprogram 124. cikke.

nincs ilyen feltétel a tengeri szállítási vállalatokat támogató átalányadó-rendszerben. Az üzemeltetők csak akkor tartozhatnak ezen rendszer alá, ha kizárólag hajóüzemeltetéssel foglalkoznak.

(106) Egyébként a belga hatóságok elismerik, hogy ugyanazt a hajót kétszer is számításba vehetik az átalányadó meghatározásánál: egyszer a hajótulajdonos és egyszer az üzemeltető jogán. Mivel különböző, és eltérő tevékenységet folytató jogi személyekről van szó, a belga hatóságok azt gondolják, hogy természetes, hogy ebben az esetben a különálló jövedelmek így legyenek meghatározva és adóztatva. A belga hatóságok szerint ez a megállapítás indokolja, hogy különböző adórátákat alkalmaznak: különböző tevékenységek különböző jövedelmeket eredményeznek.

5. A TÁMOGATÁS ÉRTÉKELÉSE

5.1. Az EK-Szerződés értelmében vett támogatás megléte

(107) A Szerződés 87. cikke (1) bekezdésének értelmében a közös piaccal – a tagállamok közötti kereskedelmet befolyásoló mérték erejéig – összeegyeztethetetlenek azok az állami vagy állami eszközöket felhasználó – bármilyen formájú – támogatások, amik torzítják vagy torzíthatják a versenyt bizonyos vállalatok vagy bizonyos termékek előnyhöz juttatásával.

(108) A súlyosztályon alapuló átalányadó-rendszerrel a belga hatóságok bizonyos vállalatokat állami források felhasználásával kedvező helyzetbe kívánnak hozni. Ezek a támogatások veszélyeztetik a piaci verseny tisztaságát és hatással lehetnek a tagállamok közötti kereskedelemre. Ezen okok miatt a különböző kérdéses – a formális vizsgálati eljárás tárgyát képező – intézkedések állami támogatásnak minősülnek a Szerződés 87. cikke (1) bekezdése értelmében.

(109) Az a hajókat támogató gyorsított amortizációs rendszer, ami az 1992-es belga jövedelemadó-rendszer 61–64. cikkénél is nagyvonalúbb amortizációs szabályokat tartalmaz, abban az értelemben speciális, hogy az aktívumoknak csak egy bizonyos szűk csoportjára vonatkozik. Az intézkedés kétségkívül állami támogatásnak minősül a Szerződés 87. cikke (1) bekezdése értelmében.

(110) Ezek után meg kell vizsgálni, hogy a tengeri és belvízi hajójelzálog létrehozását terhelő bejegyzési illeték támogatás-e. A belga hatóságok nem nyújtottak be bizonyítékokat arra vonatkozóan, hogy ez a bejegyzési illeték egyedi eset lenne a Közösségben vagy hogy a többi tagállamban ne lenne a hajójelzálog-bejegyzési illetékhez hasonló adó.

(111) A Bizottság egyébként megjegyzi, hogy ezt a bejegyzési illetéket ki kell fizetni az ingatlanjelzálog esetében is, és hogy a kérdéses rendszer nem korlátozódik csak a hajókra, akár tengeri szállításra, akár belső hajózásra használják őket. A Bizottság megjegyzi, hogy a jelzálogbejegyzés illetékrendszer logikájába tartozik, hogy a jelzálogilleték a jelzálog összegével arányos, függetlenül a jelzálogolt aktívum típusától.

(112) Ennélfogva a Bizottság azon a véleményen van, hogy ennek az adónak – kizárólag az érintett tevékenységi kör egy része számára történő – eltörlése vagy nagymértékű csökkentése a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak minősül, mivel a rendszer továbbra is fennmarad a további érintett tevékenységek esetén a jelzálog bejegyzésben. Ráadásul az intézkedés az aktívumoknak csak egy osztályára vonatkozik, mivel a hajótól eltérő aktívumok nem részesülnek ilyen kedvezményben. Ezt az intézkedést tehát nem lehet általános intézkedésnek tekinteni.

(113) Végül, a harmadik fél számára üzemeltetőket támogató átalányadó-rendszer ugyanúgy speciális, akárcsak a hajótulajdonosokat támogató. Ez tehát támogatásnak minősül a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében.

(114) Egyébként a Bizottság emlékeztet arra, hogy a 2003. március 19-i határozatban a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerinti államitámogatás-jelleg megállapítást nyert. A belga hatóságok egyébként nem vitatták ezt az értékelést a nevezett határozatról átadott kommentárjaikban.

(115) Általában véve a Bizottság úgy gondolja, hogy a formális vizsgálati eljárás alá vont támogatások egyébként annyiban törvénytelenek, hogy a 2003. május 7-i királyi rendeletet kihirdetése után nincs már olyan jogi vagy államigazgatási akadály, ami a hatálybalépésüket megakadályozhatná, még akkor sem, ha azok valódi haszonnal nem járnak. A Bizottság sajnálja, hogy Belgium – előzetes beleegyezése nélkül – hatályba léptette ezeket az intézkedéseket.

5.2. Jogalap

(116) A 87. cikk (3) bekezdésének c) pontja értelmében bizonyos gazdasági tevékenységek vagy gazdasági ágazatok fejlődését elősegítő támogatások nem összeegyeztethetetlenek a közös piaccal, amennyiben nem változtatják meg a közös érdeket meghaladó módon a kereskedelmi viszonyokat. A Bizottság úgy gondolja, hogy a 87. cikk (3) bekezdésének c) pontja a jelen esetben megfelelő jogalap.

(117) A tengeri ágazatnak nyújtott támogatásokat például a tengeri szállításnak adható állami támogatásokra vonatkozó közösségi iránymutatások alapján kell megvizsgálni. Ezek a közösségi iránymutatások meghatározzák azokat az állami támogatási rendszereket, amiket a közösségi tengeri szállítás érdekeinek védelmében be lehet vezetni az olyan általános célok elérése érdekében, mint:

– a közösségi foglalkoztatottság megőrzése (mind a tengeren, mind a százazföldön),

– a biztonság növelése,

– a Közösségben meglévő tengeri tudáskincs megőrzése és a tengeri szakismeretek fejlesztése.

(118) Tekintve, hogy a formális vizsgálati eljárás keretében megvizsgált intézkedések életbe léptek, helyesnek tűnik a különböző intézkedések hatálybalépésének idején hatályos szöveget figyelembe venni. Ez pedig azt jelenti, hogy a hatályban lévő közösségi iránymutatások alapján – megjelentek 2004. január 17-én ([32]) – vizsgált meg a Bizottság minden intézkedést, elemezte a tervezett adóügyi intézkedések összeegyeztethetőségét. Az új iránymutatások – a harmadik fél részére hajókat üzemeltetők rendszerétől eltekintve – nem különböznek lényegesen a régiektől a vállalati adózáshoz kapcsolódó támogatások szempontjából ([33]). Amikor a vizsgált intézkedések nem a tengeri szállítás ágazatra vonatkoztak, a Bizottság az ezen ágazatokban alkalmazandó állami támogatásokról szóló közösségi szövegeket vette alapul.

5.3. **Az átalányadó-rendszer intézkedéseinek elemzése**

(119) Először is a Bizottság tudomásul veszi a különböző érdekelt felek azon észrevételeit, miszerint a formális vizsgálati eljárást ki kell terjeszteni a kotráságazatban alkalmazott adóügyi intézkedésekre is. A Bizottság emlékeztet arra, hogy a törvényprogram ezen aspektusa nem képezheti a jelen határozat tárgyát, mivel a formális vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat ezt nem tartalmazta. Emlékeztet arra, hogy a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában tulajdonképpen úgy ítélte, hogy a törvényprogram által bevezetni kívánt feltételek kellőképpen biztosítják, hogy a tengeri szállításhoz nem tartozó vontatási tevékenységek ne élhessenek az adókedvezményekkel. Ezt az értékelést több érdekelt fél is megkérdőjelezte, jóllehet a 2003. március 19-i határozatban nem is kérték ki a véleményüket a törvényprogram ezen aspektusáról. A Bizottság a törvényprogram ezen aspektusát egy másik határozatban, a törvényprogramnak a belga vontatási szektorra való hatásainak alaposabb tanulmányozása alapján kívánja megvizsgálni.

(120) A különböző érdekelt felek által megfogalmazott észrevételek és a belga hatóságok által benyújtott kommentárok fényében a Bizottság sorban megvizsgálja azt a hét pontot, amivel kapcsolatban 2003. március 19-én formális vizsgálati eljárást indított.

5.3.1. *A 40 000 tonnát meghaladó hajók adótétele*

(121) A Bizottság először is megjegyzi, hogy a belga hatóságok vállalták, hogy nem alkalmazzák a 0,05 eurós adótételt addig, amíg a Bizottság nem dönt annak a közös piaccal való összeegyeztethetőségéről formális vizsgálati eljárással. Ez az intézkedés tehát nem lépett hatályba.

(122) A Bizottság egyébként megjegyzi, hogy a Bizottság által korábban jóváhagyott, súlyosztályon alapuló átalányadó-rendszerek közül egyik sem tartalmazott speciális előírást a nagy kapacitású hajókra nézve, és hogy a közösségi iránymutatások bizonyos véleményezési szabadságot adnak az átalányadózási rendszer adótételei elfogadható nagyságrendje vonatkozásában. Egyébként a Bizottságnak nincs elég tapasztalata ezen rendszerekről annak megállapításához, hogy ezek az adótételek elég vonzóak-e ahhoz, hogy a hajótulajdonosok egy harmadik ország lobogója alól egy közösségi lobogó alá visszavigyék az olyan súlyos hajókat, mint amikre például a 0,05 eurós adótétel vonatkozik.

(123) A Bizottság szerint a közös piaccal nem egyeztethető össze a belga hatóságok azon terve, miszerint a 0,05 eurós speciális adótételt kell alkalmazni a már valamely tagállam lobogója alatt közlekedő, 40 000 tonnánál súlyosabb hajókra is. Az irányvonalak fő célja a közösségi flotta megerősítése, így leginkább munkahelyek teremtése a Közösségben, valamint – többek között – biztosítani, hogy a hajók biztonsági szempontból tegyenek eleget a közösségi előírásoknak. Egyértelmű, hogy ezt a célt már elértük, ha a hajó valamelyik tagállam lobogója alatt közlekedik.

(124) Egyébként el kell kerülni, hogy a hajótulajdonosok úgy próbálják meg kihasználni a 0,05 eurós adótételt, hogy közösségi lobogóalatt közlekedő hajójukat – egy harmadik ország lobogójának ideiglenes közbejöttével – belga

([32]) Lásd a 4. lábjegyzetet.

([33]) Lásd a közösségi iránymutatások 3.1. szakaszát.

lobogó alá vigyék. Éppen ezért annak érdekében, hogy a 0,05 eurós adótétel bevezetése ne idézzen elő semmiféle közösségen belüli lobogócserét, a Bizottság szerint elkerülhetetlen, hogy a harmadik országokból származó hajók – a belga lobogó alá való visszatérést megelőzően – legalább 5 évig valamely nem közösségi ország lobogója alá legyenek bejegyezve. Egy ilyen feltétel tulajdonképpen lehetővé teszi, hogy a közösségi iránymutatásokban kifejtett azon célok megvalósuljanak, miszerint a harmadik országok lobogója alá bejegyzett, közösségi hajótulajdonosok által felügyelt hajók anélkül terjenek vissza a közösségi tengeri nyilvántartásokba, hogy veszélyeztetnék a közösségen belüli megszokott árukereskedelmet.

(125) Így a Bizottság azt gondolja, hogy 40 000 tonna fölötti 100 tonnánkénti 0,05 eurós adótétel bevezetése – ahogy azt a 2002. augusztus 2-i törvényprogram 119. cikkének (1) bekezdése tartalmazza – azzal a feltétellel egyeztethető össze a közös piaccal, hogy az érintett hajók újak vagy pedig legalább az utolsó öt évben nem közösségi lobogó alatt közlekedtek. Ha ez a feltétel nem teljesül, a Bizottság úgy gondolja, hogy az intézkedés nem egyeztethető össze a közös piaccal. Tulajdonképpen ha nincsenek ilyen garanciák, akkor nagy a veszélye annak, hogy a fent említett 0,05 eurós adótétel torzítja a közösségen belüli kereskedelmi versenyt.

5.3.2. *Bizonyos tevékenységekből származó jövedelmek átalányadózása*

(126) A Bizottság mindenekelőtt megjegyzi, hogy a formális vizsgálati eljárás tárgyát képező tevékenységek listája a belga hatóságok által a Bizottságnak 2002. december 5-én adott válaszából származik. Mint ahogy a belga hatóságok erre emlékeztettek is 2003. május 7-i levelükben, Belgium ezen indikatív lista összeállításánál az OECD Hollandiában és az Egyesült Királyságban bevezetett, úgynevezett súlyalapú adórendszereken alapuló adóügyi egyezményét tekintette mintának a jövedelem és a vagyon szempontjából.

(127) A Bizottság megjegyzi, hogy az eljárás megindítása által érintett tevékenységlistában egyszerre szerepelnek olyan jövedelemgeneráló tevékenységek, amikkel kapcsolatban teljesen jogos feltenni a kérdést, hogy támogathatóak-e vagy sem, és a hajótulajdonosok számára olyan kizárólag kiadásgeneráló tevékenységek, amikkel kapcsolatban ennek a kérdésnek nincs értelme. Ez utóbbi tevékenységek tulajdonképpen elválaszthatatlanul a tengeri szállításhoz kapcsolódnak, és ennélfogva a rendszer logikájából adódik, hogy az ezzel kapcsolatos költségeket az átalányadózó jövedelem kiszámításakor kell számításba venni, többek között azért, hogy ezeket a költségeket – adott esetben – ne lehessen levonni az esetleges nem támogatható tevékenységekre számított jövedelemből.

5.3.2.1. Mellékes és ideiglenes tevékenységek

(128) Ami azokat a mellékes és ideiglenes tevékenységeket illeti „amiket a társaság az alkalmazottak minél jobb foglalkoztatása és a társaság fő tevékenységéhez rendelt aktívumok minél jobb kihasználása érdekében folytat, bármennyire is elhanyagolhatóak legyenek ezek a tevékenységek a fő tevékenységhez képest”, a Bizottság megjegyzi, hogy a belga hatóságok nem tudták bizonyítani, hogy ezek a tevékenységek a tengeri szállításhoz elválaszthatalanul vagy feltétlenül hozzátartoznak. Azt sem tudták pontosan megmondani, hogy a jellegüknél fogva nem támogatható tevékenységek milyen mértékig és milyen feltételekkel tartozhatnak ezen a jogcímen az átalányadózás alá.

(129) A Bizottság tehát úgy gondolja, hogy az ilyen tevékenységek – amennyiben nem sorolhatók valamely támogatható tevékenység kategóriájába – nem támogatható tevékenységnek minősülnek. A Bizottság emlékeztet a nem támogatható tevékenységekkel kapcsolatban hozott legutóbbi határozataiban annak érdekében képviselt következetes álláspontjára, hogy a tengeri szállítást támogató adórendszerek alkalmazásakor bármiféle visszaélés elkerülhető legyen.

(130) Végül, a Bizottság úgy gondolja, hogy ezen mellékes és ideiglenes tevékenységek meghatározásának keretei és világos szabályainak hiánya a rendszer eredeti célkitűzéseivel való visszaélés jelentős potenciális forrása.

(131) A fentebbi okok miatt a Bizottság úgy gondolja, hogy ezen tevékenységeknek az átalányadó-rendszer alá sorolása nem egyeztethető össze a közös piaccal.

5.3.2.2. Nem fedélzeti fogyasztásra szánt termékek és szolgáltatások értékesítése

(132) Itt azt kell megvizsgálni, hogy az olyan – nem fedélzeti fogyasztásra szánt termékek – értékesítése, mint a luxuscikkek, és a tengeri szállítással közvetlen kapcsolatban nem lévő olyan szolgáltatások, mint a fogadások, szerencsejátékok és kaszinók, valamint az utasok részére szervezett kirándulások támogatható tevékenységnek minősülhetnek-e.

(133) Korábbi határozataiban annak érdekében, hogy – a közösségi iránymutatások célkitűzéseinek megfelelően – a Közösségben biztosítsa a méltányos versenykörnyezetet, a Bizottság következetesen azt az álláspontot képviselte, hogy nem vonhatók az átalányadó-rendszeralá az utasok

tengeri szállításához nem közvetlenül kapcsolódó áruértékesítések és szolgáltatások. Úgy gondolta, hogy a támogatható hajók fedélzetén a luxuscikkek értékesítése, a fogadások, szerencsejátékok és kaszinók működtetése nem tartozik elválaszthatatlanul az utasok tengeri szállításához, következésképp ezek nem támogatható tevékenységek. Ilyen megfontolások miatt ezeket a tevékenységeket kifejezetten kizárták az ír ([34]), a finn ([35]) és a francia ([36]) átalányadó-rendszerből.

(134) A Bizottság úgy gondolja, hogy a belga hatóságok nem hivatkozhatnak egy tagállam adórendszerével kapcsolatos végrehajtási utasításokra pusztán azért, mert a szóbanforgó szövegeket nem jelentették be a Bizottságnak, és a Bizottság a kérdéses rendszert jóváhagyó határozatában nem tett azokról említést. Másképpen fogalmazva, egy tagállam nem hivatkozhat egy másik tagállam törvényellenes – vélt vagy valóságos – támogatásaira annak érdekében, hogy ezzel igazolja a hasonló támogatások összeegyeztethetőségét saját területén.

(135) A fenti meggondolások alapján a Bizottság úgy véli, hogy a nem fedélzeti fogyasztásra szánt termékek és szolgáltatások értékesítésének átalányadó alá vonása nem egyeztethető össze a közös piaccal.

5.3.2.3. Reklám és marketing

(136) Különbséget kell tenni a hajótulajdonos számára költségtényező (harmadik fél által nyújtott szolgáltatás) vagy bevételforrás (a hajótulajdonos által nyújtott szolgáltatás) reklám- és marketingtevékenység között.

(137) Amikor ezek a tengeri szállításhoz kapcsolódó költségek (a hajózási társaság saját tevékenységei érdekében kifejtett reklám- és marketingkiadások), a reklám és a marketing az átalányadó-rendszer alá tartozik. Tulajdonképpen ebben az esetben a reklám- és marketingtevékenység támogatható tevékenység abban az értelemben, hogy a hajózási társaság számára nem generál bevételt.

(138) Amikor a reklám- és marketingtevékenység a hajózási társaság számára bevételforrás, akkor ellenőrizni kell, hogy szorosan kapcsolódnak-e a tengeri szállításhoz. A Bizottság például – a közösségi iránymutatások alapján – azon a véleményen van, hogy csak a tengeri szállításhoz közvetlenül kapcsolódó tevékenységek támogathatók az átalányadózási rendszerrel, „a tengeri szállításhoz egyáltalán nem kapcsolódó tevékenységek” pedig nem. Egy utasokat tengeri úton szállító vállalat normális tevékenységéhez tartozik a hajófedélzeten lévő reklámfelületek értékesítése is. Ebben az esetben ennek a tevékenységnek az átalányadó alá való bevonása összeegyeztethető a közös piaccal. Ezzel szemben, amikor a reklám- és marketingtevékenység a hajózási társaság számára a tengeri szállításhoz nem közvetlenül kapcsolódó mellékes tevékenység, akkor a Bizottság szerint nem támogatható.

5.3.2.4. Az üzleti vagyon rövid távú beruházásából származó jövedelmek

(139) Mint minden kereskedelmi vállalkozás esetében, az üzleti vagyon rövid távú kihelyezéséből származó jövedelem egy tengeri szállítási társaság esetében is a normális pénzügyi tevékenység része. Egyébiránt ezek a jövedelmek aránylag jelentősek lehetnek az erős szezonalitásnak kitett tengeri vállalkozások esetében.

(140) A folyó pénztári vagyon rövid távú monetáris befektetése a hajózási társaság főtevékenységéhez közvetlenül kapcsolódó normális tevékenységnek tekinthető. A Bizottság ennélfogva úgy gondolja, hogy ezek a jövedelmek annyiban támogathatók, amennyiben a hajózási társaság folyó pénztári vagyona – támogatható tevékenységek megvalósításával kapcsolatos – pénzügyi termékeinek tekinthetők. Ha a pénzügyi termékek a hajózási társaság rendkívüli likvid eszközeiből vagy pedig hosszú távú befektetésből, illetve nem támogatható tevékenységekből eredő pénztári vagyonból származnak, akkor a Bizottság azon a véleményen van, hogy ezek nem tartozhatnak az átalányadórendszer alá.

(141) A Bizottság tehát úgy gondolja, hogy az üzleti vagyon rövid távú befektetéséből származó jövedelmek bevonása összeegyeztethető a közös piaccal, feltéve hogy ezek a jövedelmek a hajózási társaság – támogatható tevékenységek megvalósításából származó – folyó pénztári vagyonának pénzügyi termékei.

5.3.2.5. „Shipbrokerage” saját hajók számára

(142) A *shipbrokerage* azt jelenti, hogy egy kikötőben rakományt keresünk egy hajótulajdonos nevében és ez utóbbi érdekeit is képviseljük. A saját magunknak végzett *shipbrokerage* azt jelenti, hogy egy kikötőben kiegészítő rakományt keresünk saját hajóink rakományának kiegészítése végett.

([34]) A Bizottság 2002. december 11-i határozata, N 504/02 eset. Annak is a 29. pontja.

([35]) A Bizottság 2002. október 16-i határozata, N 195/02 eset. Annak is a 2.8.2. fejezete.

([36]) A Bizottság 2003. május 13-i határozata, N 737/02 eset. Annak is a 26. pontja.

(143) A belga hatóságok közölték, hogy a holland súlyosztályalapú átalányadó-törvény indoklására támaszkodtak ([37]). A Bizottság emlékeztet arra, hogy nem tudja elfogadni ezt az érvelést annak bizonyításául, hogy ez a tevékenység támogatható.

(144) A Bizottság mindamellett megjegyzi, hogy a hajózási társaság számára ez nem bevételszerző tevékenység abban az értelemben, hogy egy hajótulajdonos részéről normális tevékenység, ha hajói számára a maximális rakományterhet próbálja felkutatni. Tulajdonképpen ez a tevékenység nem hoz a hajótulajdonos meglévő ügyfeleinél üzleti forgalmat generáló hozzáadott értéket, és a rakomány kiegészítésekor felkutatott új ügyfelek részéről nem tarthat igényt speciális javadalmazásra. Az aktívumait rentábilissá kívánni tevő hajótulajdonos normális tevékenységéről van szó.

(145) A fenti okok miatt a Bizottság úgy gondolja, hogy a saját hajó számára végzett *shipbrokerage*-nak az átalányadózási rendszer alá való bevonása összeegyeztethető a közös piaccal.

5.3.2.6. Üzemeltetési aktívumok elidegenítése

(146) Az olyan üzemeltetési aktívumok elidegenítése, mint például az üzemeltetett hajók ki- és berakodására – saját részre – használt üzemeltetési eszközök, a tengeri szállítással ugyanúgy közvetlen kapcsolatban lévő tevékenységnek tekinthető, mint ahogy a hajók értéktöbblete hagyományosan – az adott átalányadó-rendszer alatt eltöltött idő arányában – az átalányadó-rendszerhez tartozik.

(147) Ezzel szemben nem ugyanez a helyzet az irodaingatlanok értéktöbblete esetében, amik természetük szerint nem tartoznak a tengeri szállítási tevékenység körébe. Az ilyen aktívumokat igazándiból egészen más típusú vállalatok használják. Amennyiben nem olyan jószágot idegenítenek el, aminek jellege nem teszi lehetővé, hogy a tengeri szállítás körébe soroljuk, akkor ennek az értékesítésnek az értéktöbbletét nem lehet bevonni az átalányadózási rendszer alá.

(148) Tehát csak azon jószágok értéktöbbletének átalányadó alá vonása egyeztethető össze a közös piaccal, amik jellegüknél fogva a tengeri szállítás tevékenységi körhöz tartoznak.

5.3.2.7. A vizsgálat alá vont különböző tevékenységek támogathatóságára vonatkozó következtetések

(149) Következésképpen a Bizottság úgy gondolja, hogy a közös piaccal összeegyeztethetetlen az alábbi tevékenységek átalányadóztatása:

– kapcsolódó és ideiglenes tevékenységek,

– az olyan – nem fedélzeti fogyasztásra szánt termékek – értékesítése, mint a luxuscikkek, és a tengeri szállítással közvetlen kapcsolatban nem lévő olyan szolgáltatások, mint a fogadások, szerencsejátékok és kaszinók, valamint az utasok részére szervezett kirándulások,

– a beruházásokból származó azon jövedelmek, amik nem tekinthetők a vállalat folyó pénztári vagyonából származónak,

– a reklám és a marketing, amennyiben nem támogatható hajó fedélzetén lévő reklámfelület értékesítéséről van szó,

– harmadik fél hajói számára végzett „shipbrokerage”,

– nem a tengeri szállítás körébe tartozó üzemeltetési aktívumok elidegenítése.

(150) Ezzel szemben a Bizottság úgy gondolja, hogy a következő tevékenységek átalányadóztatása összeegyeztethető a közös piaccal:

– az üzleti vagyon olyan rövid távú beruházása, ami a vállalat folyó pénztári vagyonából származónak tekinthető,

– a reklám és a marketing, amennyiben támogatható hajó fedélzetén lévő reklámfelület értékesítéséről van szó,

– a saját hajók számára végzett „shipbrokerage”,

– a tengeri szállítás körébe tartozó üzemeltetési aktívumok elidegenítése.

5.3.3. *Más ágazatok veszteségeinek leírása az átalányadóból*

(151) A Bizottság emlékeztet arra, hogy korábbi határozataiban sürgette az olyan visszaélést megakadályozó intézkedések (másképpen szólva „ring-fencing” intézkedések) meghozatalát, amik megakadályoznák, hogy a nem támogatható tevékenységek is élvezhessék az eredetileg a tengeri szállítás számára megítélt kedvezményeket. Az ilyen korlátozó intézkedések feltétlenül szükségesek annak érdekében, hogy a közösségi tengeri szállítást védő mechanizmusok hitelesek és következésképp a közösségi jog szempontjából akkor is védhetőek maradjanak, amikor a nemzetközi versenynek kitett tengeri szállítás szektoron kívül eső tevékenységi körökre is kiterjesztik őket.

([37]) Lásd a 29. lábjegyzetet.

(152) Ezért a Bizottság úgy gondolja, hogy a vonatkozó adó meghatározása érdekében alapvetően fontos a támogatható tevékenységek és a nem támogatható tevékenységek közötti teljes számviteli átjárhatatlanság fenntartása. Ez az elv már bevált a Bizottság által jóváhagyott más átalányadó-rendszerekben.

(153) A belga hatóságoknak nem sikerült bebizonyítani, hogy a tengeri ágazatok közötti átjárhatatlanság megszüntetése az adóztatható jövedelem kiszámítása szempontjából szükséges mind a tengeri szektor, mind a többi érintett szektor esetében.

(154) A Bizottság egyébként nem érti a *Belga Hajótulajdonosok Királyi Egyesülete* által felhozott érvet, miszerint a nem divizionált vállalatok hátrányos helyzetbe kerülnének ([38]). A belga hatóságok 2002. szeptember 5-i levelükben tulajdonképpen kötelezettséget vállaltak arra, hogy az egyszerre támogatható és nem támogatható tevékenységeket is folytató társaságok számviteli divíziót hoznak létre. Egy ilyen kötelezettségvállalás a Bizottság számára garantálja a támogatható tevékenységek és a nem támogatható tevékenységek közötti számviteli átjárhatatlanság elvének tiszteletben tartását. A Királyi Egyesület által érvként felhozott eset tehát nem fordulhat elő.

(155) Mivel a támogatható tevékenységeket és a nem támogatható tevékenységeket a számvitelben szigorúan meg kell egymástól különböztetni, a Bizottság úgy gondolja, hogy a törvényprogram 120. cikke (2) bekezdésének azon rendelkezései, amik lehetővé teszik más – egyébként szokványosan adózó – ágazatok esetleges veszteségeinek az átalányadóból történő leírását, nem összeegyeztethetők a közös piaccal.

5.3.4. *10 évnél fiatalabb hajók számára biztosított kedvezmények*

(156) A Bizottság megérti a belga hatóságok azon szándékát, hogy a biztonságosabb és környezetkímélőbb flotta megteremtése érdekében a fiatalabb hajókat előnyben részesíti. Mindamellett megjegyzi, hogy a korábban más tagállamok által életbe léptetett és a Bizottság által jóváhagyott, súlyosztályon alapuló átalányadó-rendszerek egyike sem tartalmaz az érintett hajók korától függő speciális adótételeket.

(157) A Bizottság egyébként megjegyzi, hogy még ha a Belgium által tervezett nominális adótételek lehetővé is teszik az adózási szint összehasonlítását a Bizottság által korábban más tagállamokban jóváhagyott rendszerekkel, ugyanez már nem mondható el abban az esetben, ha a fiatalabb hajókra tervezett 25 %-os vagy 50 %-os kedvezményeket életbe léptetik. Ha ezek a kedvezmények hatályba lépnének, akkor a belga adózási szint a többi tagállamban már alkalmazott rendszerekkel szemben nagyon vonzóvá válna.

([38]) Lásd a 3.1. szakasz 70. pontját.

(158) A Bizottság korábbi határozataiban arra törekedett, hogy az átalányadózási rendszereket egymáshoz a lehetőleg leginkább hasonlóvá tegye, és az adótételeket is egymáshoz közelítse, mint ahogy ez az 1. táblázatból is látható. Jóllehet a közösségi iránymutatások nem szólnak arról, hogy elképzelhető-e a fiatalabb hajókkal szemben gyakorolt pozitív diszkrimináció, ez még nem jelenti azt, hogy a Bizottságnak ne lenne véleményezési szabadsága megítélni, hogy milyen intézkedések torzíthatják a versenyt a közös érdek rovására. A Bizottság szerint a 0 és 10 év közötti hajók számára bevezetendő adócsökkentés alkalmas az átalányadó-rendszert már bevezetett tagállamok közötti eddigi egyensúly megbontására. A Bizottság tehát úgy gondolja, hogy közös érdek, hogy bizonyos átalányadó-rendszerek ne távolodjanak el túlságosan a már korábban elfogadott rendszerektől, és a fiatalabb hajók ne részesüljenek külön kedvezményekben.

(159) Egyébként a Bizottság úgy gondolja, hogy a közösségi iránymutatások által meghatározott célok eléréséhez nem szükséges külön kedvezményeket bevezetni a fiatalabb hajók részére.

(160) Az előzőek figyelembevételével a Bizottság úgy gondolja, hogy a törvényprogram 119. cikkének (2) bekezdése által előirányzott engedmény kedvezménye nem egyeztethető össze a közös piaccal.

5.4. **Nem a tengeri szállítást érintő átalányadó-rendszerre vonatkozó intézkedések elemzése**

5.4.1. *Nem tengeri szállításra szánt hajók gyorsított amortizációs rendszere*

(161) A Bizottság először is emlékeztet arra, hogy az intézkedés tényleges támogatás a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében, tekintve, hogy az 1992-es belga jövedelemadó törvénynek a gyorsított amortizációval foglalkozó 61–64. cikkétől eltér, és még az említett cikkek amortizációs szabályainál is nagyvonalúbb.

(162) A Bizottság megjegyzi, hogy a közösségi iránymutatások a tengeri szállítás vonatkozásában nem tiltják a gyorsított amortizációt. Ezzel szemben úgy gondolja, hogy a kérdéses rendszer – a 659/1999/EK rendelet 1. cikkének b) pontja értelmében – már megvalósult intézkedés.

(163) Mindamellett a Bizottság megjegyzi, hogy a tengeri szállítástól eltekintve, a bejegyzési illeték ezen csökkentése által érintett különböző szektorokra – mint például a halászatra ([39]) vagy a folyami szállításra ([40]) – alkalmazott különböző közösségi szabályok sem teszik lehetővé ilyen támogatások megítélését.

(164) A Bizottság úgy gondolja, hogy a formális vizsgálatot megindító 2003. március 19-i határozat egyúttal felkéri Belgiumot arra, hogy – a 659/1999/EK rendelet 17. cikkének (2) bekezdése címén – kifejtse véleményét.

(165) Tekintettel arra az indokolatlan előnyre, amit ez a rendszer a nem támogatható tevékenységeket folytató hajóknak nyújt, a Bizottság szükségesnek ítéli, hogy Belgiumnak e tárgyban szükséges intézkedéseket javasoljon a 659/1999/EK rendelet 18. cikke értelmében. Így a jelen határozattal a Bizottság Belgiumnak a következő szükséges intézkedéseket javasolja: Belgium 2005. június 30-ig törölje el a törvényprogram 121. cikke szerint az amortizációkra opcionálisan alkalmazott speciális rendszert minden nem támogatható tevékenységet folytató hajóra nézve. Belgium 2004. december 31. előtt tájékoztassa a Bizottságot arról a határozatról, mellyel az említett szükséges intézkedéseket bevezeti.

5.4.2. *Nem tengeri szállításra használt hajókra bejegyzett jelzálog bejegyzési illetékének csökkentése*

(166) A Bizottság az előbb vizsgált intézkedéshez hasonlóan megjegyzi, hogy a tengeri szállítástól eltekintve, a bejegyzési illeték ezen csökkentése által érintett különböző szektorokra – mint például a halászatra ([41]) vagy a folyami szállításra – alkalmazott különböző közösségi szabályok sem teszik lehetővé ilyen támogatások megítélését.

(167) Jóllehet ilyen beruházási támogatásokat a közösségi iránymutatások elfogadhatónak tartanak – mint ahogy erre a Bizottság 2003. március 19-i határozata is rámutatott –, nem ugyanez a helyzet nem tengeri szállítással foglalkozó hajók esetében (vontatók, kotróhajók, belföldi hajózásra használt hajók, stb.). A Bizottság tehát úgy gondolja, hogy a nem tengeri szállítással foglalkozó hajókra bejegyzett jelzálog bejegyzési illetékének csökkentése vagy elengedése állami támogatásnak minősül, és ezért összeegyeztethetetlen a közös piaccal.

5.4.3. *Harmadik fél számára hajókat üzemeltetők átalányadózása*

(168) A Bizottság megjegyzi, hogy – a *Belga Hajótulajdonosok Királyi Egyesülete* kivételével – egyik érdekelt fél sem véleményezte a hajóüzemeltetőket támogató rendszert, jóllehet az a 2003.március 19-én megindított formális vizsgálati eljárás tárgyát képezi.

(169) A Bizottság szerint kérdéses, hogy a harmadik fél részére hajókat üzemeltetők tevékenysége tengeri szállításnak minősül-e. A harmadik fél részére történő hajóüzemeltetés (ezt bizonyos országokban „ship-management"-nek is nevezik) Belgiumban annyit jelent, hogy egy hajót személyzettel látnak el, és szükség esetén a tengeri szállításhoz szükséges eszközökkel szerelnek fel. A harmadik fél részére hajót üzemeltető a hajótulajdonos részére szolgáltatást nyújt: ő tehát semmiféle szállítási szerződést nem köt a szállíttató hajózási ügynökkel. A tevékenysége tehát nem szállítási szolgáltatás.

(170) A 2004. január 17-én a tengeri szállítás támogatásáról közzétett új közösségi iránymutatások szerint a hajóüzemeltető társaságok ezentúl támogatást vehetnek igénybe, ha egy adott hajónak egyszerre – és teljes egészében – vezetik a kezelőszemélyzetét és biztosítják a technikai üzemeltetését ([42]). Az ilyen társaságok csak akkor támogathatók, ha teljes mértékben biztosítják a hajó üzemeltetését és ellátnak az ISM ([43]) -törvény által előírt minden feladatot. A Bizottság tehát csak az olyan hajóüzemeltetők támogatását engedélyezi, akik eleget tesznek az új közösségi útmutatásokban foglalt feltételeknek.

(171) A harmadik fél számára hajókat üzemeltetők adóztatási szintjét illetően a Bizottság – a belga hatóságok által bemutatott néhány számadat alapján – megjegyzi, hogy azonos flottasúly mellett egy üzemeltető egy hajótulajdonosnál sokkal kisebb üzleti forgalma nem a hajótulajdonos azon tőkeköltségének tudható-e be, ami viszont az üzemeltetőt

([39]) A halászat és akvakultúra ágazatban megítélt állami támogatások kivizsgálásának irányelvei (HL C 19., 2001.1.20., 7. o.).

([40]) Lásd a 20. lábjegyzetet.

([41]) Lásd a 39. lábjegyzetet.

([42]) Lásd erről konkrétan a közösségi iránymutatások 3.1. szakaszát: „Nem érdektelen megjegyezni azt sem, hogy amikor a Közösségben bejelentett hajózási társaságok természetes módon alanyai a fent említett adórendszereknek, a Közösségben bejelentett bizonyos hajóüzemeltető társaságok is élvezhetik azok előnyeit ugyanazon rendelkezések alapján. A hajóüzemeltető társaságok a hajótulajdonosok számára olyan különböző szolgáltatásokat nyújtó jogi személyek, mint például a műszaki felügyelet, a kezelőszemélyzet felvétele, kiképzése és irányítása, valamint a hajó üzemeltetése. Bizonyos esetekben a hajóüzemeltetők egyszerre látják el a hajók technikai kezelésének és a személyzet irányításának feladatát. Ebben az esetben klasszikus »hajótulajdonosként« járnak el a szállítási műveleteket illetően. Ezen felül – mint ahogy az a tengeri szállításban lenni szokott – ez az ágazat is intenzív és egyre erősödő nemzetközi versenykörnyezetben tevékenykedik. Mindezek indokolják, hogy az adókedvezményeket a hajóüzemeltetők ágazatára is kiterjesszék."

([43]) „ISM-kód": a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (OMI) A.741(18) határozatával elfogadott Hajók biztonságos üzemeltetésére és a szennyezés megelőzésére vonatkozó nemzetközi igazgatási szabályzat.

nem terheli. A belga hatóságok által bemutatott példa szerint egy üzemeltető és egy tulajdonos üzleti forgalmának aránya egy a százhoz egy *Very Large Crude Carrier* (VLCC) típusú hajó esetében. Ugyanez a példa bizonyítja, hogy ha az üzemeltetőre a hajótulajdonossal megegyező adótételekkel érvényes átalányadó-rendszer vonatkozna, akkor az ő átalányadója sokkal magasabb lenne, mint ha a szokásos társasági adó szerint adózna. A Bizottság úgy gondolja, hogy ha ez a megállapítás a két kérdéses szakág – ugyanolyan hajókra vonatkoztatott – üzleti forgalmi aránya sokkal szélesebb adatbázisának tanulmányozására támaszkodhatna, akkor bebizonyosodhatna, hogy a hajókezelők jogosan fizessenek kevesebb adót, mint a hajótulajdonosok. Ilyen tanulmány híján azonban a Bizottság – a ma rendelkezésére álló információk alapján – úgy gondolja, hogy ebben a formában nem fogadhatja el a hajótulajdonosok és a hajókat üzemeltetők közötti egy a tízhez – súlyosztályalapú – adófizetési arányt.

(172) Figyelembe véve a fenti meggondolásokat és a rendelkezésre álló információkat, a Bizottság úgy gondolja, hogy a harmadik fél számára hajókat üzemeltetőket támogató, az üzemeltetés alatt lévő flotta súlyán alapuló átalányadórendszer összeegyeztethető a közös piaccal, feltéve, hogy a súlyokhoz tartozó adótételek megegyeznek a tengeri szállításban tevékenykedő vállalatok esetében alkalmazottakkal, és ha a kérdéses üzemeltetők – a 2004. január 17-én a tengeri szállítás támogatásáról közzé tett közösségi iránymutatásoknak megfelelően – egyszerre irányítják a kezelőszemélyzetet és biztosítják a hajók technikai üzemeltetését.

6. **VÉGKÖVETKEZTETÉSEK**

(173) Következésképpen a Bizottság a hajótulajdonosokat támogató 2002. augusztus 2-i törvényprogram átalányadórendszeréről úgy gondolja, hogy:

a) a 40 000 tonna feletti 100 tonnánkénti 0,05 eurós adótétel bevezetése (a törvényprogram 119. cikkének (1) bekezdése) összeegyeztethető a közös piaccal, feltéve, hogy az érintett hajók újak vagy ha nem, akkor legalább az utolsó öt évben nem közösségi lobogó alatt közlekedtek;

b) a következő tevékenységekből származó jövedelmek átalányadó-rendszer alá vonása (a törvényprogram 115. cikkének (2) bekezdése) összeegyeztethetetlen a közös piaccal:

– kapcsolódó és ideiglenes tevékenységek,

– az olyan – nem fedélzeti fogyasztásra szánt termékek – értékesítése, mint a luxuscikkek, és a tengeri szállítással közvetlen kapcsolatban nem lévő olyan szolgáltatások, mint a fogadások, szerencsejátékok és kaszinók, valamint az utasok részére szervezett kirándulások,

– az üzleti vagyon olyan rövid távú beruházása, ami nem tekinthető a vállalat támogatható tevékenységekből származó folyó pénztári vagyonából származónak ([44]),

– a reklám és a marketing, amennyiben nem támogatható hajó fedélzetén lévő reklámfelület értékesítéséről van szó,

– harmadik fél hajói számára végzett „shipbrokerage”,

– nem a tengeri szállítás körébe tartozó üzemeltetési aktívumok elidegenítése.

c) a következő tevékenységekből származó jövedelmek átalányadóztatása (a törvényprogram 115. cikkének 2. bekezdése) összeegyeztethető a közös piaccal:

– az üzleti vagyon olyan rövid távú beruházása, ami a vállalat támogatható tevékenységekből származó folyó pénztári vagyonából származónak tekinthető ([45]),

– a reklám és a marketing, amennyiben támogatható hajó fedélzetén lévő reklámfelület értékesítéséről van szó,

– a saját hajók számára végzett „shipbrokerage”,

– a tengeri szállítás körébe tartozó üzemeltetési aktívumok elidegenítése.

d) nem egyeztethető össze a közös piaccal a súlyosztályon alapuló átalányadóból olyan – más ágazatból származó – veszteségek levonása, amiket nem lehetett volna levonni a társaság bármely másik ágazatának nyereségéből a kérdéses adóévben (a törvényprogram 120. cikkének (1) bekezdése);

([44]) A támogatható tevékenységek leírása megtalálható a 2003. március 19-i határozat 2.8.2. szakaszának 66-75. pontjában, valamint a jelen határozat 173. pontjának c) albekezdésében.

([45]) Lásd a 44. lábjegyzetet.

e) a 10 évnél fiatalabb hajók esetében az átalányadó kiszámításához a csökkentett adótételek alkalmazása (a törvényprogram 119. cikkének (2) bekezdése) nem egyeztethető össze a közös piaccal.

(174) Az átalányadó-rendszeren kívüli, hajótulajdonosokat támogató adóügyi intézkedésekkel kapcsolatban a Bizottság úgy gondolja, hogy nem összeegyeztethető a közös piaccal:

– a törvényprogram 121. cikkében szereplő speciális amortizációs lehetőség a nem támogatható tevékenységet folytató hajók esetében,

– a nem tengeri szállítást folytató hajók esetében a nem tengeri szállítással foglalkozó hajókra bejegyzett jelzálog bejegyzési illetékének csökkentése.

(175) Kizárólag a rendelkezésére álló információk alapján a Bizottság szerint nem egyeztethető össze a közös piaccal a harmadik fél számára hajókat üzemeltetőket támogató – a törvényprogram 124. cikke által elképzelt – átalányadó-rendszer. Adott esetben ezt az értékelést a Bizottság valamely jövőbeli határozatában majd felülbírálhatja egy új bejelentés és teljesebb, megfelelőbb információk alapján.

(176) Ezzel szemben a Bizottság úgy gondolja, hogy a hajóüzemeltetők átalányadózási rendszere összeegyeztethető a közös piaccal, feltéve hogy a súlyokhoz tartozó adótételek megegyeznek a tengeri szállításban tevékenykedő vállalatok esetében alkalmazottakkal, és ha a kérdéses üzemeltetők – a 2004. január 17-én a tengeri szállítás támogatásáról közzé tett közösségi iránymutatásoknak megfelelően – egyszerre vezetik a kezelőszemélyzetet és biztosítják a hajók technikai üzemeltetését.

(177) A jelen határozat azonnal végrehajtható, ide értve az esetleges – törvénytelenül megítélt – egyedi támogatások visszatérítését, annak fenntartásával, hogy adott esetben e támogatások – mivel a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdésében meghatározott mind a négy kritérium nem került ellenőrzésre – nem minősülnek állami támogatásnak, vagy pedig – sajátságos jellegükből kifolyólag – a közös piaccal összeegyeztethető támogatásnak minősülnek,

A KÖVETKEZŐKÉPPAN HATÁROZOTT:

1. cikk

A Bizottság 2003. március 19-i határozatával megindított formális vizsgálati eljárás tárgyát képező – 2002. augusztus 2-i belga törvényprogramban szereplő – adóügyi intézkedések a szerződés 87. cikke 1. bekezdése értelmében állami támogatásoknak minősülnek.

2. cikk

A 40 000 tonna feletti nettó 100 tonnánként 0,05 euróra csökkentett adótétel bevezetése a hajótulajdonosokat támogató átalányadó-rendszerbe nem összeegyeztethetetlen a közös piaccal, feltéve, hogy a csökkentett adótétel által érintett, 40 000 tonnát meghaladó hajók újak vagy harmadik ország lobogója alatt hajóztak az átalányadó-rendszer alá való bejelentkezést megelőző utolsó öt évben.

3. cikk

(1) Nem tartozhatnak a hajótulajdonosokat támogató átalányadó-rendszer alá az alábbi tevékenységekből származó jövedelmek:

a) mellékes és ideiglenes tevékenységek;

b) olyan – nem fedélzeti fogyasztásra szánt termékek – értékesítése, mint a luxuscikkek, és a tengeri szállítással közvetlen kapcsolatban nem lévő olyan szolgáltatások, mint a fogadások, szerencsejátékok és kaszinók, valamint az utasok részére szervezett kirándulások;

c) az üzleti vagyon olyan rövid távú beruházása, ami nem tekinthető a vállalat támogatható tevékenységekből származó folyó pénztári vagyonából származónak;

d) a reklám és a marketing, amennyiben nem támogatható hajó fedélzetén lévő reklámfelület értékesítéséről van szó;

e) harmadik fél hajói számára végzett „shipbrokerage”;

f) nem a tengeri szállítás körébe tartozó üzemeltetési aktívumok elidegenítése.

A fentieknek a hajótulajdonosokat támogató átalányadó-rendszer alá vonása nem összeegyeztethető a közös piaccal.

(2) A hajótulajdonosokat támogató átalányadó-rendszer alá tartozhatnak az alábbi tevékenységekből származó jövedelmek:

a) az üzleti vagyon olyan rövid távú beruházása, ami a vállalat támogatható tevékenységekből származó folyó pénztári vagyonából származónak tekinthető;

b) a reklám és a marketing, amennyiben támogatható hajó fedélzetén lévő reklámfelület értékesítéséről van szó;

c) a saját hajók számára végzett „shipbrokerage”;

d) a tengeri szállítás körébe tartozó üzemeltetési aktívumok elidegenítése.

A fentieknek a hajótulajdonosokat támogató átalányadó-rendszer alá vonása a jelen bekezdésben meghatározott feltételek tiszteletben tartásával egyeztethető össze a közös piaccal

4. cikk

A hajótulajdonosokat támogató, súlyosztályon alapuló átalányadóból az adóköteles társaság más, nem átalányadózó ágazataiból származó veszteségek leírása nem egyeztethető össze a közös piaccal.

5. cikk

A hajótulajdonosokat támogató átalányadó-rendszerében nem egyeztethető össze a közös piaccal a 10 évnél fiatalabb hajók adótételeinek csökkentése.

6. cikk

A gyorsított amortizációs rendszer nem tengeri szállítással foglalkozó hajókra való alkalmazása nem egyeztethető össze a közös piaccal.

Szükséges intézkedésként javasolt, hogy Belgium 2005. június 30-ig törölje el az amortizációkra opcionálisan alkalmazott speciális rendszert minden nem tengeri szállítással foglalkozó hajóra nézve.

Belgium 2004. december 31. előtt tájékoztassa a Bizottságot arról a határozatról, mellyel az említett szükséges intézkedéseket bevezeti.

7. cikk

A nem tengeri szállítással foglalkozó hajókra bejegyzett jelzálog bejegyzési illetékének csökkentése vagy elengedése összeegyeztethetetlen a közös piaccal.

8. cikk

A harmadik fél számára hajókat üzemeltetőket támogató, súlyalapú átalányadó-rendszer összeegyeztethető a közös piaccal, feltéve hogy a súlyosztályokhoz tartozó adótételek megegyeznek a tengeri szállításban tevékenykedő vállalatok esetében alkalmazottakkal, és ha a kérdéses üzemeltetők – a tengeri szállítás támogatásáról közzé tett, érvényben lévő közösségi iránymutatásoknak megfelelően – egyszerre irányítják a kezelőszemélyzetet és biztosítják a hajók technikai üzemeltetését.

9. cikk

Belgium a jelen határozat átvételétől számított két hónapon belül tájékoztassa a Bizottságot a 2002. augusztus 2-i törvényprogramnak a jelen határozatnak való megfelelése érdekében hozott intézkedésekről, és ha szükséges, indítson eljárást annak érdekében, hogy fizessék vissza a nevezett törvényprogram keretében törvénytelenül kifizetett, nem összeegyeztethető támogatásokat. A kamatot a Bizottság 794/2004/EK rendeletének ([46]) megfelelően kell kiszámítani, tekintettel annak 9., 10., és 11. cikkeire.

10. cikk

Ennek a határozatnak a címzettje a Belga Királyság.

Brüsszel, 2004. június 30-án.

a Bizottság részéről
Loyola DE PALACIO
alelnök

([47]) HL L 140., 2004.4.30., 1. o.