# A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

**(2009. december 18.)**

**a hajóűrtartalomadó-rendszernek a nemzetközi tengeri szállítás előmozdítása érdekében történő lengyelországi bevezetésével kapcsolatos C 34/07 (ex N 93/06) számú állami támogatásról**

*(az értesítés a C(2009) 10376. számú dokumentummal történt)*

**(Csak a lengyel nyelvű szöveg hiteles)**

**(EGT-vonatkozású szöveg)**

(2010/213/EU)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre (EUMSz.) és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére [1],

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

miután felkérték az érdekelt feleket, hogy a fent hivatkozott rendelkezés(ek) [2] értelmében tegyék meg észrevételeiket, és tekintettel az észrevételeikre,

mivel:

## 1. ELJÁRÁS

(1) Lengyelország 2006. február 1-jei levelében [3] egy hajóűrtartalomadó-rendszerről értesítette a Bizottságot. Az ügyet az N 93/06 számon vették nyilvántartásba.

(2) A bizottsági szolgálatok 2006. március 9-i, május 29-i, november 14-i és 2007. április 11-i leveleikben [4] további tájékoztatást kértek. A lengyel hatóságok 2006. április 20-i, május 9-i és szeptember 6-i, valamint 2007. január 5-i és június 8-i leveleikben [5] válaszoltak a Bizottságnak. 2007. január 19-én továbbá technikai szintű ülésre került sor.

(3) A Bizottság 2007. szeptember 12-i levelében [6] arról értesítette a Lengyel Köztársaságot, hogy a támogatás tekintetében az EK-Szerződés 88. cikk (2) bekezdésében megállapított hivatalos vizsgálati eljárás kezdeményezéséről határozott (a továbbiakban: a vizsgálati eljárást kezdeményező határozat).

(4) Lengyelország 2007. október 18-án kelt levelében [7] nyújtotta be észrevételeit.

(5) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatot közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* [8]. A Bizottság felhívta az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be a támogatásra vonatkozó észrevételeiket.

(6) A Bizottság egy érdekelt féltől kapott észrevételeket [9]. Azokat továbbította Lengyelország részére, azonban Lengyelország nem élt válaszadási jogával.

(7) A bizottsági szolgálatok és a lengyel hatóságok részvételével 2009. január 14-én megtartott ülést követően a lengyel hatóságok, 2009. február 25-i levelükben [10] kötelezettséget vállaltak a hajóűrtartalomadó-rendszerük számos olyan pont tekintetében történő módosítására, melyekkel kapcsolatban a Bizottság a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatban aggodalmának adott hangot. A lengyel hatóságok 2009. március 24-i [11], 2009. október 26-i [12] és 2009. december 9-i [13] leveleikben további tájékoztatást nyújtottak.

## 2. A TÁMOGATÁS RÉSZLETES LEÍRÁSA

### 2.1. Összefoglaló

(8) A hajóűrtartalom-adó a nemzetközi tengeri szállítással foglalkozó hajótulajdonosok esetében a társasági adót vagy a személyi jövedelemadót helyettesítő átalányadónak tekintendő, amelynek összegét a működtetett hajóflotta űrtartalma alapján állapítják meg. Nemzetközi tengeri szállítás a lengyel és külföldi kikötő közötti, a külföldi kikötők közötti szállítás, vagy a lengyel kikötők közötti szállítás kizárólag akkor, ha az út egy olyan hosszabb hajóút része, amelynek célállomása szintén külföldi kikötő. A jelenlegi hajóűrtartalom-adóról szóló törvény értelmében a kizárólag Lengyelországon belüli utak (kabotázs) során végzett tevékenységek tehát nem jogosultak a hajóűrtartalom-adóra.

### 2.2. A hajóűrtartalomadó-rendszer

(9) A lengyel hajóűrtartalomadó-rendszert a hajóűrtartalomadóról szóló törvény hozta létre, melyet 2006. augusztus 24-én fogadtak el [14]. A törvény a tervek szerint 2011. január 1-jével lép hatályba azt követően, hogy a Bizottság a rendszert jóváhagyta.

---

[1] 2009. december 1-jei hatállyal az EK-Szerződés 87. és 88. cikke az EUMSz. 107. és 108. cikkére változott. A két rendelkezéssorozat lényegében azonos. E határozat alkalmazásában az EUMSz. 107. és 108. cikkeit adott esetben az EK-Szerződés 87. és 88. cikkére való hivatkozásként kell érteni.

[2] HL C 300., 2007.12.12., 22. o.

[3] TREN(2006) A/12656 számon iktatva.

[4] TREN(2006) D/204393, D/210227, D/223420 és TREN(2007) D/307010 számon iktatva.

[5] TREN(2006) A/19774, A/22657, A/31398 és TREN(2007) A/21073, A/34300 számon iktatva.

[6] C (2007) 4016 számon iktatva.

[7] TREN(2007) A/45675 számon iktatva.

[8] Lásd a 2. lábjegyzetet.

[9] TREN(2007) A/51337 számon iktatva.

[10] TREN(2009) A/10443 számon iktatva.

[11] TREN(2009) A/13527 számon iktatva.

[12] TREN(2009) A/34359 számon iktatva.

[13] TREN(2009) A/38744 számon iktatva.

[14] Lengyel Közlöny 2006, 183. sz., 1353. tétel.

(10) A hajóűrtartalom-adóról szóló törvény a hajóűrtartalomadófizetésre kötelezett hajóüzemeltetők számára a támogatható tevékenységekből származó bevétel tekintetében biztosítja az állami vállalatok pénzügyi irányításáról szóló, 1989. január 31-i törvény ([15]) és az egyszemélyes társaságok által termelt nyereség Államkincstárból történő kifizetéséről szóló, 1995. december 1-jei törvény ([16]) meghatározása szerinti nyereségadó-fizetés alóli mentesség lehetőségét. A hajóüzemeltetők egy olyan külön nyilatkozat benyújtásával jogosultak a hajóűrtartalom alapú adózást választani, amelyben e mellett az adótípus mellett döntenek.

(11) A hajóűrtartalom-adóról szóló törvény 5. cikke alapján valamennyi, a hajóűrtartalom-adó hatálya alá tartozó hajó esetében a támogatható tevékenységekhez tartozó adóköteles nyereséget a hajó nettó űrtartalma alapján az alábbiak szerint számított átalányösszegben rögzítik, 100 nettó tonnánként, megkezdett 24 órás időszakonként, amely az üzemeltető valamennyi hajóját tekintve megfelel a tárgyhavi üzemeltetési időszaknak, melynek bevétele a hajóűrtartalom szerinti adózás tárgyát képezi:

| A hajó hasznos űrtartalma | Átalánybevétel számítása |
|---|---|
| 1 000 nettó tonnáig | 100 nettó tonnánként 0,5 EUR-nak megfelelő összeg |
| 1 001 és 10 000 nettó tonna között | 1 000 nettó tonna felett 100 nettó tonnánként 0,35 EUR-nak megfelelő összeg |
| 10 001 és 25 000 nettó tonna között | 10 000 nettó tonna felett 100 nettó tonnánként 0,20 EUR-nak megfelelő összeg |
| 25 001 nettó tonnától | 25 000 nettó tonna felett 100 nettó tonnaként 0,10 EUR-nak megfelelő összeg |

(12) A számítás céljából a hajó hasznos űrtartalmát a következőképpen kell lefelé vagy felfelé kerekíteni: az 50 nettó tonnánál kevesebb űrtartalmat figyelmen kívül kell hagyni, és az 50 nettó tonnánál nagyobb űrtartalmat a legközelebbi 100 nettó tonnára kell kerekíteni.

(13) A fizetendő hajóűrtartalom-adó összegét az adóalapból 19 %-os kulcs alkalmazásával kell kiszámítani.

(14) A hajóűrtartalom-adó összegét EUR-ban kell kiszámítani és – a hajóűrtartalom-adó esedékességi hónapjának utolsó napjára vonatkozó, a Lengyel Nemzeti Bank által közzétett átlagos valutaárfolyam alkalmazásával – PLN-ben kell befizetni. A fizetendő hajóűrtartalom-adót a bevétel realizálása során felmerült költségek levonása nélkül kell kiszámítani.

(15) A hajóűrtartalom-adóról szóló törvény 8. cikke értelmében a jogosult hajó hajóűrtartalom szerint adózó társaság általi értékesítéséből származó bevétel kikerül a hajóűrtartalom-adó hatálya alól, és rá 15 %-os mértékű átalányadót vetnek ki, amennyiben a szóban forgó bevételt nem használják fel 3 éven belül teljes mértékben egy másik hajó beszerzésére, javítására, korszerűsítésére vagy átalakítására.

([15]) Lengyel Közlöny 1992, 6. sz., 27. tétel, a módosítás szerint.
([16]) Lengyel Közlöny, 154. sz., 792. tétel.

(16) A személyi jövedelemadó fizetésére kötelezett magánszemélyek vagy személyegyesítő társaság tagjai számára a tervek szerint biztosították volna azt a lehetőséget, hogy az általuk a megfelelő adóévben közvetlenül kifizetett hajóűrtartalom-adó összegéből levonják az egészségbiztosítási hozzájárulásuk összegét ([17]) (a hajóűrtartalom-adóról szóló törvény 6. cikke) ([18]) és a hajóűrtartalom-adóalapból a megfelelő adóévben kifizetett társadalombiztosítási járulékok összegét (a hajóűrtartalom-adóról szóló törvény 4. cikk (3) bekezdése).

(17) A lengyel hatóságok 2009. február 25-én kelt levelükben arra kötelezték magukat, hogy a hajóűrtartalom-adóról szóló törvényből törlik azt a részt, amelynek értelmében a természetes személy hajótulajdonosok, illetve azok a természetes személy hajótulajdonosok, akik személyegyesítő társaság tagjai, levonhatják a társadalombiztosítási és egészségbiztosítási hozzájárulást ([19]). Ezért a fenti levonási lehetőségeket nem fogják alkalmazni, és valamennyi hajóűrtartalom-adóra jogosult alany esetében ugyanazt a számítási módot fogják alkalmazni a hajóűrtartalomadóalap és a fizetendő hajóűrtartalom-adó meghatározására.

### 2.3. **Jogosultsági feltételek**

#### 2.3.1. *Jogosult hajók*

(18) Kizárólag a lengyel tengerihajó-lajstromban szereplő tengerjáró hajók jogosultak hajóűrtartalom-adóra. Ezért a jogosult hajó olyan hajó, amely lengyel zászló alatt hajózik, nemzetközi tengeri szállítási tevékenységet végez, és ennek során megfelel a tengeri hajózás valamennyi követelményének. Ahhoz, hogy a hajó tengerjárónak minősüljön, általános esetben a Nemzetközi Merülésvonal Egyezmény, illetve az „Életbiztonság a tengeren" tárgyú nemzetközi egyezmény (a továbbiakban: SOLAS-egyezmény) ilyen értelmű tanúsítása szükséges ([20]).

#### 2.3.2. *Jogosult tevékenységek*

(19) A hajóűrtartalom-adóra jogosult tevékenységek az alábbiak ([21]):

i. teher- és/vagy személyszállítás;

ii. tengeri mentési műveletek;

iii. tengeri vontatás, feltéve, hogy a pénzügyi évben a vontatóhajó által ténylegesen végzett munka bevételének legalább 50 %-a tengeri szállítási tevékenységből származik, nem pedig kikötőből kikötőbe történő vontatásból;

([17]) Az állami finanszírozású egészségügyi szolgáltatásokról szóló törvény (2004. augusztus 27.) meghatározása szerint; Lengyel Közlöny, 210. sz. 2135. tétel, a módosítás szerint.
([18]) A társadalombiztosítási rendszerről szóló törvényben (1998. október 13.) meghatározottak szerint – Lengyel Közlöny 2007, 11. sz., 74. tétel, a módosítás szerint.
([19]) Vö. a törvény 4. cikk (3)–(5) bekezdésével, 6. cikkével és a 12. cikk (3) bekezdésével.
([20]) A SOLAS-egyezményt a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) 1974. november 1-jén fogadta el Londonban (lengyelországi alkalmazása: Lengyel Közlöny, 61. sz., 318. és 319. tétel) a szóban forgó egyezmény jegyzőkönyvével együtt, mely 1978. február 17-én Londonban készült (lengyelországi alkalmazása: Lengyel Közlöny 1984, 61. sz., 320. és 321. tétel és 1986. 35. sz., 177. tétel).
([21]) A hajóűrtartalom-adóról szóló törvény 3.1. cikke.

iv. kotrás, feltéve, hogy az év folyamán a kotró által ténylegesen végzett munka bevételének 50 %-a tengeri teherszállításból származik.

(20) A lengyel hatóságok 2009. február 25-én kelt levelükben kötelezettséget vállaltak arra, hogy a fenti harmadik és negyedik rendelkezést ([22]) módosítják oly módon, hogy a vontatás és a kotrás hajóűrtartalomadó-rendszer hatálya alá vonásának feltételeül szabják, hogy valamennyi vontató- és kotróhajó éves üzemidejének legalább 50 %-át tengeri szállításnak kell kitennie.

(21) Továbbá a hajóűrtartalom-adóról szóló törvény 3. cikkének (2) bekezdése rendelkezik azokról a kiegészítő tevékenységekről, melyek jogosultak a hajóűrtartalom-adózásra azzal a feltétellel, hogy a fent meghatározott jogosult szolgáltatások nyújtásához kapcsolódnak.

(22) A hajóűrtartalom-adóról szóló törvény 3. cikkének (3) bekezdése meghatározza azoknak a tevékenységeknek a listáját, amelyek sosem jogosultak a hajóűrtartalom-adózásra, mint például a tengerfenék feltárása, a halászat, az építés, a víz alatti munkálatok stb.

2.3.3. *Jogosult jogalanyok*

(23) A jogosult társaságok olyan üzemeltetők, akik bizonyos feltételeket teljesítenek.

(24) A hajóűrtartalom-adóról szóló törvény 2. cikk (3) bekezdésének meghatározása szerint az üzemeltető: i. az a magánszemély (természetes személy) vagy jogi személy, akinek lakóhelye, székhelye vagy ügyvezetése Lengyelország területén van; ii. polgárjogi társaság, bejegyzett társulás, betéti társaság vagy betéti részvénytársaság partnere, akinek lakóhelye, székhelye vagy ügyvezetése Lengyelország területén van; vagy iii. a gazdasági tevékenység szabadságáról szóló törvény (2004. július 2.) értelmében külföldi vállalkozónak/vállalkozásnak minősül ([23]), aki/amely Lengyelországban a hajóűrtartalom-adózásra jogosult tevékenységet végez ([24]), és az alábbi feltételek közül legalább egyet teljesít:

— közvetlen hajózási érdekeltséggel rendelkezik azáltal, hogy olyan tengerjáró hajót használ, amely személyes tulajdonát képezi vagy más tulajdonában van, valamint érvényes megfelelési bizonyítvánnyal ([25]) rendelkezik,

— hajótulajdonos, személyesen azonban nem közlekedteti saját vagy más személy hajóját,

— szerződéses alapon más személy nevében és megbízásából annak hajóját kezeli, valamint érvényes megfelelési bizonyítvánnyal ([26]) rendelkezik.

(25) Az utolsó feltétel (a hajók kezelése) vonatkozásában a lengyel hatóságok 2007. június 8-án kelt levelükben kötelezettséget vállaltak arra, hogy csak akkor teszik elérhetővé a hajóűrtartalom-adózás adta előnyöket a kezelő társaságok számára, ha azok egyidejűleg biztosítják a személyzet irányítását és a hajók műszaki irányítását.

(26) Továbbá a lengyel hatóságok 2009. október 26-i levelükben ([27]) egyértelművé tették, hogy a hajókezelő társaságok a hajókezelő társaságoknak nyújtott állami támogatásra vonatkozó iránymutatásról szóló bizottsági közleményben szereplő valamennyi követelményt teljesítik (a továbbiakban „hajókezelési iránymutatások") ([28]).

(27) Tekintettel a hajókezelési iránymutatások azon feltételeire, amelyek szerint a hajókezelő társaságok részt vállalnak a Unión belüli gazdaságból és foglalkoztatásból (az iránymutatások 5.1. szakasza), és a kezelésükben lévő hajók és az Unió között gazdasági kapcsolat áll fenn (az iránymutatások 5.2. szakasza), a lengyel hatóságok különösen kötelezettséget vállaltak arra, hogy a lengyel hajóűrtartalom-adóról szóló törvénybe belefoglalják azt az előírást, amelynek értelmében a hajókezelést az EU területéről kell végezni, és a szárazföldi tevékenységeknél, illetve a hajókon főként uniós állampolgárokat kell alkalmazni. Továbbá a törvény a nem uniós hajók kezelését kizárja a hajóűrtartalomadó-rendszer jogosultsági köréből.

(28) Ami a hajókezelési iránymutatásokban szereplő nemzetközi és EU-szabványoknak való megfelelés követelményét illeti (5.3. szakasz), a lengyel hatóságok egyértelművé tették, hogy Lengyelország a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet tagja és EU-tagállamként valamennyi nemzetközi és európai szabványt teljesíti ([29]). Számos nemzeti jogalkotási aktus gondoskodik arról, hogy a hajótulajdonosok, hajókezelők és egyéb társaságok megfeleljenek azon nemzetközi követelményeknek ([30]), amelyek alkalmazását az illetékes állami hatóságok biztosítják és ellenőrzik.

(29) A lengyel hatóságok a hajókezelőket érintő, a lobogóhoz kötöttségre vonatkozó követelménnyel (hajókezelési iránymutatások 5.4. szakasza) kapcsolatban arra hívták fel a figyelmet, hogy a hajótulajdonosokat érintő, a lengyel zászló alatti hajózásra vonatkozó szigorú követelmény teljes mértékben alkalmazandó a hajókezelőkre is.

([22]) A hajóűrtartalom-adóról szóló törvény 3. cikke (1) bekezdésének második és negyedik francia bekezdésében szerepel.
([23]) Lengyel Közlöny 173. sz., 1807. tétel, a módosítás szerint.
([24]) Lásd a fenti 2.3.2. szakaszt.
([25]) A megfelelési bizonyítványt a SOLAS-egyezménnyel összhangban olyan üzemeltetők számára állítják ki, akik megfelelnek a hajók biztonságos üzemeltetésére és a szennyezés megelőzésére vonatkozó nemzetközi igazgatási szabályzat előírásainak (a továbbiakban: ISM-szabályzat). Az ISM-szabályzatot az IMO az A.741(18) számú határozattal fogadta el (lengyelországi alkalmazása: Nemzetközi Jogi Rendelkezések Hivatalos Lapja 2005, 4. sz., 28. tétel).
([26]) Lásd a 25. lábjegyzetet.
([27]) TREN(2009) A/34359 számon iktatva.
([28]) HL C 132., 2009.6.11., 6. o.
([29]) Lengyelország részes állama különösen a SOLAS-, MARPOL- és az STCW-egyezmények, azok valamennyi módosításával együtt.
([30]) Különösen a 2000. évi tengerbiztonsági törvény (módosításokkal együtt), 1995. évi hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló törvény (módosításokkal együtt), 2004. évi hajózási eszközökről szóló törvény, a kereskedelmi hajókon való foglalkoztatásról szóló törvény (módosításokkal együtt), 2001. évi hajózási törvénykönyv (módosításokkal együtt).

(30) A hajókezelési iránymutatások 6. szakaszában szereplő szakképzést és társadalmi feltételeket érintően a lengyel hatóságok 2009. december 9-én kelt levelükben ([31]) kötelezettséget vállaltak arra, hogy a hajóűrtartalomadó-rendszer hatálybalépésének időpontjától kezdve valamennyi tengerész munkáltatójától – függetlenül attól, hogy hajótulajdonosról vagy hajókezelő társaságról van-e szó – megkövetelik a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény különös rendelkezéseinek betartását ([32]) ([33]).

2.3.4. *Stratégiai és műszaki irányítás*

(31) A Bizottság állásfoglalása a stratégiai irányítással kapcsolatban a vizsgálati eljárást kezdeményező határozat 33. pontjában a következő: „A hajóűrtartalom-adó hatálya alá tartozó társaságnak a jelentős tőkeráfordításokra és kihelyezésekre vonatkozó döntéseit Lengyelországban kell meghoznia. Ezek mérlegelésekor a lengyel hatóságoknak figyelembe kell venniük, hogy milyen mértékű a lengyelországi személyzet irányítása és beszámoltatása alatt dolgozó külföldi személyzet aránya. Fontos továbbá azt is mérlegelni, hogy a stratégiai döntéseket Lengyelországban hozzák-e meg, a – többek között a felsővezetők működési helyszínéül szolgáló – székhelyen, amely egyben az igazgatótanács és az operatív tanács döntéshozatali helye is."

(32) A kereskedelmi irányítás vonatkozásában a Bizottság a vizsgálati eljárást kezdeményező határozat 34. pontjában megállapította, hogy „az adóhatóságok ellenőrzik, hogy az útvonaltervezés, az utasok, illetve a szállítmány előjegyzésének regisztrálása, a hajók ellátása és az élelmiszerkészletek feltöltése, a személyzeti irányítás és képzés, a hajók műszaki irányítása, ideértve a javítási és karbantartási döntéshozatalt is, Lengyelországban történik-e. A támogató létesítmények, mint például a képzési központok, a terminálok stb. lengyelországi karbantartása, továbbá az, hogy milyen arányban dolgoznak a külföldi irodák vagy képviseletek a lengyelországi személyzet irányítása alatt, szintén releváns. Amennyiben az adott hajó Lengyelország lobogója alatt hajózik és a hajót Lengyelországban osztályozták, biztosították vagy finanszírozták, úgy e tény növeli a fent megállapított indikátorok súlyát. Azonban minden esetben a vizsgálat mindkét részét, a stratégiai irányítás és a kereskedelmi irányítás vonatkozásában is teljesíteni kell."

(33) A vizsgálati eljárást kezdeményező határozatot követően a lengyel hatóságok egyértelművé tették, hogy a vizsgálati eljárást kezdeményező határozat 33. és 34. pontjában szereplő követelmények nem pontosak, és a hajóűrtartalom-adóról szóló törvényben foglalt, az üzembentartók jogosultságát érintő feltételek valójában nem együttesen állnak fenn, hanem vagylagosak. A hajóűrtartalom-adóról szóló törvény 2. cikke (3) bekezdésének a) és b) pontja meghatározza, hogy az üzembentartó (azaz a hajóűrtartalom-adóra jogosult személy, feltéve, hogy a tevékenységei támogathatók) „természetes vagy jogi személy, olyan polgárjogi társaságban, bejegyzett társulásban, betéti társaságban vagy betéti részvénytársaságban partner, amelynek, illetve akinek lengyelországi lakóhelylyel, székhellyel vagy igazgatótanáccsal kell rendelkeznie". Más szóval a következő három feltétel közül csak egynek kell teljesülnie: i. minden kulcsfontosságú döntést Lengyelországban kell meghozni (beleértve a kereskedelmi és stratégiai irányítást); vagy ii. a székhelynek; vagy iii. a felső vezetésnek Lengyelországban kell lennie.

(34) A lengyel hatóságok továbbá kifejtették, hogy a hajóűrtartalom-adóról szóló törvény 2. cikke (3) bekezdésének c) pontja világosan meghatározza, hogy az üzembentartó lehet külföldi vállalkozó ([34]), aki a hajóűrtartalom-adóra jogosult tevékenységeit Lengyelországban végzi. Ezért ahhoz, hogy a társaságok a lengyel hajóűrtartalomadó-rendszerre jogosultak legyenek, működésüknek nem kell kizárólag Lengyelországra korlátozódnia, a társaságok az Unió/EGT más tagállamaiban is rendelkezhetnek létesítményekkel.

2.3.5. *Bérelt hajók használata*

(35) A lengyel hatóságok a vizsgálati eljárást kezdeményező határozatot követően egyértelművé tették, hogy a hajóűrtartalom-adóról szóló törvény (2. cikk (3) bekezdés a)–c) pont) szerint azok a társaságok, melyek tevékenységüket a hajók idő- vagy útalapú bérlésére korlátozzák, nem jogosultak a hajóűrtartalom-adó alkalmazására. Ennek eredményeként kizárólag azok az üzembentartók jogosultak a hajóűrtartalom-adóra, akik hajótulajdonosok, személyzet nélkül bérelt hajókat használnak vagy hajókezelők.

2.3.6. *Elhatároló intézkedések*

(36) A hajóűrtartalom-adóról szóló törvény számos elhatároló intézkedést tartalmaz, melyek arra irányulnak, hogy Lengyelországban vagy más országokban a nem jogosult tevékenységekre történő tovagyűrűző hatásokat elkerüljék. Az elhatároló intézkedések célja az, hogy megakadályozzák a nem jogosult tevékenységek hajóűrtartalomadórendszerbe való bevonását ([35]).

2.3.7. *„Mindent vagy semmit" opció*

(37) A hajóűrtartalom-adóról szóló törvény 3. és 4. cikke úgy rendelkezik, hogy a hajóűrtartalom-adóra jogosult hajótulajdonosok kötelesek valamennyi jogosult hajót, és az ezek fedélzetén végzett jogosult tevékenységet a hajóűrtartalom-adó hatálya alá vonni. Ennek következtében teljes mértékben kizárt a hajóűrtartalomadó-rendszer szelektív alkalmazása („mazsolázás").

(38) Ez a szabály a cégcsoportokra is vonatkozik. Ha egy cégcsoport valamelyik társasága a lengyel hajóűrtartalom-adót választotta, a csoport valamennyi jogosult társaságának, amely Lengyelországban adóalany, minden támogatható tevékenységét érintően csatlakoznia kell az adónemhez.

([31]) TREN(2009) A/38744 számon iktatva.

([32]) Az uniós jogba történő integrálása az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége (ECSA) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között létrejött, a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény alapján kötött megállapodás végrehajtásáról, valamint az 1999/63/EK irányelv módosításáról szóló, 2009. február 16-i, 2009/13/EK tanácsi irányelvvel történt (HL L 124., 2009.5.20., 30. o.).

([33]) A feltétel a hajóűrtartalom-adóról szóló törvényt végrehajtó belső szabályzat része lesz.

([34]) A gazdasági tevékenység szabadságáról szóló módosított lengyel törvény rendelkezései (2004. július 2.) értelmében (Lengyel Közlöny 173. sz., 1807. tétel).

([35]) Lásd a vizsgálati eljárást kezdeményező határozat 2.7.4–2.7.9. szakaszát.

(39) A hajóűrtartalom-adóról szóló törvény 11. cikkének megfelelően, olyan hajótulajdonosok egyesülése során, akik közül legalább az egyikük hajóűrtartalom-adóra kötelezett, vagy olyan esetben, amikor a hajóűrtartalom-adó hatálya alá tartozó társaság további hajótulajdonjogot szerez, az újonnan alakult hajózási társaság teljes jogosult flottájára a hajóűrtartalom-adót kell alkalmazni.

(40) Ezenfelül a hajóűrtartalom-adóval érintett tevékenységekre jogosult társaság megszűnése esetén a hajóűrtartalom-adóról szóló törvény előírja, hogy a hajóűrtartalom-adó a tevékenység megszüntetése vagy a hajóűrtartalomadó-rendszerből való kijelentkezés naptári évének végétől számított három adóév elteltéig nem választható ismét.

(41) Továbbá a hajóűrtartalom-adó hatálya alá tartozó társaságok bizonyos időn át nem jelentkezhetnek ki a hajóűrtartalomadó-rendszerből. Ez az időszak a „hajóűrtartalomadó-kötelezettségi időszak", amely annak elkerülésére szolgál, hogy a hajótulajdonosok kötelezettségeik és nyereségeik függvényében a hajóűrtartalom-adó, illetve a társasági adó időszakát felváltva alkalmazzák. A hajóűrtartalom-adóról szóló törvény (10. cikke) a hajóűrtartalomadó-kötelezettségi időszakot jelenleg 5 évben rögzíti.

(42) Ugyanakkor a lengyel hatóságok 2009. február 23-i levelükben kötelezettséget vállaltak arra, hogy az időszak 10 évre történő kiterjesztésével módosítják a hajóűrtartalom-adóról szóló törvényt. Ezért amikor egy társaság a szóban forgó adónem mellett dönt, legalább 10 éven át lesz köteles a hajóűrtartalomadó-rendszer alanya maradni.

### 2.4. **Lobogóhoz kötöttség**

(43) A bejelentett lengyel hajóűrtartalom-adórendszer egyértelműen lobogóhoz kötődik, azaz olyan követelményt tartalmaz, amely szerint kizárólag a lengyel tengerihajólajstromban szereplő hajók jogosultak hajóűrtartalom-adóra.

### 2.5. **A rendszer időtartama**

(44) A lengyel hatóságok 2006. április 13-i levelükben kötelezettséget vállaltak arra, hogy a tervezett hajóűrtartalomadórendszer időszakát 10 évre korlátozzák, és a 10 éves időszakot követően a rendszer mindennemű meghosszabbítását vagy megújítását bejelentik. Továbbá 2009. december 9-i levelükben jelezték, hogy a hajóűrtartalomadó-rendszer 2011. január 1-jétől lép életbe.

### 2.6. **Más rendszerekkel való lehetséges átfedések**

(45) A Bizottság rendelkezésére álló információ alapján Lengyelországban jelenleg nem létezik tengeri szállítást támogató rendszer.

### 2.7. **Éves jelentés**

(46) A lengyel hatóságok értesítésükben vállalták, hogy a Bizottság részére éves jelentéseket készítenek a lengyel lajstromozott flotta változásainak helyzetéről és a tengerészek flottában történő alkalmazásáról, valamint a hajóűrtartalom-adó hatálya alá tartozó társaságok, illetve csoportok számáról.

## 3. **A VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK OKAI**

(47) A Bizottság a vizsgálati eljárást kezdeményező határozatában aggodalmát fejezte ki a lengyel hajóűrtartalomadórendszer alábbi öt jellegzetességével, valamint a belső piaccal való összeegyeztethetőségükkel kapcsolatban:

— az a tény, hogy természetes személyek is jogosultak a hajóűrtartalom-adó alanyává válni, valamint az a tény, hogy a rendszer a személyi jövedelemadó hatálya alá tartozó, de a hajóűrtartalom-adót választó természetes és jogi személyek számára is lehetővé teszi, hogy levonják a hajóűrtartalom-adójukból, illetve a hajóűrtartalom-adóalapjukból a társadalombiztosítási járulékot, illetve az egészségbiztosítási járulékot,

— a hajóűrtartalom-adó kiterjesztése vontató- és kotróhajókra akkor is, ha azok üzemidejének kevesebb mint felét teszi ki a tengeri szállítási szolgáltatás az adózási év során,

— annak lehetősége, hogy a hajótulajdonos a hajóűrtartalom-adó hatálya alá vonjon olyan hajókat, amelyek tekintetében a társaság – saját vagy harmadik személy nevében – nem látja el egyidejűleg a kereskedelmi, műszaki és személyzeti irányítás hármas feladatát azon hajók űrtartalmát négyszeresen meghaladó hajóűrtartalom felett sem, amelyek tekintetében ezt a három feladatot ellátja,

— a stratégiai és műszaki irányítással kapcsolatos követelmények, melyek szerint gyakorlatilag valamennyi kulcsfontosságú döntést Lengyelországban kell meghozni, valamint a felső vezetésnek, a székhelynek, az igazgatótanácsnak és az operatív tanácsnak Lengyelországban kell lennie, és amelyek *de facto* diszkriminációhoz vezethetnek, valamint más tagállam hajótulajdonosait letelepedési szabadságukban korlátozhatják,

— az a tény, hogy a hajóűrtartalom-adó hatálya alá tartozó társaságok, a bejelentkezés után már 5 év elteltével kijelentkezhetnek a hajóűrtartalomadó-rendszerből.

## 4. **LENGYELORSZÁG ÉSZREVÉTELEI**

(48) A hivatalos vizsgálati eljárás megkezdésére vonatkozó határozat elfogadását követően a lengyel hatóságok pontosították a vizsgálati eljárást kezdeményező határozatban leírt tényeket. E határozat 2. fejezetében megfelelően figyelembe vették azokat, így a továbbiakban ennek ismétlésétől eltekintünk. Az alább bemutatott észrevételek kizárólag a Bizottság által a vizsgálati eljárást kezdeményező határozatban felvetett aggodalmakra vonatkoznak.

Természetes személyek hajóűrtartalom-adóra való jogosultsága; a hajóűrtartalom-adó fizetésére kötelezett természetes személyek esetében hajóűrtartalom-adójukból, illetve a hajóűrtartalom-adóalapjukból a társadalombiztosítási járulék, illetve az egészségbiztosítási járulék levonása

(49) A hivatalos vizsgálati eljárás megindítására vonatkozó határozatban a Bizottság felvetette azt a kérdést, hogy a természetes személyeket lehetséges-e a hajóűrtartalom-adó hatálya alá vonni. A lengyel hatóságok azzal érveltek, hogy amennyiben nem sikerül a természetes személyeket a hajóűrtartalomadó-rendszer hatálya alá vonni, úgy az a hajóűrtartalom-adóról szóló törvény lengyel alkotmánnyal való összeférhetetlenségét eredményezné, mivel utóbbi a hatóságok előtt egyenlő bánásmódot biztosít mindenki számára. Ezenfelül a lengyel jogszabály nem zárja ki, hogy a nem jogi személyek tengeri szállítást végezzenek, így a hajótulajdonosok természetes személyek is lehetnek.

(50) Azt a kérdést érintően, hogy a társadalombiztosítási járulék és az egészségbiztosítási járulék hajóűrtartalomadóösszegből, illetve -alapból való levonhatósága összeegyeztethető-e a belső piaccal, a lengyel hatóságok egyértelművé tették, hogy a levonás kizárólag a természetes személyek esetében lehetséges. Azt is mérlegelték, hogy egy ilyen csökkentés a társadalombiztosítási és egészségbiztosítási járulék személyi jövedelemadóval történő ellentételezéséből származik. A levonás igénylése szempontjából lényegtelen, hogy a fizetett jövedelemadó alapja a jövedelem vagy a bevétel. A társadalombiztosítási és egészségbiztosítási járulék levonását olyan adófizetők is igényelhetik, akik a nyilvántartott jövedelemadó átalányfizetését választották, melynél a bevétel adóköteles. Továbbá azzal érveltek, hogy a társadalombiztosítási, illetve az egészségbiztosítási járulék adóalapból, illetve adóból való levonhatóságának biztosítását nem annak a ténynek kellene meghatároznia, hogy a hajóűrtartalom-adót nem a valós jövedelem alapján fizetik.

(51) A lengyel hatóságok továbbá azzal érveltek, hogy amennyiben a természetes személy hajótulajdonosokat megfosztják attól a lehetőségtől, hogy a társadalombiztosítási, illetve egészségbiztosítási járulékaikat levonhassák a hajóűrtartalom-adó alapjából, illetve összegéből, az különbségtételt eredményezne a hajótulajdonosok jogi és adózási helyzetében, attól függően, hogy termelnek-e egyéb jövedelmet (pl. kölcsönzésből vagy munkaviszonyból) a hajóűrtartalom-adó hatálya alá tartozó tevékenységek mellett.

(52) A lengyel hatóságok kifejtették még, hogy a levonási rendszer kizárólag a jogosult tevékenységeket végző személyekre vonatkozik, az általuk alkalmazott hajósokra nem.

(53) Mindazonáltal, amint e határozat (17) preambulumbekezdése is mutatja, a lengyel hatóságok 2009. február 25-i levelükben kötelezettséget vállaltak a hajóűrtartalomadó-rendszerük módosítására, melynek értelmében a hajóűrtartalom-adóról szóló törvényből törlik a társadalombiztosítási és egészségbiztosítási járulék levonásának a természetes személy hajótulajdonosok, illetve a személyegyesítő társaság természetes személy hajótulajdonos tagja számára biztosított lehetőségét (azaz a törvény 4. cikkének (3)–(5) bekezdése, 6. cikke és 12. cikkének (3) bekezdése).

Kotrási és vontatási tevékenységek jogosultsága

(54) A lengyel hatóságok a Bizottság előzetes értékelését érintően – amely szerint a pénzügyi év során a kotrási és vontatási tevékenységek hajóűrtartalom-adóra való jogosultságának az adott vontató vagy kotró üzemidején kell alapulnia, nem pedig termelt jövedelmén – azzal érveltek, hogy egy adott tevékenység hajűrtartalom-adózási lehetőségének munkaidőhöz történő kapcsolása nem mindig tükrözi a tevékenység adott évben történő használatát.

(55) Véleményük szerint megfelelőbb lenne a jelenlegi megoldásokat megőrizni, azaz a teljes bevételen belül a hajóűrtartalom-adó által lefedett tevékenységrészre vonatkoztatni, mivel ilyen esetekben fennáll az adófizető könyvelésében szereplő adatok ellenőrzésének lehetősége. A lengyel hatóságok azt állították, hogy ezt a fajta megoldást egyszerűbb ellenőrizni mind az adófizető, mind az adóhatóság szempontjából, és ez lehetővé tenné annak kiküszöbölését, hogy a hajóűrtartalom-adót az ilyen típusú tevékenységekre olyan helyzetekben, amikor az előírt feltételek nem teljesülnek, jogosulatlanul alkalmazzák.

(56) Mindazonáltal, amint azt e határozat (20) preambulumbekezdése rögzíti, a lengyel hatóságok – a hivatalos vizsgálati eljárás megindítására vonatkozó határozatban a Bizottság által felvetett aggályokra válaszul – 2009. február 25-i levelükben kötelezettséget vállaltak arra, hogy módosítják a hajóűrtartalomadó-rendszert azon feltétel bevezetésével, amely szerint ahhoz, hogy a vontatás és a kotrás a hajóűrtartalom-adó hatálya alá tartozzon, adott pénzügyi év során valamennyi vontató és kotróhajó éves üzemidejének legalább 50 %-át tengeri fuvarozásnak kell kitennie.

A műszaki irányítás és a személyzet irányításának jogosultsága, továbbá idő- vagy útalapú hajóbérlet a hajóűrtartalomadó-rendszerben

(57) A Bizottság kifejtette a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatban, hogy kizárólag azokat a hajókat lehet a hajóűrtartalom-adó hatálya alá vonni, amelyek tekintetében a hajótulajdonos ellátja a hajó személyzeti irányítását, műszaki irányítását vagy kereskedelmi irányítását, feltéve, hogy az említett hajók űrtartalma nem haladja meg négyszeresen azon hajók űrtartalmát, amelyek tekintetében a hajótulajdonos egyidejűleg ellátja e hármas feladatot, nevezetesen a hajó műszaki irányítását, személyzeti irányítását és kereskedelmi irányítását. A lengyel hatóságok azzal érveltek, hogy hajóűrtartalomadó-rendszerüket a tengeri szállítás állami támogatására vonatkozó közösségi iránymutatások alapján fogalmazták meg ([36]) (a továbbiakban: az iránymutatások),

([36]) HL C 13., 2004.1.17., 3. o.

melyek nem tartalmaznak ilyen részletes feltételeket, aminek következtében azokat nem kellett a hajóűrtartalom-adóról szóló törvény rendelkezéseibe foglalni.

(58) Amint e határozat (35) preambulumbekezdése rögzíti, a hajók idő- vagy útalapú bérlése tekintetében a lengyel hatóságok egyértelművé tették, hogy az említett tevékenységek nem lesznek jogosultak a hajóűrtartalom-adóra.

A stratégiai irányításra és kereskedelmi irányításra vonatkozó követelmények

(59) A vizsgálati eljárást kezdeményező határozatban leírt, a stratégiai irányításra és műszaki irányításra vonatkozó követelményeket érintően, melyek szerint valamennyi kulcsfontosságú döntést gyakorlatilag Lengyelországban kell meghozni, és a felső vezetésnek, a székhelynek, az igazgatótanácsnak és az operatív tanácsnak is Lengyelországban kell lennie, a lengyel hatóságok kifejtették, hogy ezek a követelmények nem a hajóűrtartalom-adóról szóló törvény rendelkezéseiből származnak. A lengyel hatóságok szerint a hajóűrtartalom-adóról szóló törvény rendelkezései nem határozták meg előzetesen a stratégiai és kereskedelmi irányítás értékelését (felügyeletét).

(60) Továbbá egyértelművé tették, hogy a stratégiai és kereskedelmi irányításra vonatkozó feltételek nem együttesen állnak fenn, hanem vagylagosak. Más szóval a következő három tényező közül csak egynek kell teljesülnie: i. minden kulcsfontosságú döntést Lengyelországban kell meghozni (beleértve a kereskedelmi és stratégiai irányítást); ii. a székhelynek; vagy iii. a felső vezetés működési helyének Lengyelországban kell lennie.

(61) Ezért a lengyel hatóságok szerint annak érdekében, hogy a társaságok a lengyel hajóűrtartalomadó-rendszerre jogosultak legyenek, működésüknek nem kell kizárólag Lengyelországra korlátozódnia, a társaságok az Unió/EGT más tagállamaiban is rendelkezhetnek létesítményekkel.

(62) Ami a letelepedési szabadságot illeti, a lengyel hatóságok kifejtették, hogy a hajótulajdonos olyan külföldi vállalkozó is lehet ([37]), aki a hajóűrtartalom-adóra jogosult tevékenységeit Lengyelországban végzi. Azzal érveltek, hogy a lengyel hajólajstromba felvehető az Európai Unió tagállamának állampolgára, illetve az Európai Unióban székhellyel rendelkező jogi személy tulajdonát képező hajó, valamint az olyan hajó, amely:

— legalább 50 %-ban tagállami állampolgárságú vagy tagállamban bejegyzett székhellyel rendelkező jogi személy tulajdonában van, feltéve, hogy a hajótulajdonos állandó lakóhelye, székhelye, fő üzeme vagy fióktelepe valamelyik tagállamban van (valamennyi közös tulajdonos kérelmére bejegyezhető a lengyel hajólajstromba, a hajók folyamatos nyilvántartásába),

— külföldi székhellyel rendelkező tőkeegyesülés jellegű társaság tulajdonában van, amely társaságban az Európai Unió tagállamának állampolgára vagy az Európai Unió tagállamában bejegyzett székhellyel rendelkező jogi személy részesedéssel rendelkezik, feltéve, hogy a hajótulajdonos állandó lakóhelye, székhelye, fő üzeme vagy fióktelepe valamelyik tagállamban van (valamennyi közös tulajdonos kérelmére bejegyezhető a lengyel hajólajstromba, a hajók folyamatos nyilvántartásába).

([37]) A gazdasági tevékenység szabadságáról szóló módosított lengyel törvény (2004. július 2.) értelmében (Lengyel Közlöny 173. sz., 1807. tétel).

(63) A lengyel hatóságok azt is világossá tették, hogy a tagállamokból, illetve az EGT-országokból érkező külföldi személyek a lengyel vállalkozókkal azonos elvek alapján indíthatnak vállalkozást és folytathatnak üzleti tevékenységeket. Ezenfelül a nem EU/EGT országok állampolgárai, amennyiben jogszerű tartózkodási hellyel rendelkeznek Lengyelországban, szintén a lengyel állampolgárokkal azonos elvek alapján indíthatnak vállalkozást és folytathatnak üzleti tevékenységeket. Továbbá a külföldi vállalkozók (külföldi személyek, akik külföldön folytatnak üzleti tevékenységet) fióktelep formájában indíthatnak üzleti vállalkozást, és képviseleteket hozhatnak létre Lengyelországban (a vállalkozás szabadságáról szóló törvénynek megfelelően).

(64) A fióktelep a vállalkozó által folytatott üzleti tevékenységek különálló és szervezetileg független része, amely a vállalkozó székhelyén vagy üzleti tevékenységének fő telephelyén kívül van. A lengyel hatóságok amellett érveltek, hogy külföldi fióktelepet nem bonyolult létrehozni, és a külföldi vállalkozónak nem szükséges részletes feltételeket teljesítenie hozzá. Ami a képviseleteket illeti, azok kizárólag a külföldi vállalkozó reklámozással és promócióval összefüggő tevékenységeit foglalhatják magukban.

(65) A fentiek alapján a Bizottság előzetes értékelését érintően, mely szerint a hajóűrtartalomadó-rendszerben a stratégiai és kereskedelmi irányítás feltételei látszólag korlátozzák a leányvállalatok alapítását, és úgy tűnik, hogy a tényleges megkülönböztetés problémájának felmerüléséhez és a letelepedési szabadság korlátozásához vezetnek, a lengyel hatóságok érvelése szerint a következtetés alaptalan és nem az alkalmazandó jogszabályokon alapul.

„Mindent vagy semmit” opció

(66) A lengyel hatóságok a bejelentett rendszer tervezett 5 éves felmondási tilalmával kapcsolatban hangsúlyozták, hogy az iránymutatások nem szabják meg a felmondási tilalom időtartamának feltételeit.

(67) Ezenfelül az 5 éves hajóűrtartalomadó-kötelezettségi időszak bevezetése lehetővé teszi, hogy a végrehajtott rendeleteknél gyorsabb hatást érjenek el, például a lengyel hajótulajdonosok tulajdonában álló hajók visszatérjenek a lengyel – azaz egy európai uniós – lobogó használatához.

(68) Figyelemmel arra a kötelezettségvállalásra, amely szerint Lengyelország a hajóűrtartalomadó-rendszert 10 év elteltével ismételten az Európai Bizottság elé terjeszti mint támogatási rendszert, Lengyelország úgy vélte, hogy a hajóűrtartalomadó-kötelezettségi időszak 10 évre történő meghosszabbítása nehézségeket fog okozni a bevezetett rendszer megfelelő elemzésében, melyet Lengyelországnak az újbóli benyújtás előtt el kell végeznie.

(69) Mindazonáltal, amint e határozat (42) preambulumbekezdése megállapítja, a lengyel hatóságok ezt követően kötelezettséget vállaltak hajóűrtartalomadó-rendszerüknek a hajóűrtartalomadó-kötelezettségi időszak 10 évre való kiterjesztésével történő módosítására.

## 5. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

(70) Csupán egy érdekelt fél, a Bugsier Reederei- und Bergungsgesellschaft mbH & Co. KG (a továbbiakban: Bugsier Reederei) reagált 2007. december 20-i levelében a Hivatalos Lapban közzétett, 2007. december 11-i bizottsági határozatot összefoglaló értesítésre.

(71) A Bugsier Reederei szerint a lengyel hajóűrtartalomadónak nem kellene kiterjednie a vontatásra. Meglátása szerint ez a kiterjesztés az európai vontatási üzletágban komoly versenytorzulást eredményezne.

## 6. AZ INTÉZKEDÉS ÉRTÉKELÉSE

### 6.1. **Támogatás megléte az EUMSz. 107. cikk (1) bekezdése szerint**

(72) A tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által a versenyt torzítja, vagy ezzel fenyeget, az EUMSz. 107. cikk (1) bekezdése alapján összeegyeztethetetlen a belső piaccal, amennyiben kihatással van a tagállamok közötti kereskedelemre.

(73) A hajóűrtartalomadó-rendszer révén a lengyel hatóságok állami forrásokból a társasági-, illetve személyi jövedelemadó csökkentésével olyan előnyt biztosítanak, amellyel máskülönben az ágazat nem rendelkezne, így bizonyos vállalkozásoknak kedveznek, mert az intézkedés kifejezetten a tengeri szállítási iparágra vonatkozik. Az ilyen előnyök a verseny torzításával fenyegetnek, és hatással lehetnek a tagállamok közötti kereskedelemre, hiszen az ilyen hajózási tevékenységek végzése alapvetően a világpiacon történik, ahol más tagállamok vállalkozásai is versenyeznek.

(74) Ezért a Bizottság úgy véli, hogy az EUMSz. 107. cikk (1) bekezdés értelmében a bejelentett rendszer állami támogatásnak minősül.

### 6.2. **Az értékelés jogalapja**

(75) Az EUMSz. 107. cikk (3) bekezdés c) pontja szerint az egyes gazdasági tevékenységek fejlődését előmozdító támogatás a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető, amennyiben az ilyen támogatás közös érdekeket sértve nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket, és ily módon lehetséges alapot teremt az állami támogatás általános tilalma alóli mentességhez. Az adott esetben a Bizottság az EUMSz. 107. cikk (3) bekezdés c) pontját a bejelentett rendszerre alkalmazandó, megfelelő jogalapnak tekinti.

(76) A tengeri szállítási ágazat támogatását különösen az iránymutatások szerint kell vizsgálni, beleértve a hajókezelési iránymutatásokat, melyek a hajók személyzeti és műszaki irányításának hajóűrtartalom-adóra, illetve egyéb adórendszerre való jogosultságának szabályait határozzák meg.

### 6.3. **Az összeegyeztethetőség értékelése**

(77) Az irányelvek meghatározzák azokat a feltételeket, amelyek alapján a tagállamok tengeri fuvarozási ágazatuk támogatása céljából bizonyos állami támogatási rendszereket hozhatnak létre az olyan általános célok elérése érdekében, mint:

— biztonságosabb, hatékonyabb, megbízhatóbb és környezetkímélőbb tengeri szállítás létrehozása,

— a tagállami hajólajstromok szerinti fellobogózás vagy átlobogózás ösztönzése,

— a tagállamokban létrehozott tengerészeti klaszterek megszilárdításához való hozzájárulás a világpiacokon teljes mértékben versenyképes flotta fenntartása mellett,

— a tengeri know-how fenntartása és javítása, valamint az EU/EGT tengerészei foglalkoztatásának védelme és támogatása, továbbá

— a rövid járatú tengeri hajózás területén új szolgáltatások támogatásához való hozzájárulás a közösségi közlekedéspolitikáról szóló fehér könyv alapján.

(78) Az iránymutatások 3.1. szakaszának ötödik albekezdése a hajóűrtartalomadó-rendszereket konkrétan olyan fiskális intézkedésekként említi, amelyekről „bebizonyosodott, hogy a tengeri ágazatban magas színvonalú szárazföldi foglalkoztatást biztosítanak”, és ennélfogva a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthetők.

(79) Mindazonáltal az iránymutatások bizonyos kritériumokat szabnak meg, melyeknek az ilyen rendszerek esetében a belső piaccal való összeegyeztethetőség érdekében teljesülniük kell.

(80) A vizsgálati eljárást kezdeményező határozatban a Bizottság felülvizsgálta a kritériumokat, és közülük többel kapcsolatban kétsége merült fel. A következőkben a Bizottság végső értékelése olvasható valamennyi kritériumra kiterjedően.

### 6.4. **Természetes személyek hajóűrtartalom-adóra való jogosultsága; a hajóűrtartalom-adó fizetésére kötelezett természetes személyek esetében hajóűrtartalom-adójukból, illetve a hajóűrtartalom-adóalapjukból a társadalombiztosítási járulék, illetve az egészségbiztosítási járulék levonása**

(81) A hivatalos vizsgálati eljárás megkezdésére vonatkozó határozatban a Bizottság kétségbe vonta a hajóűrtartalom-adó természetes személyekre történő kiterjesztését. Az iránymutatások 3.1. szakaszának negyedik albekezdése szerint „a rendes **társasági adórendszer** hajóűrtartalom-adóval történő helyettesítése állami támogatásnak

minősül". ([38]) Tulajdonképpen a természetes személyek a személyi jövedelemadó alanyai, nem pedig a társasági adóé. Továbbá a Bizottság által eddig jóváhagyott hajóűrtartalomadó-rendszerek kizárólag a hajóűrtartalomadó-rendszerekkel rendelkező társasági adórendszerek felváltására terjedtek ki.

(82) Ugyanakkor a Bizottság tudomásul veszi, hogy az irányelvek hatálya nem csupán a jogi személyekre korlátozódik, hanem magában foglal minden lehetséges – tengeri szállítást folytató – jogalanyt. Az iránymutatások 2.1. szakasz első albekezdése meghatározza, hogy „Az iránymutatások nem tesznek különbséget sem a kedvezményezettek jogi formái (vállalatok, társulások vagy **egyének**), sem pedig az állami és a magántulajdon között, és a vállalkozások meghatározásába beleértendő valamennyi egyéb jogi személy." ([38]) Ez összhangban van az EU-versenyjog által követett eljárással is, amely versenyjog kizárólag a vállalkozásokra utal – függetlenül azok jogi formájától.

(83) Emellett a természetes és jogi személyeket nem kell megkülönböztetni, mivel az adóalap számítási módja és az alkalmazandó adókulcs (19 %) minden jogalany tekintetében azonos lesz.

(84) Így az iránymutatások vonatkozásában nem indokolt a természetes személyeket eltérően kezelni, és e tekintetben a Bizottság aggodalmai is mérséklődtek.

(85) Ezenfelül a természetes személyek számára nem megengedett a fizetendő hajóűrtartalom-adó mértékének további csökkentése (addig a szintig, amíg egyáltalán nem fizetnek adót), mivel a lengyel hatóságok által vállalt kötelezettség alapján a természetes személyek nem vonhatják le hajóűrtartalom-adójukból, illetve hajóűrtartalom-adóalapjukból a társadalombiztosítási, illetve egészségbiztosítási járulékokat. Ez azonos szintű hajóűrtartalomadókötelezettséget biztosít minden jogosult alany számára, függetlenül azok jogi formájától (természetes és jogi személyek, külföldi vállalkozók stb.).

(86) A Bizottság tudomásul veszi a lengyel hatóságok arra irányuló kötelezettségvállalását, hogy a törvényből törlik azt a rendelkezést, amely a természetes személyek számára biztosította annak lehetőségét, hogy hajóűrtartalom-adójukból, illetve hajóűrtartalom-adóalapjukból a társadalombiztosítási, illetve egészségbiztosítási járulékokat levonják. A kötelezettségvállalás a személyi jövedelemadó hatálya alá tartozó jogi személyekre is kiterjed. A Bizottság üdvözli ezt a kötelezettségvállalást, mivel ez a lehetőség ellene mondana a hajóűrtartalom-adó elvének (a bevételekből a valós költségek levonásával kapott szokásos nyereséget a feltételezett nyereséggel helyettesíti), és jogtalan előnyt biztosítana, miközben a természetes személyekkel és jogi személyekkel szembeni bánásmód terén is indokolatlan különbségtétellel járna.

([38]) Kiemelés a szerzőtől.

(87) Ezen túlmenően a Bizottság úgy véli, hogy a külföldi és belföldi jogalanyok a hajóűrtartalom-adóról szóló törvény 2. cikkének (3) bekezdésében szereplő meghatározása a jogalanyok lehetséges diszkriminációjával kapcsolatosan nem ad aggodalomra okot, ellentétben a külföldi jogalanyok lengyel hajóűrtartalom-adóra való jogosultságot érintő hátrányaival.

### 6.5. **A főbb jogosult tevékenységek**

(88) Amint a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló bizottsági határozat említi, a Bizottság úgy véli, hogy a hajóűrtartalom-adó az iránymutatásokkal összhangban fedi le a nemzetközi tengeri teher- és/vagy személyszállítást.

(89) A Bizottság megjegyzi a teher- és/vagy személyszállítással kapcsolatos tevékenységek hajóűrtartalom-adó alá vonását illetően, hogy az iránymutatások ténylegesen vonatkoznak a hajózási szolgáltatásokat nyújtó társaságokra, azaz a javak és személyek tengeri szállítására ([39]), ezért az iránymutatások egyértelműen a hajóűrtartalom-adóra jogosult szolgáltatásként utalnak a teher- és/vagy személyszállításra. A tengeri mentési műveletekre (a tengeri mentésre és személyszállításra használt hajók) tekintettel a Bizottság a döntéshozatali gyakorlatával összhangban ([40]) úgy véli, hogy a hajóűrtartalom-adónak ki kell terjednie ezekre a szolgáltatásokra, mivel ezek a tengeri szállításhoz közvetlenül kapcsolódó melléktevékenységek.

(90) A vontatást illetően az iránymutatások 3.1. szakaszának tizennegyedik albekezdése meghatározza, hogy a „vontatás" csak akkor esik az iránymutatások hatálya alá, ha egy adott év alatt egy vontatóhajó által elvégzett vontatótevékenység legalább 50 %-a „tengeri szállításnak" minősül. A várakozási idő arányosan felszámolható a vontatóhajó által végzett teljes tevékenység azon részére, amely „tengeri szállításnak" minősül.

(91) A kotrás vonatkozásában az iránymutatások 3.1. szakaszának tizenhatodik albekezdése a következőt állapítja meg: „Ugyanakkor a vállalkozásokra vonatkozó adózási szabályok (mint pl. a hajóűrtartalom-adó) alkalmazhatók olyan kotróhajókra is, amelyek éves üzemelési idejének több mint 50 %-a »tengeri szállításnak« minősül – kiemelt anyagok nyílttengeri szállítása –, és kizárólag ilyen szállítási tevékenységekre."

([39]) Lásd az iránymutatások 2. szakaszának harmadik albekezdését, továbbá a tagállamok közötti, illetve a tagállamok és harmadik országok közötti tengeri szállításban a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének alkalmazásáról szóló, 1986. december 22-i 4055/86/EGK tanácsi rendeletet (HL L 378., 1986.12.31., 1. o.), és a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló, 1992. december 7-i 3577/92/EGK tanácsi rendeletet (HL L 364., 1992.12.12., 7. o.).

([40]) Lásd különösen a 2006. július 19-én elfogadott N 330/05 számú állami támogatást (Litvánia – Támogatás hajózási társaságok részére – Hajóűrtartalomadó-rendszer) (HL C 90., 2007.4.25., 11. o.) és a 2004. október 20-án elfogadott N 114/04 számú állami támogatást (Olaszország – Hajóűrtartalomadó-rendszer a tengeri szállítás részére) (HL C 136., 2005.6.3., 42. o.).

(92) Megjegyzendő, hogy mind a vontatás, mind a kotrás esetében azon módosítások értelmében, amelyeknek a hajóűrtartalom-adóról szóló törvényben történő bevezetésére a lengyel hatóságok kötelezettséget vállaltak ([41]), a vontatók vagy kotrók jogosultsága ahhoz fog kapcsolódni, hogy éves üzemidejük legalább 50 %-át jogosult tevékenységek tegyék ki, ami ezt a követelményt teljes mértékben összhangba hozza az iránymutatások rendelkezéseivel.

(93) Továbbá a kotrással kapcsolatban a hajóűrtartalomadó-rendszer (a hajóűrtartalom-adóról szóló törvény 3. cikk (1) bekezdésének negyedik francia bekezdése) a kotrók által végzett tengeri szállításnak minősülő tevékenységekre, azaz a kiemelt anyagok tengeri szállítására olyan fogalommeghatározást alkalmaz, amely összhangban van az iránymutatás fogalommeghatározásával. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a kotrásra vonatkozó jogosultsági kritériumok összhangban vannak az irányelvekkel.

(94) Ugyanakkor, ami a vontatást illeti, az a feltétel, hogy „a vontatóhajó által az adott év során végzett tényleges munkának [üzemelési időnek] ([42]) legalább 50 %-át kikötőből és kikötőbe történő vagy kikötőn belüli vontatási szolgáltatásoktól eltérő vontatási szolgáltatások tették ki" (a hajóűrtartalom-adóról szóló törvény 3. cikk (1) bekezdésének második franciabekezdése) nincs teljesen összhangban az iránymutatásokkal.

(95) E rendelkezés valójában határozottan kizárja a kikötőbe vagy kikötőből történő vagy a kikötőn belüli vontatást, ami összhangban van az irányelvekkel. ([43]). Ugyanakkor nem zárható ki, hogy más vontatási szolgáltatások, például a szárazföldi vizeken történő vontatás, vagy a kikötőbe történő behajózás nélküli tengeri vontatás jogosult legyen a hajóűrtartalom szerinti adózásra. Ez ellentétes az irányelvek rendelkezéseivel, melyek előírják, hogy a hajóűrtartalom szerinti adózásra való jogosultságot a vontatóhajónak kizárólag azon tevékenységeire kell korlátozni, amelyek „tengeri szállításnak" minősülnek, azaz a tengeri áru- vagy személyszállításra. A *Bizottság* kontra *Görögország* ügyben hozott ítéletében ([44]) a Bíróság még inkább világossá tette, hogy „bár a vontatás rendszerint díjazás ellenében nyújtott szolgáltatás, elvileg nem közvetlen tengeri személy- vagy áruszállításból áll. A lényege inkább valamely hajó, fúróeszköz, platform vagy bója szállításához való segítségnyújtás. Az olyan vontatóhajó, amely segítséget nyújt valamely hajónak (…), segíti az utasokat vagy árukat szállító hajót, de ő maga nem szállítóhajó." ([45]) A vontatási tevékenységeket ezért nem lehet tengeri szállításnak tekintetni. Következésképpen a vontatóhajók szolgáltatásai közül csak azok lehetnek jogosultak a hajóűrtartalom szerinti adózásra, amelyek a tengeri személy- és áruszállítást közvetlenül magukban foglalják.

([41]) Lásd e határozat 20. preambulumbekezdését.

([42]) A szöveg abban a formában olvasható, ahogyan az a lengyel hatóságok által tervezett módosítást követően fog hangzani.

([43]) Különösen az irányelvek 3.1. szakaszának tizennegyedik albekezdésével, mely megállapítja, hogy azok a vontatási tevékenységek, amelyeket többek között kikötőkben végeznek, vagy amelyek arra irányulnak, hogy valamely önjáró hajónak segítséget nyújtsanak ahhoz, hogy a kikötőbe érjen, nem minősülnek „tengeri szállításnak".

([44]) C-251/04; 2007. január 11.

([45]) Vö. az ítélet 31. bekezdésével.

(96) A fentiekre tekintettel a Bizottság nem emel kifogást a hajóűrtartalom-adó vontatóhajókra való kiterjesztésének lehetősége miatt, feltéve, hogy az év során a vontatóhajó által ténylegesen végzett munkából az üzemidő legalább 50 %-át tengeri szállításnak minősülő szolgáltatás tette ki.

### 6.6. **Irányítási tevékenységek**

Műszaki irányítás és személyzeti irányítás

(97) Ami a műszaki irányítást és a személyzeti irányítást érinti, a Bizottságnak biztosítania kell, hogy a lengyel hajóűrtartalomadó-rendszer teljesítse a hajókezelési iránymutatásokban szereplő valamennyi követelményt. Erre vonatkozóan a Bizottság észrevétele a következő:

(98) Először is, tekintettel azon követelményekre, amelyek szerint a hajókezelő társaságok részt vállalnak az Unión belüli gazdaságból és foglalkoztatásból (az iránymutatások 5.1. szakasza), és a kezelésükben lévő hajók és az Unió között gazdasági kapcsolat áll fenn (az iránymutatások 5.2. szakasza), a lengyel hatóságok kötelezettséget vállaltak arra, hogy a hajóűrtartalom-adóról szóló törvénybe belefoglalják azt az előírást, amelynek értelmében a hajókezelést az EU területéről kell végezni, és a szárazföldi tevékenységeknél, illetve a hajókon főként uniós állampolgárokat kell alkalmazni. Továbbá a nem uniós hajók kezelése ki van zárva a hajóűrtartalomadó-rendszer jogosultsági köréből. Ezért a Bizottság véleménye szerint a hajókezelési iránymutatások 5.1. és 5.2. szakaszaiban meghatározott feltételek teljesülnek.

(99) Másodszor, a Bizottság elismeri, hogy Lengyelország a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet tagja, továbbá valamennyi, a tárgyhoz tartozó, nemzeti jogszabályaiba beleforglalt nemzetközi egyezmény részes fele. Ezenfelül a vonatkozó európai uniós jog tekintetében minden kötelezettségét teljesíti. Következésképpen a Bizottság úgy véli, hogy a hajóűrtartalom-adó rendszer megfelel a hajókezelési iránymutatások 5.3. szakaszában meghatározott nemzetközi és európai szabványoknak.

(100) Harmadszor, a Bizottság úgy véli, hogy az a feltétel, amelynek értelmében a hajókezelők kizárólag a lengyel lobogó alatt hajózó hajókat irányíthatják, teljes mértékben összhangban van a hajókezelési iránymutatások 5.4. szakaszával.

(101) Negyedszer, a Bizottság megállapítja, hogy annak ellenére, hogy a lengyel hajóűrtartalomadó-rendszer kizárólag a „teljes értékű" – azaz egyidejűleg személyzeti és műszaki irányítást is ellátó – hajókezelők esetében alkalmazható, esetükben a hajókezelési iránymutatások 6. szakasza szerinti különleges követelményeket is alkalmazni kell, mivel az ilyen kezelők személyzeti irányítást is végeznek. Az említett követelmények a képzéshez, valamint a tengerészek szociális feltételeinek javításához kapcsolódnak.

(102) E tekintetben a Bizottság elismeri, hogy a lengyel hatóságok kötelezettséget vállaltak arra, hogy valamennyi tengerész munkáltatójától – függetlenül attól, hogy hajótulajdonosról vagy hajókezelő társaságról van-e szó – megkövetelik a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény különös rendelkezéseinek betartását ([46]). Ezért a lengyel hajóűrtartalomadó-rendszer is összhangban van a hajókezelési iránymutatások 6. szakasza szerinti, személyzeti vezetők számára előírt kötelezettségekkel.

(103) A fentiek figyelembevételével a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a hajóűrtartalom-adóról szóló törvényben a hajókezelő társaságokkal kapcsolatban megfogalmazott követelmények összhangban vannak a hajókezelési iránymutatásokkal.

Stratégiai és kereskedelmi irányítás

(104) A Bizottság tudomásul veszi a lengyel hatóságoknak a stratégiai és kereskedelmi irányítás feltételeire vonatkozó pontosításait ([47]), és megerősíti, hogy a hajóűrtartalomadórendszer ilyen irányításra vonatkozó feltételei nem együttesen állnak fenn, hanem vagylagosak. Ezért a hajóűrtartalom-adóra való jogosultság érdekében az alábbi három feltétel közül csak egynek kell teljesülnie: i. minden kulcsfontosságú döntést Lengyelországban kell meghozni; ii. a székhelynek; vagy iii. a felső vezetés működési helyének Lengyelországban kell lennie.

(105) Következésképpen ahhoz, hogy a társaságok a lengyel hajóűrtartalom-adóra jogosultak legyenek, működésüknek nem kell kizárólag Lengyelországra korlátozódnia, a társaságok az Unió/EGT más tagállamaiban is rendelkezhetnek létesítményekkel.

(106) A fentiekre tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy a lengyel hajóűrtartalom-adórendszer stratégiai és kereskedelmi irányításra vonatkozó feltételei nem korlátozzák a más EK/EGT-állambeli társaságokat a lengyel hajóűrtartalomadó alkalmazásában. Továbbá e feltételek arányban vannak az elérendő céllal, ami a hajóűrtartalom-adót alkalmazó társaságok lengyelországi gazdasági tevékenységekhez és foglalkoztatáshoz való tényleges hozzájárulását igazolja, és ez az iránymutatásokkal is összhangban van.

Bérelt hajók

(107) A Bizottság tudomásul veszi a lengyel hatóságok pontosítását a hajóűrtartalom-adó bérelt hajókra való kiterjesztésével kapcsolatos követelményei vonatkozásában.

(108) E tekintetben a Bizottság megerősíti, hogy a tevékenységüket idő- és/vagy útalapú hajóbérletre korlátozó társaságok hajóűrtartalomadó-rendszerből való kizárása az iránymutatásokkal összhangban van.

(109) A lengyel hatóságok továbbá kifejtették, hogy csak azok az üzemeltetők lesznek jogosultak a hajóűrtartalom szerinti adózásra, akik egyidejűleg ellátják az adott bérelt hajó kereskedelmi, műszaki és személyzeti irányítását. A Bizottság ezért elismeri, hogy hajóűrtartalom-adóra kizárólag a személyzet nélkül bérelt hajók jogosultak, mivel az említett három funkció gyakorlása a bérelt hajóknak csak ebben a típusában teljesül. Ennek megfelelően nem emel kifogást a személyzet nélkül bérelt hajók hajóűrtartalom-adóra való jogosultsága ellen, mivel hajóűrtartalom-adó alkalmazásában az ilyen hajók saját tulajdonú hajóknak tekinthetők.

### 6.7. **Elhatároló intézkedések**

(110) A Bizottság megerősíti a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatban tett előzetes megállapítását ([48]), nevezetesen azt, hogy a csoporton belüli tevékenységek tisztességes piaci verseny elve alapján történő ellenőrzésére és a jogosult és nem jogosult tevékenységek elkülönített elszámolására vonatkozó elhatároló intézkedések kielégítőek a tekintetben, hogy elejét vegyék a nem jogosult tevékenységekre gyakorolt esetleges tovagyűrűző hatásnak, valamint meghiúsítsák az adókikerülést.

(111) Ezért a Bizottság az alábbiakban csak a „mindent vagy semmit" opcióra vonatkozó szabályok értékelésére szorítkozik.

(112) A hajóűrtartalom-adó jogi szabályozása alapján, amennyiben egy cégcsoport a szóban forgó rendszerbe való belépést választja, köteles valamennyi – Lengyelországban adóalany – társasága minden jogosult tevékenységére vonatkozóan a rendszerhez csatlakozni.

(113) A határozat (39) preambulumbekezdésében kifejtett egyesülésre vonatkozó szabályok biztosítják, hogy az újonnan alakult hajózási társaságnak a hajóűrtartalom-adót kell választania, amennyiben az összeolvadt társaságokban legalább az egyik részes fél a hajóűrtartalom-adó alanya volt.

(114) A tevékenység megszüntetésére vonatkozó szabályokkal kapcsolatban, miszerint a társaságok három adóéven át nem választhatják ismét a hajóűrtartalom-adót, a Bizottság úgy véli, hogy ezek a szabályok a „mazsolázás" elkerülése érdekében megfelelően lett kialakítva, így a társaságok gazdasági tevékenységeik különböző időszakaiban nem váltogathatják a társasági adót és a hajóűrtartalom-adót aszerint, hogy éppen melyik adórendszer a kedvezőbb.

(115) Emellett a Bizottság megállapítja, hogy a hajóűrtartalom-adórendszer módosítására vonatkozó kötelezettségvállalás – miszerint a társaságoknak 10 éven át kell hajóikat a hajóűrtartalom-adó szerint kezelniük – összhangban van a Bizottság által jóváhagyott hajóűrtartalomadó-rendszerekkel, és így eloszlatja a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatban megfogalmazott aggodalmakat.

([46]) Az uniós jogba történő integrálása az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége (ECSA) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között létrejött, a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény alapján kötött megállapodás végrehajtásáról, valamint az 1999/63/EK irányelv módosításáról szóló, 2009. február 16-i 2009/13/EK tanácsi irányelvvel történt (HL L 124., 2009.5.20., 30. o.).

([47]) Lásd e határozat 31–34. preambulumbekezdését.

([48]) Lásd különösen annak 102–104. preambulumbekezdését.

(116) Következésképpen a Bizottság véleménye alapján a vizsgálat alatt álló hajóűrtartalomadó-rendszer megfelel a jogosult tevékenységekre alkalmazandó „mindent vagy semmit” opció feltételének.

### 6.8. **A támogatási intenzitásnak való megfelelés**

(117) Az iránymutatások 11. fejezete meghatározza, hogy „a 3–6. fejezetek alapján nyújtott támogatás teljes összege (azaz a hajóűrtartalom-adó, tengerészek esetében a jövedelemadó és a társadalombiztosítási járulék fizetése alóli mentesség, a személyzet támogatása, a befektetési és regionális támogatás) nem haladhatja meg a hajózási tevékenységek után és a tengerészektől beszedett adók és társadalombiztosítási hozzájárulások teljes összegét”.

(118) A lengyel hatóságok által nyújtott információ szerint Lengyelországban nincs olyan hatályos támogatási rendszer, amely a jelenlegi rendszer juttatásaihoz állami támogatás biztosítására lenne hivatott. Ezért a Bizottság azt a következtetés vonja le, hogy az iránymutatások 11. fejezetében előírt támogatási plafont nem fogják meghaladni.

### 6.9. **Jelentések**

(119) A lengyel hatóságok hozzájárultak ahhoz, hogy az iránymutatások 12. fejezetének előírásaival összhangban a hajóűrtartalomadó-rendszer bevezetéséről és annak az Unióban lajstromozott flottára és az uniós tengerészek foglalkoztatására gyakorolt hatásairól a Bizottság részére éves jelentéseket készítsenek,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

*1. cikk*

A Lengyelország által a lengyel hajóűrtartalom-adóról szóló törvény alapján bevezetendő támogatás a belső piaccal összeegyeztethető, feltéve, hogy a 2. cikkben foglalt feltétel teljesül.

*2. cikk*

A vontatási tevékenységek jogosultak a hajóűrtartalom szerinti adózásra, feltéve, hogy az év során az egyes vontatóhajók által ténylegesen végzett munkából az üzemidő legalább 50 %-át tengeri szállításnak minősülő szolgáltatás tette ki.

*3. cikk*

Ennek a határozatnak a bejelentésétől számított két hónapon belül Lengyelország tájékoztatja a Bizottságot azokról az intézkedésekről, amelyeket a határozat végrehajtása érdekében hozott.

*4. cikk*

Ennek a határozatnak a Lengyel Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2009. december 18-án.

*a Bizottság részéről*

Antonio TAJANI

*alelnök*