A BIZOTTSÁG (EU) 2019/1116 HATÁROZATA

(2017. december 19.)

a máltai hajótéradó-rendszerrel, valamint a hajózási társaságok és részvényeseik javára végrehajtott egyéb állami intézkedésekkel kapcsolatos SA.33829. (2012/C) számú állami támogatásról

(az értesítés a C(2017) 8734. számú dokumentummal történt)

(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

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

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

miután a fent hivatkozott rendelkezéseknek megfelelően felhívta az érdekelt feleket észrevételeik megtételére ([1]) és tekintettel ezen észrevételekre,

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

(1) Az egyik érdekelt féltől 2011 októberében kapott panasz alapján a Bizottság egyeztetést kezdeményezett a máltai hatóságokkal a máltai hajótéradó-rendszerről és más adóintézkedésekről. A máltai hatóságokkal 2011. november és 2012. június között folytatott írásbeli és szóbeli egyeztetéseket követően a Bizottság 2012. július 26-i levelében tájékoztatta Máltát, hogy a Málta által hajózási társaságok és azok részvényesei javára végrehajtott, esetlegesen jogellenes támogatási intézkedések tekintetében az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 108. cikkének (2) bekezdésében meghatározott eljárás megindításáról határozott (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat) ([2]).

(2) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban felkérte az érdekelt feleket, hogy tegyék meg észrevételeiket az eljárás megindításáról szóló határozat (3)–(30) preambulumbekezdésében meghatározott intézkedésekkel kapcsolatosan.

(3) A Bizottsághoz a következő hat érdekelt féltől érkeztek észrevételek: az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége, a Máltai Tengerjogi Szövetség, a Norvég Hajótulajdonosok Szövetsége, a Máltai Kereskedelmi, Vállalkozási és Iparkamara, a Máltai Nemzetközi Hajózási Tanács, a Máltai Szuperjachtágazati Hálózat. A Bizottság emellett észrevételeket kapott egy, a német hajózási ágazatban dolgozó munkavállalótól is, aki a névtelenségének megőrzését kérte.

(4) Az észrevételeket a Bizottság válaszadás céljából továbbította Máltának. Málta 2012. december 15-i levelével juttatta el észrevételeit a Bizottság részére.

(5) Málta a 2012. október 15-i, 2012. december 21-i, 2013. február 27-i, 2013. október 31-i, 2014. március 25-i és 2015. december 24-i levelében további észrevételeket nyújtott be.

(6) Málta 2016. december 9-i levelében lemondott az EUMSZ 342. cikke és az Európai Gazdasági Közösség által használt nyelvek meghatározásáról szóló 1/1958/EGK rendelet ([3]) 3. cikke szerinti jogáról, hogy ezt a határozatot máltai nyelven fogadtassa el, és beleegyezett abba, hogy ezt a határozatot angol nyelven fogadják el.

2. AZ INTÉZKEDÉSEK ISMERTETÉSE

(7) Ennek a határozat az alábbi intézkedésekre vonatkozik:

a) a hajótéradó-rendszer és különösen:

i. hajótéradóra jogosult hajók,

([1]) HL C 216., 2012.7.21., 45. o.
([2]) HL C 289., 2012.9.25., 49. o.
([3]) HL L 17., 1958.10.6., 358. o.

ii. a hajótéradó hatálya alá tartozó hajók ([4]) hajótéradó-köteles jövedelmének és tevékenységeinek konkrét típusai, ideértve a hajótéradó alá vont, fő tevékenységi körön kívüli hajózási tevékenységeket is,

iii. a hajótéradó mértéke,

iv. a lobogóhoz kötöttségi követelmény,

v. elhatároló intézkedések;

b) a hajók eladásából vagy átruházásából származó tőkenyereség adómentessége;

c) a hajózási társaságok részvényein elért árfolyamnyereség adómentessége;

d) a hajózási társaságok részvényeire fizetett osztalék adómentessége;

e) a hajózási társaságok vagy a hajótéradó hatálya alá tartozó hajók finanszírozásából származó kamat vagy egyéb jövedelem adómentessége;

f) az okiratokra és átruházási ügyletekre vonatkozó bizonyos illetékek alóli mentesség.

2.1. **A hajótéradó-rendszer**

2.1.1. *Általános alapelvek – jogosult hajók, jövedelem és tevékenységek*

(8) A kereskedelmi hajózásra vonatkozó adórendelettel ([5]) (a továbbiakban: adórendelet) külön kiegészített és módosított kereskedelmi hajózási törvény ([6]) értelmében az engedéllyel rendelkező hajózási szervezetek hajózási tevékenységekből származó jövedelme mentesülhet a jövedelemadóról szóló törvény ([7]) szerinti jövedelemadó alól, amennyiben szabályszerűen megfizetnek minden vonatkozó lajstromozási díjat és hajótéradót ([8]). A hajótéradó fizetésének lehetősége a hajótéradó hatálya alá tartozó hajó ([9]) üzemeltetéséből származó jövedelemhez kapcsolódik.

(9) A hajózási szervezet a kereskedelmi hajózási törvényben rögzített fogalommeghatározás ([10]) szerint olyan szervezet, amelynek fő célkitűzése az alábbiak közül egy vagy több tevékenység folytatása, feltéve, ha arra engedéllyel rendelkezik:

„a) az e törvény értelmében máltai hajóként lajstromba vett hajó vagy hajók tulajdonlása, (bérleti vagy egyéb jogviszony keretében történő) üzemeltetése, igazgatása és kezelése, valamint az ehhez kapcsolódó összes kiegészítő pénzügyi, biztonsági és kereskedelmi tevékenység folytatása;

b) másik állam lobogója alatt lajstromozott hajó vagy hajók tulajdonlása, (bérleti vagy egyéb jogviszony keretében történő) üzemeltetése, igazgatása és kezelése, valamint az ehhez kapcsolódó összes kiegészítő pénzügyi, biztonsági és kereskedelmi tevékenység folytatása;

c) az e szakaszban meghatározott bármely célra létrehozott – máltai vagy egyéb illetőségű – szervezet részvényeinek vagy tőkerészesedésének tulajdonlása, valamint az ehhez kapcsolódó összes kiegészítő pénzügyi, biztonsági és kereskedelmi tevékenység folytatása;

d) tőkebevonás a társaság általi hitelfelvétel, biztosítéknyújtás vagy értékpapír-kibocsátás útján, amennyiben az ilyen tevékenység az e szakaszban rögzített célkitűzések elérésére irányul az adott hajózási szervezet vagy a vállalatcsoporton belüli más hajózási szervezetek javára; […]

e) olyan egyéb tevékenységek folytatása a tengerhasznosítási ágazatban, amelyeket a miniszter a Hatóság szakvéleménye alapján, rendelet útján mindenkor a fenti célra alkalmasnak minősít."

([4]) A „hajótéradó hatálya alá tartozó hajó" a máltai jogszabályok értelmében azok a hajók, amelyek tevékenységeikre tekintettel jogosultak a hajótéradó-rendszer igénybevételére, lásd e határozat 4.2.1.1. szakaszát.

([5]) A kereskedelmi hajózás adóztatásáról és a hajózási szervezeteket érintő egyéb ügyekről szóló rendelet, 234.43. fejezet, a Máltai Kormányzati Közlöny 2004. április 30-i 17 574. száma.

([6]) Kereskedelmi hajózási törvény, 234. fejezet, a Máltai Kormányzati Közlöny 1973. április 6-i kiegészítése (a továbbiakban: kereskedelmi hajózási törvény).

([7]) A jövedelemadóról szóló törvény, 123. fejezet, a Máltai Kormányzati Közlöny 1949. január 1-jei száma (a továbbiakban: a jövedelemadóról szóló törvény).

([8]) A „hajótéradók" tágabb értelemben véve a hajókra vonatkozóan fizetendő közterheket, különösen a lajstromozási díjat jelentik. Fontos megjegyezni, hogy a Máltán lajstromba vett összes tengerjáró hajó fizet hajótéradót lajstromozási díj formájában, de nem minden ilyen hajó jogosult jövedelemadó-mentességre. Málta a hajótéradó-rendszer hatálya alá tartozó, hajótéradóra jogosult, egyúttal a jövedelemadó alól mentesülő hajókat nevezi „a hajótéradó hatálya alá tartozó hajónak".

([9]) A „hajótéradó hatálya alá tartozó hajó" fogalommeghatározása a 4. lábjegyzetben található.

([10]) A kereskedelmi hajózási törvény 84Z. szakaszának (1) bekezdése.

(10) A hajótéradó-rendszer tárgya a hajózási tevékenységekből ([11]) származó jövedelem. Az adórendelet értelmében gondoskodni kell a hajózási és nem hajózási tevékenységek számviteli elkülönítéséről ([12]). A „hajózási tevékenységek" a fogalommeghatározás szerint „nemzetközi tengeri áru- vagy személyszállítás, illetve azt esetlegesen kiegészítő vagy ahhoz esetlegesen kapcsolódó egyéb szolgáltatások nyújtása hajó részére vagy hajóval, ideértve a bármely fenti tevékenységben részt vevő hajó tulajdonlását, bérbeadását vagy bármilyen egyéb módon történő üzemeltetését, valamint az egyébként esetlegesen előírt tevékenységek folytatását." ([13])

(11) A kereskedelmi hajózási törvény 85. szakaszának (1) bekezdése rögzíti azokat a követelményeket, amelyek teljesülése esetén a hajó „hajótéradó hatálya alá tartozó hajónak" minősül, és ezáltal részt vehet a hajótéradó-rendszerben: a „hajótéradó hatálya alá tartozó hajó" „a miniszter által e törvény 85A. szakasza értelmében hajótéradó hatálya alá tartozó hajónak nyilvánított hajó vagy hajózási szervezet által teljes mértékben tulajdonolt, bérbe adott, kezelt, igazgatott vagy üzemeltetett, legalább 1 000 nettó tonna hajóterű hajó". A kereskedelmi hajózási törvény 85A. szakaszának (1) bekezdése lehetővé teszi bármilyen – így akár 1 000 nettó tonnánál kisebb hajóterű ([14]) – hajó „hajótéradó hatálya alá tartozó hajóvá" nyilvánítását, amely hajó ezáltal jogosulttá válik a hajótéradó-rendszerben való részvételre. A hatályos szöveg szerint erre a „folytatott műveletektől vagy kereskedelmi tevékenységtől függetlenül" lehetőség van az illetékes miniszter által „megfelelőnek ítélt" feltételek mellett.

(12) Az engedéllyel rendelkező hajózási szervezetek hajózási tevékenységekből származó jövedelme mentesül a jövedelemadóról szóló törvény ([15]) szerinti jövedelemadó alól.

(13) Összefoglalva tehát a hajótéradó-rendszer hatálya alá tartozó, hajótéradóra jogosult, egyúttal a jövedelemadó alól mentesülő hajók (a továbbiakban: a hajótéradó hatálya alá tartozó hajók) „hajózási szervezetek által teljes mértékben tulajdonolt, bérbe adott, kezelt, igazgatott vagy üzemeltetett" ([16]) és hajózási tevékenységekben részt vevő hajók ([17]).

(14) Emellett a jövedelemadóról szóló törvény értelmében adómentességet élveznek a következők: engedéllyel rendelkező hajózási szervezet hajótéradó hatálya alá tartozó hajó eladásából vagy egyéb módon történő átruházásából vagy szállításakor vagy elkészültekor hajótéradó hatálya alá tartozó hajónak minősülő hajó megvásárlásához fűződő jog elidegenítéséből származó bármilyen jövedelem, haszon vagy nyereség ([18]).

2.1.2. *A hajótéradóra jogosult jövedelem és tevékenységek konkrét típusa*

2.1.2.1. Személyzet nélküli hajóbérbeadás

(15) A máltai jogszabályok értelmében a személyzet nélküli hajóbérbeadásból származó összes bevétel korlátozás nélkül jogosult a hajótéradóra.

2.1.2.2. Időbérlet/útbérlet

(16) mivel a máltai jogszabályok a „hajózási szervezet" ([19]) fogalmát a „hajózási tevékenységek" ([20]) fogalmával együtt tágan határozzák meg, ezért értelmezhető úgy, hogy a személyzetért vagy műszaki irányításért felelősséggel nem tartozó, kizárólag kereskedelmi hajókezelők (tehát olyan társaságok, amelyek szállítási szerződéseket kötnek, és idő- vagy útbérlet útján más társaságokat vonnak be a szolgáltatás nyújtása céljából) is jogosultak a hajótéradóra.

(17) Az időbérletbe adott hajók igénybevételére a (24) preambulumbekezdésben ismertetett lobogóhoz kötöttségi követelmények vonatkoznak. Azonban jelenleg nincs kifejezett szabály, amely a hajótéradó-rendszer hatálya alá újonnan bejelentkezők EGT-lobogóval való fellobogózására vonatkozó minimumkövetelményt határozna meg.

([11]) Az adórendelet 3. szakasza (1) bekezdésének a) pontja.
([12]) Az adórendelet 3. szakaszának (4) bekezdése.
([13]) A kereskedelmi hajózási törvény 85. szakasza.
([14]) Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (7) preambulumbekezdését.
([15]) Az adórendelet 3. szakasza (1) bekezdésének a) pontja.
([16]) A kereskedelmi hajózási törvény 85. szakaszának (1) bekezdése.
([17]) Lásd a (10) preambulumbekezdést.
([18]) Az adórendelet 3. szakasza (1) bekezdésének b) pontja.
([19]) Lásd a (9) preambulumbekezdést.
([20]) Lásd a (10) preambulumbekezdést.

(18) A hajólajstromozási hivatal vezetője 2012. január 6-án belső szabályzatot adott ki a máltai hajótéradó-rendszer alkalmazására való jogosultságról (a továbbiakban: a 2012. évi belső eljárási szabályzat) ([21]). Ez a szabályzat a flotta teljes hajóterének hányadában kifejezett korlátozásokat határoz meg az időbérletre és a hasonló tevékenységekre. Ugyanez a belső eljárási szabályzat megengedi az eltéréseket legfeljebb hároméves időtartamra:

> „A hajótéradó-rendszer hatálya alá való bejelentkezés időpontjában a bérelt és a hajótéradó-rendszer hatálya alá vont hajók teljes nettó tonnatartalma nem haladja meg a jogosult hajóbérlő és az esetlegesen ugyanabba a vállalatcsoportba tartozó bármely egyéb szervezet által bérelt és üzemeltetett összes hajó teljes nettó tonnatartalmának 80 %-át. A bérelt hajó időbérletbe vagy útbérletbe vett vagy fuvarbérleti szerződés tárgyát képező hajó. Az említett hányad a 90 %-ot is elérheti, amennyiben az összes bérelt hajó közösségi lobogó alatt közlekedik, vagy azok (személyzeti és műszaki) irányítása teljes mértékben az EU/EGT területéről zajlik. A rendszer hatálya alá való bejelentkezést követően a hajóbérlő túllépheti a bérelt hajók nettó tonnatartalmának fent említett maximális hányadát, feltéve, ha ez a túllépés legfeljebb három egymást követő adóidőszakban fordul elő."

2.1.2.3. Kiegészítő bevételek

(19) A teher- és személyszállítást illetően a 2012. Évi belső eljárási szabályzat részletesebben meghatározza, hogy a máltai hatóságok rendszerint mely „kiegészítő tevékenységeket" tekintik úgy, hogy azok a „hajózási tevékenységek" fogalomkörébe tartoznak. A szabályzat rögzíti, hogy általában véve „[a] jogosult hajók üzemeltetése során kínált hajóüzemeltetési szolgáltatással jelentős mértékben összefüggő vagy annak szokásos részét képező összes tevékenység feljogosít a hajótéradó-rendszer igénybevételére". Különösen az alábbi tevékenységek tartoznak e körbe:

a) a tengeri személyszállítás (üdülőhajók) esetében a jogosult hajó fedélzetén folytatott szálláshely-szolgáltatási, vendéglátási, szórakoztatási és kiskereskedelmi tevékenységek, feltéve, ha ezeket a szolgáltatásokat az adott hajóval végzett tengeri utasszállítási tevékenységet kiegészítő tevékenységként nyújtják, és kivétel nélkül az adott hajó fedélzetén veszik igénybe;

b) irodai létesítmények üzemeltetése a hajótéradó hatálya alá tartozó hajózási tevékenységekkel összefüggésben;

c) jegykiadó létesítmények és utasterminálok üzemeltetése a hajótéradó hatálya alá tartozó hajózási tevékenységekkel összefüggésben ([22]);

d) a társaság által üzemeltetett, jogosult hajó utasai számára szervezett kirándulások, amelyeknél az utasok a rendelkezésükre bocsátott kabinokat kizárólagosan használják;

e) a forgótőke bármilyen kamata vagy hasonló hozama, amennyiben e kamatot/hozamot az engedéllyel rendelkező hajózási szervezetnek vagy tevékenységeinek a finanszírozására, illetve hajótéradó hatálya alá tartozó hajó beszerzésére vagy karbantartására fordítják.

(20) Málta szerint a (19) preambulumbekezdés a) pontjában leírt tevékenység és különösen a szolgáltatás fedélzeten történő igénybevétele úgy értelmezendő, hogy e körbe tartozik a *fedélzeten még kabinnal rendelkező utasoknak* értékesített árukból és nyújtott szolgáltatásokból származó összes bevétel, feltéve, ha a hajó bevétele elsősorban hagyományos tevékenységekből származik.

2.1.3. *A hajótéradó mértéke*

(21) Málta egyösszegű átalány formájában számít fel éves hajótéradót ([23]):

1. táblázat

A hajó nettó tonnatartalma (nettó tonna)		Éves hajótéradó
0	2 500	1 000 EUR
2 500	8 000	1 000 EUR, valamint 40 eurocent a tonnatartalom 2 500 nettó tonnát meghaladó részének minden tonnája után
8 000	10 000	3 200 EUR, valamint 19 eurocent a tonnatartalom 8 000 nettó tonnát meghaladó részének minden tonnája után

([21]) Kereskedelmi hajózási értesítő, belső eljárási szabályzat, Máltai Közlekedési Hatóság, Kereskedelmi Hajózási Igazgatóság, kiadja a hajólajstromozási és tengerész-nyilvántartási hivatal vezetője 2012. január 6-án.

([22]) Az adóköteles bevételek a tengeri szállításhoz vagy kombinált, részben tengeri szállításhoz kapcsolódó jegyértékesítésből származnak. A hajótéradó hatálya alá tartozó, vonatkozó költségek a jegypénztárak üzemeltetésének és a terminálban történő jegykiadásnak a költségei.

([23]) Lásd a kereskedelmi hajózási törvény első mellékletének B. részét.

A hajó nettó tonnatartalma (nettó tonna)		Éves hajótéradó
10 000	15 000	3 580 EUR, valamint 14 eurocent a tonnatartalom 10 000 nettó tonnát meghaladó részének minden tonnája után
15 000	20 000	4 280 EUR, valamint 12 eurocent a tonnatartalom 15 000 nettó tonnát meghaladó részének minden tonnája után
20 000	30 000	4 880 EUR, valamint 9 eurocent a tonnatartalom 20 000 nettó tonnát meghaladó részének minden tonnája után
30 000	50 000	5 780 EUR, valamint 7 eurocent a tonnatartalom 30 000 nettó tonnát meghaladó részének minden tonnája után
több, mint 50 000		7 180 EUR, valamint 5 eurocent a tonnatartalom 50 000 nettó tonnát meghaladó részének minden tonnája után

(22) Az általános adómértéket a hajó korának függvényében kiigazítják. Az általános adómértéket csak a 10–15 éves hajóknál alkalmazzák. A 15 évnél idősebb hajók után az általános adómérték legfeljebb 50 %-ának megfelelő pótdíj fizetendő. A 0–5 éves hajóknál 30 %-os, az 5–10 éves hajóknál pedig 15 %-os csökkentést alkalmaznak ([24]).

(23) A kereskedelmi hajózási törvény első melléklete rögzíti, hogy „[a] miniszter az általa megfelelőnek ítélt feltételek mellettbármely hajót vagy *hajóosztályt mentesítheti az e rendelet értelmében esedékes díjak teljes összegének vagy egy részének a megfizetése alól.*"

2.1.4. *A lobogóhoz kötöttségi követelmény*

(24) A kereskedelmi hajózási törvény 85A. szakaszának (2) bekezdése szerint a nem közösségi lobogó alatt közlekedő hajó valamely alábbi feltétel teljesülése esetén nyilvánítható a „hajótéradó hatálya alá tartozó hajóvá" ([25]):

a) az engedéllyel rendelkező hajózási szervezet a teljes hajótér legalább 60 %-át közösségi lobogó alatt tulajdonolja, irányítja vagy üzemelteti; vagy

b) az engedéllyel rendelkező hajózási szervezet teljes hajóterének közvetlenül a hajó hajózási szervezet általi üzemeltetésének megkezdése után közösségi lobogó alá helyezett hányada nem kevesebb, mint a hajózási szervezet teljes hajóterének a vonatkoztatási időpontban ([26]) vagy hajókezelőknél az üzleti tevékenységük megkezdésének időpontjától (ha a vonatkoztatási időpontnál későbbi) számított egy év múlva közösségi lobogó alatt lévő hányada; vagy

c) a kedvezményezett társaság hajóterének közösségi lobogó alatt lévő hányada három év alatt vagy – amennyiben a társaság rövidebb ideje létezik – a hajótéradó kedvezményezettje fennállása alatt nem csökkent.

(25) A nem közösségi lobogó alatt közlekedő hajó akkor is a hajótéradó-rendszer hatálya alá vonható, amennyiben nem teljesülnek a b) vagy a c) pontban meghatározott követelmények, feltéve, ha a kedvezményezett vállalja, hogy növeli vagy legalább fenntartja valamely uniós tagállam lobogója alatt azt a hajótérhányadot, amely a vonatkoztatási időpontban ilyen lobogó alá tartozott.

2.1.5. *Elhatároló intézkedések*

(26) A hajótéradó-rendszerre is vonatkoznak a máltai adójog visszaélés elleni általános rendelkezései, amelyek szerint az adóösszegek mesterséges csökkentését célzó rendszereket figyelmen kívül kell hagyni ([27]).

(27) A hajótéradó-rendszer és az általános társaságiadó-rendszer között a fizetendő adó optimalizálása céljából történő váltás lehetőségét korlátozza, hogy a hajótéradó-rendszer hatálya alóli kijelentkezés visszavonhatatlan ([28]).

([24]) A csökkentés és az emelés pontos mértékét a kereskedelmi hajózási törvény első mellékletének C. része határozza meg.
([25]) Málta tisztázta, hogy a máltai jogszabályokban a „közösségi lobogó alatt közlekedő hajó" fogalma az uniós és az EGT-lobogó alatt közlekedő hajókat egyaránt magában foglalja.
([26]) Az adórendelet 2. és 3. szakaszának rendelkezései szerint a vonatkoztatási időpont a hajózási szervezetek esetében 2004. január 17., a hajókezelők esetében pedig 2009. június 11. (tengeri szállításhoz nyújtott állami támogatásról szóló közösségi iránymutatás [a továbbiakban: a tengeri szállítási iránymutatás; HL C 13., 2004.1.17., 3. o.] 3. és 12. fejezete, valamint a hajókezeléssel foglalkozó társaságoknak nyújtott állami támogatásra vonatkozó iránymutatásról szóló bizottsági közlemény [HL C 132., 2009.6.11., 6 o.] 5. fejezete).
([27]) A jövedelemadóról szóló törvény 51. szakasza.
([28]) Az adórendelet 6. szakasza.

(28) Azokra az évekre vonatkozóan, amikor hajótéradót alkalmaz, az érintett hajózási szervezetnek külön számviteli nyilvántartást vezetnie, amelyben egyértelműen megkülönbözteti a hajózási tevékenységekkel összefüggésben felmerült kifizetéseit és bevételeit, illetve az egyéb üzleti tevékenységeivel összefüggésben keletkezett bevételeit ([29]).

2.1.6. *A hajók eladásából vagy átruházásából származó tőkenyereség adómentessége*

(29) A hajótéradó hatálya alá tartozó hajók eladásából vagy átruházásából és hasonló műveletekből származó tőkenyereség adómentességet élvez ([30]). Az adómentességre nem vonatkozik korlátozás.

2.1.7. *A hajózási társaságok részvényeire fizetett osztalék adómentessége*

(30) Az adórendelet 3. szakasza (1) bekezdésének a) pontja úgy rendelkezik, hogy „a jövedelemadóról szóló törvény értelmében további adó nem számítható fel és nem fizetendő a jövedelem után, amennyiben az adott jövedelem engedéllyel rendelkező hajózási szervezet által folytatott hajózási tevékenységből származik", és a hajózási szervezet minden rá vonatkozó díjat és adót szabályszerűen megfizetett. Ez az adómentesség a tulajdonosi lánc minden tagjára vonatkozik ([31]).

(31) Az általános jövedelemadó-rendszert illetően a részvényeseknek fizetett osztalékok kezelésére a jövedelemadóról szóló törvény 68. szakasza az irányadó, amely a következőképpen rendelkezik:

„68. (1) a) Az a nem máltai illetőségű személy vagy Máltán lakóhellyel rendelkező magánszemély, aki a végső adószámlán kívüli bármely más adóköteles számlán elkönyvelt nyereségből osztalékkifizetésben részesül, ezen osztalék meglétét a jövedelemadóról szóló törvény rendelkezései szerint elkészített adóbevallásban nem köteles közölni.

b) Az a) pontban említett jövedelem tekintetében senkinek sem lehet további adót felszámítani e törvény alapján.

c) A végső adószámlán elkönyvelt osztalék további adóval nem terhelhető és senki adóköteles jövedelmébe nem számít bele, és az ilyen nyereség után közvetlenül vagy közvetve fizetett adó után adójóváírást vagy adó-visszatérítést senki nem igényelhet …"

(32) A jövedelemadóról szóló törvény 68. szakasza a gyakorlatban azt eredményezi, hogy az osztalékként kifizetett nyereség után a részvényesek szintjén nem kell további adót fizetni. Megjegyzendő, hogy az osztalékkifizetés kedvezményezettjei bevallani sem kötelesek ezeket az osztalékokat.

2.1.8. *A hajózási társaságok részvényein elért árfolyamnyereség adómentessége*

(33) A hajózási szervezetekben tőkerészesedéssel rendelkező szervezetnek és a részvényesnek nem kell jövedelemadót fizetnie a tőkerészesedésének átruházásából származó árfolyamnyereség után, amennyiben annak a társaságnak, amelyben a tőkerészesedéssel rendelkezik, kizárólag hajózási tevékenységekre korlátozódik a tevékenysége ([32]). Ez az adómentesség a tulajdonosi lánc minden tagjára vonatkozik ([33]).

(34) A jövedelemadóról szóló törvény szerint a tőkenyereség bizonyos fajtái adókötelesek. Ezek kimerítő felsorolását a jövedelemadóról szóló törvény 5. szakaszának (1) bekezdése tartalmazza, és ebbe a körbe lényegében azok a tőkenyereség-fajták tartoznak, amelyek ingatlan-, értékpapír- és társasági ügyletekből származnak. Az adóköteles tőkenyereséget összevonják az adózó egyéb jövedelmével, és vállalkozások esetében 35 %-os átalányadóval terhelik.

(35) A jövedelemadóról szóló törvény 12. szakasza (1) bekezdése c) pontjának ii. alpontja adómentességet biztosít a nem máltai illetőségű személyeknek. Úgy rendelkezik különösen, hogy az ingatlantársaságnak nem minősülő társaság részvényeinek vagy értékpapírjainak átruházásából nem máltai illetőségű személyt megillető vagy általa elért nyereség vagy haszon adómentes, amennyiben a nyereséget élvező személy nem máltai illetőségű, és nem olyan magánszemély vagy magánszemélyek tulajdonában vagy ellenőrzése alatt áll, aki vagy akik szokásos tartózkodási helye Máltán van.

([29]) Az adórendelet 3. szakaszának (4) bekezdése.
([30]) Az adórendelet 3. szakasza (1) bekezdésének b) pontja.
([31]) Az adórendelet 3. szakasza (1) bekezdésének b) pontja.
([32]) Az adórendelet 3. szakasza (1) bekezdésének c) pontja.
([33]) Az adórendelet 3. szakaszának (3) bekezdése.

2.1.9. *A hajózási társaságok vagy a hajótéradó hatálya alá tartozó hajók finanszírozása után fizetendő kamat vagy egyéb jövedelem adómentessége*

(36) A kereskedelmi hajózási törvény szerint egy szervezet nemcsak a Máltán vagy másik állam lobogója alatt lajstromozott hajó vagy hajók tulajdonlása, üzemeltetése, igazgatása és kezelése, valamint az ehhez kapcsolódó összes kiegészítő pénzügyi, biztonsági és kereskedelmi tevékenység folytatása ([34]) esetén minősül hajózási szervezetnek, hanem akkor is, ha a fő célkitűzése „a tőkebevonás hitelfelvétel, biztosítéknyújtás vagy értékpapír-kibocsátás útján, az adott hajózási szervezet vagy a vállalatcsoporton belüli más hajózási szervezetek javára" ([35]) vagy „olyan egyéb tevékenységek folytatása a tengerhasznosítási ágazatban, amelyeket a miniszter a Hatóság szakvéleménye alapján, rendelet útján mindenkor a fenti célra alkalmasnak minősít", feltéve, ha a szervezet beszerezte az engedélyt a hajózási főigazgatótól. ([36])

(37) Az adórendelet 3. szakaszának (2) bekezdése rögzíti, hogy a jövedelemadóról szóló törvény szerinti adó nem terheli az engedéllyel rendelkező, a kereskedelmi hajózási törvény 84Z. szakaszának (1) bekezdése értelmében vett hajózási szervezetek tevékenységének finanszírozásával vagy a hajótéradó hatálya alá tartozó hajó finanszírozásával összefüggésben fizetendő kamatot vagy egyéb jövedelmet. E rendelkezés értelmében az adómentesség csak a máltai illetőségű engedéllyel rendelkező bankokra, hitelintézetekre és pénzügyi intézményekre vonatkozik, és csak akkor kerül kiadásra, ha ezt az illetékes hatóságoktól kifejezetten kérik.

(38) A pénzügyi intézmények által a hajótulajdonosoknak, valamint a hajóüzemeltetéssel, hajókezeléssel vagy hajóigazgatással foglalkozó szervezeteknek nyújtott hitelek és biztosítékok ezért a vonatkozó tevékenységekből származó nyereség tekintetében esetlegesen mentesülhetnek a jövedelemadóról szóló törvény szerinti jövedelemadó alól ([37]).

(39) A máltai hatóságok megerősítették, hogy Málta Európai Unióhoz való csatlakozása óta a *hajó vagy hajók tulajdonlásával, (bérleti vagy egyéb jogviszony keretében történő) üzemeltetésével, igazgatásával és kezelésével* foglalkozó szervezeteken kívül más szervezetek számára nem adtak ki engedélyt, továbbá egyetlen, a kereskedelmi hajózási törvény 84Z. szakaszának (1) bekezdése szerinti bank, hitelintézet vagy pénzügyi intézmény sem élt ilyen mentességgel.

2.1.10. *Okiratok és átruházási ügyletek illetékmentessége*

(40) Az okiratok és az átruházási ügyletek illetékéről szóló törvény ([38]) a forgalomképes értékpapírok, az ingatlanok, az árveréses értékesítési ügyletek és a biztosítási kötvények átruházására vonatkozik. A forgalomképes értékpapírok a fogalommeghatározás szerint „a társaság részvénytőkéjéből való részesedést és a társaságot megtestesítő okiratokat" jelentik ([39]).

(41) Az adórendelet ([40]) rögzíti, hogy nem terheli illeték i. a hajótéradó hatálya alá tartozó hajónak a kereskedelmi hajózási törvény szerinti lajstromba vételét; ii. az engedéllyel rendelkező hajózási szervezet értékpapírjának vagy részesedésének kibocsátását vagy juttatását; iii. az engedéllyel rendelkező hajózási szervezet értékpapírjának vagy részesedésének megvásárlását, elidegenítését vagy átruházását; iv. a hajótéradó hatálya alá tartozó hajó eladását vagy átruházását; v. a hajóra vagy hajózási szervezetre vonatkozó vagy ahhoz kapcsolódó jelzálog vagy egyéb teher alapítását, átruházását vagy törlését; vi. a hajó feletti jog vagy részesedés átruházását vagy kötelezettség átvállalását.

(42) Az okiratok és az átruházási ügyletek illetékéről szóló törvény ([41]) a forgalomképes értékpapírért járó ellenszolgáltatás összegét vagy értékét vagy – ha magasabb – a forgalomképes értékpapír tényleges értékét alapul véve száz eurónként kéteurós illetékkel terheli az értékpapírügyleteket.

(43) Ugyanakkor nem terheli illeték az értékpapírokat érintő ügyleteket azon társaságok esetében, amelyeknél a törzsrészvénytőke, a szavazati jogok és a nyereséghez fűződő jogok több mint fele olyan személyeket illet meg, akik nem máltai illetőségűek, és sem közvetlenül, sem közvetve nem állnak máltai illetőségű személy tulajdonában vagy ellenőrzése alatt, feltéve, hogy a társaság többségben Máltán kívül rendelkezik üzleti érdekeltségekkel ([42]).

(44) Általában véve tehermentesek még a vállalatcsoport szerkezetátalakítása keretében végrehajtott csoporton belüli átruházási ügyletek ([43]). Emellett nagy számban vannak még további adómentességek, amelyek többnyire a jelentős nemzetközi érdekeltségekkel rendelkező különféle jogi személyekre vonatkoznak, de más körülmények között, például kollektív befektetési szervezetek esetén is előfordulnak.

([34]) A kereskedelmi hajózási törvény 84Z. szakasza (1) bekezdésének a)–c) pontja.
([35]) A kereskedelmi hajózási törvény 84Z. szakasza (1) bekezdésének d) pontja.
([36]) A kereskedelmi hajózási törvény 84Z. szakasza (1) bekezdésének e) pontja.
([37]) A kereskedelmi hajózási törvény 84Z. szakasza (1) bekezdésének d) pontja és az adórendelet 3. szakaszának (2) bekezdése.
([38]) Az okiratok és az átruházási ügyletek illetékéről szóló törvény, 364. fejezet, Máltai Kormányzati Közlöny, 1992. november 25.
([39]) Az okiratok és az átruházási ügyletek illetékéről szóló törvény 2. szakasza.
([40]) Az adórendelet 5. szakasza.
([41]) Az okiratok és az átruházási ügyletek illetékéről szóló törvény 42. szakaszának (1) bekezdése.
([42]) Az okiratok és az átruházási ügyletek illetékéről szóló törvény 47. szakaszának (3) és (4) bekezdése.
([43]) Az okiratok és az átruházási ügyletek illetékéről szóló törvény 42. szakasza (1) bekezdésének b) pontja.

3. A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK OKAI

(45) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság kétségbe vonta a 2.1–2.8. szakaszban ismertetett intézkedéseknek a belső piaccal és különösen a tengeri szállítási iránymutatással ([44]) való összeegyeztethetőségét.

(46) A hajótéradó-intézkedésekkel kapcsolatosan a Bizottság a következő kételyeket fogalmazta meg:

a) A tengeri szállítási iránymutatás a hajótéradó alkalmazási körét a tengeri szállításra használt hajókra korlátozza azzal, hogy a tengeri szállítás „*tengeri áru- és személyszállítást*" jelent ([45]). A kereskedelmi hajózási törvény azonban a jelek szerint nem tükrözte ezt a fogalommeghatározást. Ezenkívül a máltai rendszer mérlegelési jogkörrel ruházza fel a minisztert, hogy a kereskedelmi hajózási törvényben rögzített általános követelményektől eltérjen. A Bizottság úgy vélte, hogy a tengeri szállításban részt nem vevő hajókból származó nyereség tekintetében nem engedhető meg a hajótéradó alkalmazása. Ezzel összefüggésben a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a halászhajók, a pontonok, az uszályok, a jachtok, az üdülőhajók, a pontonok és az olajfúró tornyok is jogosultnak tűnnek a máltai hajótéradó-rendszer igénybevételére, ugyanakkor kétségbe vonta ennek indokoltságát.

b) A kiszolgáló/segédhajókra, vontatóhajókra és kotróhajókra vonatkozó egyértelmű rendelkezések hiánya miatt további kételyek merültek fel a Bizottság részéről azzal kapcsolatosan, hogy a tengeri szállítási iránymutatásban foglalt szabályok teljesülnek-e.

c) A hajók eladásából származó tőkenyereséget illetően a Bizottság kétségbe vonta, hogy a mentességet élvező ügyletek tárgyát kizárólag olyan hajók képezték, amelyeket hajózási társaságok akkor vásároltak meg vagy adtak el, amikor a hajótéradó hatálya alá tartoztak.

d) A Bizottság úgy vélte, hogy a kiegészítő tevékenységek jogosultságára vonatkozó egyértelmű korlátozások hiánya összeegyeztethetetlen támogatás nyújtásához vezethet, különösen bizonyos áruk üdülőhajó fedélzetén történő értékesítése esetén.

e) Az egyértelműen jogosult tevékenységekben részt vevő hajókat illetően a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az adókedvezményeket nem szabad kiterjeszteni mindazokra a piaci szereplőkre, akik az ilyen hajókban valamilyen módon érdekeltek. A hajótéradót nem vehetik igénybe a tengeri szállítási tevékenységet nem végző hajóbérbeadók. Ezenkívül a Bizottság kételyeket fogalmazott meg azzal kapcsolatosan, hogy az időbérlők és hasonló társaságok korlátozás nélkül jogosultak a hajótéradó igénybevételére.

f) A Bizottság kétségeit fejezi ki a tekintetben, hogy az adó mértéke minden esetben összhangban van-e a Bizottság által korábban más tagállamok tekintetében elfogadott mértékhez.

g) A Bizottság kétségbe vonta, hogy a lobogóhoz kötöttségi követelmények és az elhatároló intézkedések elégségesek.

h) A Bizottság megkérdőjelezte a hajózási társaságok részvényeire fizetett osztalék adóügyi megítélését.

i) A Bizottság emellett azt is megkérdőjelezte, hogy a hajózási társaságok részvényein elért árfolyamnyereség adómentessége összeegyeztethető-e a belső piaccal.

j) A Bizottság továbbá az okiratok és elidegenítési ügyletek illetékéről szóló törvény hatálya alóli mentességek belső piaccal való összeegyeztethetőségét is megkérdőjelezte. Ezekkel a mentességekkel a jelek szerint olyan gazdasági szereplők is élhetnek, akik nem feltétlenül valódi hajózási társaságok (nevezetesen részvényesek).

k) Végül pedig a Bizottság megállapította, hogy a hajók eladásából és a hajózási társaságok finanszírozásából származó nyereség jövedelemadó-mentessége nincs összhangban a tengeri szállítási iránymutatás rendelkezéseivel.

4. MÁLTA ÉSZREVÉTELEI ÉS KÖTELEZETTSÉGVÁLLALÁSAI

4.1. Bevezetés

(47) Málta hangsúlyozta, hogy a hajótéradó alkalmazása során mindig a tisztességes verseny és a tengeri szállítási iránymutatás tiszteletben tartására törekedett.

([44]) A Bizottság C(2004) 43 közleménye – Közösségi iránymutatás a tengeri szállításhoz nyújtott állami támogatásról (HL C 13., 2004.1.17., 3. o.).

([45]) A tengeri szállítási iránymutatás kifejezetten a tengeri szállításnak (tengeri fuvarozásnak) 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 rendeletben (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 rendeletben (HL L 364., 1992.12.12., 7. o.) meghatározott fogalmára hivatkozik.

(48) A máltai rendszer a gyakorlatban mindig a Bizottság által hajótéradóra jogosultként elismert hajókra (lényegében a nemzetközi áru- és személyszállítást végző hajókra) korlátozódott. A hajótéradó hatálya kiegészítő szolgáltatásokra, például finanszírozásra és közvetítésre nem terjedt ki.

(49) A máltai lobogó alatt lajstromozott hajók bruttó tonnatartalma 2015. december végén 66,2 millió volt (több mint 3 000 hajó). A máltai lobogó alatt közlekedő flotta Málta tengerhasznosítási tevékenységének alapvető eleme, és lényegesen befolyásolja az ország teljes tengerhasznosítási ágazatának gazdasági életképességét, különös tekintettel arra, hogy Málta az Unió külső határán elhelyezkedő kis sziget, és ez az ágazat multiplikátorhatást fejt ki a máltai gazdaságban.

(50) Ezt össze kell vetni azzal a ténnyel, hogy 2015 végén 462 hajó tartozott a máltai hajótéradó-rendszer hatálya alá, és ezeknek a hajóknak a teljes hajótere 10,4 millió bruttó tonna volt.

(51) Ezek a máltai hajótéradó-rendszerben részt vevő hajók két, norvég lobogó alatt közlekedő hajó kivételével mind a máltai lobogó alatt közlekednek. Egyik szóban forgó hajót sem harmadik személynek történő, személyzet nélküli hajóbérbeadás vagy időbérlet/útbérlet keretében üzemeltetik.

(52) A Málta parti tengerén kereskedelmi célból üzemeltetett hajókra nem terjed ki a máltai hajótéradó-rendszer hatálya. Ezek a hajók főként kikötői műveletekben vesznek részt, például tüzelőanyag-ellátási tevékenységeket folytatnak, szállítást végeznek és üdülési célú hajóutakat teljesítenek, ezáltal számos máltai tengerésznek adnak munkát.

(53) Különbséget kell tenni a Málta parti tengerén turisták/teheráru szállítását végző, kereskedelmi üzemeltetésű hajók és a nemzetközi kereskedelemben részt vevő hajók között. Csak az utóbbiak jogosultak a máltai hajótéradó-rendszer igénybevételére.

4.2. **A hajótéradó-rendszer**

4.2.1. *Hajótéradóra jogosult hajók*

4.2.1.1. Általános észrevételek

(54) A kereskedelmi hajózási törvény első melléklete szerint hajótéradó fizetendő a Máltán lajstromba vett összes hajó, így a halászhajók és a kedvtelési célú jachtok után is.

(55) Málta ugyanakkor leszögezi, hogy nem az összes hajótípus jogosult részt venni „hajótéradó hatálya alá tartozó hajóként" a hajótéradó-rendszerben. Ez vonatkozik például a halászhajókra és a kedvtelési célú jachtokra. Az ilyen hajókat tulajdonló, üzemeltető vagy kezelő, engedéllyel rendelkező hajózási szervezetek sem jogosultak a hajótéradó-rendszer igénybevételére azon nyereség tekintetében, amelyre ilyen hajók révén tesznek szert.

(56) Máltán a hajózási tevékenységeket nem végző hajók, például a halászhajók és a kedvtelési célú jachtok esetében a kereskedelmi hajózási törvény szerinti, hajótéralapú lajstromozási díjon és éves díjon túlmenően jövedelemadót is fizetni kell adóköteles jövedelmük után. Az említett díjakat és adókat „hajótéradónak" is nevezik Máltán, de csak a Málta által korábban „hajótéradó hatálya alá tartozó hajóknak" nevezett hajóknál kell a hajótéradó-rendszer szerinti hajótéradót fizetni a jövedelemadóról szóló törvény szerinti jövedelemadó helyett.

(57) Az adórendelet csak a „hajózási tevékenységekből" származó jövedelem tekintetében biztosít jövedelemadó-mentességet. A 2012. évi belső eljárási szabályzat több olyan hajót is felsorol, amely nem jogosult a rendes jövedelemadó helyett hajótéradóra, mivel az ilyen hajókból származó jövedelem nem minősül „hajózási tevékenységekből" származó jövedelemnek. Különösen a halászhajók, a kedvtelési célú jachtok, a tengeri szállításra nem használt, helyhez kötött tengeri létesítmények (köztük az olajfúró tornyok), a nem óceánjáró vontatóhajók, a nem önjáró úszódaruk, valamint a fő rendeltetésük szerint szerencsejáték-szolgáltatásokat nyújtó, illetve kaszinóként üzemelő hajók tartoznak e körbe. Emellett a mozgó szigetek és a pontonok sem jogosítanak a rendes jövedelemadó alóli mentességre. Mindezen hajók után egyszerűen lajstromozási díjat és éves díjat kell fizetni a hajóterük alapján, amit „hajótéradónak" neveznek ugyan, de nem mentesít a rendes jövedelemadó alól.

(58) Málta kijelentette, hogy a félreértések elkerülése érdekében a későbbiekben nem nevezi „hajótéradónak" a halászhajók és hasonló, nem jogosult hajók után fizetendő lajstromozási díjat és éves díjat.

(59) Abból, hogy az illetékes Miniszter mérlegelési jogkörrel rendelkezik az 1000 nettó tonnánál kisebb hajóterű hajók hajótéradó-rendszerbe való befogadását illetően, nem következik az, hogy a hajózási tevékenységeket nem végző hajókat is a hajótéradó hatálya alá lehetne vonni. A mérlegelési jogkör ellenére teljesülnie kell annak a feltételnek, hogy a hajónak nemzetközi áru- és személyszállítást kell végeznie.

(60) Az egyértelműség kedvéért Málta a következőképpen átfogalmazza a kereskedelmi hajózási törvény 85A. szakaszának (1) bekezdését: „A miniszter a pénzügyminiszter egyetértésével és az e rendelet alapján megfelelőnek ítélt feltételek mellett hajótéradó hatálya alá tartozó hajónak nyilváníthatja a nettó tonnatartalomtól függetlenül bármely hajót, amely hajózási tevékenységeket végez”.

(61) Máltán ez idáig csak a 2. táblázatban szereplő kategóriákba tartozó hajóknál fogadták el a hajótéradóra való jogosultságot (egyúttal pedig a rendes jövedelemadó alóli mentességet). A 2. táblázat emellett a flotta 2015. évi összetételét is tartalmazza.

2. táblázat

Hajótípus	A hajótéradó hatálya alá tartozó hajók teljes száma (2015. december)
uszály	7
ömlesztett árut szállító hajó	113
járműszállító hajó	5
cementszállító hajó	2
kereskedelmi célú jacht ([1])	29
konténerszállító hajó	12
általános teherhajó	120
személyhajó	24
roll-on/roll-off (ro/ro) hajó	5
segédhajó ([2])	3
tartályhajó	155
vontatóhajó	2
ÖSSZESEN	**477**

([1]) Nem kedvtelési célra használt, 15 méter teljes hosszúságú jachtok, amelyek legfeljebb 12 utast szállítanak, teherárut nem. Ezekre a hajókra a Máltai Közlekedési Központ Kereskedelmi Hajózási Igazgatósága által kiadott, kereskedelmi célú jachtokra vonatkozó kódex az irányadó: http://www.transport.gov.mt/superyacht-registration/commercial-yacht-code

([2]) A segédhajók a velük végzett műveletek szerint két típusra oszthatók fel: i. ellátóhajók, amelyekkel a tengeri létesítményekre szállítanak ellátmányt és berendezéseket, valamint ii. személyszállító hajók, amelyek személyzetet szállítanak a tengeri létesítményekre és onnan vissza. Emellett vannak olyan segédhajók, amelyek e két típusnak valamilyen kombinációi.

(62) Málta megerősítette, hogy a rendes jövedelemadó alól mentesülő hajók (a továbbiakban: a máltai hajótéradó hatálya alá tartozó flotta) 100 %-ban uniós, illetve EGT-lobogó alatt közlekedik, illetve lajstromozott ([46]), és 2004 óta egyetlen, nem uniós, illetve EGT-lobogó alatt közlekedő hajó sem volt a hajótéradó hatálya alá tartozó flottában.

(63) Ami a hajóteret illeti, a máltai hajótéradó hatálya alá tartozó flotta bruttó tonnatartalma megközelítőleg 10,4 millió tonna volt 2015 végén, ami a Máltán lajstromozott hajók kevesebb mint 20 %-át teszi ki.

([46]) A személyzet nélkül bérbe adott hajókat Máltán vették lajstromba, de előfordulhat, hogy más lobogó alatt közlekednek. Azok a hajótéradó hatálya alá tartozó hajók, amelyek nem máltai lobogó alatt közlekednek, uniós vagy EGT-lobogóval vannak fellobogózva.

(64) Málta vállalta, hogy a hajótéradó-rendszerre jogosult hajók körét a továbbiakban is azokra a hajókra korlátozza, amelyek nemzetközi tengeri áru- vagy személyszállítást végeznek, vagy olyan egyéb hajózási tevékenységeket folytatnak, amelyeknél a Bizottság korábban jóváhagyta, hogy azok a tengeri szállítási iránymutatás értelmében más tagállamok kérelmére hajótéradóra jogosítanak.

(65) Málta továbbá előírja majd, hogy csak valódi hajózási szervezetek lesznek jogosultak hajótéradóra a rendszer alapján, pontosabban megfogalmazva azok a szervezetek, amelyek kockázatokat és felelősséget vállaltak i. a tengeri szállítási iránymutatásban ([47]) foglalt meghatározás szerinti tengeri szállítást végző hajó üzemeltetésével (például a műszaki irányítással és a személyzet biztosításával kapcsolatos felelősség) vagy ii. a tengeri szállítási iránymutatásban meghatározott tengeri szállítás folytatásával összefüggésben (többek között a bizonyos feltételek mellett személyzettel együtt bérelt hajókkal ([48])).

4.2.1.2. A hajótéradó alkalmazása uszályokra

(66) A „nemzetközi áruszállítást” nem végző uszályok nem jogosultak a máltai hajótéradó-rendszerben való részvételre, függetlenül attól, hogy önjáróak-e vagy sem. A nyílt tengeri hajózásra tervezett és rendeltetésszerűen használt, egyúttal nemzetközi tengeri szállítást végző uszályok jogosultak lehetnek a máltai hajótéradó-rendszerben való részvételre. Erre olyan teherárunál lehet szükség, amely szokványos hajókkal nem szállítható.

(67) Az energiaiparban az uszályok szokványos hajókon nem szállítható alkatrészek, például horgonyok, csövek és láncok szállítására szolgálnak. Az új fúró- és kitermelőszigetek, valamint fúrótornyok alkotóelemeit is uszályokkal szállítják. Más uszályok mélytengeri csővezetékek fektetéséhez vagy nagyon nagy teherbírású daruk és árbocdaruk telepítéséhez szállítanak felszereléseket. A nem önjáró uszályokat erőművek szénnel való ellátására is használják.

4.2.1.3. A hajótéradó alkalmazása üdülőhajókra

(68) Az üdülőhajók (személyhajók) jogosultak a máltai hajótéradó-rendszerben való részvételre. Málta rámutatott arra, hogy Ciprus, az Egyesült Királyság, Dánia, Franciaország, Hollandia, Írország, Németország, Norvégia és Olaszország is jogosult hajónak tekinti az üdülőhajókat, amennyiben azokat elsődlegesen nem szerencsejáték-szolgáltatások nyújtására, kaszinó üzemeltetésére vagy hasonló, nem hajózási célokra használják.

(69) Az ágazat rendkívül előnyös az uniós tengerészeti klaszter számára, és jelentős hozzáadott értéket termel számos tagállamnak. Az ágazatban kiélezett nemzetközi verseny zajlik, és nagyszámú szakképzett és szakértő munkavállaló dolgozik.

4.2.1.4. A hajótéradó alkalmazása kereskedelmi célú jachtokra

(70) A nemzetközi személyszállításban használt kereskedelmi célú jachtok jogosultak lehetnek a hajótéradó-rendszerben való részvételre, amennyiben kereskedelmi célú jachtként lajstromozzák őket Máltán. Legfeljebb 12 utas ([49]) kereskedelmi célú szállítását kell végezniük, és szigorú biztonsági és üzemeltetési előírásoknak kell megfelelniük. A kereskedelmi célú jachtként tanúsított jachtok egyenértékűnek minősülnek a kisméretű személyhajókkal, mivel közlekedhetnek nemzetközi vizeken. A kereskedelmi célú jachtokra vonatkozó máltai kódex ([50]) határozza meg azokat a műszaki előírásokat, amelyeket a kereskedelmi célú jachtoknak teljesíteniük kell, hogy a hajótéradó hatálya alá tartozó hajónak minősüljenek. Ezek az előírások egyenértékűek a nemzetközi egyezményekben, például az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezményben (SOLAS-egyezmény) és a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezményben (MARPOL-egyezmény) rögzített, a kereskedelmi hajók építését és üzemeltetését szabályozó előírásokkal ([51]). A kereskedelmi célú jachtokra vonatkozó többi jogosultsági feltétel megegyezik a más típusú hajóknál alkalmazott feltételekkel.

(71) A kereskedelmi célú jachtok tulajdonosai jachtkezelő társaságokkal külső hajókezelési megállapodást kötnek. Az adórendelet megengedi, hogy a tulajdonosok és a hajókezelők is jogosultak legyenek a hajótéradó-rendszerben való részvételre. Ez idáig nem fordult elő, hogy a kereskedelmi hajózási törvény szerint lajstromba vett kereskedelmi célú jacht tulajdonosa és kezelője is igénybe vegye a rendszert.

([47]) A tengeri szállítási iránymutatás 2. szakasza.
([48]) Lásd a (100)–(101) preambulumbekezdést.
([49]) A több mint 12 utast szállító jármű az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) szerint személyhajónak minősül, így meg kell felelnie a vonatkozó nemzetközi egyezményekben foglalt követelményeknek és előírásoknak.
([50]) A Máltai Közlekedési Központ Kereskedelmi Hajózási Igazgatósága által kiadott, kereskedelmi célú jachtokra vonatkozó kódex: http://www.transport.gov.mt/superyacht-registration/commercial-yacht-code.
([51]) A kereskedelmi célú jachtokra vonatkozó kódexet a nemzetközi egyezményekkel egyenértékűként jelentették be a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnél.

(72) A kereskedelmi célú jachtok nemzetközi ágazatában kiélezett verseny folyik, és az Európai Unió, illetve az EGT területén lajstromba vett jachtok egyre nagyobb vetélytársává válnak azok a kereskedelmi célú jachtok, amelyek üzemeltetői az EGT-n kívüli illetőségűek. Harmadik országok társaságiadó-kedvezményekkel ösztönzik a jachtok ottani lajstromba vételét.

4.2.1.5. A hajótéradó alkalmazása vontató- és kotróhajókra

(73) Amennyiben engedéllyel rendelkező hajózási szervezet a hajótéradó hatálya alá tartozó vontatóhajóból tesz szert jövedelemre, csak a „hajózási tevékenységekből" származó jövedelme tekintetében jogosult a hajótéradó-rendszer igénybevételére. A kikötőn belül nyújtott vontatási szolgáltatások nem tartoznak a hajótéradó-rendszer hatálya alá. A vontatóhajók csak akkor jogosultak, ha megállapítást nyer, hogy üzemidejük túlnyomó részében nemzetközi áruszállítást végeznek, tiszteletbe tartva a tengeri szállítási iránymutatásban rögzített 50 %-os küszöbértéket ([52]).

(74) A 2012. évi belső eljárási szabályzat kizárja a nem óceánjáró vontatóhajókat a hajótéradó-rendszer hatálya alól, és egyértelműen megfogalmazza, hogy az előre meg nem határozott hajók nem egyszerűen jogosultak a hajótéradó-rendszerben való részvételre, hanem meg kell felelniük az adórendeletben rögzített követelményeknek. Az új kereskedelmi hajózási adórendelet tervezete kifejezett rendelkezést tartalmaz arra vonatkozóan, hogy a vontatóhajók és a kotróhajók csak akkor lehetnek jogosultak, ha az EU, illetve az EGT területén vették lajstromba őket. Ez a követelmény ugyan korábban nem volt egyértelműen megfogalmazva, ennek ellenére mindig teljesült.

(75) Málta vállalta, hogy a vontatási és kotrási tevékenységeket illetően átülteti a tengeri szállítási iránymutatásban szereplő pontos megfogalmazást a megfelelő szövegekbe.

4.2.1.6. A hajótéradó alkalmazása kiszolgáló hajókra

(76) Málta előadta, hogy csak néhány kiszolgáló/segédhajó tartozott a hajótéradó-rendszer hatálya alá. Ezek többcélú/darabáru-rakományt szállító hajók voltak ([53]).

(77) Málta szerint a kiszolgáló/segédhajók az alábbi szempontokból ugyanazon működési és szabályozási keret hatálya alá tartoznak, mint a (tengeri szállítási iránymutatás értelmében) tengeri szállítást végző hajók:

a) műszaki követelmények, ideértve a hajószerkezetre, a biztonságra és a környezetvédelemre irányadó összes nemzetközi jogi eszközt és előírást, valamint az osztályozási szabályokat;

b) személyzet biztosítása: e hajók személyzetét a nemzetközi – kereskedelmi hajókra is vonatkozó – jogszabályok, különösen a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló nemzetközi egyezménye (az STCW-egyezmény) és a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet Tengerészeti Munkaügyi Egyezménye szerint kell biztosítani; az e hajók fedélzetén foglalkoztatott tengerészekre ugyanazok a képzési követelmények, valamint munka- és életkörülmények vonatkoznak, mint a hagyományos kereskedelmi hajók fedélzetén foglalkoztatott tengerészekre;

c) jogi környezet: az e hajókat üzemeltető hajótulajdonosokra azonos jogi korlátok vonatkoznak a biztonság, a baleset vagy környezetszennyezés iránti felelősség és a versenyszabályok tekintetében.

(78) A kiszolgáló hajók nemzetközi versenyben olyan vetélytársak hajóival kerülnek szembe, akik alacsonyabb bért fizetnek a személyzetnek, alacsonyabb adót kell fizetniük, kisebb terjedelmű karbantartási programmal rendelkeznek stb.

(79) Ezenkívül a szervizhajók ugyanúgy hozzájárulnak a tengeri szállítási iránymutatásban meghatározott célkitűzések eléréséhez, mint más (kereskedelmi) hajók. Előmozdítják a tengerészeti klaszter fejlődését, és kedvező hatást gyakorolnak a foglalkoztatásra és a tengerészeti szakismeretekre az Európai Unióban.

(80) Málta vállalta, hogy a jogosult hajók körét azokra a hajókra korlátozza, amelyek a tengeri szállítási iránymutatás szerinti nemzetközi tengeri áru- vagy személyszállítást végeznek.

(81) Málta megjegyezte, hogy a Bizottság már elfogadta a kábelfektető, a csőfektető, a kutató- és a daruhajók hajótéradóra való jogosultságát ([54]).

([52]) A tengeri szállítási iránymutatás 3.1. szakasza.

([53]) A többcélú és a darabáru-rakományt szállító hajók a tengeri szállítási iránymutatásban foglalt fogalommeghatározás szerinti tengeri szállítást végeznek. A darabáru-rakományt szállító hajók olyan árukat szállítanak, amelyeket nem szállítókonténerekben, hanem egyesével kell berakodni.

([54]) Lásd például az N 714/09. számú ügyben (Hollandia – a hajótéradó-rendszer kiterjesztése kábelfektetőkre, csőfektetőkre, kutatóhajókra és daruhajókra) 2010. április 27-én hozott bizottsági határozat (HL C 158., 2010.6.18., 2. o.) (47) preambulumbekezdését.

4.2.2. *Hajótéradó hatálya alá vonható jövedelem*

4.2.2.1. A tengeri szállítással összefüggésben nyújtott kiegészítő szolgáltatások jogosultsága

(82) A „hajózási tevékenységek" adórendelet 85. szakaszának (1) bekezdésében szereplő fogalommeghatározásában említett „kiegészítő tevékenységek" fogalmát mindig úgy értelmezték, hogy szoros kapcsolatnak kell lennie a nemzetközi áru- és személyszállítás, illetve a kiegészítő tevékenység között. Eseti alapon kell vizsgálni, hogy egy adott tevékenység kiegészítő tevékenységnek minősül-e.

(83) Annak megállapításához, hogy egy tevékenység kiegészítő jellegű-e, figyelembe kell venni az OECD adóügyi modellegyezménye 8. cikkéhez fűzött magyarázatot (a továbbiakban: a magyarázat), különösen annak 4.2. pontját, amely rögzíti, hogy a nemzetközi szállítás keretében a kiegészítő műveletekből származó jövedelem olyan tevékenységekből szerzett jövedelem, amelyek „[a hajók nemzetközi forgalomban való üzemeltetéséhez] viszonyítva csekély hozzájárulást nyújtanak, és olyan szorosan összefüggnek az adott művelettel, hogy nem tekinthető a vállalkozás különálló üzleti tevékenységének vagy jövedelemforrásának".

(84) Málta hangsúlyozta, hogy rendszerint a jegyárban foglalt különféle kiegészítő szolgáltatások is a személyszállítás részét képezik. E körbe tartozik a hálóhely és az étkeztetés biztosítása, valamint a hajóút során az utas által elvárt egyéb szolgáltatások, például a beszállási és kiszállási szolgáltatások. A nagy személyhajók utasai filmvetítési, fürdőzési, fodrászati és más hasonló szolgáltatásokat is elvárnak. Az ilyen szolgáltatások és a helyi kirándulási szolgáltatások a hajózási tevékenységet kiegészítő tevékenységeknek tekintendők, amennyiben az adott szolgáltatás a szokásos piaci feltételek mellett beszerzett szolgáltatás. Málta továbbá kiemelte, hogy jogi követelmény vonatkozik arra, hogy az üdülőhajók fedélzetén működő üzletek zárva tartsanak, amíg a hajók a kikötőben tartózkodnak.

(85) Az üdülőhajók üzemeltetőinek fő bevételi forrása a jegyeladás, és a fedélzeten keletkező bevételek kiegészítő jellegűek, ugyanakkor kulcsfontosságúak a személyszállítási tevékenység fenntarthatóságához. Az ágazati jelentésekben szereplő becslések szerint az üdülőhajók bevételének nagyobb része (legalább 60 %-a) jegyeladásból származik.

(86) A 2012. évi belső eljárási szabályzat kifejezetten kizárja a hajótéradó-rendszerből „a fő rendeltetésük szerint általában szárazföldön kínált árukat értékesítő vagy szolgáltatásokat nyújtó hajókat (például úszó szállodák, áruházak és éttermek)", valamint az úszó vagy utazó kaszinókat. A hajótéradó-rendszerbe bevont 26 személyhajó közül 17 nem nyújt kaszinószolgáltatást, és nem értékesít luxuscikkeket.

(87) Málta vállalta, hogy az új kereskedelmi hajózási adórendelet hatálybalépésekor kifejezetten kizár több olyan tevékenységet, amely szárazföldön működő társaságok szolgáltatásaival verseng, ezért nem jogosít fel a hajótéradó-rendszer igénybevételére. E tevékenységek közé tartozik az utasoknak szokásosan nem kínált áruk és szolgáltatások – például személygépkocsik, háztartási készülékek vagy állatok – fedélzeten történő értékesítése, valamint olyan hajós üdülések, amelyeknél a hajó közben a kikötőben marad, és tengeri szállítás nem történik.

(88) Málta ezenkívül azt is vállalta, hogy a kiegészítő tevékenységekből származó bevételeket az egyes hajók bruttó bevételének 50 %-ában maximalizálja. Ennek betartását az adott csoportba tartozó mindegyik hajó esetében az adóhatóság ellenőrzi.

(89) A hajótéradó hatálya alá vonható, korlátozás tárgyát képező kiegészítő tevékenységek közé tartoznak majd a következők:

„a) utas- vagy áruszállítás az engedéllyel rendelkező hajózási szervezet által üzemeltetett, hajótéradó hatálya alá tartozó hajó fedélzetén történő szállítástól eltérő módon, amennyiben

i. egyetlen szerződést kötöttek az ügyféllel olyan hajóútra, amelynek a hajótéradó hatálya alá tartozó hajón való utazás is a részét képezi; valamint

ii. az út fennmaradó részére vonatkozóan a szállítási szolgáltatást az engedéllyel rendelkező hajózási szervezet vásárolja meg vagy szerzi be oly módon, mintha a szolgáltatásnyújtás két, egymástól független vállalkozás között történne;

b) rendszerint tengerjáró személyhajók által ügyfelek részére nyújtott értékesítési szolgáltatások és egyéb lehetőségek, ideértve az alábbiakat:

i. szeszes italok, parfümök és dohánytermékek értékesítése;

ii. valutaváltás a személyes kiadások fedezése céljából;

iii. egészségügyi és szépségápolási, valamint fürdőzési és wellness-szolgáltatások;

c) a személy- vagy áruszállítással közvetlenül összefüggő igazgatási és biztosítási szolgáltatások, többek között egyetlen, a hajótéradó hatálya alá tartozó hajón való utazást is magában foglaló hajóútra vonatkozó szerződés alapján;

d) az ügyfélnek egyetlen szerződés keretében értékesített üdülési szolgáltatás nyújtása, amennyiben:

i. az üdülés az engedéllyel rendelkező hajózási szervezet által üzemeltetett, hajótéradó hatálya alá tartozó hajón való utazást is magában foglal, a fennmaradó része pedig szárazföldön történik (a továbbiakban: a szárazföldi rész);

ii. a szárazföldi részre vonatkozóan a szállítási szolgáltatást az engedéllyel rendelkező hajózási szervezet szokásos piaci feltételek mellett nyújtott szolgáltatás igénybevételével vásárolja meg vagy szerzi be;

e) az engedéllyel rendelkező hajózási szervezet által üzemeltetett, hajótéradó hatálya alá tartozó hajón szállított áru be- és kirakodása, valamint a kizárólag e célokra használt létesítmények engedéllyel rendelkező hajózási szervezet általi biztosítása;

f) az engedéllyel rendelkező hajózási szervezet által üzemeltetett, hajótéradó hatálya alá tartozó hajón szállított áruk egyesítése vagy megbontása közvetlenül a hajóút előtt vagy után, amennyiben a tevékenység nem árufuvarozással kapcsolatos;

g) az engedéllyel rendelkező hajózási szervezet által üzemeltetett, hajótéradó hatálya alá tartozó hajón szállított áru ideiglenes elhelyezése a rakparton vagy a rakpartnál, amennyiben a tevékenység nem képezi hosszú távú tárolási művelet részét;

h) konténerek bérbeadása vagy biztosítása ügyfeleknek az engedéllyel rendelkező hajózási szervezet által üzemeltetett, hajótéradó hatálya alá tartozó hajón szállítandó áruk számára;

i) a társaság által üzemeltetett, hajótéradó hatálya alá tartozó hajó utasai számára szervezett kirándulások, amelyeknél az utasok a rendelkezésükre bocsátott kabinokat kizárólagosan használják;"

(90) Ezenkívül az alábbi kiegészítő tevékenységekből származó bevételekre vonatkozik a korlátozás:

a) reklám és marketing, amennyiben a hajótéradó hatálya alá tartozó hajók fedélzetén lévő reklámfelület értékesítéséről van szó; valamint

b) a rendszerint tengerjáró személyhajók által az ügyfelek fedélzeten történő szórakoztatása céljából kínált fogadási vagy szerencsejáték-lehetőségek, valamint a rendszerint tengerjáró hajók utasainak kínált luxuscikkek ilyen utasoknak való értékesítése, amennyiben az ilyen tevékenységekből származó árbevétel nem éri el a hajótéradó hatálya alá tartozó hajó bruttó bevételének 25 %-át.

(91) A 2012. évi belső eljárási szabályzat szerint a Máltán jelenleg hajótéradó hatálya alá tartozó, nem hajóhoz kötött kiegészítő tevékenységek közé i. a jegykiadó létesítmények és utasterminálok hajótéradó hatálya alá tartozó hajózási tevékenységekkel összefüggésben való üzemeltetése; ii. a forgótőke kamatának vagy hozamának az engedéllyel rendelkező hajózási szervezet vagy tevékenységei finanszírozására való fordítása esetén, e kamat vagy hozam beszedése; iii. hajótéradó hatálya alá tartozó hajó beszerzése és karbantartása tartozik. Ezek a tevékenységek a jövőbeni jogszabály alapján továbbra is a hajótéradó hatálya alá tartoznak majd „Az Európai Bizottság által hajótéradóra jogosultnak minősített egyéb kiegészítő tevékenységek" rovat alatt, feltéve, ha emiatt a (hajóhoz kötött és egyéb) kiegészítő tevékenységekből származó bruttó összbevétel nem haladja meg a kedvezményezett társaság hajótéradó tárgyát képező bevételének 50 %-át.

(92) A hajólajstromozási és tengerész-nyilvántartási hivatal vezetője által a 2004 és 2016 közötti időszakról készített áttekintésből kiderült, hogy a hajótéradó-rendszert igénybe vevő összes társaság betartotta a bruttó bevételre vonatkozó 50 %-os korlátot a kiegészítő tevékenységek esetében. E bevétel jelentőségére tekintettel kiemelt figyelmet kaptak az üdülőhajók. A hajótéradót igénybe vevő társaságoknál hajónként elvégzett vizsgálatok során bebizonyosodott, hogy a kiegészítő tevékenységekből származó bevételek jóval az 50 %-os korlát alatt vannak. Málta később megerősítette, hogy a kiegészítő bevételek tekintetében 2004 májusa óta betartják az 50 %-os határértéket. Málta hangsúlyozta, hogy az esetleges alvállalkozók nyeresége sosem volt hajótéradó alá vonható.

4.2.2.2. A hajótéradó alkalmazása jogosult hajókat személyzet nélkül bérbe adó szervezetekre

(93) Málta előadta, hogy a pénzügyi lízingbe adókkal ellentétben a hajóikat személyzet nélkül bérbe adó hajótulajdonosok nem állnak kívül a hajózási ágazaton, és bizonyos mértékig felelősséggel tartoznak a hajóikért.

(94) Amikor a hajó kizárólag jogosult tevékenységeket végez, és a tulajdonosa üzemelteti, a hajóból származó teljes jövedelem hajótéradó tárgyát képezi. Ezzel összefüggésben Málta úgy véli, hogy ugyanezt az elvet kell követni, ha az adott jövedelem megoszlik a hajó tulajdonosa és üzemeltetője között, feltéve, ha a szükséges feltételek teljesülnek (többek között mindkét fél megfizeti a hajótéradót). Málta előadta, hogy a túl szigorú megközelítés ez ügyben oda vezethet, hogy a hajótulajdonosok Unión kívüli lobogóra térnek át a hajóikkal, az uniós hajózási társaságok számára pedig emelkednek a hajóbérleti díjak.

(95) Ahogy az a Bizottság szolgálataihoz benyújtott, 2004 és 2016 közötti időszakra vonatkozó áttekintésből is kiderül, egyik, személyzet nélkül bérbe adott és korábban a hajótéradó-rendszerbe befogadott hajót sem harmadik személyeknek adták bérbe.

(96) A személyzet nélkül bérbe adott hajók a máltai hajótéradó-rendszer hatálya alá tartozó hajók megközelítőleg 10 %-át teszik ki. A bérbeadás vállalatcsoporton belül történt ([55]).

(97) Annak érdekében, hogy a kizárólag hajó bérbeadásával foglalkozóknak (köztük a természetes személyeknek kisméretű jachtokat bérbe adóknak ([56])) a jövőben jogilag ne legyen lehetőségük igénybe venni a hajótéradó-rendszert, Málta vállalta, hogy a személyzet nélküli hajóbérbeadási ügyletek jogosultságát a következő ügyletekre korlátozza:

a) a csoporton belüli ügyletekre ([57]);

b) a valódi hajózási társaságok által rövid távú kapacitásfelesleg miatt harmadik személyekkel végrehajtott ügyletekre, amennyiben a bérlet időtartama nem haladja meg a három évet, és a harmadik személyeknek személyzet nélkül bérbe adott nettó tonnatartalom nem éri el a hajótéradó hatálya alá tartozó társaság/vállalatcsoport teljes hajóterének 50 %-át; „rövid távú kapacitásfelesleg" kizárólag az engedéllyel rendelkező hajózási szervezet által saját hajózási tevékenységeinek folytatása céljából beszerzett hajóknál lehetséges, a kifejezetten személyzet nélküli bérbeadás céljából beszerzett hajóknál nem.

4.2.2.3. A hajótéradó alkalmazása uszályokra a más társaságoktól személyzettel együtt bérelt (időbérlet/útbérlet) hajókkal nyújtott szállítási szolgáltatásokra

(98) Málta megerősítette, hogy 2004 óta a hajótéradó egyik kedvezményezettje sem folytatott időbérleti vagy hasonló tevékenységeket.

(99) Málta ugyanakkor hangsúlyozta, hogy a hajózás természetéből fakadóan a hajótulajdonosoknak a gyors és rugalmas döntéshozatal lehetőségére van szükségük ahhoz, hogy alkalmazkodni tudjanak a piaci fejleményekhez. Málta rámutatott arra, hogy a tengeri szállítási iránymutatás nem korlátozza azt a maximális hajóteret, amelyet a szervezet személyzettel együtt bérbe vehet, hogy jogosult legyen a tengeri szállítási iránymutatás szerint megengedett támogatásra.

(100) Az időbérletbe adott flottára a máltai jog általános lobogóhoz kötöttségi követelményei vonatkoznak. A lobogóhoz kötöttségi követelmény a hajótéradó hatálya alá tartozó teljes flottára alkalmazandó ([58]). Az összes olyan, időbérletbe/útbérletbe adott hajó, amelyet 2004 májusa óta a máltai hajótéradó-rendszerbe befogadtak, EGT-lobogó alatt közlekedett.

(101) Málta tisztázta, hogy a Bizottság által a francia hajótéradóról szóló ügyben ([59]) jóváhagyott megközelítéssel összhangban előírná az újonnan bejelentkezők számára, hogy a hajótéradó hatálya alá tartozó flottájuk legalább 25 %-a EGT-lobogó alatt közlekedjen.

4.2.3. *A lobogóhoz kötöttségi szabály alkalmazása*

(102) Az adórendelet mindössze 2010 óta teszi lehetővé az EGT, illetve az Unió területén kívül lajstromozott hajók hajótéradó alá vonását a (27) preambulumbekezdésben ismertetett feltételek mellett. Ezért a máltai hajótéradó hatálya alá tartozó flotta túlnyomó része (90 %-a) EGT-, illetve uniós lobogó alatt közlekedik.

([55]) A vállalatcsoport legalább két olyan hajózási társaság, amely közvetlenül vagy közvetve ugyanazon személyek tulajdonában és ellenőrzése alatt van ötven százalékot meghaladó mértékben, valamint (a tulajdoni részesedéstől függetlenül) a Szerződés 54. cikke (3) bekezdésének g) pontja alapján az összevont (konszolidált) éves beszámolóról szóló, 1983. június 13-i 83/349/EGK hetedik tanácsi irányelv (HL L 193., 1983.7.18., 1. o.) 1. cikkében és a „Konszolidált kimutatások" című 10. nemzetközi pénzügyi beszámolási standardban meghatározott összes ellenőrzési helyzetben.

([56]) Kisméretű jachtok, amelyekre nem vonatkozik az 49. lábjegyzetben említett fogalommeghatározás.

([57]) Lásd az 55. lábjegyzetet.

([58]) Ez alól csak a személyzet nélkül bérbe adott hajók képeznek kivételt.

([59]) A Bizottság (EU) 2015/667 határozata (2015. február 4.) a hajóűrtartalomadó-rendszer keretében az időbérlőknek nyújtott támogatások feltételeinek módosítása révén Franciaország által végrehajtott SA.14551 (2013/C) állami támogatásról (HL L 110., 2015.4.29., 15. o.) (46) preambulumbekezdése.

(103) Málta vállalta, hogy előírja az újonnan bejelentkezők számra, hogy az általuk üzemeltetett, hajótéradó hatálya alá tartozó flotta legalább 25 %-a EGT-lobogó alatt közlekejen ([60]), és a tengeri szállítási iránymutatás 3.1. szakasza értelmében ezt a hányadot fenn kell tartani vagy növelni kell. E kötelezettségvállalás értelmében a hajótéradó kedvezményezettjeinek flottájában az EGT-lobogó alatt közlekedő hajók hányada az átlagot tekintve nem csökkenhet három éven át. E kötelezettségtől csak akkor szabad eltérni, ha a kedvezményezett társaság által üzemeltetett, hajótéradó hatálya alá tartozó flotta 60 %-a ([61]) EGT-lobogó alatt közlekedik. Ellenőrzést kell végezni, valahányszor hajót vesznek fel a hajótéradó hatálya alá tartozó flottába, vagy vesznek ki onnan.

(104) Málta emellett vállalta annak előírását, hogy a stratégiai és kereskedelmi irányításnak teljes egészében az EGT-n belül kell zajlania.

(105) A kereskedelmileg és stratégiailag nem az EGT területéről irányított hajók csak akkor fogadhatók be a hajótéradó-rendszerbe, ha EGT-lobogó alatt közlekednek. Kivételt képeznek a bizonyos korlátozások tiszteletben tartásával megállapított feltételek mellett, személyzet nélkül bérbe adott hajók ([62]).

4.2.4. *A hajótéradó mértéke*

(106) Málta rámutatott arra, hogy hajótéradó-rendszere hasonló elven működik, mint a ciprusi hajótéradó-rendszer, amelyet a Bizottság 2010-ben jóváhagyott. Málta a hajó hajóterétől függő egyösszegű átalány formájában számít fel éves hajótéradót.

(107) A Máltán fizetendő hajótéradó mértéke a hajó nettó tonnatartalmától és korától függ. A 3. táblázatban látható összehasonlítás a Máltán fizetendő hajótéradó mértékét veti össze a Bizottság által jóváhagyott ciprusi és lengyel hajótéradó-rendszerben fizetendő adó mértékével.

(108) Málta hangsúlyozta, hogy ha figyelembe vennék a kizárólag a hajótér alapján megállapított adó mértékének ([63]) változását, a Máltán fizetendő éves hajótéradó becsült összege nagyon hasonló lenne a Cipruson és Lengyelországban fizetendő adóösszeghez:

3. táblázat

Nettó tonnatartalom	Málta	Ciprus	Lengyelország
2 500	1 000	830	711
8 000	3 200	2 537	2 046
10 000	3 580	3 158	2 531
15 000	4 280	4 161	3 225
20 000	4 880	5 165	3 918
25 000	5 330	6 169	4 473
30 000	5 780	6 808	4 820
40 000	6 480	8 086	5 513
50 000	7 180	8 816	6 207
60 000	7 680	9 546	6 900

(109) Málta továbbá kiemelte, hogy a 3. táblázatban Lengyelországra vonatkozóan ismertetett hajótéradó-számítás azt feltételezi, hogy a hajók az év 365 napján üzemelnek. Azok a lengyel hajótéradó-rendszer hatálya alá tartozó hajók, amelyek nem üzemelnek egész éven át, arányos adócsökkentésre jogosultak. Cipruson 25 %-kal csökken a fizetendő hajótéradó összege azoknál a hajóknál, amelyeket legalább három hónapra használaton kívül helyeznek.

([60]) Beleértve a (személyzettel együtt vagy anélkül) bérelt hajókat, de a személyzet nélkül bérbe adott hajók nélkül.
([61]) Beleértve a (személyzettel együtt vagy anélkül) bérelt hajókat, de a személyzet nélkül bérbe adott hajók nélkül.
([62]) Lásd a 4. kötelezettségvállalást e határozat mellékletében.
([63]) Az általános adómérték, amely a leggyakoribb korcsoportba (10–15 év) tartozó hajókra vonatkozik.

(110) Málta a 10 évnél fiatalabb hajók esetében engedményt ad az általános adómértékből, a 15 éves vagy annál idősebb hajóknál viszont emeli a fizetendő hajótéradót. E szabály célja, hogy a hajótulajdonosokat és hajóüzemeltetőket fiatalabb (és ezáltal hatékonyabb és környezetkímélőbb) hajók lajstromozására ösztönözze, és eltántorítsa őket az idősebb hajók lajstromozásától. Mivel az újabb hajók rendszerint biztonságosabbak, hatékonyabbak és környezetkímélőbbek, mint a régebbi hajók, ez a szabály tehát előmozdítja a tengeri szállítási iránymutatás 2.2. szakaszában foglalt első célkitűzés elérését, vagyis „*a tengeri szállítás biztonságosabbá, hatékonyabbá és környezetkímélőbbé tételét*”. Egyúttal az Unió által az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésére vonatkozóan elfogadott 2020-as célokhoz is hozzájárul.

(111) Málta szerint az általános adómérték mérlegelésekor figyelembe kell venni, hogy a hajótéradó mértéke úgy növekszik, minél idősebb a hajó. Mivel Lengyelország és Ciprus ugyanakkor a hajók üzemen kívül helyezésével összefüggésben alkalmaz adócsökkentést, az adók mértéke ezért még a Máltán alkalmazott adócsökkentés figyelembevételével is összehasonlítható. A megfelelő összehasonlítás érdekében Málta előadta, hogy ha Lengyelországban egy hajó az éven belül az idő 75 %-ában üzemel, a Málta és Lengyelország közötti összehasonlítás a 4. táblázatban foglaltak szerint alakulna:

4. táblázat

Nettó tonnatartalom	Lengyelország	Málta (0–5 éves hajó)	Málta (5–10 éves hajó)
2 500	533,25	700	850
8 000	1 535	2 240	2 720
10 000	1 898	2 506	3 043
15 000	2 419	2 996	3 638
20 000	2 939	3 416	4 148
25 000	3 355	3 731	4 530
30 000	3 615	4 046	4 913
40 000	4 135	4 536	5 508
50 000	4 655	5 026	6 103
60 000	5 175	5 376	6 528

(112) A miniszter azon mérlegelési jogkörét illetően, miszerint „[…] az általa megfelelőnek ítélt feltételek mellett bármely hajót vagy hajóosztályt mentesítheti az e rendelet értelmében esedékes díjak teljes összegének vagy egy részének a megfizetése alól”, Málta kifejtette, hogy ez a szabály kizárólag a hajótéradónak is nevezett éves és lajstromozási díjra vonatkozik kizárólag azzal a céllal, hogy rugalmasságot tegyen lehetővé humanitárius és karitatív tevékenységek esetén. Mindazonáltal ezt a szabályt még sosem alkalmazták.

(113) A másik tagállamban fizetett hajótéradó miatti adócsökkentéssel kapcsolatosan Málta előadta, hogy a vonatkozó szabály célja a kettős adóztatás elkerülése. Nem számítható fel a máltai hajótéradó teljes összege annak a szervezetnek, amely másik országban már fizetett hajótéradót a hajó után. A kettős hajótér-adóztatás alól Málta által biztosított mentesség rendszere a rendes jóváírási módszeren alapul, amelyet a jövedelemadók esetében is alkalmaznak. Málta a Bizottság ebben a témában tett korábbi nyilatkozataira hivatkozott, amelyek ezt a megközelítést tükrözik ([64]).

(114) A kettős adóztatás alóli mentesség a hajó esetében Máltán kívül felmerült tényleges hajótéradó vagy az esetleges jóváírás előtt egyébként fizetendő máltai hajótéradó 75 %-a közül az alacsonyabb összegre korlátozódik. A mentesség kizárólag az adott, engedéllyel rendelkező hajózási szervezet által ugyanazon hajó után másik tagállamban fizetett hajótéradó tekintetében jár.

([64]) A Bizottság „Egy akadálymentes belső piac felé” című közleménye (COM (2001) 582 végleges, 2001. október 23.) és a Bizottság „A tagállamok közvetlenadó-rendszereinek a belső piacon való összehangolása” című közleménye (COM (2006)823 végleges, 2006. december 19.).

4.2.5. *Elhatároló intézkedések*

(115) Málta fenntartja, hogy az adórendeletben foglalt elhatároló intézkedések kellő visszatartó erővel rendelkeznek a visszaéléseket illetően, és megakadályozzák, hogy az előnyök nem jogosult tevékenységekre is kiterjedjenek.

(116) Az adórendelet előírja az engedéllyel rendelkező hajózási szervezetek számára, hogy külön számviteli nyilvántartást vezessenek, amelyben megkülönböztetik a hajózási tevékenységekből, illetve más bevételi forrásokból származó jövedelmet és nyereséget. Az engedéllyel rendelkező hajózási szervezetek ezenfelül kötelesek pénzügyi kimutatásokat készíteni az Unió által jóváhagyott nemzetközi pénzügyi beszámolási standardokkal összhangban, és kötelesek azok könyvvizsgálatát okleveles könyvvizsgálókkal elvégeztetni.

(117) Ha a hajózási szervezetek nem vezetnek külön számviteli nyilvántartást, akkor automatikusan jogosulatlanná válnak arra, hogy bármilyen adómentességet igénybe vegyenek.

(118) Az engedéllyel rendelkező hajózási szervezetek kötelesek nyilvántartásba vételüket kérni a pénzügyminiszternél, ha a hajótéradó-rendszerben részt kívánnak venni.

(119) A hajótéradó-rendszer előnyeit élvező, engedéllyel rendelkező hajózási szervezeteknek éves jövedelemadó-bevallást kell benyújtaniuk, amelyből egyértelműen ki kell derülnie, hogy a jogosult és nem jogosult jövedelem elkülönül. Abban az esetben, ha az engedéllyel rendelkező hajózási szervezet teljes jövedelme a hajótéradó-rendszer hatálya alá tartozik, ennek a szervezetnek lehetősége van az adóbevallás helyett nyilatkozatot tenni, amelyet az engedéllyel rendelkező hajózási szervezettől független, képesített személynek, vagyis okleveles könyvvizsgálónak vagy ügyvédi engedéllyel rendelkező személynek kell benyújtania. Szigorú szankciók vonatkoznak a hamis nyilatkozat tételére és az említett kötelezettségek tekintetében tanúsított súlyos gondatlanságra.

(120) Jövedelemadó-köteles tevékenységek esetében a veszteségek nem írhatók le a fizetendő hajótéradóból.

(121) A hajózási szervezetek nem jelentkezhetnek be a máltai hajótéradó-rendszer hatálya alá, és nem jelentkezhetnek ki annak hatálya alól attól függően, hogy van-e adóköteles eredményük. Amennyiben az engedéllyel rendelkező hajózási szervezetek másként nem döntenek, akkor a hajótéradó-rendszer hatálya alá tartoznak. Amennyiben a szervezet úgy dönt, hogy kijelentkezik a rendszer hatálya alól, akkor ez a döntése visszavonhatatlan ([65]).

(122) Egyik máltai hajózási szervezet hajói sem tartozhatnak részben a hajótéradó-rendszer és részben a jövedelemadó-rendszer hatálya alá ([66]).

(123) A jövedelemadóról szóló törvény 51. szakasza kiterjedt, visszaélés elleni rendelkezéseket tartalmaz, amelyek célja az adókedvezmény jogosulatlan igénybevételére irányuló mesterséges konstrukciókkal és rendszerekkel szembeni fellépés. Ez a visszaélés elleni általános szabály az agresszív adótervezésről szóló, 2012. december 6-i bizottsági ajánlást ([67]) követi. A visszaélés elleni intézkedéseket a jogsértés esetén kirótt szigorú szankciók erősítik. Ilyen esetekben tehát az elmaradt adón túlmenően havi 0,54 % (vagyis évi 6,48 %) kamatot, valamint további bírságokat kell fizetni, amelyek mértéke az elmaradt adó havi 1,5 %-át (vagyis 18 %-át) is elérheti.

(124) A jövedelemadóról szóló törvényben a költségek leírhatóságára vonatkozóan rögzített szabályok szerint közvetlen kapcsolatnak kell lennie a költség és a belőle származó jövedelem között. A jövedelemadóról szóló törvény 14. szakaszának (1) bekezdése értelmében a költség csak akkor írható le, ha „teljes egészében és kizárólag a jövedelem termelése során merül fel”. Ezért az adómentes haszon (így a hajótéradó tárgyát képező haszon) termelése során felmerül költségek nem írhatók le más adóköteles jövedelemből.

(125) Minden, engedéllyel rendelkező hajózási szervezetnek szabályszerű és a kellő adatokat tartalmazó nyilvántartást kell vezetnie bevételeiről és kiadásairól, hogy a vonatkozó jövedelem és a megengedett leírások mindenkor könnyen megállapíthatók legyenek.

([65]) Az adórendelet 6. szakasza.
([66]) Az adórendelet 6. szakasza.
([67]) HL L 338., 2012.12.12., 41. o.

(126) Málta vállalta, hogy előírja a hajótéradó kedvezményezettjeinek, hogy kötelező éves megfelelési nyilatkozatot nyújtsanak be minden ellenőrizhető paraméter, így a hajó típusa, a hajóval végzett tevékenységek, a nettó tonnatartalom, a napban kifejezett használati idő, a lobogó, a műveletek jellege, valamint a maximális támogatási intenzitás betartása tekintetében.

4.3. **A hajózási társaságok részvényeire fizetett osztalék adóügyi megítélése**

(127) Málta ismertette általános adórendszerének működését. Ebben az adórendszerben a máltai társaságok által a részvényeseknek fizetett osztalékokat nem terheli sem bevallási kötelezettség ([68]), sem adó ([69]). Ez az adórendszer kivétel nélkül az összes ágazatra kiterjed.

4.4. **A hajók eladásából vagy átruházásából származó tőkenyereség adómentessége**

(128) Málta a vonatkozó jogszabályaira hivatkozott, amelyek értelmében a hajónak a hajótéradó hatálya alá kell tartoznia ahhoz, hogy esetében élni lehessen az adómentességgel ([70]).

(129) Málta továbbá előadta, hogy korábban csak a hajók eladása, valamint a hajózási társaságok által a hajótéradó hatálya alatt vásárolt és eladott, hajótéradó hatálya alá tartozó hajókat érintő ügyletek élveztek adómentességet. Ezenkívül Máltán a hajótéradó-rendszer hatálya alóli kijelentkezés visszavonhatatlan.

4.5. **A hajózási társaságok részvényein elért árfolyamnyereség adómentessége**

(130) Málta szerint az európai lajstromok harmadik országbeli lajstromokkal szembeni versenyképességének és vonzerejének biztosítása érdekében lehetővé kell tenni, hogy a hajótulajdonosok (vagyis a részvényesek) élvezzék a hajózási tevékenységek gyümölcsét.

(131) A jövedelemadóról szóló törvény 12. szakasza (1) bekezdése c) pontjának ii. alpontja szerint az ingatlantársaságnak nem minősülő társaság részvényeinek vagy értékpapírjainak átruházásából nem máltai illetőségű személyt megillető vagy általa elért nyereség vagy haszon adómentes, amennyiben a nyereséget élvező személy nem máltai illetőségű, és nem olyan magánszemély vagy magánszemélyek tulajdonában vagy ellenőrzése alatt áll, aki vagy akik szokásos tartózkodási helye Máltán van. Ezenfelül a részesedés adómentességet élvez a jövedelemadóról szóló törvény 12. szakasza (1) bekezdésének u1. pontja értelmében, amely rögzíti, hogy a Máltán bejegyzett társaságok befolyásoló részesedésből vagy ilyen részesedés átruházásából származó jövedelme vagy nyeresége adómentes.

(132) A Málta által az OECD adóügyi modellegyezménye 13. cikke (5) bekezdésének rendelkezéseivel összhangban a kettős adóztatás elkerüléséről kötött egyezmények a személy illetősége szerinti államot ruházzák fel az ilyen árfolyamnyereség megadóztatásának jogával. Málta az összes EGT-tagállammal kötött a kettős adóztatás elkerüléséről szóló egyezményt.

(133) Málta Európai Unióhoz való csatlakozása óta 2006-ban történt az egyetlen olyan részvényátruházási ügylet, amely máltai részvényest érintett. Ez az ügylet a(z) […] részvényeinek átruházására irányult. A vonatkozó adómentességből származó előny jóval a csekély összegű támogatásokra vonatkozó küszöbérték ([71]) alatt volt, ugyanis a támogatás maximális – elméleti – összege az eladási árra tekintettel nem érte el az 1 400 eurót, még a hajókat érintő ügyletek után fizetendő illeték alóli mentesség igénybevételével együtt sem. A részvényes a tárgyidőszakban további támogatást nem kapott, és a hajótéradót sem vette igénybe ([72]).

(134) A 2004 óta egyébként végrehajtott összes részvényügyletre vonatkozott volna a jövedelemadóról szóló törvény 12. szakasza (1) bekezdése c) pontjának ii. alpontjában a nem máltai illetőségűek számára biztosított, árfolyamnyereség-adó alóli mentesség.

(135) Málta vállalta, hogy megszünteti a hajózási társaságok részvényeinek eladásából származó árfolyamnyereség ágazatspecifikus adómentességét, amely jelenleg a máltai illetőségű személyeket illeti meg.

([68]) A jövedelemadóról szóló törvény 68. szakasza (1) bekezdésének a) pontja.
([69]) A jövedelemadóról szóló törvény 68. szakasza (1) bekezdésének b) pontja.
([70]) Az adórendelet 3. szakasza (1) bekezdésének b) pontja és (4) bekezdése.
([71]) A Bizottság 1407/2013/EU rendelete (2013. december 18.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. és 108. cikkének a csekély összegű támogatásokra való alkalmazásáról (HL L 352., 2013.12.24., 1. o.).
([72]) A kizárólag a máltai parti tengeren tevékenykedő hajózási társaságok az (52) preambulumbekezdésben leírtak miatt nem vehetik igénybe a hajótéradót.

4.6. **A hajózási társaságok vagy a hajótéradó hatálya alá tartozó hajók finanszírozásából származó kamat vagy egyéb jövedelem adómentessége**

(136) Az adórendelet 3. szakaszának (2) bekezdése úgy rendelkezik, hogy „egyetlen személynek sem kell megfizetnie a törvény [a jövedelemadóról szóló törvény] szerinti adót az engedéllyel rendelkező hajózási szervezetek […] tevékenységeinek finanszírozásával vagy hajótéradó hatálya alá tartozó hajó finanszírozásával összefüggésben számára fizetendő kamat vagy egyéb jövedelem után […]. Ez az adómentesség nem automatikusan, hanem kérelemre jár. Málta leszögezte, hogy még egyetlen vállalkozás sem részesült ilyen adómentességben. A máltai hatóságok megerősítették, hogy ilyen adómentességet eddig soha, tehát Málta Európai Unióhoz való csatlakozása óta sem biztosítottak, és „egyetlen társaság sem élt ilyen mentességgel”.

(137) Málta vállalta, hogy elhagyja a 3. szakasz (2) bekezdését az adórendeletből.

4.7. **A hajókat érintő ügyletek illetékmentessége**

(138) Málta előadta, hogy az adórendelet azon rendelkezései, melyek szerint bizonyos, hajókat érintő ügyletek ([73]) után nem kell illetéket felszámítani, csupán tájékoztató jellegűek. Nem juttatják előnyhöz a hajózási társaságokat, ugyanis az említett, hajókkal végrehajtott ügyletek az okiratok és átruházási ügyletek illetékéről szó törvény értelmében nem illetékkötelesek, tekintettel arra, hogy illetéket általában véve csak a forgalomképes értékpapírok, ingatlanok, árveréses értékesítési ügyletek és biztosítási kötvények átruházása után kell felszámítani.

4.8. **Okiratok és átruházási ügyletek illetékmentessége**

(139) Málta előadta, hogy a részvényeladásból származó árfolyamnyereség adómentességéhez hasonlóan az adórendelet 5. szakaszában foglalt illetékmentesség ([74]) sem fejtett ki számottevő hatást a hajótéradó hatálya alá tartozó társaságok tulajdonosi szerkezete, valamint az okiratok és átruházási ügyletek illetékéről szóló törvény szerinti általános mentességek tekintetében a 2004 óta eltelt időszakban.

(140) Az okiratok és átruházási ügyletek illetékéről szóló törvény 47. szakasza (3) bekezdésének d) pontja és (4) bekezdése alapján nem terheli illeték az értékpapírokat érintő ügyleteket azon társaságok esetében, amelynél a törzsrészvénytőke, a szavazati jogok és a nyereséghez fűződő jogok több mint fele olyan személyeket illet meg, akik nem máltai illetőségűek, és sem közvetlenül, sem közvetve nem állnak máltai illetőségű személy tulajdonában vagy ellenőrzése alatt, feltéve, ha a társaság többségben Máltán kívül rendelkezik üzleti érdekeltségekkel. A vállalatcsoport szerkezetátalakítása keretében, többségben ugyanazon részvényesek tulajdonában és ellenőrzése alatt lévő társaságok között, csoporton belül végrehajtott átruházási ügyletek az említett törvény 42. szakasza (1) bekezdésének b) pontja szerint illetékmentességet élveznek.

(141) Málta leszögezte, hogy 2004 óta mindössze egyetlen olyan ügylet ment végbe máltai részvényes tulajdonában lévő részvényekkel, amelyre nem vonatkozott a (140) preambulumbekezdésben említett általános illetékmentesség. Ez az ügylet az adókedvezmény szempontjából nem lépte túl a csekély összegű támogatásokra vonatkozó küszöbértéket, még az árfolyamnyereség-adó alóli mentesség igénybevételével együtt sem ([75]).

(142) Málta vállalta, hogy megszünteti az adórendelet 5. szakaszában a máltai illetőségű személyek számára biztosított illetékmentességet.

4.9. **A kötelezettségvállalások hatálybalépése**

(143) Málta vállalta, hogy a szabályok, amelyek az e határozatban foglalt intézkedéseket a belső piaccal összeegyeztethetővé teszik, az e határozat keltétől számított három hónapon belül hatályba lépnek. Az e határozat elfogadásától a kötelezettségvállalások hatálybalépéséig terjedő időszakra vonatkozóan Málta vállalta, hogy a hajótéradórendszert és az e határozat tárgyát képező egyéb intézkedéseket a továbbiakban úgy biztosítja, hogy az ne eredményezze olyan összeegyeztethetetlen támogatás kifizetését, amelyet később vissza kellene fizettetni a kedvezményezettekkel.

([73]) Az adórendelet 5. szakasza rögzíti, hogy nem kell illetéket fizetni a hajótéradó hatálya alá tartozó hajók lajstromba vétele és átruházása, a hajók feletti jogok átruházása, valamint a jelzálog vagy egyéb teher bejegyzése után. Lásd még a (40) és az azt követő preambulumbekezdéseket.

([74]) Az illetékmentesség a (41) preambulumbekezdésben leírtak szerint különösen a hajótéradó hatálya alá tartozó hajók lajstromba vételére, jelzálog bejegyzésére és részvények átruházására vonatkozik.

([75]) Lásd a (133) preambulumbekezdést.

4.10. **Jogos elvárások, jogbiztonság, létező támogatási állapot**

(144) Málta előadta, hogy a rendszer létező támogatásnak tekintendő, és erre vonatkozóan jogos elvárás áll fenn Málta és a hajózási szervezetek részéről.

(145) Málta 1973-ban vezette be hajótéradó-rendszerét és az azt kísérő intézkedéseket. Málta ezzel összefüggésben közölte az 1973. évi kereskedelmi hajózási törvény eredeti változatának ([76]) vonatkozó részeit, különösen a 85. és 86. szakaszt, amely meghatározza a mentességet élvező hajók körét, illetve a jövedelemadó-mentes jövedelmet.

(146) Málta előadta, hogy ezek a támogatási intézkedéseket alávetették a csatlakozás előtti átvilágítási folyamatnak. A közlekedéssel, ezen belül a hajótéradóval kapcsolatos versenypolitikai kérdésekre kifejezetten kitértek a csatlakozási tárgyalások során a közlekedésről szóló tárgyalási fejezetben. Málta rámutatott arra, hogy hajótéradó-rendszerét akkor nem találta problematikusnak a Bizottság. Málta a levélváltásukra hivatkozva leszögezte, hogy a Bizottság kielégítőnek találta az e rendszerről nyújtott tájékoztatását. Málta különösen az Európai Unióhoz való csatlakozásáról szóló konferencia 2001. október 26-i ülésére utalt, ahol a feljegyzései szerint megállapodtak abban, hogy a közlekedésről szóló tárgyalási fejezet ideiglenes lezárását javasolják. Málta előadta, hogy a hajótéradó-rendszert igénybe vevő hajózási szervezetekhez hasonlóan úgy értelmezte és ítélte meg, hogy a rendszer teljes mértékben összhangban van a tengeri szállítási iránymutatással.

(147) A vonatkozó máltai jogszabályokat, vagyis a kereskedelmi hajózási törvényt és az adórendeletet a csatlakozási okmányban ([77]) előírtak szerint 2004. augusztus 31. előtt bejelentette a Bizottságnak. A hajótéradó-rendszerről a 2000. október 19-i CONF-M 51/00. számú dokumentumban és az azt kiegészítő, 2001. szeptember 18-i CONF-M 65/01. számú dokumentumban tájékoztatta a Bizottságot.

(148) A vonatkozó jogszabályok a csatlakozás időpontja és 2007. május 1. között nem változtak. A nemzeti rendelkezéseket mindössze 2010-ben módosították a hajókezeléssel foglalkozó társaságoknak nyújtott állami támogatásra vonatkozó iránymutatásról szóló bizottsági közleményben (a továbbiakban: a hajókezelési iránymutatás) ([78]) bevezetett alapelvek átültetése céljából.

(149) Málta emlékeztette a Bizottságot arra, hogy a hajótéradó-rendszer nem szerepelt azon rendszerek között, amelyeket a csatlakozási szerződésben a létező támogatási intézkedések módosítására biztosított hároméves időszak letelte előtt ki kellett igazítani, ezért létező támogatásnak tekintette a rendszert. A Bizottság 2007. április 24-i levelében csak két támogatási intézkedést említett: az egyik a Gozo Channel Co. Ltd. közszolgáltatási kötelezettsége, a másik pedig a Sea Malta Co. Ltd. közszolgáltatási kötelezettsége volt.

5. **HARMADIK FELEK ÉSZREVÉTELEI**

(150) A (3) preambulumbekezdésben leírtak szerint hat érdekelt féltől és egy, névtelensége megőrzését kérő, a német hajózási ágazatban dolgozó, munkavállalótól érkeztek észrevételek. A (151)–(177) preambulumbekezdés összefoglalja ezeket az észrevételeket.

5.1. **Hajótéradóra jogosult hajók**

(151) Az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége egyetértett a Bizottság azon kezdeti megállapításával, miszerint a halászhajók, az olajfúró tornyok és a nem kereskedelmi célú, szabadidős jachtok nem lehetnek jogosultak hajótéradóra.

5.2. **A hajótéradó alkalmazása uszályokra**

(152) A Máltai Nemzetközi Hajózási Tanács (Malta International Shipping Council) hangsúlyozta, hogy a nem önjáró uszály teherárut szállít, míg a vontatóhajó gondoskodik arról, hogy a rakomány elérjen a rendeltetési helyére. Ez a tevékenység ezért egyetlen műveletnek tekintendő, így mindkét hajónak jogosultnak kell lennie hajótéradóra.

([76]) Az 1986. évi XXIV. törvény módosította, és kiegészítette a 85A. szakasszal, amely felhatalmazta az illetékes minisztert, hogy 1 000 nettó tonnánál kisebb hajóterű hajóknak is mentességet adjon.

([77]) A Cseh Köztársaság, az Észt Köztársaság, a Ciprusi Köztársaság, a Lett Köztársaság, a Litván Köztársaság, a Magyar Köztársaság, a Máltai Köztársaság, a Lengyel Köztársaság, a Szlovén Köztársaság és a Szlovák Köztársaság csatlakozásának feltételeiről, valamint az Európai Unió alapját képező szerződések kiigazításáról szóló okmány (a továbbiakban: a csatlakozási okmány) (HL L 236., 2003.9.23., 33. o.).

([78]) HL C 132., 2009.6.11., 6. o.

5.3. **A hajótéradó alkalmazása üdülőhajókra**

(153) A Máltai Nemzetközi Hajózási Tanács rámutatott arra, hogy az üdülőhajók üzemeltetése tulajdonképpen személyszállítást jelent.

(154) Az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége előadta, hogy az üdülőhajók fő rendeltetése a tengeri szállítás, még akkor is, ha szabadidős célra használják őket. Az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége ezenkívül kiemelte, hogy az üdülőhajók ugyanazon ellenőrzés és szabályozás hatálya alá tartoznak, mint más óceánjáró hajók, és a rajtuk szolgáló tengerészeknek is ugyanazoknak a képesítési követelményeknek kell eleget tenniük. Ezenkívül ugyanazok a lobogó és kikötő szerinti tagállam általi ellenőrzések, valamint nemzetközi egyezmények vonatkoznak rájuk, mint a nemzetközi utakat teljesítő hajók. Az üdülőhajózási ágazatnak jelentős szerepe volt a tengeri szállítási iránymutatás célkitűzéseinek elérésében. Az üdülőhajózási ágazatra versenykényszer nehezedik az Európai Unión kívülről. Amennyiben az EGT-megállapodásban részes állam vagy uniós tagállam más országokban nem alkalmazott adókat (vagy egyéb költségeket) vet ki, az a részes állam vagy tagállam számíthat arra, hogy a hajókat áthelyezik olyan másik ország lobogója alá, ahol alacsonyabb az összköltség.

5.4. **A hajótéradó alkalmazása kereskedelmi célú jachtokra**

(155) A Máltai Nemzetközi Hajózási Tanács, a Máltai Kereskedelmi, Vállalkozási és Iparkamara, valamint a Máltai Szuperjachtágazati Hálózat rámutatott arra, hogy a kereskedelmi célú jachtok személyszállítást végeznek, ezen a területen pedig kiélezett nemzetközi verseny folyik offshore központokkal hajótulajdonos társaságok létrehozásáért és kereskedelmi célú jachtok lajstromozásáért.

5.5. **A hajótéradó alkalmazása kiszolgáló hajókra**

(156) Az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége hangsúlyozta, hogy nem határozható meg a jogosult hajótípusok végleges és kizárólagos jegyzéke. Előadta, hogy nincs valódi különbség a „kiszolgáló” és a „szállítási” tevékenység között, ugyanis mindkettő kereskedelmi hajózási tevékenység. Üdvözölte, hogy a Bizottság elismerte bizonyos kiszolgáló (például kábelfektető) hajók állami támogatásra való jogosultságát.

5.6. **Hajótéradó hatálya alá vonható jövedelem**

5.6.1. *A hajótéradó hatálya alá tartozó hajók eladásából származó tőkenyereség adóztatása*

(157) Az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége előadta, hogy a hajóüzemeltető rendes működéséhez szükséges eszközök adásvételéből származó haszon csak akkor zárható ki a hajótéradó hatálya alól, ha a társaság a hajózási eszközök adásvételén kívül egyéb tevékenységet nem folytat. Ebben az esetben nem tekinthető hajózási szolgáltatásokat nyújtó társaságnak.

(158) Az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége szerint a hajóeladásból származó tőkenyereségnek a hajótéradó-rendszer hatálya alá való bejelentkezés előtt beszerezett hajók esetében is a hajótéradó hatálya alá kell tartoznia, mivel a hajótéradó-rendszereknek tisztességes és méltányos átmeneti rendelkezéseket kell tartalmazniuk, figyelembe véve a hajótéradó alkalmazása előtti időszakban felmerült esetleges adóköveteléseket.

5.6.2. *A hajótéradó alkalmazása tengeri szállítással összefüggésben nyújtott kiegészítő szolgáltatásokra*

(159) Az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége szerint a kiegészítő tevékenységek hozzátartoznak a hajózási szervezet által kínált hajózási szolgáltatáshoz. Előadta, hogy nem szükséges meghatározni a „kiegészítő tevékenységek” fogalmát a tengeri szállítási iránymutatás alkalmazásában, hanem a tagállamokra kell bízni, hogy a Bizottság felügyelete alatt kialakítsák saját részletes értelmezésüket.

(160) Az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége egyetért a Bizottsággal abban, hogy a pénzügyi intézmények által a hajótéradó hatálya alá tartozó hajózási társaságoknak kínált szolgáltatások, például hitelek és biztosítékok nem tekinthetők jogosult „kiegészítő tevékenységeknek”.

(161) Ha valamely társaság kizárólag jogosult hajók üzemeltetésével foglalkozik, akkor az e hajóüzemeltetésből származó teljes haszon elhatárolható, amennyiben az üzleti tevékenységek összhangban vannak az ágazati szokásokkal és gyakorlattal.

(162) Az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége jelezte, hogy számos társaság mindent tartalmazó díjat számít fel a szolgáltatásaiért, és a tágabb megközelítés alkalmazása esetén nem kellene önkényes számításokat végezniük a haszon arányos felosztása érdekében. Az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége hangsúlyozta, hogy az OECD adóügyi modellegyezménye is alátámasztja a tágabb megközelítést.

(163) Az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége előadta, hogy a külön felszámított szolgáltatások a legtöbb személyszállítási szolgáltatás gazdasági működésének szükséges és bevett részét képezik. Nélkülük a hajózási tevékenység elveszítené vonzerejét az ügyfelek számára, és nem lenne kifizetődő a hajózási társaságok számára, ezért a hajótéradóra jogosultnak kell lenniük.

(164) Az üdülőhajózási tevékenységek esetében a szállítási csomag az út során kínált és az utasok által elvárt különféle szolgáltatásokat is magában foglal. Az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége szerint e körbe tartoznak a hírközlési szolgáltatások, a bárok, a valutaváltás, a rövid kirándulások, a vásárlás, az egészségügyi és szépségápolási szolgáltatások, valamint a szórakoztatás. Bizonyos esetekben, például rövid parti kirándulásoknál ezek a kiegészítő tevékenységek a hajózási társaság által beszerzett szolgáltatások – rendszerint helyi utazásszervezők értékesítik őket „csomagban" a hajótársaságnak –, ezért jogosult tevékenységnek kell őket tekinteni.

(165) Az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége elismeri a szárazföldön működő belföldi vállalkozásokkal való tisztességtelen verseny elkerülésének elvét, és hozzáteszi, hogy a hajók úszó áruházként, kaszinóként vagy álló szállodaként való üzemeltetése nem lenne elfogadható.

(166) A Máltai Nemzetközi Hajózási Tanács hasonlóképpen nyilatkozott az üdülőhajózási és személyszállítási csomagokról.

5.6.3. *A hajótéradó alkalmazása jogosult hajókat személyzet nélkül bérbe adó szervezetekre*

(167) Az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége előadta, hogy a tagállamoknak kell dönteniük esetleges korlátozások bevezetéséről, figyelembe véve például azt, hogyan szerveződik a nemzeti hajózási ágazat és tengerészeti klaszter.

(168) A Norvég Hajótulajdonosok Szövetsége szerint a személyzet nélküli hajóbérlés elterjedt megoldás a hajózási társaságok körében. Rendszerint azonban a hajózási társaságok teljes hajóterének mindössze csekély hányada képezi személyzet nélküli bérlet tárgyát. Kevés olyan társaság van, amely kizárólag személyzet nélkül bérbe adott hajókkal rendelkezik. Ha a személyzet nélküli hajóbérbeadásból származó jövedelem nem élvez teljes adómentességet, az EGT-n belüli hajótulajdonosok nem tudnának versenyképes bérleti díjakat ajánlani. Ezenkívül a külföldi talapzatokon működő kőolaj- és földgázipari vállalatokat kiszolgáló társaságok rendszerint szétválasztják a hajótulajdonosi és a hajóüzemeltetési tevékenységeket, hogy versenyképesek legyenek az üzemeltetés szerinti országban. Gyakran a személyzet nélküli hajóbérbeadás jelenti az egyetlen lehetőséget arra, hogy védett külföldi piacokra belépjenek. Ezenkívül akkor, ha kőolajipari vállalat bérel hajót, a hajóbérlő gyakran rendelkezik saját belső személyzeti és műszaki hajóirányítási szolgáltató szervezettel, amelyet igénybe is kíván venni. Emellett egyes területeken a személyzet költségével és rendelkezésre állásával, a hajójavítás költségével és gyors igénybevehetőségével, valamint a hajó üzemeltetéséhez szükséges egyéb feltételekkel kapcsolatos kockázatot nem tartják vállalhatónak, ezért inkább a személyzet nélküli hajóbérletet választják.

(169) A Norvég Hajótulajdonosok Szövetsége szerint nem növelné a hajózási ágazatnak nyújtott támogatás mértékét ([79]), ha lehetővé tennék, hogy a hajótéradó hatálya alá tartozó társaságok személyzet nélkül adjanak bérbe hajókat. A hajózásból származó adómentes jövedelem csupán megoszlik a hajót bérbe adó hajótulajdonos társaság és a hajót üzemeltető társaság között (a hajóüzemeltető társaság adómentes jövedelme a személyzet nélküli bérlés díjával csökken, ami a hajótulajdonos társaság adómentes jövedelme).

(170) A Máltai Nemzetközi Hajózási Tanács előadta, hogy a hajótulajdonlást és a hajóüzemeltetést egységes egészként kell kezelni. A hajótulajdonosi és a hajóüzemeltetési tevékenységeket végezheti ugyanaz a szervezet. Más esetekben viszont különböző szervezetek egyetlen tevékenységre összpontosítanak. A különböző szervezeteknek megvannak a maguk költségei és felelősségi köre, így többek között gondoskodniuk kell arról, hogy fő tevékenységük biztonságosan és hatékonyan folyjon. Kiemelendő, hogy a máltai jog és a nemzetközi jog súlyos kötelezettségeket és felelősséget ró a hajótulajdonosra, még akkor is, ha hajóját személyzet nélküli adja ki. Ha tehát a bérbe adott hajóval nemzetközi áru- és személyszállítást folytatnak, a tulajdonost és a bérlőt is a hajótéradó-rendszer hatálya alá kell vonni.

([79]) Ahhoz a helyzethez képest, amikor a hajótulajdonosi és hajóüzemeltetési feladatokat ugyanaz a szervezet látja el.

5.6.4. *A hajótéradó alkalmazása személyzettel együtt történő hajóbérlésre (időbérlet/útbérlet)*

(171) Az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége hangsúlyozta, hogy a hajóbérbeadási tevékenység közvetlenül és közvetve számos hajózási szakember foglalkoztatását teszi lehetővé Európa-szerte, és rugalmas megközelítéssel könnyebben elkerülhető, hogy a hajózási társaságok az Európai Unión kívülre helyezzék át székhelyüket.

(172) A Bizottság egyes, az időbérlők számára a hajótéradó igénybevételéhez a saját hajózási tevékenység minimális hányadát előíró határozatait illetően az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége úgy vélekedett, hogy ezen a követelményen lazítani kellene.

(173) A Norvég Hajótulajdonosok Szövetsége szerint a legtöbb hajózási társaság kereskedelmi okokból világszerte több tengeri központban is jelen van, és amennyiben valamely nemzetközi hajózási szervezet stratégiája arra irányul, hogy növelje az időbérletbe adott hajók hányadát a flottájában, ezt az európai hajótéradó-rendszerekben előforduló esetleges korlátozásoktól függetlenül is megteheti. Ehhez mindössze EGT-n kívüli illetőségű leányvállalatra van szüksége.

5.7. **Lobogóhoz kötöttség**

(174) Az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége szerint az tengeri szállítási iránymutatás gyakorlati szempontból alapvetően kellő mértékű rugalmasságot biztosít a tagállamok lobogóinak használatát illetően, és ezt nem szükséges szigorítani.

5.8. **Elhatárolási szabályok**

(175) Az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége rámutatott arra, hogy a hajótéradó-rendszerekben egyértelműen meg kell határozni a jogosult tevékenységeket.

(176) A hajóüzemeltetők a szolgáltatások beszerzésére irányuló tevékenységet más üzleti tevékenységektől elhatárolhatják, a más üzleti tevékenységek folytatásából származó hasznot azonban nem. Ez a szokásos piaci ár elve, amelyet általánosan alkalmaznak az adóigazgatásban, és amely a transzferárazás egyik követelményeként is ismert. Példa: ha a hajóüzemeltető a csomag részeként szárazföldi szolgáltatásokról, például közúti szállításról vagy szállodai elhelyezésről is gondoskodik, az általa a szolgáltatásokra a szokásos piaci árnak megfelelő költségen felül felszámított felárnak a hajótéradó hatálya alá kell tartoznia. Így abban az esetben, ha a szolgáltatásokat harmadik személy piaci áron nyújtja, a hajóüzemeltető bármilyen haszna elhatárolható. Ha azonban a szolgáltatásokat a hajóüzemeltető vállalatcsoportján belül nyújtják, azok transzferárazás tárgyát képezik, és a közúti szállításból vagy a szállodai elhelyezésből származó haszon nem tartozhat a hajótéradó hatálya alá, ugyanis csak a vállalatcsoporton belüli szolgáltatásokra felszámított felár után vehető igénybe a hajótéradó.

5.9. **A hajózási társaságok finanszírozásából származó haszon adómentessége**

(177) Az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége egyetért a Bizottsággal abban, hogy a pénzügyi intézmények által a hajótéradó-rendszer hatálya alá tartozó hajózási társaságoknak kínált szolgáltatások, például hitelek és biztosítékok nem tekinthetők sem „jogosult”, sem „kiegészítő tevékenységeknek”.

6. **MÁLTA ÉSZREVÉTELEI A HARMADIK FELEK ÉSZREVÉTELEIVEL KAPCSOLATBAN**

(178) Málta szerint a beadványok többségéből egyértelműen kiderül, hogy a tengeri szállítási iránymutatás máltai alkalmazását általános elégedettség övezi. Málta megjegyezte, hogy az érdekelt felek semmilyen kifogást nem emeltek, és támogatják a hatályos szabályozást.

7. **A TÁMOGATÁS ÉRTÉKELÉSE**

7.1. **A támogatás megléte**

(179) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerint „*a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet*”.

(180) Ennek megfelelően ahhoz, hogy egy támogatási intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősüljön, együttesen kell teljesítenie az alábbi feltételeket: i. az intézkedést állami forrásokból kell finanszírozni és annak az államnak betudhatónak kell lennie; ii. bizonyos vállalkozások vagy bizonyos áruk előnybe részesítése által szelektív előnyhöz kell juttatnia a kedvezményezettet; iii. torzítania kell a versenyt vagy a verseny torzításával kell fenyegetnie, és iv. képesnek kell lennie a tagállamok közötti kereskedelem befolyásolására.

(181) Az alábbiakban a Bizottság megvizsgálja, hogy i. a hajótéradó-rendszer, ii. a hajók eladásából vagy átruházásából származó tőkenyereség adómentessége, iii. a hajózási társaságok részvényein elért árfolyamnyereség adómentessége, iv. a hajózási társaságok részvényeire fizetett osztalék adómentessége, v. a hajózási társaságok vagy a hajótéradó hatálya alá tartozó hajók finanszírozásából származó kamat vagy egyéb jövedelem adómentessége és vi. az okiratokra és átruházási ügyletekre vonatkozó bizonyos illetékek alóli mentesség (a továbbiakban együttesen: a nemzeti intézkedések) teljesíti-e a (180) preambulumbekezdésben foglalt feltételeket, és ezáltal állami támogatásnak minősül-e.

Állami források, az államnak való betudhatóság és előny

(182) A Bizottság megjegyezte, hogy a nemzeti intézkedések a máltai államnak rendes körülmények között fizetendő szokványos adók és illetékek alóli mentesség biztosítására irányulnak. A hajótéradó-rendszer a jövedelemadóról szóló törvény értelmében a társasági jövedelem után rendes körülmények között fizetendő jövedelemadóhoz képest adócsökkentést biztosít. A hajózási társaságok részvényeire fizetett osztalék és árfolyamnyereség, a hajók eladásából vagy átruházásából származó tőkenyereség, valamint a hajózási társaságok vagy a hajótéradó hatálya alá tartozó hajók finanszírozásából származó kamat vagy egyéb jövedelem adómentessége a jövedelemadóról szóló törvény vonatkozásában a kereskedelmi hajózási törvényben és az adórendeletben biztosított mentességnek minősül. Az okiratok és átruházási ügyletek illetékéről szóló törvényben az okiratokra és átruházási ügyletekre vonatkozóan megállapított illeték alól szintén a kereskedelmi hajózási törvény és az adórendelet nyújt mentességet. A miniszter által a saját mérlegelési jogkörében biztosított díjfizetési mentesség is a máltai államnak rendes körülmények között fizetendő szokványos adók és illetékek alóli mentességnek minősül.

(183) A Bizottság rámutatott arra, hogy az állami adóbevétel kiesése egyenértékű az állami források adójellegű költségvetési kiadás formájában történő felhasználásával. Azzal, hogy a kereskedelmi hajózási törvény alapján adó- és illetékcsökkentést, illetve -mentességet tesz lehetővé, Málta állami forrásoknak minősülő bevételekről mond le. Ennélfogva az adócsökkentést és adómentesség, valamint az illetékmentességet állami forrásokból biztosítja. Az erre irányuló intézkedések állami jogszabályok formájában léptek hatályba (a kereskedelmi hajózási törvényt a parlament fogadta el, az adórendeletet pedig Málta a kereskedelmi hajózási törvényt végrehajtó másodlagos jogszabálynak tekinti). Mivel az említett adóintézkedéseket így a máltai hatóságok hajtották végre, ezért ezek az intézkedések az államnak tudhatók be.

(184) Egy intézkedés akkor minősül állami támogatásnak, ha pénzügyi előnyhöz juttatja a kedvezményezettet. A Bizottság megjegyezte, hogy a nemzeti intézkedések adó- és illetékmentességet biztosítanak, amely az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében előnyhöz juttatja a kedvezményezettet.

(185) A Bizottság ezért megállapította, hogy:

i. a hajótéradó-rendszer szerinti hajótéradó;

ii. a miniszter által a saját mérlegelési jogkörében biztosított díjfizetési mentesség;

iii. a hajók eladásából vagy átruházásából származó tőkenyereség adómentessége;

iv. a hajózási társaságok részvényein elért árfolyamnyereség adómentessége;

v. a hajózási társaságok részvényeire fizetett osztalék adómentessége;

vi. a hajózási társaságok vagy a hajótéradó hatálya alá tartozó hajók finanszírozásából származó kamat vagy egyéb jövedelem adómentessége;

vii. az okiratokra és átruházási ügyletekre vonatkozó bizonyos illetékek alóli mentesség

állami forrásokból származik, az államnak tudható be, és előnyhöz juttatja a kedvezményezetteket.

(186) Az alábbiakban a Bizottság mindegyik intézkedésnél külön megvizsgálja az intézkedés állami támogatásnak minősüléséhez szükséges további tényezőket, vagyis az intézkedések szelektív jellegét, valamint esetleges versenytorzító és kereskedelembefolyásoló hatásait.

7.1.1. *A hajótéradó-rendszer*

Szelektív előny

(187) Ahhoz, hogy valamely intézkedés állami támogatásnak minősüljön, szelektívnek kell lennie azáltal, hogy az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerint bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését előnyben részesít. Ami a szelektivitás feltételének értelmezését illeti, az állandó ítélkezési gyakorlat szerint egy intézkedés szelektívnek minősül, amennyiben „*részben mentesíteni kívánja a vállalkozásokat a jog által előírt kötelező hozzájárulások általános rendszerének rendes alkalmazásából eredő pénzügyi terhek alól*”. ([80]) Az intézkedés ezért szelektívnek minősül, ha eltérést jelent az általános adózási keretszabály szokásos használatához képest.

(188) Az értékelés céljából a Bíróság háromlépcsős elemzést dolgozott ki ([81]). Elsőként meg kell határozni a referencia-rendszert. A második lépésben meg kell állapítani, hogy egy adott intézkedés az említett rendszertől való eltérésnek minősül-e, azaz különbséget tesz-e a rendszerből fakadó célok tekintetében hasonló jogi és ténybeli helyzetben lévő gazdasági szereplők között. Az eltérés vizsgálata az elemzés e részének központi eleme, mivel ennek alapján megállapítható, hogy az intézkedés *prima facie* szelektív-e. Ha a szóban forgó intézkedés nem jelent eltérést a referenciarendszertől, akkor nem szelektív. Ha azonban mégis eltér attól (és ezért *prima facie* szelektív), az elemzés harmadik lépésében meg kell állapítani, hogy a (referencia-) rendszer jellege és felépítése igazolja-e az eltérést ([82]). Amennyiben egy *prima facie* szelektív intézkedést a rendszer jellege és felépítése igazol, az nem minősül szelektívnek, és ezért nem tartozik az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének hatálya alá ([83]).

(189) A Máltán működő vállalkozásokat terhelő adó mértéke a jövedelemadóról szóló törvény szerint 35 % ([84]). A hajótéradó-rendszer hatálya alá bejelentkezett hajózási szervezetek a hajózási tevékenységekből származó jövedelem tekintetében mentesülnek a jövedelemadóról szóló törvény szerinti adó alól, ehelyett egyösszegű átalányt fizetnek. A Bizottság rámutatott arra, hogy a 2.1. szakaszban bemutatott hajótéradó-rendszer vagy hasonló rendszer nem nyitott az összes ágazat és vállalkozás előtt, ezért *prima facie* szelektív. A hajótéradó révén a kedvezményezettek csökkenthetik adóráfordításaikat. Ez az eltérés az általános rendszer jellegére tekintettel nem indokolt, hanem kifejezetten azt a célt szolgálja, hogy bizonyos tevékenységeket előnyhöz juttasson és támogasson.

(190) A fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a hajótéradó-rendszer szelektív gazdasági előnyt nyújt.

A verseny torzítása és a kereskedelem befolyásolása

(191) Az állam által nyújtott intézkedés akkor tekinthető úgy, hogy torzítja a versenyt vagy azzal fenyeget, ha feltehetően javítja a kedvezményezett más versenytárs vállalkozásokkal szembeni versenypozícióját ([85]). Gyakorlati szempontból ezért minden olyan esetben feltételezni kell az EUMSZ 107. cikke szerinti versenytorzulás fennállását, amikor az állam pénzügyi előnyt biztosít egy olyan liberalizált ágazat valamely vállalkozásának, ahol verseny zajlik vagy verseny alakulhatna ki ([86]). Ha egy, az állam által nyújtott pénzügyi támogatás megerősíti egy vállalkozás helyzetét más, a Közösségen belüli kereskedelemben versenytárs vállalkozásokkal szemben, e kereskedelmet a támogatás által érintettnek kell tekinteni ([87]).

([80]) A 173/73. sz., Olaszország kontra az Európai Közösségek Bizottsága ügyben hozott ítélet (EBHT 1974., 709. o.) 3. pontja.
([81]) Lásd például a T-211/04. és T-215/04. sz., Gibraltár Kormánya kontra Bizottság ügyben 2008. december 18-án hozott ítélet (EBHT 2008., II-3745. o.) 143–144. pontját.
([82]) Lásd például a Bíróság C-279/08. P. sz., *Bizottság kontra Hollandia* ügyben 2011. szeptember 8-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2011:551) 62. pontját; és a Bíróság C-143/99. sz. *Adria-Wien Pipeline* ügyben 2001. november 8-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2001:598) 42. pontját.
([83]) Lásd például a Bíróság C-78/08–C-80/08. Sz., *Paint Graphos és társai* egyesített ügyekben 2011. szeptember 8-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2011:550) 49. és azt követő pontjait; és a Bíróság C-308/01. sz. *GIL Insurance* ügyben 2004. április 29-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2004:252) 60. és azt követő pontjait.
([84]) A jövedelemadóról szóló törvény 56. szakaszának (6) bekezdése.
([85]) A 730/79. Sz. *Phillip Morris* ügyben hozott ítélet (EBHT 1980., 267. o.) 11. pontja; a T-298/07., T-312/97. stb. sz. *Alzetta* egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 2000., II-2325. o.) 80. pontja.
([86]) A T-298/07., T-312/97. stb. sz. *Alzetta* egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 2000., II-2325. o.) 141–147. pontja.
([87]) A T-288/97. sz. *Friuli Venezia Giulia* ügyben hozott ítélet (EBHT 2001., II-1619. o.) 41. pontja.

(192) A hajózási tevékenységek piaca lényegét tekintve világméretű. Ezenkívül a tengeri kabotázsútvonalak és a tengeri szolgáltatások piaca is teljes mértékben liberalizált ([88]). Így a hajótéradó-rendszert igénybe vevő hajózási társaságok által nyújtott szolgáltatások nyitottak a tagállamokon belüli, a tagállamok közötti, valamint a tagállamok és harmadik országok közötti verseny előtt. Következésképpen fennáll a veszély, hogy a rendszer torzítja a versenyt és befolyásolja a tagállamok közötti kereskedelmet.

Következtetés

(193) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapította, hogy a hajótéradó az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében állami támogatásnak minősül.

7.1.2. *A miniszter által saját mérlegelési jogkörében biztosított díjfizetési mentesség*

(194) A hatályos jogszabályok nem korlátozzák megfelelően a miniszter azon mérlegelési jogkörének alkalmazását, hogy a (23) és a (112) preambulumbekezdésben leírtak szerint mentesítsen hajókat az adórendelet szerinti díjak megfizetése alól. Megszövegezése nem kellően pontos ahhoz, hogy a csökkentés hatályát a szándékolt, humanitárius és karitatív célú, nem gazdasági tevékenységekre korlátozza.

(195) A szelektív előnnyel kapcsolatosan a (187) és azt követő preambulumbekezdésekben, a versenytorzítással és a kereskedelem befolyásolásával kapcsolatosan pedig a (191) és azt követő preambulumbekezdésekben foglaltakkal azonos szempontok vonatkoznak azokra az intézkedésekre, amelyeket a miniszter a saját mérlegelési jogkörében hozhat.

Következtetés

(196) A Bizottság ezért azt a következtetést vonta le, hogy a további hajók miniszteri mérlegelési jogkörben történő mentesítésének lehetősége a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatás.

7.1.3. *A hajók eladásából származó tőkenyereség adómentessége*

(197) A jövedelemadóról szóló törvény 5. szakasza (1) bekezdésének a) pontja adóterhet ró a tőkeeszközök átruházásából származó tőkenyereségre. Az adórendelet 3. szakaszának (1) bekezdése a hajótéradó hatálya alá tartozó hajók eladásából és átruházásából származó tőkenyereség adómentességéről rendelkezik.

Szelektív előny

(198) A (187) preambulumbekezdésben leírtak szerint egy intézkedés szelektívnek minősül, ha eltérést jelent az általános adózási keretszabály szokásos használatához képest. Az adórendelet 3. szakaszának (1) bekezdése a hajók eladásából származó tőkenyereség adómentességéről rendelkezik, míg az általános adózási keretszabályt tekintve a jövedelemadóról szóló törvény 5. szakaszának (1) bekezdése a tőkeeszközök átruházásából származó tőkenyereségre adóterhet ró, amelynek mértéke elvben 35 %. A hajótéradó-rendszer hatálya alá bejelentkezett hajózási szervezetek a hajótéradó hatálya alá tartozó hajók eladásából származó tőkenyereség tekintetében mentesülnek a jövedelemadóról szóló törvény szerinti adó alól. A Bizottság rámutatott arra, hogy ez a mentesség nem áll rendelkezésre az összes ágazatban és minden vállalkozás számára, ezért *prima facie* szelektív. Az adómentesség révén a kedvezményezettek csökkenthetik adóráfordításaikat. Ez az eltérés az általános rendszer jellegére tekintettel nem indokolt, hanem kifejezetten azt a célt szolgálja, hogy bizonyos tevékenységeket előnyhöz juttasson és támogasson.

(199) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapította, hogy a hajóeladásból származó tőkenyereség adómentessége az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében szelektív előnynek minősül.

A verseny torzítása és a kereskedelem befolyásolása

(200) A (191) preambulumbekezdésben leírtak szerint abban az esetben, ha egy, az állam által nyújtott pénzügyi támogatás megerősíti egy vállalkozás helyzetét más, a Közösségen belüli kereskedelemben versenytárs vállalkozásokkal szemben, e kereskedelmet a támogatás által érintettnek kell tekinteni ([89]).

([88]) 1993. január 1-jétől: a 3577/92/EGK rendelet; a 4055/86/EGK rendelet.
([89]) A T-288/97. sz. *Friuli Venezia Giulia* ügyben hozott ítélet (EBHT 2001., II-1619. o.) 41. pontja.

(201) Ahogy azt a (192) preambulumbekezdés részletesen ismerteti, a hajózási tevékenységek piaca lényegét tekintve világméretű. Így a tőkenyereség-adó alóli mentességet élvező hajózási társaságok által nyújtott szolgáltatások nyitottak a tagállamok közötti verseny előtt. Következésképpen fennáll a veszély, hogy az intézkedés torzítja a versenyt és befolyásolja a tagállamok közötti kereskedelmet.

Következtetés

(202) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapította, hogy a hajóeladásból származó tőkenyereség adómentessége az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében állami támogatásnak minősül.

7.1.4. *A hajózási társaságok részvényeire fizetett osztalék adómentessége*

Szelektív előny

(203) A referenciarendszert az osztalékokra vonatkozó általános adórendszerként kell meghatározni. A jövedelemadóról szóló törvény 68. szakasza úgy rendelkezik, hogy senkinek sem számítható fel adó osztalékjövedelem után, függetlenül attól, hogy az adott személy máltai illetőségű-e, vagy sem. A 68. szakasz ezenkívül rögzíti, hogy senki sem köteles feltüntetni az osztalékjövedelmet az adóbevallásban. A máltai hatóságok megerősítették, hogy a Máltán bármely részvényesnek kifizetett osztalékra vonatkozó általános adókulcs lényegében nulla. A hajózási szervezetek részvényeseit illetően az adórendelet 3. szakasza (1) bekezdésének a) pontja úgy rendelkezik, hogy „*a jövedelemadóról szóló törvény értelmében további adó nem számítható fel és nem fizetendő a jövedelem után, amennyiben […] engedéllyel rendelkező hajózási szervezet által folytatott hajózási tevékenységekből származik*”, feltéve, ha a hajózási szervezet minden rá vonatkozó díjat és adót szabályszerűen megfizetett. Ezért a kapott osztalék után nem kell adót fizetniük sem egy nem hajózási társaság, sem pedig egy hajózási szervezet részvényeseinek. A hajózási társaságokban lévő részvények után fizetett osztalék adómentessége ezért általános intézkedésnek minősül, amely jellegét tekintve nem szelektív.

Következtetés

(204) A fenti értékelés alapján az osztalékadó alóli mentesség tehát nem minősül állami támogatásnak az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében.

7.1.5. *A hajózás vagy a hajótéradó hatálya alá tartozó hajók finanszírozása után fizetendő kamat vagy egyéb jövedelem adómentessége*

Szelektív előny

(205) A Bizottság megállapította, hogy a kereskedelmi hajózási törvény 84Z. szakaszának (1) bekezdése számos olyan tevékenységről rendelkezik ([90]), amely folytatása esetén egy szervezet hajózási szervezetnek minősül. A kereskedelmi hajózási törvény 3. szakaszának (2) bekezdése rögzíti, hogy a pénzügyi intézményeknek az engedéllyel rendelkező hajózási szervezetek kereskedelmi hajózási törvény 84Z. szakaszának (1) bekezdésében felsorolt tevékenységeinek finanszírozásával vagy hajótéradó hatálya alá tartozó hajó finanszírozásával összefüggésben őket megillető kamat vagy egyéb jövedelem után nem kell megfizetniük a jövedelemadóról szóló törvény szerinti adót.

(206) A (187) preambulumbekezdésben leírtak szerint egy intézkedés szelektívnek minősül, ha eltérést jelent az általános adózási keretszabály szokásos használatához képest. Az adórendelet 3. szakaszának (2) bekezdése rögzíti az engedéllyel rendelkező hajózási szervezetek kereskedelmi hajózási törvény 84Z. szakaszának (1) bekezdésében meghatározott tevékenységeinek finanszírozásával vagy hajótéradó hatálya alá tartozó hajó finanszírozásával összefüggésben fizetendő kamat és egyéb jövedelem adómentességét, míg az általános adózási keretszabályt tekintve a jövedelemadóról szóló törvény 4. szakaszának (1) bekezdése 35 %-os átalányadóval terheli a finanszírozási tevékenységekből, többek között a hitel- és garancianyújtásból származó kamatjövedelmet. A pénzügyi intézmények így az engedéllyel rendelkező hajózási szervezetek tág értelemben vett tevékenységeinek finanszírozásából és a hajótéradó hatálya alá tartozó hajók finanszírozásából származó jövedelem tekintetében mentesülnek a jövedelemadó alól.

(207) A Bizottság megjegyezte, hogy a nem az engedéllyel rendelkező hajózási szervezetek közé tartozó társaságok finanszírozását illetően ez a mentesség nem áll a pénzügyi intézmények rendelkezésére. A mentesség tehát *prima facie* szelektív, mivel előnyben részesíti azokat a pénzügyi intézményeket, amelyek a hajózási ágazatban nyújtanak finanszírozást. Az adómentesség révén a kedvezményezettek csökkenthetik adóráfordításaikat.

([90]) Lásd e határozat (9) preambulumbekezdését.

(208) A Bizottság szerint a máltai általános jövedelemadó-rendszer jellegére figyelemmel semmilyen cél nem teszi indokolttá az említett eltérést, az intézkedést ugyanis kifejezetten azért vezették be, hogy bizonyos tevékenységeket előnyhöz juttasson és támogasson.

(209) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapította, hogy az engedéllyel rendelkező hajózási szervezetek tevékenységeinek finanszírozásával vagy a hajótéradó hatálya alá tartozó hajók finanszírozásával összefüggésben keletkező kamat vagy egyéb jövedelem adómentessége az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében szelektív előnynek minősül.

A verseny torzítása és a kereskedelem befolyásolása

(210) A pénzügyi szolgáltatásokat lényegében az európai piacon nyújtják, ahol a pénzügyi intézmények egymással versenyeznek. Így az adómentességet élvező pénzügyi intézmények által nyújtott szolgáltatások nyitottak a tagállamok közötti verseny előtt.

(211) Ha egy, az állam által nyújtott pénzügyi támogatás megerősíti egy vállalkozás helyzetét más, a Közösségen belüli kereskedelemben versenytárs vállalkozásokkal szemben, e kereskedelmet az intézkedés által érintettnek kell tekinteni ([91]). Következésképpen fennáll a veszély, hogy az intézkedés torzítja a versenyt és befolyásolja a tagállamok közötti kereskedelmet.

Következtetés

(212) A fenti okok miatt a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a hajózás vagy a hajótéradó hatálya alá tartozó hajók finanszírozása után fizetendő kamat vagy egyéb jövedelem adómentessége az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében állami támogatásnak minősül.

7.1.6. *A hajózási társaságok részvényein elért árfolyamnyereség adómentessége*

Szelektív előny

(213) A (187) preambulumbekezdésben leírtak szerint egy intézkedés szelektívnek minősül, ha eltérést jelent az általános adózási keretszabály szokásos használatához képest. A máltai illetőségű személyek által részvényeken elért árfolyamnyereséget rendes körülmények között 35 %-os jövedelemadó terhelné a jövedelemadóról szóló törvény szerint ([92]). Az adórendelet azonban adómentessé tette a hajózási társaságok részvényein elért árfolyamnyereséget ([93]). A Bizottság rámutatott arra, hogy ez a mentesség nem áll rendelkezésre az összes ágazatban és minden vállalkozás számára, ezért *prima facie* szelektív. A mentesség az általános adórendszertől való eltérésnek minősül, mivel az adórendszer céljára, vagyis a részvények vagy értékpapírok átruházásából származó nyereség vagy haszon megadóztatására tekintettel a hajózási társaságok részvényeinek átruházásából nyereséghez vagy haszonhoz jutó máltai illetőségű személyek hasonló jogi vagy ténybeli helyzetben vannak, mint a bármilyen más társaság részvényeinek átruházásából nyereséghez vagy haszonhoz jutó máltai illetőségűek.

(214) Málta nem adott elő olyan érvet, amely alátámasztotta volna, hogy az intézkedés az adórendszer logikája alapján indokolható. A Bizottság szerint a máltai jövedelemadó-rendszer jellegére és általános felépítésére figyelemmel semmilyen cél nem teszi indokolttá az említett eltérést, ezért a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a hajózási társaságok részvényeinek eladásából származó árfolyamnyereségre vonatkozó adó alól a máltai illetőségű személyek javára biztosított mentesség az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében szelektív.

A verseny torzítása és a kereskedelem befolyásolása

(215) A (191) preambulumbekezdésben leírtak szerint abban az esetben, ha egy, az állam által nyújtott pénzügyi támogatás megerősíti egy vállalkozás helyzetét más, a Közösségen belüli kereskedelemben versenytárs vállalkozásokkal szemben, e kereskedelmet a támogatás által érintettnek kell tekinteni.

([91]) A T-288/97. sz. *Friuli Venezia Giulia* ügyben hozott ítélet (EBHT 2001., II-1619. o.) 41. pontja.

([92]) A jövedelemadóról szóló törvény 5. szakasza (1) bekezdése a) pontjának ii. alpontja. Ezzel szemben a jövedelemadóról szóló törvény 12. szakasza (1) bekezdése c) pontjának ii. alpontja – miszerint a társaság nem saját tulajdonú részvényeinek vagy értékpapírjainak átruházásából nem máltai illetőségű személyt megillető vagy általa elért bármilyen nyereség vagy haszon mentesül a jövedelemadó alól – a jelen esetben a szelektivitási vizsgálat szempontjából nem bír jelentőséggel, ugyanis a máltai illetőségűekre vonatkozó általános szabálynak nem képezi részét.

([93]) A kereskedelmi hajózási adórendelet 3. szakaszának (1) bekezdése.

(216) Ebben az ügyben a hajózási társaságokban részvényekkel rendelkező máltai illetőségű személyeket a tagállamok közötti verseny és kereskedelem érinti. A befektetési tevékenységek piaca világméretű. Ezenkívül ahogy azt a (192) preambulumbekezdés részletesen ismertette, a hajózási tevékenységek piaca lényegét tekintve világméretű. Következésképpen a vizsgált adóintézkedés befolyásolja az Unión belüli kereskedelmet, és torzíthatja a tagállamok közötti versenyt.

Következtetés

(217) A fentiek fényében a Bizottság megállapította, hogy a hajózási társaságok részvényeinek eladásából származó árfolyamnyereség adómentessége az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében állami támogatásnak minősül.

7.1.7. *Okiratok és átruházási ügyletek illetékmentessége*

Szelektivitás

(218) Az okiratok és átruházási ügyletek illetékéről szó törvény illetékkel terheli többek között a forgalomképes értékpapírok átruházását ([94]). A (41) preambulumbekezdésben leírtak szerint az adórendelet 5. szakasza illetékmentességet biztosít a hajózási szervezetek forgalomképes értékpapírokat érintő ügyleteket illetően.

(219) A (187) preambulumbekezdésben leírtak szerint egy intézkedés szelektívnek minősül, ha eltérést jelent az általános adózási keretszabály szokásos használatához képest. Az adórendelet 5. szakasza az általános adórendszertől való eltérést tartalmaz, mivel a hajózással összefüggésben értékpapírügyleteket végrehajtó szervezetek hasonló ténybeli és jogi helyzetben vannak, mint azok a szervezetek, amelyek bármilyen más ágazatban hajtanak végre ilyen ügyleteket.

(220) A Bizottság rámutatott arra, hogy ez a mentesség nem áll rendelkezésre más ágazatokban. A mentesség tehát *prima facie* szelektív, mivel előnyben részesíti a hajózási ágazatban végrehajtott ügyleteket. A mentesség révén a kedvezményezettek csökkenthetik ráfordításaikat.

(221) Málta nem adott elő olyan érvet, amely alátámasztotta volna, hogy az intézkedés a rendszer logikája alapján indokolható. A Bizottság szerint a máltai illetékrendszer jellegére és általános felépítésére figyelemmel semmilyen cél nem teszi indokolttá az említett eltérést.

(222) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapította, hogy a dokumentumok és átruházási ügyletek illetékmentessége az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében szelektív előnynek minősül.

A verseny torzítása és a kereskedelem befolyásolása

(223) Az állam által nyújtott intézkedés akkor tekinthető úgy, hogy torzítja a versenyt vagy azzal fenyeget, ha feltehetően javítja a kedvezményezett más vállalkozásokkal szembeni versenypozícióját.

(224) A (192) preambulumbekezdésben foglaltak szerint a hajózás liberalizált ágazat, ahol az Unión belül és világviszonylatban is verseny zajlik. Ezért fennáll a veszély, hogy az intézkedés torzítja a versenyt és befolyásolja a tagállamok közötti kereskedelmet.

Következtetés

(225) Ezért az intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül.

7.2. **A támogatás összeegyeztethetősége**

Az értékelés jogalapja

(226) Az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerint a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető az egyes tevékenységek fejlődését előmozdító támogatás, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekkel ellentétes mértékben, és ily módon kivételt képez az állami támogatások általános tilalma alól. A Bizottság az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdés c) pontját a máltai hajótéradórendszerre alkalmazandó, megfelelő jogalapnak tekinti.

([94]) Lásd a (40) preambulumbekezdést. Ugyanakkor a jelen esetben a szelektivitási vizsgálat szempontjából nincs jelentősége annak, hogy nem terheli illeték az értékpapírokkal végrehajtott ügyleteket azon társaságok esetében, amelynél a törzsrészvénytőke, a szavazati jogok és a nyereséghez fűződő jogok több mint fele olyan személyeket illet meg, akik nem máltai illetőségűek, ugyanis ez nem képezi részét az általános szabálynak.

(227) Az állandó ítélkezési gyakorlatból következik, hogy a Bizottság az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének alkalmazása során széles mérlegelési jogkörrel rendelkezik, amelynek gyakorlása közösségi összefüggésben megvalósítandó, összetett gazdasági és társadalmi értékeléseket foglal magában. A Bizottság a magatartási szabályok elfogadásával és közzétételével, miáltal kijelenti, hogy alkalmazni fogja e szabályokat az általuk érintett esetekre, korlátozza magát a hivatkozott mérlegelési jogköre gyakorlásában, és nem térhet el e szabályoktól anélkül, hogy ne tenné ki magát annak, hogy egyes esetekben az általános jogelvek – mint az egyenlő bánásmód, a bizalomvédelem és a jogbiztonság elvének – megsértése címén felelősségre vonható legyen. Ezért az állami támogatás speciális területén a Bizottságnak követnie kell az általa kiadott iránymutatásokat és felhívásokat, amennyiben azok nem térnek el a Szerződés rendelkezéseitől ([95]). Az állandó ítélkezési gyakorlatnak megfelelően a Bizottság a tengeri szállítási iránymutatást alkalmazza ebben az ügyben. A tengeri szállítási iránymutatás meghatározza azokat a feltételeket, amelyek teljesülése estén a tagállami tengeri szállítási ágazatot támogató rendszer a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető.

(228) A tengeri szállítási iránymutatás 2.2. szakasza rögzíti a rendszerekkel támogatható, a közösségi tengeri érdekeket szolgáló konkrét célkitűzéseket, különösen az alábbiakat:

— 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 hajózási szakismeretek megőrzése és fejlesztése, valamint az európai tengerészek foglalkoztatásának védelme és elősegítése.

7.2.1. *A hajótéradó-rendszer*

7.2.1.1. Hajótéradóra jogosult hajók

(229) A tengeri szállítási iránymutatás hatálya a 2. szakasz szerint a „tengeri szállításra” terjed ki. A tagállami támogatási intézkedések akkor felelnek meg a tengeri szállítási iránymutatás rendelkezéseinek, ha az iránymutatásban a 4055/86/EGK rendeletre és a 3577/92/EGK rendeletre való hivatkozással meghatározott tengeri szállítás céljára használt hajókra korlátozódik. ([96])

(230) A 4055/86/EGK rendeletben foglalt fogalommeghatározás szerint a „tengeri szállítás” tengeri személy- vagy áruszállítás egy tagállam valamely kikötője és egy másik tagállam vagy harmadik ország valamely kikötője vagy tengeri létesítménye között.

(231) A 3577/92/EGK rendeletben foglalt fogalommeghatározás szerint a „tengeri szállítás” utasok vagy áruk tengeri fuvarozása a kontinensen található kikötők között vagy valamely tagállam kontinensen lévő kikötői között (*kontinentális kabotázs*), vagy utasok vagy áruk tengeri fuvarozása egy tagállam bármely kikötője vagy a szóban forgó tagállam kontinentális talapzatán fekvő bármely létesítménye vagy építménye között (*part menti kereskedelmi hajózási szolgáltatások*) vagy utasok vagy áruk fuvarozása tengeren valamely tagállam partvonalán és egy vagy több szigetén fekvő kikötői vagy valamely tagállam egy vagy több szigetén fekvő kikötői között (*szigetközi kabotázs*).

(232) A Bizottság emellett úgy határozott, hogy bizonyos tevékenységek a tengeri szállítás analógiájára a tengeri szállítási iránymutatás 3.1. szakaszában foglalt rendelkezések hatálya alá tartozhatnak még akkor is, ha a tengeri szállítás fogalommeghatározása nem vagy csak részben vonatkozik rájuk. E körbe tartoznak a tengeri mentést vagy segítségnyújtást végző hajók ([97]), valamint a kábelfektető, a csőfektető, a daru- és a kutatóhajók ([98]) tevékenységei, amennyiben hasonlóan képzett személyzetet igényelnek, és ugyanúgy érinti őket a nemzetközi verseny.

([95]) Lásd többek között a C-464/09. P. sz. *Holland Malt kontra Bizottság* ügy (EU:C:2010:733) 46–47. pontját.
([96]) Lásd a 45. lábjegyzetet.
([97]) Az olasz hajótéradó-rendszer kiterjesztéséről (ideértve a tengeri mentést és nyílt tengeri segítségnyújtást végző hajókra való alkalmazását is) szóló SA.38085. (2013/N) számú ügyben 2015. április 13-án hozott bizottsági határozat (HL C 406., 2016.11.4., 1. o.) (54) preambulumbekezdése.
([98]) Lásd különösen a tengerészek jövedelemadója és társadalombiztosítási hozzájárulása alól a dán tengeri szállítási vállalatoknak mentességet biztosító rendszernek a kotrási és kábelfektetési tevékenységekre történő kiterjesztéséről szóló, 2009/380/EK határozatot SA C 22/07. (ex N 43/07) számú állami támogatási ügyben 2009. január 13-án hozott bizottsági határozat (HL L 119., 2009.5.15., 23. o.) (65)–(72) preambulumbekezdését; az N 714/2009. számú ügyben (Intégration des transports de la pose de câbles, pose de canalisations, navires de grues et navires de recherche sous le régime de la „tonnage tax”) 2010. április 27-én hozott bizottsági határozat (HL C 158., 2010.6.18., 1. o.) (44) preambulumbekezdését; az N 714/2009. számú ügyben (Hollandia – a hajótéradó-rendszer kiterjesztése kábelfektetőkre, csőfektetőkre, kutatóhajókra és daruhajókra) 2010. április 27-én hozott bizottsági határozat (HL C 158., 2010.6.18., 2. o.) (37)–(46) preambulumbekezdését.

(233) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság feltételezte, hogy a halászhajók, a pontonok, az uszályok, a jachtok, az üdülőhajók és az olajfúró tornyok a máltai hajótéradó-rendszer hatálya alá tartoznak, ugyanakkor a tengeri szállítás fogalommeghatározására tekintettel kétségbe vonta ennek indokoltságát ([99]).

(234) Málta tisztázta, hogy ugyan a Máltán lajstromba vett összes hajó fizeti a „hajótéradónak" nevezett díjat, de kizárólag az adórendelet szerinti „hajózási tevékenységeket" végző hajók mentesülnek a rendes jövedelemadó alól, és csak ezeket a hajókat kezelik „a hajótéradó hatálya alá tartozó hajóként".

(235) A Bizottságnak kételyei voltak jogosult hajózási tevékenységek meghatározásának összeegyeztethetőségét illetően, mivel abba „*egyébként esetlegesen előírt tevékenységek*" is beletartoznak ([100]).

(236) Málta szerint azért tartoznak bele „*egyébként esetlegesen előírt tevékenységek*" is a meghatározásba, hogy kellő jogalkotási rugalmasságot biztosítson az illetékes hatóság számára arra az esetre, ha bizonyos új vagy kialakulóban lévő tevékenységeket kell felvennie a „hajózási tevékenységek" fogalomkörébe (például az ágazatban vagy az uniós jogi szabályozásban bekövetkező változások miatt). Málta leszögezte, hogy a hajózási tevékenységek fogalomkörének bővítésére irányuló rendelet, szabályzat, rendelkezés vagy utasítás ez idáig nem született.

(237) Ezenkívül a Bizottság megjegyezte, hogy a kereskedelmi hajózási törvény 85A. szakaszának (1) bekezdésében foglalt rendelkezés, amely feljogosítja az illetékes minisztert az 1 000 nettó tonna alatti hajóterű hajók hajótéradó-rendszerbe való befogadására ([101]), a Málta által előadott magyarázatok alapján nem törölte el azt a követelményt, hogy a hajónak nemzetközi áru- és személyszállítást kell végeznie. A Bizottság ugyanakkor arra is rámutatott, hogy a miniszternek a 1 000 nettó tonna alatti hajóterű hajók hajótéradó-rendszerbe való befogadására vonatkozó mérlegelési jogköre nem alapul tárgyilagos szempontokon. A Bizottság ezért üdvözölte, hogy Málta a melléklet 18. pontjában foglalt kötelezettségvállalást tette.

(238) A Bizottság megállapította, hogy a máltai jogszabály szövege teret engedett annak, hogy a miniszter rendelet útján olyan tevékenységeket is befogadjon a hajótéradó-rendszerbe, amelyek túlmutatnak a tengeri szállítás fogalommeghatározásán. Következésképpen a máltai hajótéradó-rendszer ezen eleme nem egyeztethető össze a tengeri szállítási iránymutatással.

A nem önjáró uszályok jogosultsága

(239) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság megkérdőjelezte a nem önjáró uszályok jogosultságát amiatt, hogy önmagukban nem végeznek szállítási tevékenységet, ugyanis másik hajónak kell vontatnia őket ([102]).

(240) A máltai hatóságok és harmadik felek észrevételei sem változtattak a Bizottság azon álláspontján, miszerint a nem önjáró uszályok nem folytatnak tengeri szállítást, mivel nem önállóan, hanem másik hajó által vontatva végzik a szállítást. A vontató hajó tevékenysége tengeri szállításnak minősülhet, a uszályé azonban nem.

(241) A Bizottság megállapította, hogy az uszályok hajótéradó-rendszerbe való befogadása túlmutat a tengeri szállítás fogalommeghatározásán. Következésképpen a máltai hajótéradó-rendszer ezen eleme nem egyeztethető össze a tengeri szállítási iránymutatással.

Az üdülőhajók és a kereskedelmi célú jachtok jogosultsága

(242) A kereskedelmi célú jachtokat illetően a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban ([103]) aggályokat fogalmazott meg amiatt, hogy az ilyen hajókat többnyire helyi utazásokra (gyakran szabadidős célú utazásokra) használják, és kétségeket fogalmazott meg azzal kapcsolatosan, mennyire tartozhatnak a hajótéradó-rendszer hatálya alá.

([99]) Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (50) preambulumbekezdését.
([100]) Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (6) preambulumbekezdését és e határozat (10) preambulumbekezdését.
([101]) Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (7) preambulumbekezdését és e határozat (11) preambulumbekezdését.
([102]) Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (50) preambulumbekezdését.
([103]) Az eljárás megindításáról szóló határozat (50) preambulumbekezdése.

(243) A kereskedelmi célú jachtok és üdülőhajók jogosultságát a 3577/92/EGK tanácsi rendelet értelmezéséről szóló bizottsági közlemény ([104]) figyelembevételével kell értékelni. E közlemény 3.3. fejezete megerősíti, hogy a körutazások a 3577/92/EGK rendelet és a 4055/86/EGK rendelet hatálya alá tartoznak mint tengeri szállítási szolgáltatások. Az üdülőhajók valóban a tengeren, kikötők között szállítanak utasokat, így tengeri szállítást végeznek. A Bizottság szerint ezért az üdülőhajók jogosultak hajótéradóra, amennyiben bevételeik túlnyomórészt fő hajózási tevékenységekből származnak. A hajózási tevékenységekhez kapcsolódó kiegészítő szolgáltatásokra vonatkozó korlátozásokat alább, a (266)–(274) preambulumbekezdésben tárgyaljuk.

(244) A kereskedelmi célú jachtokkal nyújtott szállítási szolgáltatások a tengeri szállítás fogalomkörébe tartoznak, amennyiben áruk, illetve személyek kikötők közötti, valamint kikötő és tengeri létesítmény/építmény közötti tengeri szállítására irányulnak. A Bizottság szerint ezért az ellentételezésért tengeri szállítást végző, kereskedelmi célú jachtok jogosultak hajótéradóra.

A vontató- és a kotróhajók jogosultsága

(245) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság kételyeket fogalmazott meg azzal kapcsolatosan, hogy a vontató- és a kotróhajók a tengeri szállítási iránymutatásban rögzített szigorú feltételeknek megfelelően a máltai hajótéradó-rendszer hatálya alá vonhatók-e ([105]).

(246) A tengeri szállítási iránymutatás szerint „a vállalkozásokra vonatkozó adózási szabályok (mint például a hajótéradó), alkalmazhatók olyan kotróhajókra is, amelyek éves üzemelési idejének több mint 50 %-a »tengeri szállításnak« minősül, és kizárólag ilyen szállítási tevékenységekre". Vontatás esetében a tengeri szállítás fogalmát a tengeri szállítási iránymutatás 3.1. szakasza a következőképpen határozza meg: „*a kitermelt anyagok nyílt tengeri szállítása*", a „*kitermelés vagy kotrás mint olyan*" kizárásával. A Bizottság határozathozatali gyakorlatával ([106]) Összhangban a kotróhajók tevékenységei közül jogosult a kikötő és a kitermelési hely közötti hajózás, a kitermelési helyek közötti hajózás, a kitermelési hely és a kitermelt anyagok kirakodásának helye közötti hajózás, a kitermelt anyagok kirakodása, valamint a kirakodás helye és a kikötő közötti hajózás. Ezzel szemben a kotrás és a kotrás közbeni hajózás nem minősül tengeri szállítási tevékenységnek.

(247) A vontatóhajókat illetően a tengeri szállítási iránymutatás egyértelműen megfogalmazza, hogy „a vontatási tevékenységek, amelyeket többek között kikötőkben végeznek, illetve amelyek önjáró hajók kikötőbe segítését szolgálják, nem minősülnek tengeri szállításnak". Ezenfelül a tengeri szállítási iránymutatás rögzíti, hogy a vontatás csak akkor tartozik a hatálya alá, ha a vontatóhajó által adott év alatt ténylegesen végzett vontatótevékenység legalább 50 %-a tengeri szállításnak minősül (ide tartozik többek között az uszályok kikötők közötti vagy kikötő és tengeri létesítmény/építmény közötti vontatása, valamint a műszaki hiba miatt önállóan közlekedni nem képes hajók vontatása).

(248) Málta nem fogadott el hivatalosan jogszabályt, és kifejezetten nem rögzítette jogszabályban a vontatási és kotrási tevékenységeket illetően a (246) és (247) preambulumbekezdésben ismertetett, tengeri szállításra vonatkozó 50 %-os követelményt. A Bizottság úgy vélte, hogy a máltai jogszabály teret engedett annak, hogy a hajótéradót korlátozás nélkül alkalmazzák a kotróhajók és a vontatóhajók által termelt bevételekre. A Bizottság ezért megállapította, hogy a Máltán jelenleg hatályos, vontatásra és kotrásra vonatkozó nemzeti intézkedések nem felelnek meg a tengeri szállítási iránymutatásban foglalt feltételeknek.

A kiszolgáló és segédhajók és más hajók jogosultsága

(249) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság felvilágosítást kért „a máltai hajótéradó-rendszer hatálya alá tartozó kiszolgáló/segédhajók" fogalmáról és annak jogalapjáról ([107]).

(250) A Bizottság eredetileg azon az álláspontón volt, hogy a máltai rendszer lehetővé tehette a legkülönfélébb kiszolgáló/segédhajók hajótéradó-rendszer hatálya alá vonását.

([104]) 2014. április 22-i közlemény, COM(2014) 232 final.
([105]) Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (46) preambulumbekezdését.
([106]) Lásd különösen a 2009/380/EK határozat (79)–(80) preambulumbekezdését.
([107]) Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (51) preambulumbekezdését.

(251) A Bizottság felvilágosítást kért arról, hogy a kábeljavító hajók, a merüléstámogató hajók, az olajkúttalp-kezelő hajók, a révkalauzhajók, a kutatóhajók, a tengeri szolgáltatásokat nyújtó kitűző- és építőhajók, valamint a mozgó szigetek is a rendszer hatálya alá tartoztak-e, és jelezte, hogy nem rendelkezett elegendő információval annak megállapításához, hogy az ilyen hajók/építmények bevonása összhangban lehetett-e a tengeri szállítási iránymutatás rendelkezéseivel. Málta tisztázta, hogy ezek a hajók nem tartoztak a hajótéradó hatálya alá.

(252) A Bizottság elfogadta, hogy bizonyos hasonló tevékenységek a tengeri szállítási iránymutatás rendelkezéseinek hatálya alá tartozhatnak akkor is, ha a tengeri szállítás szűken vett fogalommeghatározása nem vonatkozik rájuk. Ilyen például a part menti tevékenységek kiszolgálására vagy telepítési és karbantartási tevékenységek folytatására szakosodott hajók (például kábelfektető, csőfektető, kutató- és daruhajók) ([108]) vagy a nyílt tengeri mentést és segítségnyújtást végző hajók üzemeltetése, amennyiben azok hasonlóan képzett személyzetet igényelnek, és ugyanúgy érinti őket a nemzetközi verseny ([109]).

(253) A jövőt illetően Málta tisztázta, hogy a (252) preambulumbekezdésben ismertetett bizottsági gyakorlattal összhangban a hajótéradó hatálya alá kívánja vonni a kábelfektető, a csőfektető, a daru- és a kutatóhajókat. Málta vállalta, hogy ezt jogszabályaiban is kifejezetten rögzíti ([110]). A jövőbeni jogszabály alapján tehát hajótéradó vonatkozik majd a kábelfektető, a csőfektető, a daru- és a kutatóhajókra az analógia útján alkalmazott tengeri szállítási iránymutatással összeegyeztethető módon.

(254) A máltai hajótéradó-rendszer „kiszolgáló/segédhajókra” való jelenlegi alkalmazását illetően Málta rávilágított arra, hogy az ebbe a fogalomkörbe tartozó tevékenységek áruk, illetve személyek kikötők közötti vagy kikötő és tengeri létesítmény/építmény közötti tengeri szállítására irányulnak ([111]). Ezért az ilyen hajók a tengeri szállítási iránymutatás hatálya alá tartoznak.

A halászhajók jogosultsága

(255) Az eljárás megindításáról szóló határozatban ([112]) a Bizottság kétségbe vonta, hogy a halászhajók a hajótéradó-rendszer hatálya alá tartoznak.

(256) A Bizottság szerint a halászhajók fő rendeltetése nem az áruk és személyek kikötők közötti vagy kikötő és tengeri létesítmény/építmény közötti tengeri szállítása, ahogy azt a tengeri szállítási iránymutatás előírja. Ezenkívül a halászhajók nem rendelkeznek bizonyos kiszolgáló hajók azon jellegzetességeivel, amelyekre tekintettel a Bizottság elfogadhatná a hajótéradó hatálya alá vonásukat a tengeri szállítási iránymutatás értelemszerű alkalmazásában ([113]).

(257) A Bizottság ezért megállapítja, hogy a halászhajók hajótéradó-rendszer hatálya alá vonása nem egyeztethető össze a belső piaccal.

Az olajfúró tornyok jogosultsága

(258) A Bizottság megismételte a belga hajótéradóról szóló ügyben az eljárás megindításáról hozott határozatban ([114]) kifejtett álláspontját, miszerint a tengeri szállítási iránymutatás nem terjed ki a természeti erőforrások tengeri kitermelésére.

([108]) Lásd e határozat (231) preambulumbekezdését.

([109]) Annak vizsgálata során, hogy új hajótípusok is a hajótéradó hatálya alá vonhatók-e, a Bizottság figyelembe vette, hogy felmerült-e annak a kockázata, hogy az érintett kiszolgáló hajókat üzemeltető társaságok a kedvezőbb adózási környezet miatt az Unión kívülre helyezik a parton végzett tevékenységeiket, és a hajóik harmadik országok lobogói alatt közlekednek majd. A Bizottság az alábbi feltételek teljesülése esetén dönthet úgy, hogy a tengeri szállítási iránymutatást analógia útján alkalmazza a kiszolgáló hajókat üzemeltető társaságokra. Ezeknek a társaságoknak a világpiacon kell tevékenységet folytatniuk, a globális verseny és a parti tevékenységek áthelyezése tekintetében pedig hasonló kihívásokkal kell szembesülniük, mint az uniós tengeri szállítási ágazatnak. Az érintett kiszolgáló hajók tevékenységeinek a munkavállalók védelme, a műszaki követelmények és a biztonság terén ugyanazon jogi környezet hatálya alá kell tartozniuk, mint az uniós tengeri szállításnak. Ezeknek a tevékenységeknek is szakértelemmel rendelkező és szakképzett munkavállalókat kell igényelniük, a hagyományos tengeri szállító hajók fedélzetén dolgozókéhoz hasonló képesítéssel. A kiszolgáló hajókon dolgozó tengerészekre ugyanazon munkajogi rendelkezéseknek és szociális kereteknek kell vonatkozniuk, mint a többi tengerészre. A kiszolgáló hajóknak tengerjáró hajóknak kell lenniük, amelyekre ugyanazon műszaki és biztonsági ellenőrzések alkalmazandók, mint a tengeri kereskedelemmel foglalkozó hajókra.

([110]) Lásd e határozat mellékletének 2. pontját.

([111]) Lásd különösen e határozat 4.2.1.6. szakaszát és 2. táblázat 2. lábjegyzetét.

([112]) Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (50) preambulumbekezdését.

([113]) Lásd e határozat (252) preambulumbekezdését.

([114]) A Bizottság 2003. március 19-i határozatának (HL C 145., 2003.6.21., 4. o.) (65)–(72) preambulumbekezdése.

(259) A Bizottság ezért megállapította, hogy az olajfúró tornyok hajótéradó-rendszer hatálya alá vonása nincs összhangban a tengeri szállítási iránymutatással.

7.2.1.2. A hajótéradó hatálya alá tartozó hajók hajótéradó-köteles jövedelme

Személyzet nélküli hajóbérbeadásból származó bevételek

(260) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban ([115]) felvetette a személyzet nélküli hajóbérbeadásból származó bevételekre vonatkozó jogi korlátozások hiányát.

(261) A Bizottság szerint a személyzet nélküli hajóbérbeadás ugyan jogszerű gazdasági tevékenység, de főszabály szerint nem részesíthető kedvezőbb adóügyi megítélésben. Korábbi határozataiban ([116]) a Bizottság megállapította, hogy a kizárólag hajó bérbeadásával foglalkozók nem tekinthetők úgy, mint akik tengeri szállítási szolgáltatásokat nyújtanak, következésképpen nem vehetik igénybe a hajótéradó-rendszert.

(262) A Bizottság szerint a fenti elvet nemcsak a hajózási társaságokkal, hanem a szabadidős célú hajók ágazatában végfelhasználókkal kötött, személyzet nélküli hajóbérbeadási szerződésekre is alkalmazni kell. A személyzet nélküli hajóbérbeadás megítélése nem lehet eltérő a hajóbérlő jellegétől függően, mivel a tengeri szállítási iránymutatás szerinti legfőbb követelmény értelmében a kedvezményezettnek a vonatkozó tanácsi rendeletekben meghatározott árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokat kell nyújtania.

(263) Eltérő azonban a helyzet a *vállalatcsoporton belüli* szerződések esetében. A vállalatcsoporton belül végrehajtott, személyzet nélküli hajóbérbeadási ügyletek a tengeri szállítási iránymutatás értelmében összeegyeztethetők lehetnek a belső piaccal, mivel a kedvezményezett csoporton belüli bérleti konstrukció keretében ugyan, de vállalatcsoportként végez tengeri szállítási tevékenységet. A tengeri szállítási iránymutatás alkalmazásában főszabályként nincs jelentősége annak, hogy a hajótéradó kedvezményezettje: i. egyetlen jogi személlyel rendelkezik, amely tengeri szállítást végez, és egyúttal a hajók tulajdonosa is, ii. vagy ii. két jogi személlyel működik úgy, hogy egyik tengeri szállítást végez, és a másik tulajdonában vannak a hajók, amelyeket bérbe ad az előbbinek (például pénzügyi okokból). A Bizottság e tekintetben megjegyezte, hogy a csoporton belüli, személyzet nélküli hajóbérbeadási ügyleteket az ír hajótéradóról szóló határozatában ([117]) feltétel nélkül elfogadta. A Bizottság hozzáteszi, hogy a csoporton belüli, személyzet nélküli hajóbérlés összhangban van a tengeri szállítási iránymutatással, mivel „a tengeri know-how megőrzése és javítása, valamint az európai tengerészek foglalkoztatásának biztosítása és támogatása" és „a világpiacokon teljes mértékben versenyképes flotta fenntartása mellett az EGT-államok tengerészeti klaszterének konszolidációjához való hozzájárulás" iránti célkitűzés nem sérül.

(264) A csoporton belüli ügyleteken kívül a Bizottság hajlandó elfogadni, hogy a valódi hajózási társaságok és hasonló társaságok ([118]) bizonyos mértékű rugalmasságot élveznek az alábbi feltételek együttes teljesülése esetén ([119]):

a) a személyzet nélküli hajóbérbeadási tevékenységeknek átmeneti kapacitásfelesleghez kell kapcsolódniuk, és időtartamuk legfeljebb három év lehet;

b) a személyzet nélküli hajóbérbeadási tevékenységeknek legfeljebb hároméves időtartamra kell korlátozódniuk;

c) az átmeneti kapacitásfeleslegnek a kedvezményezett hajózási szervezet saját hajózási szolgálataihoz kell kapcsolódnia, tehát a kifejezetten bérbeadás céljából beszerzett (vásárolt vagy bérelt) kapacitásfelesleg nem vonható a hajótéradó hatálya alá; valamint

([115]) Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (58) preambulumbekezdését.

([116]) Lásd különösen a Spanyolország által végrehajtott SA.21233 C/11. (korábbi NN/11., korábbi CP 137/06.) számú állami támogatási programról. A spanyol adólízingrendszerként is ismert, bizonyos pénzügyi lízingmegállapodásokra alkalmazandó adórendszerről szóló, 2013. július 17-én hozott bizottsági határozatot (HL L 114., 2014.4.16., 1. o.); a finn hajótéradóról szóló N448/2010. számú ügyben 2011. december 20-án hozott bizottsági határozat (HL C 220., 2012.7.25., 1. o.) (32) preambulumbekezdését; a horvát hajótéradóról szóló SA.37912 számú ügyben 2015. április 1-jén hozott bizottsági határozat (HL C 142., 2016.4.22., 6. o.) (86) és azt követő preambulumbekezdéseit.

([117]) Az N 504/02. számú ügyben 2002. december 11-én hozott bizottsági határozat (HL C 15., 2003.1.22., 5. o.) (17)–(24) preambulumbekezdése.

([118]) Például kábelfektető, csőfektető, daru- vagy kutatóhajókat, valamint tengeri mentést és nyílt tengeri segítségnyújtást végző hajókat üzemeltető társaságok.

([119]) Lásd többek között a finn hajótéradóról szóló ügyben hozott bizottsági határozat (32) preambulumbekezdését, az ír hajótéradóról szóló ügyben hozott bizottsági határozat (28) preambulumbekezdését, valamint a horvát hajótéradóval kapcsolatos ügyben hozott bizottsági határozat (86) preambulumbekezdését és 23. lábjegyzetét.

d) a személyzet nélkül bérbe adott hajókapacitás aránya nem haladhatja meg a hajózási szervezet flottájának a hajótéradó-rendszer hatálya alá tartozó maximális hányadát, amely legfeljebb 50 % lehet. A Bizottság szerint akkor, ha a hajótéradó kedvezményezettjének flottájában a személyzet nélkül bérbe adott hajók aránya meghaladja az 50 %-ot, akkor a bérbeadási tevékenység nem minősülhet „kiegészítő tevékenységnek". Ugyanakkor nem lenne helyénvaló alacsonyabb maximális küszöböt alkalmazni, mert a kisebb szereplőkkel szembeni hátrányos megkülönböztetéshez vezetne.

(265) mivel a vonatkozó jogszabályok Máltán nem zárják ki a kizárólag hajók bérbeadásával foglalkozókat a hajótéradó-rendszer hatálya alól, ezért nem egyeztethetők össze a tengeri szállítási iránymutatással.

Üdülőhajók és kiegészítő bevételek

(266) Az eljárás megindításáról szóló határozatban ([120]) a Bizottság megállapította, hogy az üdülőhajók üzemeltetői kaszinó-, fürdőzési, szórakoztatási és egyéb szolgáltatásokat is nyújtanak. Felmerült annak a gyanúja, hogy ezek a szolgáltatások az üdülőhajók üzemeltetőinek fő tevékenységét és nyereségforrását jelentik. Következésképpen a Bizottság kétségeket fogalmazott meg azzal kapcsolatosan, mennyire tartozhatnak az üdülőhajók a hajótéradó-rendszer hatálya alá.

(267) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban ([121]) ezenkívül megállapította, hogy a máltai jogi aktusok nem nyújtanak egyértelmű iránymutatást arra vonatkozóan, milyen jellegű tevékenységek vonhatók kiegészítő tevékenységként a hajótéradó hatálya alá. Ugyanakkor egyértelmű korlátozásokra van szükség annak biztosítása érdekében, hogy a hajótéradó kedvezményezettjeinek továbbra is csak a valódi tengeri szállítási szolgáltatók legyenek.

(268) A ciprusi hajótéradóról szóló ügyben ([122]) a Bizottság megállapította, hogy a tengeri személyszállítás esetében „a jogosult hajó fedélzetén folytatott szálláshely-szolgáltatási, vendéglátási, szórakoztatási és kiskereskedelmi tevékenységek" is a hajótéradó hatálya alá tartozhatnak, „feltéve, ha ezeket a szolgáltatásokat az adott hajóval végzett tengeri utasszállítási tevékenységet kiegészítő tevékenységként nyújtják, és kivétel nélkül az adott hajó fedélzetén veszik igénybe". Az egyesült királysági hajótéradóról szóló ügyben ([123]) a Bizottság megállapította, hogy szintén a hajótéradó hatálya alá tartoznak „azok a szolgáltatások vagy lehetőségek, amelyek a fő tevékenységeket egészítik ki, ugyanakkor az ügyfeleknek kínált teljes csomagba is beletartoznak, feltéve, ha a rendes adószabályok alkalmazása esetén valószínűleg nem termelnének hasznot." A belga hajótéradóról szóló ügyben ([124]) a Bizottság megtiltotta, hogy a nem fedélzeti fogyasztásra szánt termékek, például luxuscikkek ([125]) értékesítéséből, valamint a szerencsejáték-szolgáltatásokból és a kaszinó üzemeltetéséből, továbbá a szárazföldi kirándulásokból ([126]) származó bevételek hajótéradó tárgyát képezzék.

(269) A Bizottság emellett a finn hajótéradóról szóló ügyben ([127]) és a litván hajótéradóval kapcsolatos ügyben hozott határozatára ([128]) is hivatkozott, ahol kimondta, hogy a kikötői terminálüzemeltetési tevékenységek, például az utasok be- és kiszállásával kapcsolatos szolgáltatások, a teheráruk be- és kirakodásával kapcsolatos szolgáltatások, valamint a személy- vagy áruszállítással szorosan összefüggő igazgatási és biztosítási tevékenységek a hajótéradó hatálya alá tartozhatnak. A Bizottság a belga hajótéradóról szóló ügyben hozott határozatában emellett azt is elfogadta, hogy a forgótőke rövid távú befektetésével elért bevétel a rendes pénzgazdálkodásból származik, ezért hajótéradó tárgyát képezheti, amennyiben a jogosult tevékenységek folytatásával összefüggésben a hajózási szervezet rendes forgótőkéjéhez kapcsolódik ([129]).

(270) A fent említett határozathozatali gyakorlatra tekintettel és elismerve, hogy célszerűtlen lenne meghatározni a kiegészítő szolgáltatásként a hajótéradó hatálya alá vonható szolgáltatások végleges jegyzékét, a Bizottság megállapította, hogy néhány korlátozásra szükség van annak biztosítása érdekében, hogy a hajótéradó kedvezményezettjei továbbra is csak a valódi tengeri szállítási szolgáltatók legyenek. Azt az alapelvet kell alkalmazni, hogy a jogosult hajókból származó bevételek nagy részét a fő hajózási bevételeknek kell kitennie.

([120]) Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (50) preambulumbekezdését.
([121]) Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (63) preambulumbekezdését.
([122]) Az SA.30338. számú ügyben 2010. március 24-én hozott bizottsági határozat (HL C 144., 2010.6.3., 28. o.) (26) preambulumbekezdése.
([123]) Az SA.15810. számú ügyben 2000. július 12-én hozott bizottsági határozat (HL C 258., 2000.9.9., 3. o.).
([124]) A a Belgiumban bevezetni tervezett, a tengeri szállítást elősegítő adóügyi intézkedéssorozatról szóló, 2004. június 30-án hozott bizottsági határozat (HL L 150., 2005.6.10., 1. o.) (47) preambulumbekezdése.
([125]) A szeszes italok, a dohánytermékek és a parfümök kivételével.
([126]) Beszerzett szolgáltatások.
([127]) Lásd a fenti 116. lábjegyzetet, valamint (9) és (31) preambulumbekezdést.
([128]) Az SA.45764. számú ügyben 2017. április 24-én hozott bizottsági határozat (HL C 219., 2017.7.7., 4. o.) (9) preambulumbekezdése.
([129]) Lásd a fenti 114. lábjegyzetet, valamint (139)–(141) preambulumbekezdést.

(271) A fő bevételek közé tartoznak a jegyeladásból származó bevételek és az árufuvarozási díjak, személyszállítás esetén pedig a kabinok bérbeadása tengeri utazással összefüggésben, valamint az élelmiszer- és italértékesítés a fedélzeten történő azonnali fogyasztásra. A kiegészítő bevételek olyan, a fedélzeten (különösen személyszállítás esetén) gyakran nyújtott szolgáltatásokból származó, egyéb jellegű bevételek, amelyeknél nem áll fenn annak veszélye, hogy túlzott mértékben torzítanák az általános adószabályok szerint adózó szárazföldi szolgáltatókkal fennálló versenyt. A kiegészítő szolgáltatások közé tartozik például a fedélzeten elhelyezett hirdetőtáblák bérbeadása; a szokásosan személyhajók fedélzetén kínált áruk értékesítése és szolgáltatások nyújtása, ideértve a fürdőzési, fodrászati szolgáltatásokat, valamint a szerencsejáték- és más szórakoztatási szolgáltatásokat; a hajó helyiségeinek bérbeadása üzletek és szolgáltatások üzemeltetőinek; A Bizottság szerint a fő bevételeknek mindig meg kell haladniuk a hajóval termelt bruttó összbevétel (fő és kiegészítő bevétel) 50 %-át.

(272) Hasonlóképpen korlátozni kell a szárazföldi szolgáltatásokkal fennálló verseny torzulását. Ehhez többek között arra van szükség, hogy például a teljes szolgáltatáscsomagban foglalt szárazföldi szolgáltatásokat, mint a helyi kirándulásokat vagy a szállítás közúti részét olyan független vállalkozásoktól vagy ugyanazon vállalatcsoporthoz tartozó szervezetektől, de szokásos piaci áron szerezzék be, amelyek a rendes jövedelemadó hatálya alá tartoznak.

(273) Ehhez hasonlóan a tengeri szállítási ágazatban nem bevett – például gépjárművek, állatok vagy ingatlan beszerzésére vonatkozó – szerződések kötése nem tartozhat a hajótéradó hatálya alá. Az ilyen bevételek semmilyen módon nem kapcsolódnak a tengeri szállításhoz, így semmiképpen, sem fő, sem kiegészítő bevételként nem képezhetik hajótéradó tárgyát.

(274) mivel a máltai hajótéradó-rendszer nem tartalmaz egyértelmű rendelkezéseket a kiegészítő tevékenységek körére és arra vonatkozóan, mennyire tartozhatnak a hajótéradó hatálya alá, így nincs garancia arra, hogy a kiegészítő bevételeket kizárólag a valódi hajózási társaságoknál vonják a hajótéradó hatálya alá. Következésképpen a máltai hajótéradó-rendszer ezen eleme nem egyeztethető össze a tengeri szállítási iránymutatással.

7.2.1.3. A hajótéradó mértéke

(275) A tengeri szállítási iránymutatás 3.1. szakaszának utolsó előtti bekezdése szerint a hajótéradó-kulcsok méltányos egyensúlyának fenntartása érdekében a Bizottság csak olyan rendszereket engedélyez, amelyek esetében az ugyanarra a hajótérre vetített adóteher megközelítőleg megegyezik a már engedélyezett rendszerekben foglaltakkal.

(276) A Bizottság megjegyezte, hogy a máltai hajótéradó mértékének kiszámítására szolgáló módszer eltér a tagállamok többségében alkalmazott módszertől. A legtöbb tagállam a különböző hajókategóriákra vonatkozóan, a hajótér alapján úgynevezett fiktív nyereséget határoz meg, és erre a fiktív nyereségre terheli a tagállami társasági adót. A Bizottság elfogadja a hajótéradó kiszámítására szolgáló eltérő módszerek használatának lehetőségét, amennyiben az adott hajóra vonatkozó végső adóteher nem marad el a Bizottság által eddig elfogadott mértéktől.

(277) A Máltán alkalmazott és a más tagállamok által kivetett hajótéradók mértékének (euróban kifejezett) összehasonlítását a (106)–(114) preambulumbekezdés ismerteti. A Bizottság megjegyzi, hogy a máltai társaságokra rótt adó végső mértéke megfelel a többi uniós országban alkalmazott hajótéradó átlagos mértékének.

(278) A máltai rendszer a tíz évnél fiatalabb hajók esetében adócsökkentést biztosít. Málta előadta, hogy ez a rendelkezés a tengeri szállítási iránymutatás 2.2. szakaszában megfogalmazott célokkal összhangban a hatékonyabb és környezetkímélőbb hajók használatának ösztönzésére irányul. A máltai hajótéradó-rendszerben a 15 évnél idősebb hajók után magasabb adót kell fizetni.

(279) A Málta által a más tagállamokban alkalmazott hajótéradókulcsokkal való összehasonlítás céljából közölt számadatok mindössze a kereskedelmi hajózási törvényben meghatározott, a hajó korával ki nem igazított, jellemző adókulcsot veszik alapul, ami a közvetlen összehasonlításhoz nem elegendő, ugyanis a Málta által közölt számadatok a többi tagállamban alkalmazott adókulcsok bemutatása céljából azt a feltételezést tükrözik, hogy a hajók számos napot töltöttek üzemen kívül és javítás alatt. Azonban a Máltán az új hajók után fizetendő legalacsonyabb adókulcsot figyelembe véve még a kedvezményes adókulcs is meghaladná a Lengyelországban bármely olyan hajóra megállapított adókulcsot, amelyek éves szinten 359 napon át (98 %) vagy kevesebb ideig üzemel.

(280) A Bizottság megjegyzi, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat (71)–(73) preambulumbekezdésében említett, legfeljebb 75 %-os adócsökkentés és miniszteri mérlegelési jogkörben nyújtható adócsökkentés/adómentesség nem a hajótéradó-rendszer szerinti hajótéradóhoz, hanem a hajók lajstromozásakor fizetendő (megtévesztő nevű) hajótéradóhoz kapcsolódik. Málta vállalta, hogy a hajótéradóról szóló jogszabályok módosításával kiküszöböli a „hajótéradó" kifejezés félreérthető használatát, így a jövőben egyértelmű lesz ez a fogalom.

(281) A máltai hatóságok által az alkalmazandó hajótéradókulcsokról nyújtott tájékoztatás és a Bizottság által végzett számítások alapján úgy tűnik, hogy a máltai hajótéradókulcsok nem alacsonyabbak, mint a Bizottság által eddig elfogadott adókulcsok. A Bizottság ez alapján megállapítja, hogy a hajótéradó mértéke Máltán megfelel a tengeri szállítási iránymutatás 3.1. szakaszában rögzített rendelkezéseknek.

7.2.1.4. A lobogóhoz kötöttségi követelmény

(282) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság megállapította, hogy a máltai jogszabályokban foglalt, lobogóhoz kötöttségi követelmények a tengeri szállítási iránymutatásban előírtaknál enyhébbek ([130]).

(283) A tengeri szállítási iránymutatás 3.1. szakasza szerint azok a hajótulajdonosok, akik hajóik egy részét az EGT-n kívül lajstromoztatják, ennek ellenére igénybe vehetik valamely EGT-tagország hajótéradó-rendszerét, amennyiben a flottájuk EGT-lobogó alatt közlekedő hányada meghaladja a 60 %-ot. Ha a flottájuk EGT-lobogó alatt közlekedő hányada 60 % alatt van, akkor is lajstromoztathatnak további hajókat az EGT-n kívül, feltéve, hogy i. a flottájuk EGT-lobogó alá tartozó részének hajótere 2004 január 17. óta nem csökkent, vagy ii. az érintett tagállamban adóköteles összes hajó EGT-lobogó alá tartozó teljes hányada az előző három évben nem csökkent.

(284) A máltai hajótéradó-rendszer azonban nem biztosítja a (283) preambulumbekezdésben ismertetett feltételek teljesülését. Külön kiemelendő, hogy a kedvezményezett akkor is igénybe veheti a máltai hajótéradó-rendszert, ha a hajótéradó hatálya alá tartozó flottájának EGT-lobogó alá tartozó hányada három év alatt nem csökkent ([131]). Ezenkívül a kedvezményezett akkor is igénybe veheti a máltai hajótéradó-rendszert, amennyiben egyszerűen vállalja, hogy növeli vagy fenntartja a hajótéradó hatálya alá tartozó flottájának EGT-lobogó alá tartozó hányadát ([132]). A Bizottság szerint ezért a hajótéradó-rendszer nem tartalmaz megfelelő biztosítékokat arra vonatkozóan, hogy a flottájukban nem EGT-lobogó alatt közlekedő hajókkal is rendelkező, a hajótéradó hatálya alá tartozó társaságok növeljék vagy fenntartsák a flottájukban EGT-lobogó alá tartozó hajótérhányadot, és következésképpen az EGT-lobogó alá tartozó hajótérhányad kielégítő szinten maradjon. A hajótéradó-rendszer e tekintetben nincs összhangban a tengeri szállítási iránymutatással, ezért nem egyeztethető össze a belső piaccal ([133]).

7.2.1.5. Időbérlet/útbérlet

(285) Az eljárás megindításáról szóló határozatban ([134]) a Bizottság kételyeket fogalmazott meg azzal kapcsolatosan, hogy az időbérlők és hasonló társaságok nagyrészt korlátozás nélkül jogosultak a hajótéradó igénybevételére. A Bizottság szerint ez nem volt összhangban a tengeri szállítási iránymutatás célkitűzéseivel.

(286) A tengeri szállítási iránymutatás a Bizottság korábbi határozataiban megfogalmazott értelmezése szerint lehetővé teszi az út-/időbérlők és hasonló kereskedelmi hajóüzemeltetők számára, hogy bizonyos feltételek teljesülése esetén igénybe vegyék a hajótéradót. A Bizottság szerint az ilyen társaságok csak akkor élhetnek a hajótéradóval, ha hozzájárulnak a tengeri szállítási iránymutatás valamely célkitűzésének teljesítéséhez, különösen az uniós lobogó alá tartozó flotta fejlesztéséhez vagy az uniós szakismeretek megőrzéséhez, illetve mindkettőhöz. Ez a helyzet például akkor, ha a hajótéradó kedvezményezettje a más társaságok által felszerelt és személyzettel ellátott, idő-/útbérletbe vett hajókon kívül olyan hajókkal is rendelkezik a flottájában, amelyeknek önmaga biztosítja a személyzetét és látja el műszaki irányítását, és amennyiben az ilyen hajók a hajótéradó hatálya alá

([130]) Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (76)–(79) preambulumbekezdését.
([131]) Lásd e határozat (24) preambulumbekezdésének c) pontját.
([132]) Lásd e határozat (25) preambulumbekezdését.
([133]) Az, hogy a követelmények a gyakorlatban teljesülhettek, a visszafizettetési kötelezettség szempontjából lényeges (lásd e határozat 7.3. szakaszát).
([134]) Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (58) preambulumbekezdését.

tartozó teljes flotta legalább 20 %-át teszik ki ([135]). Másik lehetőség, ha a nem EGT-lobogó alatt közlekedő és idő-/útbérletbe vett hajók hányada nem haladja meg a kedvezményezett hajótéradó hatálya alá tartozó flottájának 75 %-át ([136]). További lehetőségként a tagállamok előírhatják, hogy a kedvezményezett teljes flottájának legalább 25 %-a EGT-lobogó alatt közlekedjen ([137]). A hajótéradó kedvezményezettje minden említett esetben köteles fenntartani/növelni a flottája (a saját tulajdonában lévő vagy személyzet nélkül bérelt hajók) EGT-lobogó alá tartozó hajóterének hányadát.

(287) A máltai rendszer a (286) preambulumbekezdésben felsorolt követelmények közül egyiket sem tartalmazza. A Bizottság ezért megállapította, hogy a más társaságok teljesen felszerelt és személyzettel ellátott hajóival szállítási szolgáltatásokat nyújtó kereskedelmi hajóüzemeltetőkre vonatkozó jogi keret nincs összhangban a tengeri szállítási iránymutatással.

7.2.1.6. Elhatároló intézkedések

(288) A tengeri szállítási iránymutatás 3.1. szakasza szerint ki kell zárni, hogy az előnyök a jogosult tevékenységekről a nem jogosult tevékenységekre is átterjedjenek. Az adórendelet előírja az engedéllyel rendelkező hajózási szervezetek számára, hogy külön számviteli nyilvántartást vezessenek, amelyben megkülönböztetik a hajózási tevékenységekből, illetve más bevételi forrásokból származó jövedelmet és nyereséget.

(289) A jövedelemadóról szóló törvényben a költségek leírhatóságára vonatkozóan rögzített szabályok szerint közvetlen kapcsolatnak kell lennie a költség és a belőle származó jövedelem között. A jövedelemadóról szóló törvény 14. szakaszának (1) bekezdése értelmében a költség csak akkor írható le, ha *„teljes egészében és kizárólag a jövedelem termelése során merül fel”*. Ezért az adómentes haszon (így a hajótéradó tárgyát képező haszon) termelése során felmerül költségek nem írhatók le más adóköteles jövedelemből.

(290) A hajótéradó-rendszer előnyeit élvező, engedéllyel rendelkező hajózási szervezeteknek éves jövedelemadó-bevallást kell benyújtaniuk, amelyben a jogosult és nem jogosult jövedelem elkülönül. Jövedelemadó-köteles tevékenységek esetében a veszteségek nem írhatók le a fizetendő hajótéradóból.

(291) Az engedéllyel rendelkező hajózási szervezetek kötelesek pénzügyi kimutatásokat készíteni az Unió által jóváhagyott nemzetközi pénzügyi beszámolási standardokkal összhangban, és azok könyvvizsgálatát okleveles könyvvizsgálókkal elvégeztetni.

(292) A hajózási szervezetek nem jelentkezhetnek be a máltai hajótéradó-rendszer hatálya alá, és nem jelentkezhetnek ki annak hatálya alól attól függően, hogy van-e adóköteles eredményük. Amennyiben az engedéllyel rendelkező hajózási szervezetek másként nem döntenek, akkor a hajótéradó-rendszer hatálya alá tartoznak. Amennyiben a szervezet úgy dönt, hogy kijelentkezik a rendszer hatálya alól, akkor ez a döntése visszavonhatatlan ([138]). Következésképpen egyik máltai hajózási szervezet/vállalatcsoport hajói sem tartozhatnak részben a hajótéradó-rendszer és részben a jövedelemadó-rendszer hatálya alá.

(293) A jövedelemadóról szóló törvény 51. szakasza kiterjedt, visszaélés elleni rendelkezéseket tartalmaz, amelyek célja az adókedvezmény jogosulatlan igénybevételére irányuló mesterséges konstrukciókkal és rendszerekkel szembeni fellépés. Ez a visszaélés elleni általános szabály az agresszív adótervezésről szóló, 2012. december 6-i bizottsági ajánlást követi.

(294) A visszaélés elleni intézkedéseket a jogsértés esetén kirótt szankciók erősítik. Ilyen esetekben tehát az elmaradt adón túlmenően havi 0,54 % (vagyis évi 6,48 %) kamatot, valamint további bírságokat kell fizetni, amelyek mértéke az elmaradt adó havi 1,5 %-át (vagyis 18 %-át) is elérheti.

(295) A Bizottság emellett üdvözölte, hogy az eljárás megindításáról szóló határozatban a jogosult tevékenységek és szervezetek túlságosan tág körével kapcsolatosan felvetett aggályt ([139]) Málta kötelezettségvállalásaival eloszlatta.

([135]) A litván hajótéradóról szóló ügyben hozott bizottsági határozat (36) preambulumbekezdése.
([136]) A francia hajótéradóról szóló N737/2002. számú ügyben 2003. május 13-án hozott bizottsági határozat (HL C 38., 2004.2.12., 4. o.) (35) preambulumbekezdése; a litván hajótéradóról szóló ügyben hozott bizottsági határozat (37) preambulumbekezdése.
([137]) (EU) 2015/667 határozat (42) preambulumbekezdése.
([138]) Az adórendelet 6. szakasza.
([139]) Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (85) preambulumbekezdését.

(296) A Bizottság megállapította, hogy az elhatárolás Máltán szilárd alapokon áll, és megfelel a tengeri szállítási iránymutatás követelményeinek, és az ezzel kapcsolatosan a Bizottság részéről felmerült kétségek megszűntek.

7.2.1.7. A hajótéradó hatálya alá tartozó hajók eladásából vagy átruházásából származó tőkenyereség adómentessége

(297) A 7.1.3. szakaszban leírtak szerint a hajótéradó hatálya alá tartozó hajók eladásából vagy átruházásából származó tőkenyereség adómentessége támogatásnak minősül.

(298) Az adórendelet 3. szakasza (1) bekezdésének b) pontja értelmében a hajótéradó hatálya alá tartozó hajók eladásából vagy átruházásából származó tőkenyereség mentesül az adó alól ([140]). A Bizottság elismeri az azoknak a hajóknak az eladásából vagy átruházásából származó tőkenyereség adómentességét, amelyek beszerzésük vagy eladásuk időpontjában jogszerűen a hajótéradó-rendszer hatálya alá tartoztak ([141]). A kedvezményezett hajótéradó-rendszer hatálya alá való bejelentkezése előtt beszerzett hajók esetében az említett adómentesség csak a tengeri szállítási iránymutatás 11. szakaszában megállapított maximális támogatási intenzitás mértékéig elfogadható. A túlzott értékcsökkenés alá vont hajók (a hajótéradó-rendszer hatálya alá való bejelentkezés előtt történő) eladásából származó tőkenyereséget a maximális támogatási intenzitás kiszámítása céljából figyelembe kell venni. Ez azt jelenti, hogy a hajótéradó-rendszer hatálya alá való bejelentkezés előtt vásárolt hajók esetében a túlzott értékcsökkenésből eredő rejtett adókötelezettséget a hajótéradó-rendszer hatálya alá való bejelentkezéskor rendezni kell, kivéve, ha a maximális támogatási intenzitás szabta keretek között tízéves időtartam alatt teljesíthető. Az ilyen rejtett adókötelezettség rendszerint a hajótéradó-rendszer hatálya alá való bejelentkezés időpontjában a hajó piaci értéke és adóértéke közötti különbségként határozható meg.

(299) mivel a kereskedelmi hajózási törvény 85A. szakaszában szereplő megfogalmazás jelenleg túlságosan általános, így lehetővé teszi bármely hajónak a vele végzett tevékenységektől függetlenül hajótéradó hatálya alá tartozó hajóvá nyilvánítását (és ezáltal a hajótéradó igénybevételét), és mivel nincsenek olyan szabályok, amelyek a hajótéradó-rendszer hatálya alá való bejelentkezés előtt beszerzett hajó esetleges túlzott értékcsökkenésével foglalkoznak, a Bizottság megállapította, hogy a máltai jogszabályszövegekben nem szerepel megfelelő korlátozás a hajók eladásából vagy átruházásából származó tőkenyereség adómentességére vonatkozóan, sem az összegeket, sem a kedvezményezetteket illetően. Ez a máltai rendszerben biztosított általános mentesség nem felel meg az összeegyeztethetőségi követelményeknek.

(300) A Bizottság megállapította, hogy a hajók eladásából vagy átruházásából származó tőkenyereség adómentességének jelenleg hatályos megfogalmazása nem egyeztethető össze a belső piaci szabályokkal, mivel ez az adómentesség olyan hajókra is kiterjed, amelyek értékcsökkenését már a hajótéradó-rendszer hatálya alá vonásuk előtt leírták a jövedelemadó-szabályok szerint. Az adómentesség tehát jogellenes és a belső piaccal összeegyeztethetetlen támogatásnak minősül. Az erre vonatkozó rendelkezést ezért módosítani kell

7.2.1.8. Következtetés

(301) A fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a máltai hajótéradó-rendszer következő elemei nem egyeztethetők össze a tengeri szállítási iránymutatással: az „*egyébként esetlegesen előírt tevékenységek*” jogosultsága, a nem önjáró uszályok jogosultsága, a vontató- és kotróhajókra vonatkozó jogosultsági feltételek, a halászhajók és olajfúró tornyok jogosultsága, a hajótéradó hatálya alá tartozó hajók eladásából vagy átruházásából származó tőkenyereség adómentessége, valamint a személyzet nélküli hajóbérbeadásra, a kiegészítő bevételekre, az EGT-lobogóhoz kötöttségre és az idő-/útbérletre vonatkozó biztosítékok hiánya. Ezen okokból a máltai hajótéradó-rendszer nem egyeztethető össze a belső piaccal.

(302) Az említett összeegyeztethetetlen elemek a jövőre nézve kiigazíthatók a Málta által tett kötelezettségvállalásokkal, amelyeket a melléklet és különösen annak 1., 2., 4., 5., 6., 7., 8., 9., 10., 11., 14., 15., 20., 21. és 22. pontja tartalmaz. A mellékletben foglalt kötelezettségvállalásoknak a három hónapos határidőn belüli végrehajtása esetén tehát a máltai hajótéradó-rendszer a teljeskörű végrehajtás időpontjától összeegyeztethetővé válna a belső piaccal.

([140]) Lásd az (14) preambulumbekezdést.
([141]) Lásd például a finn hajótéradóról szóló ügyben hozott bizottsági határozat (38) preambulumbekezdését, a horvát hajótéradóról szóló ügyben hozott bizottsági határozat (50)–(53) és (113) preambulumbekezdését, valamint az olasz hajótéradóról szóló ügyben hozott bizottsági határozat (28)–(33) és (64)–(66) preambulumbekezdését.

7.2.2. *A hajózási társaságok részvényein elért árfolyamnyereség adómentessége*

(303) A 7.1.3. szakaszban leírtak szerint a hajózási társaságok részvényein elért árfolyamnyereség után fizetendő adó alól a máltai illetőségű személyek számára biztosított mentesség támogatásnak minősül.

(304) A hajózási társaságok részvényeinek adásvétele nem a hajózási, hanem a befektetési üzletág részét képezi (amely a tengeri szállítási iránymutatás szerint nem jogosít fel a hajótéradó igénybevételére ([142])). A tengeri szállítási iránymutatás egyértelműen rögzíti, hogy a tagállamoknak meg kell őrizniük „*a […] rendes adószinteket […] a részvényesek és igazgatók személyes díjazása tekintetében*". Ez a szabály azért szükséges, hogy az összeegyeztethető támogatás a valóban támogatást igénylő tevékenységre irányuljon, és a lehető legnagyobb mértékben elkerülhető legyen a verseny torzulása más ágazatokban. Ellenkező esetben az összeegyeztethető támogatásban részesülő társaságok részvényesei is adómentesség illetné meg (ahogy e részvényesek esetleges részvényeseit is). Ez azonban előre nem látható mértékben megsokszorozná az adott ágazatban működő társaság tekintetében eredetileg elfogadott támogatás összegét, így a támogatás végül a gazdaság több ágazatára is „átterjedhetne" (a kedvezményezett részvényesek tevékenységeitől függően). Ez a következmény ellentmondana az állami támogatási szabályok eredményes alkalmazása mellett az állami támogatási tilalom elvének is, amely szerint a kivételeket (összeegyeztethető támogatásokat) korlátozott és célirányos módon kell alkalmazni.

(305) A Bizottság megállapította, hogy a hajózási társaságok részvényein elért árfolyamnyereségre vonatkozó adó alól a máltai illetőségű személyek számára biztosított mentesség nem egyeztethető össze a belső piaci szabályokkal. Az adómentesség tehát jogellenes és a belső piaccal összeegyeztethetetlen támogatásnak minősül, ezért meg kell szüntetni. A Bizottság üdvözölte, hogy a máltai hatóságok a kötelezettségvállalásokat tartalmazó melléklet 16. pontja szerint vállalták ennek az adómentességnek a megszüntetését.

7.2.3. *A hajózási társaságok vagy a hajótéradó hatálya alá tartozó hajók finanszírozásából származó kamat vagy egyéb jövedelem adómentessége*

(306) A (212) preambulumbekezdésben leírtak szerint az adórendelet 3. szakaszának (2) bekezdése a pénzügyi intézményeknek nyújtott támogatásnak minősül.

(307) A tengeri szállítási iránymutatás hatálya és ezáltal a hajótéradóból származó előny a „tengeri áru- és személyszállításra" korlátozódik. Nem terjed ki tehát a hajók tulajdonlásával, kezelésével, igazgatásával vagy üzemeltetésével összefüggésben hitelt nyújtó, garanciát vállaló vagy értékpapírt kibocsátó pénzügyi intézményekre úgy, ahogy azt az adórendelet 3. szakaszának (2) bekezdése megengedi.

(308) Következésképpen a vizsgált adómentesség összeegyeztethetőségének a tengeri szállítási iránymutatás szerint nincs jogalapja. Málta semmilyen egyéb érvet nem hozott fel az összeegyeztethetőség mellett az EUMSZ 107. cikkének (2) és (3) bekezdésén alapján. A Bizottság nem ért egyet azzal, hogy a vizsgált adómentesség a Szerződésben foglalt bármely összeegyeztethetőségi jogalap szerint összeegyeztethetőnek minősülne.

(309) A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a rendszer pénzügyi intézményeket érintő hatályos feltételei nem egyeztethetők össze a tengeri szállítási iránymutatással, emiatt jogellenes és a belső piaccal összeegyeztethetetlen támogatásnak minősülnek, ezért pedig el kell törölni őket. A Bizottság üdvözölte, hogy a máltai hatóságok a kötelezettségvállalásokat tartalmazó melléklet 3. pontja szerint vállalták ennek az adómentességnek a megszüntetését.

7.2.4. *Az okiratokra és átruházási ügyletekre vonatkozó bizonyos illetékek alóli mentesség*

(310) Előfordulhat, hogy a dokumentumok és átruházási ügyletek illetékmentessége elfogadható, amennyiben a közvetlen kedvezményezett valódi hajózási társaság, de erre kizárólag a tengeri szállítási iránymutatás 11. szakaszában rögzített maximális támogatási intenzitás keretein belül van lehetőség, ezzel szemben az illetékmentességet a jelenlegi formájában akár nem hajózással foglalkozó társaságok is igénybe vehetik. Ezenkívül nincs a tengeri szállítási iránymutatás 11. szakaszának betartatására szolgáló mechanizmus.

(311) Málta nem hivatkozott semmilyen összeegyeztethetőségi jogalapra, és a Bizottságnak sincs tudomása olyan jogalapról, amely szerint az intézkedés a jelenlegi formájában összeegyeztethető lenne.

([142]) Lásd a tengeri szállítási iránymutatás 3.1. szakaszát.

(312) A Bizottság megállapította, hogy a dokumentumokra és átruházási ügyletekre vonatkozó bizonyos illetékek alól a hajózási szervezetek forgalomképes értékpapírjaival végrehajtott ügyleteket illetően a máltai illetőségű személyek számára biztosított mentesség nem egyeztethető össze a belső piaci szabályokkal. Az adómentesség tehát jogellenes és a belső piaccal összeegyeztethetetlen támogatásnak minősül, ezért meg kell szüntetni. A Bizottság üdvözölte, hogy a máltai hatóságok a kötelezettségvállalásokat tartalmazó melléklet 17. pontja szerint vállalták ennek az illetékmentességnek a megszüntetését.

7.2.5. *A miniszter által saját mérlegelési jogkörében biztosított díjfizetési mentesség*

(313) A hatályos jogszabályok nem korlátozzák megfelelően a máltai hatóságok szándéka szerinti karitatív és humanitárius célokra a miniszter azon mérlegelési jogkörének alkalmazását, hogy mentesítsen hajókat az adórendelet szerinti díjak megfizetése alól.

(314) Málta nem hivatkozott semmilyen összeegyeztethetőségi jogalapra, és a Bizottságnak sincs tudomása olyan jogalapról, amely szerint az intézkedés a jelenlegi formájában összeegyeztethető lenne.

(315) A Bizottság megállapította, hogy a hajók miniszteri mérlegelési jogkörben való mentesítésének lehetősége nem egyeztethető össze a belső piaci szabályokkal. Az adómentesség e lehetősége tehát jogellenes és a belső piaccal összeegyeztethetetlen támogatásnak minősül, ezért meg kell szüntetni. A Bizottság üdvözölte, hogy a máltai hatóságok a kötelezettségvállalásokat tartalmazó melléklet 19. pontja szerint iránymutatás kiadását vállalták annak érdekében, hogy a miniszter mérlegelési jogkörét csak olyan karitatív és humanitárius tevékenységek esetében gyakorolja, amelyek keretében nem kínálnak árukat vagy szolgáltatásokat a piacon.

7.2.6. *Maximális támogatási intenzitás*

(316) A maximális támogatási intenzitást illetően a tengeri szállítási iránymutatás 11. szakaszának második bekezdése meghatározza a támogatás maximális mértékét, hogy a támogatás ne halmozódjon fel olyan mértékben, amely nem áll arányban a Közösség közös érdekeivel, és a tagállamok közötti támogatási versenyhez vezethet. A hajózási társaságok javára nyújtott támogatás teljes összege ([143]) nem biztosíthat olyan előnyt, amely meghaladja a tengerészek jövedelemadójának és társadalombiztosítási hozzájárulásainak nullára csökkentése és a hajózási tevékenységekre vonatkozó társasági adó mértékének a tengeri szállítási iránymutatások 3.1. szakaszának utolsó előtti bekezdésében meghatározott szintre való csökkentése által nyújtott előnyt.

(317) Málta hitelt érdemlő tájékoztatást nyújtott arról, hogy a maximális támogatási intenzitást előzőleg mindig tiszteletben tartották, és vállalta, hogy ez a jövőben is így lesz. Ezt kiegészítette azzal a kötelezettségvállalással, hogy előírja a hajótéradó kedvezményezettjei számára éves kötelező megfelelőségi nyilatkozat benyújtását a maximális támogatási intenzitás betartása tekintetében. Málta ezenkívül a kötelezettségvállalásokat tartalmazó melléklet 12. pontja szerint vállalta, hogy hivatalos rendelkezést vezet be a maximális támogatási intenzitás ellenőrzésére vonatkozóan.

7.3. **Visszafizettetés**

7.3.1. *Új/létező támogatások minősítése, jogos elvárások és jogbiztonság*

(318) A csatlakozási okmány ([144]) 22. cikke és IV. melléklete (3. szakasz) úgy rendelkezik, hogy a közlekedési ágazatban nyújtott támogatások a Szerződés 88. cikke (1) bekezdésének értelmében létező támogatásnak minősülnek a csatlakozás időpontjától számított harmadik év végéig, feltéve, ha a támogatásokról a csatlakozás időpontját követő négy hónapon belül tájékoztatják a Bizottságot.

([143]) A képzési támogatás, a szerkezetátalakítási támogatás, a közszolgáltatási kötelezettségekhez kapcsolódó támogatás, valamint új, rövid távú tengeri fuvarozási szolgáltatások beindításához nyújtott támogatás kivételével.

([144]) A Cseh Köztársaság, az Észt Köztársaság, a Ciprusi Köztársaság, a Lett Köztársaság, a Litván Köztársaság, a Magyar Köztársaság, a Máltai Köztársaság, a Lengyel Köztársaság, a Szlovén Köztársaság és a Szlovák Köztársaság csatlakozásának feltételeiről, valamint az Európai Unió alapját képező szerződések kiigazításáról szóló okmány (a továbbiakban: a csatlakozási okmány) (HL L 236., 2003.9.23., 33. o.). Málta azon érvét illetően, miszerint 1973-ban vezette be hajótéradó-rendszerét és az azt kísérő intézkedéseket, elegendő rámutatni arra, hogy a csatlakozási okmány IV. melléklete 3. szakasza 1. pontjának a) alpontja nem vonatkozik a közlekedési ágazatban nyújtott támogatásokra.

(319) Málta csatlakozása időpontjáig nyilatkozott a Bizottságnak, hogy a máltai hajótéradó-rendszer összhangban van az akkori szabályokkal, és biztosította a Bizottságot a lobogóhoz kötöttség tiszteletben tartásáról, de nem küldött a Bizottságnak részletes ismertetést a rendszerről a csatlakozási szerződés rendelkezéseinek megfelelően, hogy létező támogatásként elfogadtassa. A Bizottság és a máltai hatóságok 2000. október 19. és 2001. szeptember 18. között folytattak egyeztetéseket közlekedési ügyekről, a hajótéradóról folytatott rövid megbeszélést pedig a jegyzőkönyv és a máltai hatóságok tárgyalási álláspontja rögzíti ([145]). A Málta Európai Unióhoz való csatlakozásáról szóló konferencia 2001. október 26-i ülésén megállapodtak abban, hogy a közlekedésről szóló tárgyalási fejezet ideiglenes lezárását javasolják, ez a tárgyalási fejezet pedig kifejezetten kitért a közlekedési ágazatban nyújtott állami támogatásokra.

(320) A Bizottság megállapította, hogy az e határozat tárgyát képező támogatási intézkedések tekintetében Máltának és a kedvezményezetteknek nem lehetnek jogos elvárásai, és jogbiztonságot sem élveznek. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a támogatás jogszerűségével kapcsolatosan csak akkor lehetnek jogos elvárások, ha a támogatást az EUMSZ 108. cikkében előírt eljárás betartásával nyújtották, mivel egy kellő gondossággal eljáró üzletember általában meg tudja állapítani, hogy betartották-e az említett eljárást ([146]). Ebben az ügyben egyértelmű, hogy sem az EUMSZ 108. cikke szerinti bejelentési eljárást, sem a csatlakozási okmányban előírt eljárást nem követték, így jogos elvárások sincsenek. Ezenkívül a Málta által hivatkozott egyeztetések ([147]) alapján nem vonható le az a következtetés, hogy a Bizottság pontos, feltétel nélküli és következetes biztosítékokat vállalt volna arra, hogy a hajótéradó-rendszert létező támogatásként kezeli.

(321) A fentiek alapján az ezen ügy tárgyát képező intézkedések nem minősülnek az (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet ([148]) 1. cikkének b) pontjában meghatározott valamely kategóriába tartozó állami támogatásnak. Ezenfelül az e határozat tárgyát képező támogatási intézkedések tekintetében Máltának és a kedvezményezetteknek nem lehetnek jogos elvárásai, és jogbiztonságot sem élveznek.

7.3.2. *A hajótéradó-rendszer*

7.3.2.1. Elfogadható hajótípusok

(322) A 2012. évi belső eljárási szabályzatban foglalt felsorolás szerint a halászhajók, a kedvtelési célú jachtok, a helyhez kötött tengeri létesítmények (köztük az olajfúró tornyok), a mozgó szigetek, a nem óceánjáró vontatóhajók, a nem önjáró úszódaruk, a pontonok, a fő rendeltetésük szerint szerencsejáték-szolgáltatásokat nyújtó, illetve kaszinóként üzemelő hajók és a hasonló hajók nem jogosultak jövedelemadó-mentességre, és nem kezelhetők „hajótéradó hatálya alá tartozó hajóként", mivel nem végeznek „hajózási tevékenységeket" ([149]).

(323) A hajótéradó hatálya alá tartozó hajók Málta által közölt felsorolása, és a kísérő magyarázatok alapján megállapítható, hogy a szabályokat a gyakorlatban is így hajtották végre, és Málta megerősítette, hogy a tárgyidőszakban egyetlen ilyen hajóval sem vették igénybe a hajótéradót. A 2012. évi belső eljárási szabályzat egyértelműen megjelölte azokat a hajótípusokat, amelyek nem végeznek a kereskedelmi hajózási törvény értelmében vett hajózási tevékenységeket. A korábbi, 2004-től követett gyakorlat sem különbözött ettől a szabályzattól. A Bizottság ezért megállapította, hogy a halászhajók, a kedvtelési célú jachtok, a helyhez kötött tengeri létesítmények (köztük az olajfúró tornyok), a mozgó szigetek, a nem óceánjáró vontatóhajók, a nem önjáró úszódaruk, a pontonok, a fő rendeltetésük szerint szerencsejáték-szolgáltatásokat nyújtó, illetve kaszinóként üzemelő hajók a gyakorlatban nem tartoztak a hajótéradó-rendszer hatálya alá, jóllehet elméletileg nyitva állt előttük ez a lehetőség.

(324) Az „*egyébként esetlegesen előírt*" hajózási tevékenységek kereskedelmi hajózási törvény 85. szakasza szerinti lehetőségét illetően Málta leszögezte, hogy a hajózási tevékenységek fogalomkörének bővítésére irányuló rendelet, szabályzat, rendelkezés vagy utasítás ez idáig nem született. A Bizottság így megállapította, hogy a hajózási tevékenységek fogalomköre nem terjedt a nemzetközi tengeri áru- és személyszállításon kívülre.

([145]) A CONF-M 51/00. és a CONF-M 65/01. számú máltai csatlakozási dokumentum.
([146]) Lásd a C-24/95. számú *Alcan Deutschland* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1997:163) 25. pontját, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.
([147]) Lásd e határozat (319) preambulumbekezdését.
([148]) Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 2015. július 13-i (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet (HL L 248., 2015.9.24., 9. o.), amely az Európai Unióról szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 1999. március 22-i 659/1999/EK tanácsi rendelet (HL L 83., 1999.3.27., 1. o.) helyébe lépett.
([149]) Lásd e határozat (10) preambulumbekezdését.

(325) A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a rendszer alkalmazási köre ugyan elfogadhatatlanul széles volt, mindazonáltal jogosulatlan hajókra nem fizettek ki támogatást, következésképpen nincs szükség visszafizettetésre.

Vontató- és a kotróhajók

(326) Málta ugyan nem határozott meg kifejezett követelményeket a kotrásra és a vontatásra, de a máltai hatóságok leszögezték, hogy a 2004 és 2016 közötti időszakban kizárólag olyan hajóknak adták meg a „hajótéradó hatálya alá tartozó hajó" jogállását, amelyeknél megállapítást nyert, hogy üzemidejük túlnyomó részében nemzetközi áruszállítást végeznek a tengeri szállítási iránymutatásban rögzített paramétereknek megfelelően. Különösen a kikötőkben üzemelő vontatóhajókat zárták ki a hajótéradó alkalmazási köréből, és csak azokra a hajókra korlátozták a hajótéradó hatályát, amelyek nemzetközi tengeri szállítást végeztek.

(327) A Málta által nyújtott tájékoztatás vizsgálatát követően a Bizottság megállapította, hogy csak EGT-lobogó alatt közlekedő vontatóhajókat vontak a hajótéradó hatálya alá, az iránymutatás követelményeinek pedig ténylegesen eleget tettek a hajótéradó ilyen hajókra való alkalmazása során a tárgyidőszakban.

(328) A Bizottság ezért megállapította, hogy visszafizettetésre nincs szükség.

7.3.2.2. A hajótéradó tárgyát képező jövedelem

Kiegészítő tevékenységek

(329) Az üdülőhajók kiegészítő tevékenységeit illetően a Bizottság a Máltától kapott tájékoztatás alapján megállapította egyrészről, hogy az esetleges alvállalkozók által termelt nyereség nem képezhette hajótéradó tárgyát, másrészről pedig, hogy az ügyfeleknek jellemzően a hajók fedélzetén, valamint a szárazföldi kirándulásokkal összefüggésben nyújtott szolgáltatások csak akkor voltak a hajótéradó-rendszer hatálya alá vonhatók, ha azokat a hajózási szervezet szokásos piaci áron szerezte be. A Bizottság ezáltal megbizonyosodott arról, Málta a hajózási tevékenységek olyan értelmezését alkalmazta, amely tényleges összhangot biztosított a Bizottság által korábban hajótéradóra jogosult kiegészítő jövedelemforrásként elfogadott tevékenységek körével.

(330) A Bizottság ezenkívül megállapította, hogy Málta a gyakorlatban egyedi egyeztetéseket folytatott a máltai hajótéradó-rendszer hatálya alá bejelentkezni kívánó mindegyik üdülőhajó-tulajdonossal, illetve -üzemeltetővel, hogy a hajótéradó-rendszerbe való felvételük előtt megismerje a tevékenységi körüket. Ezáltal olyan mechanizmus alakult ki, amellyel a máltai hatóságok gondoskodhattak arról, hogy az ilyen hajótulajdonosok és -üzemeltetők csak akkor élhessenek a hajótéradó-rendszer előnyeivel, ha arra jogosultak. Ugyan nem volt olyan hivatalos követelmény arra vonatkozóan, hogy a hajótéradó tárgyát képező bevételek kevesebb mint 50 %-a legyen kiegészítő jellegű, a máltai hatóságok bizonyították, hogy a fő hajózási bevételek tették ki hajónként a hajózási bevételek többségét. A Bizottság ezért megállapította, hogy visszafizettetésre nincs szükség.

Idő-/útbérlet és személyzet nélküli hajóbérbeadás

(331) A Máltától kapott magyarázatok nyomán a Bizottság megállapította, hogy a hajótéradót igénybe vevő máltai hajózási szervezetek nem folytattak időbérleti tevékenységeket, és a máltai hajótéradó hatálya alá tartozó flotta túlnyomórészt (konkrétan 90 %-ban) EGT-lobogó alá tartozik.

(332) Ahogy az a Málta által a Bizottság szolgálataihoz benyújtott, 2004 és 2016 közötti időszakra vonatkozó áttekintésből is kiderül, egyik, személyzet nélkül bérbe adott és korábban a hajótéradó-rendszerbe befogadott hajót sem harmadik személyeknek adták bérbe.

(333) A Bizottság ezért megállapította, hogy az idő-/útbérlet és a személyzet nélküli hajóbérbeadás tekintetében visszafizettetésre nincs szükség.

7.3.2.3. Lobogóhoz kötöttség

(334) Ami az előzményeket illeti, Málta adatokat közölt a kedvezményezettek máltai és EGT-lobogó alatt közlekedő hajóinak arányáról. Az EGT-lobogó alatt közlekedő hajók aránya kedvezményezettenként jóval meghaladja a tengeri szállítási iránymutatásban foglalt 60 %-ot.

7.3.2.4. A hajótéradó hatálya alá tartozó hajók eladásából vagy átruházásából származó tőkenyereség adómentessége

(335) A vonatkozó rendelkezéseket módosítani kell, ugyanis az adómentesség nem korlátozódik azoknak a hajóknak az eladásából vagy átruházásából származó jövedelemre, amelyek beszerzésük vagy eladásuk időpontjában a hajótéradó-rendszer hatálya alá tartoztak. Az adómentesség túlságosan széles hatálya ellenére Málta hitelt érdemlően bizonyította, hogy korábban csak a hajók eladása, valamint a hajózási társaságok által a hajótéradó hatálya alatt vásárolt és eladott, hajótéradó hatálya alá tartozó hajókat érintő ügyletek élveztek adómentességet. A Bizottság ezért megállapította, hogy visszafizettetésre nincs szükség.

7.3.2.5. Következtetés

(336) mivel a gyakorlatban semmilyen összeget nem fizettek ki nem jogosult kedvezményezetteknek a máltai hajótéradó-rendszer alapján, a Bizottság ezért megállapította, hogy e tekintetben nincs szükség visszafizettetésre.

7.3.3. *A hajózási társaságok és a hajótéradó hatálya alá tartozó hajók finanszírozása után fizetendő kamat vagy egyéb jövedelem*

(337) A Málta által megfogalmazott magyarázatokra ([150]) tekintettel a Bizottság megállapította, hogy a gyakorlatban egyetlen pénzügyi intézmény sem mentesült a hajózási társaságok és a hajótéradó hatálya alá tartozó hajók finanszírozásából származó kamatot vagy egyéb jövedelmet terhelő adó alól. Mivel semmilyen összeget nem fizettek ki egyetlen kedvezményezettnek sem az intézkedés alapján, ezért nincs szükség visszafizettetésre.

7.3.4. *Okiratok és átruházási ügyletek illetékmentessége és a hajózási társaságok részvényein elért árfolyamnyereség adómentessége*

(338) Az általános adórendszer szabályai szerint minden nem máltai illetőségű személy mentesülne a részvényátruházásból származó árfolyamnyereséget terhelő adó alól. A jövedelemadóról szóló törvény 12. szakasza (1) bekezdésének u1. pontja adómentessé tette a Máltán bejegyzett társaságok befolyásoló részesedésből vagy ilyen részesedés átruházásából származó jövedelmét.

(339) Az általános rendszer keretében egy ügylet akkor mentesül az okiratokra és átruházási ügyletekre vonatkozó illeték alól, ha a törzsrészvénytőke legalább fele nem máltai illetőségű személyek ellenőrzése alatt áll. Ezenkívül a csoporton belüli ügyletek esetében is előfordul illetékmentesség.

(340) Málta intézkedett a hajózási társaságok részvényeseiből álló reprezentatív minta összeállításáról a jellemző tulajdonosi szerkezet meghatározása érdekében. Málta ezt a mintát úgy alakította ki, hogy a máltai hajótéradó hatálya alá tartozó flotta összetételét tükrözze. Miután megjelölte a társaságok megfelelő körét, amely pontosan tükrözi a flottát, Málta egyesével megvizsgálta e társaságok részvényeinek tulajdonai viszonyait a tárgyidőszakra vonatkozóan. Málta megállapította, hogy az összes ilyen társaság nem máltai illetőségű személyek kizárólagos tulajdonában volt a 2004 és 2016 közötti időszakban. Málta emellett külön felmérést is végzett a tárgyidőszakban végrehajtott részvényesi ügyletekről, hogy megkísérelje megtalálni azokat az ügyleteket, amelyekben máltai illetőségű személyek vettek részt. A felmérés eredménye szerint mindössze egy ügyletben vett részt máltai illetőségű személy. Ez az ügylet olyan csoportot érintett, amelyben minden más részvényes nem máltai illetőségű személy volt. A feltárt ügylet mérete arra engedett következtetni, hogy az árfolyamnyereség és a dokumentumokra és átruházási ügyletekre vonatkozó illeték együttes értéke a külföldi tulajdonos miatti általános mentességek hiányában is messze elmaradt volna a csekély összegű támogatásokra vonatkozó küszöbértéktől.

(341) A Málta által végrehajtott, strukturált reprezentatív mintavétel az ügylet megkeresésével, az általános adórendszerben rendelkezésre álló mentességekkel és a csekély összegű támogatásokra vonatkozó küszöbértékkel együtt figyelembe véve azt mutatja, hogy a visszafizettetés valószínűleg nem lesz széles körű. Azonban a két intézkedés keretében történt támogatásfizetés nem zárható ki, amennyiben a fent említett mentességek nem vehetők igénybe, és a kifizetett összeg meghaladja a csekély összegű támogatásokra vonatkozó küszöbértéket. Ilyen esetekben a folyósított támogatást vissza kell fizettetni.

(342) Ami a visszafizettetési módszert illeti, a visszafizetendő összeg az az illeték vagy adó, amelyet akkor kellett volna fizetni, ha az általánosan alkalmazandó szabályt alkalmazták volna. A lehetséges kedvezményezettek azonosítása érdekében a máltai hatóságoknak első lépésként a hajózási társaságok tulajdonosi szerkezetét kell meghatározniuk. Második lépésként ellenőrizniük kell, hogy az okiratokra és átruházási ügyletekre vonatkozó illetéket és a hajózási társaságok részvényein elért árfolyamnyereséget terhelő adót keletkeztető ügyletekben részt vett-e máltai illetőségű személy.

([150]) Lásd az (136) preambulumbekezdést.

7.3.5. *A miniszter által saját mérlegelési jogkörében biztosított díjfizetési mentesség*

(343) A miniszter ez idáig nem élt az e határozat (23) és (313) preambulumbekezdésében ismertetett mérlegelési jogkörével, ezért nincs szükség visszafizettetésre.

7.4. **Kötelezettségvállalások**

(344) A Bizottság üdvözölte Málta kötelezettségvállalásait, amelyeket e határozat melléklete tartalmaz.

7.5. **Nyelv**

(345) Málta lemondott arról a jogáról, hogy ezt a határozatot máltai nyelven fogadtassa el. A határozat hiteles nyelve ezért az angol.

8. **KÖVETKEZTETÉS**

(346) A Bizottság megállapította, hogy a hajótéradó-rendszer a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül. A hajótéradó hajóüzemeltetésből származó jövedelemre való alkalmazásán túlmenően támogatást tartalmaz még a hajózási társaságok részvényein elért árfolyamnyereség máltai illetőségű személyek számára biztosított adómentessége, a hajók eladásából vagy átruházásából származó tőkenyereség máltai illetőségű személyek számára biztosított adómentessége, az okiratokra és átruházási ügyletekre vonatkozó illeték alól a részvényügyletek tekintetében máltai illetőségű személyek számára biztosított mentesség, a miniszter által a saját mérlegelési jogkörében biztosított díjfizetési mentesség, a hajózási társaságok és a hajótéradó hatálya alá tartozó hajók finanszírozása után fizetendő kamat vagy egyéb jövedelem pénzügyi intézmények számára biztosított adómentessége.

(347) A Bizottság megállapította, hogy a hajózási társaságok részvényeire fizetett osztalék adómentessége nem minősül a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak, mivel nem nyújt szelektív előnyt.

(348) A Bizottság megállapította továbbá, hogy az alábbi állami támogatási intézkedések összeegyeztethetetlenek a belső piaccal:

a) a hajótéradó-rendszer a következő elemek tekintetében: az „*egyébként esetlegesen előírt tevékenységek*” jogosultsága, a nem önjáró uszályok jogosultsága, a vontató- és kotróhajókra vonatkozó jogosultsági feltételek, a halászhajók és olajfúró tornyok jogosultsága, a hajótéradó hatálya alá tartozó hajók eladásából vagy átruházásából származó tőkenyereség adómentessége, valamint a személyzet nélküli hajóbérbeadásra, a kiegészítő bevételekre, az EGT-lobogóhoz kötöttségre és az idő-/útbérletre vonatkozó biztosítékok hiánya;

b) a hajózási társaságok részvényeinek eladásából származó árfolyamnyereség máltai illetőségű személyek számára biztosított adómentessége;

c) a hajózási társaságok vagy a hajótéradó hatálya alá tartozó hajók finanszírozásáért a pénzügyi intézményeket megillető kamatjövedelem vagy egyéb jövedelem jövedelemadó-mentessége;

d) Az okiratokra és átruházási ügyletekre vonatkozó illeték alól hajózási szervezetek részvényeinek átruházása tekintetében a máltai illetőségű személyek számára biztosított mentesség;

e) a miniszter által a saját mérlegelési jogkörében biztosított díjfizetési mentesség.

(349) A Bizottság megállapította, hogy a (348) preambulumbekezdésben felsorolt összeegyeztethetetlen állami támogatási intézkedéseket meg kell szüntetni. Ha azonban Málta végrehajtja az e határozat mellékletében foglalt kötelezettségvállalásokat, a teljeskörű végrehajtás időpontjától a belső piaccal összeegyeztethetővé teheti a máltai hajótéradó-rendszert.

(350) A Bizottság megállapította, hogy a máltai hatóságok által a gyakorlatban megvalósított hajótéradó-rendszer nem járt támogatási összeg jogosulatlan kedvezményezetteknek történő folyósításával. Ezenkívül a miniszter által a saját mérlegelési jogkörében biztosított díjfizetési mentesség és a hajózási társaságok vagy a hajótéradó hatálya alá tartozó hajók finanszírozásáért a pénzügyi intézményeket megillető kamatjövedelem vagy egyéb jövedelem jövedelemadó-mentessége tekintetében sem folyósítottak támogatást.

(351) A Bizottság megállapította, hogy a hajózási társaságok részvényeinek eladásából származó árfolyamnyereség máltai illetőségű személyek számára biztosított adómentessége, és az okiratokra és átruházási ügyletekre vonatkozó illeték alól hajózási szervezetek részvényeinek átruházása tekintetében a máltai illetőségű személyek számára biztosított mentesség tekintetében folyósított összeegyeztethetetlen állami támogatást vissza kell fizettetni, amennyiben meghaladja a csekély összegű támogatásokra vonatkozó küszöbértéket,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A hajótéradó-rendszer alapján nyújtott támogatás a csatlakozási szerződés értelmében 2004. május 1-től új támogatásnak minősül.

2. cikk

A hajótéradó-rendszer alapján nyújtott támogatás a mellékletben foglalt kötelezettségvállalások teljesülése estén összeegyeztethető a belső piaccal.

3. cikk

(1) A hajótéradó-rendszer alábbi elemei összeegyeztethetetlenek a belső piaccal:

a) a nem önjáró uszályok, az olajfúró tornyok és a halászhajók üzemeltetéséből származó jövedelem hajótéradóra való jogosultsága;

b) a vontató- és a kotróhajókból és a személyzet nélküli hajóbérbeadásból származó jövedelem hajótéradóra való, korlátozás nélküli jogosultsága;

c) az idő- vagy útbérlet keretében igénybe vett hajók hajótéradóra való, korlátozás nélküli jogosultsága;

d) a kiegészítő tevékenységekből származó bevételek hajótéradóra való jogosultsága azon korlátozás nélkül, hogy az adókedvezményezett hajótéradó tárgyát képező jövedelmének nagyrészt a fő hajózási tevékenységekből kell származnia, valamint a szárazföldi szolgáltatások szokásos piaci áron történő nyújtásának biztosítását szolgáló mechanizmusok hiánya;

e) a hajózási tevékenységet folytató társaságok hajótéradóra való jogosultsága azon követelmény nélkül, hogy azok a hajótéradó hatálya alá tartozó hajózási szervezetek, amelyek nem EGT-lobogó alatt közlekedő hajókkal is rendelkeznek a flottájukban, tartsák fenn vagy növeljék a flottájukon belül az EGT-lobogó alá tartozó hajótérhányadot, amennyiben annak értéke nem éri el a 60 %-ot;

f) az „egyébként esetlegesen előírt tevékenységek” hajótéradóra való jogosultsága;

g) a hajók eladásából vagy átruházásából származó tőkenyereség máltai illetőségű személyek számára biztosított adómentessége.

(2) Az alábbi intézkedések szintén összeegyeztethetetlenek a belső piaccal:

a) a hajózási társaságok részvényeinek eladásából származó árfolyamnyereség máltai illetőségű személyek számára biztosított adómentessége;

b) a hajózási társaságok vagy a hajótéradó hatálya alá tartozó hajók finanszírozásáért a pénzügyi intézményeket megillető kamatjövedelem vagy egyéb jövedelem jövedelemadó-mentessége;

c) Az okiratokra és az átruházási ügyletekre vonatkozó illeték alól a hajózási szervezetek részvényeinek átruházása tekintetében a máltai illetőségű személyek számára biztosított mentesség;

d) a miniszter által a saját mérlegelési jogkörében biztosított díjfizetési mentesség.

Málta a felsorolt adómentességeket köteles törölni a jogszabályaiból, továbbá köteles a hajótéradó-rendszer hatályát a mellékletben foglalt kötelezettségvállalásokban leírtak szerint kiigazítani.

4. cikk

A 3. cikk (1) bekezdésében, valamint a 3. cikk (2) bekezdésének b) és d) pontjában meghatározott intézkedésekkel összefüggésben egyedi támogatást nem nyújtottak. Ezeket az intézkedéseket illetően nincs szükség visszafizettetésre.

5. cikk

A 3. cikk (2) bekezdésének a) és c) pontjában említett intézkedések alapján nyújtott egyedi támogatások összeegyeztethetetlenek a belső piaccal, ezért vissza kell fizettetni őket, kivéve, ha megfelelnek az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. és 108. cikkének a csekély összegű támogatásokra való alkalmazásáról szóló 1407/2013/EU rendelet 3. cikkében rögzített feltételeknek.

6. cikk

(1) Málta visszafizetteti a kedvezményezettekkel az 5. cikkben említett intézkedések keretében nyújtott, a belső piaccal összeegyeztethetetlen támogatásokat.

(2) A visszafizetendő összegeknek tartalmazniuk kell azt a kamatot, amely az összegeknek a kedvezményezettek rendelkezésére bocsátásától a tényleges visszafizetésig terjedő időszak után jár.

(3) A kamatot a 794/2004/EK bizottsági rendelet ([151]) V. fejezetével és a 794/2004/EK rendeletet módosító 271/2008/EK bizottsági rendelettel ([152]) összhangban, kamatos kamatként kell kiszámítani.

7. cikk

(1) Az 5. cikkben említett intézkedések keretében nyújtott összeegyeztethetetlen támogatásokat haladéktalanul és ténylegesen vissza kell fizettetni.

(2) Málta biztosítja e határozatnak az arról szóló értesítéstől számított négy hónapon belüli végrehajtását.

8. cikk

Málta az e határozatról szóló értesítést követő két hónapon belül tájékoztatja a Bizottságot a határozatnak való megfelelés érdekében meghozott intézkedésekről, az alábbi információk közlésével:

a) az azonosított kedvezményezetteknek kifizetett, a belső piaccal összeegyeztethetetlen támogatás teljes összege;

b) az egyes kedvezményezettek által visszafizetendő teljes összeg (a támogatás összege és a kamatok);

c) az e határozatnak való megfelelés érdekében már meghozott és tervezett intézkedések részletes bemutatása;

d) azt igazoló dokumentumok, hogy a kedvezményezettek felszólítást kaptak a belső piaccal összeegyeztethetetlen támogatás visszafizetésére.

([151]) A Bizottság 794/2004/EK rendelete (2004. április 21.) az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 659/1999/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 140., 2004.4.30., 1. o.).

([152]) A Bizottság 271/2008/EK rendelete (2008. január 30.) az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 659/1999/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról szóló 794/2004/EK rendelet módosításáról (HL L 82., 2008.3.25., 1. o.).

9. cikk

E határozat címzettje a Máltai Köztársaság.

Kelt Brüsszelben, 2017. december 19-én.

a Bizottság részéről
Margrethe VESTAGER
a Bizottság tagja

MELLÉKLET

MÁLTA KÖTELEZETTSÉGVÁLLALÁSAI

1. Málta vállalja, hogy az alábbi hajókat kifejezetten kizárja a hajótéradó hatálya alól:

   a) halász- és halfeldolgozó hajók;

   b) magánjachtok és elsődlegesen sportolási vagy kedvtelési célokra használt hajók;

   c) helyhez kötött tengeri létesítmények és úszó tárolóegységek;

   d) nem óceánjáró vontatóhajók és kotróhajók;

   e) fő rendeltetésük szerint általában szárazföldön kínált árukat értékesítő vagy szolgáltatásokat nyújtó hajók;

   f) szálláshely-szolgáltatási vagy vendéglátási tevékenységekhez használt állóhajók (úszó szállodák vagy éttermek);

   g) elsősorban szerencsejáték-szolgáltatás céljára, illetve kaszinóként használt hajók (úszó vagy utazó kaszinók).

2. Málta vállalja, hogy közvetlenül a tengeri szállítási iránymutatás rendelkezéseit követve kifejezetten belefoglalja jogszabályaiba, hogy a hajótéradó hatályát a nemzetközi tengeri áru- vagy személyszállítást végző hajókra, valamint az alábbi (korábban más tagállamok kérelmére jóváhagyott) hajókra korlátozza:

   a) kábelfektető hajók;

   b) csőfektető hajók;

   c) daruhajók; valamint

   d) kutatóhajók.

3. Málta vállalja, hogy elhagyja az adórendelet 3. szakaszának (2) bekezdését, megszünteti a hajótéradó pénzügyi intézmények általi igénybevételének lehetőségét, és a hajótéradó igénybevételét azokra a szervezetekre korlátozza, amelyek a hajótéradó hatálya alá tartozó hajók üzemeltetésével (vagyis műszaki irányításával és személyzetének biztosításával) vagy a hajózási tevékenységek folytatásával összefüggésben kockázatokat és felelősséget vállalnak.

4. Málta vállalja, hogy a hajótéradó alkalmazását kifejezetten a hajók személyzet nélküli bérbeadására és a harmadik személyek közötti hasonló ügyletekre korlátozza ([1]). A hajók harmadik személyeknek történő személyzet nélküli bérbeadása és a hasonló ügyletek csak átmeneti kapacitásfelesleg rendelkezésre állása esetén, valódi hajózási társaságok kiegészítő tevékenységeként vonhatók a hajótéradó hatálya alá az alábbi feltételekkel:

   a) kizárólag az átmeneti kapacitásfelesleg kezelésére irányulhatnak;

   b) időtartamuk legfeljebb három év lehet;

   c) a személyzet nélkül bérbe adott kapacitás nem haladhatja meg a hajózási társaságok flottájának 50 %-át a vállalatcsoport szintjén;

   d) a kifejezetten bérbeadási céllal képzett kapacitásfelesleg nem jogosíthat fel a hajótéradó igénybevételére.

5. Málta vállalja annak előírását, hogy a hajótéradó-rendszerben jelenleg részt vevők és annak hatálya alá újonnan bejelentkezők hajótéradó hatálya alá tartozó flottájának legalább 25 %-a EGT-lobogó alatt közlekedjen, ez a vállalás azonban nem érinti a tengeri szállítási iránymutatás 3.1. szakaszának nyolcadik bekezdésében rögzített, ennek a hányadnak a fenntartására vagy növelésére vonatkozó követelményt.

6. Málta vállalja, hogy a kotróhajók hajótéradóra való jogosultságát kifejezetten az éves üzemidejük több mint 50 %-ában „tengeri szállításnak” minősülő tevékenységet – a kiemelt anyagok nyílt tengeri szállítását – végző kotróhajókra és kizárólag az ilyen szállítási tevékenységekre korlátozza. Csak a valamely tagállamban vagy az EGT-n belül lajstromba vett kotróhajók lehetnek jogosultak.

([1]) Ebbe a körbe beletartozik a hajók (különösen a jachtok) természetes személyek részére történő személyzet nélküli bérbeadása is.

7. Málta vállalja, hogy a vontatóhajók hajótéradóra való jogosultságát kifejezetten az éves üzemidejük több mint 50 %-ában tengeri szállítást végző vontatóhajókra korlátozza. A várakozási idő arányosan felszámolható a vontatóhajó által végzett teljes tevékenység azon részére, amely tengeri szállításnak minősül. Azok a vontatási tevékenységek, amelyeket többek között kikötőkben végeznek, illetve amelyek önjáró hajók kikötőbe segítését szolgálják, nem minősülnek tengeri szállításnak, és csak a valamely tagállamban vagy az EGT-n belül lajstromba vett hajók lehetnek jogosultak.

8. Málta vállalja, hogy a Bizottság ezen ügyben hozott végső határozatának (88)–(91) preambulumbekezdése szerinti kiegészítő bevételek hajótéradó alá vonhatóságát részletes rendelettel szabályozza, amelynek tervezetét megküldte a Bizottságnak, és előírja, hogy a kifejezetten hajóval kapcsolatos és hajóval nem kapcsolatos kiegészítő tevékenységekből származó bevétel nem haladhatja meg a kedvezményezett társaság (kifejezetten hajóval kapcsolatos és egyéb tevékenységekből is származó) bruttó összbevételének 50 %-át. Málta emellett vállalja, hogy a Bizottság ezen ügyben hozott végső határozatának (87) preambulumbekezdésében meghatározott tevékenységekből származó bevételt teljes mértékben kizárja a hajótéradó hatálya alól.

9. Málta gondoskodik arról, hogy a hajók eladásából származó tőkenyereség adómentessége csak a valódi hajózási tevékenységeket folytató társaságok által a hajótéradó-rendszer hatálya alatt üzemeltetett hajókra terjedjen ki, és követelményt vezet be arra vonatkozóan, hogy csak azoknál a hajóknál lehessen érvényesíteni az adómentességet, amelyek a beszerzésük és eladásuk időpontjában a hajótéradó-rendszer hatálya alá tartoztak.

10. Málta vállalja, hogy a hajózási társaságok (a hajókezelő társaságok [2] kivételével) csak akkor vehetik igénybe a hajótéradót, ha:

    a) a rendszer hatálya alá való bejelentkezésükkor flottájuk [3] hajóterének legalább 60 %-a az Európai Unió valamely tagállamának vagy az EGT-megállapodás valamely részes államának lobogója alá tartozik; vagy

    b) fenntartják vagy növelik a flottájuk azon hányadát, amelyet a rendszer hatálya alá való bejelentkezésükkor az Európai Unió valamely tagállamának vagy az EGT-megállapodás valamely részes államának lobogója alatt üzemeltettek.

    A hajótéradó hatálya alá tartozó flotta legalább 60 %-ának minden esetben EGT-lobogó alatt kell közlekednie a szervezet működésének harmadik évére.

    A máltai hajótéradó-rendszer hatálya alá első alkalommal bejelentkező hajózási szervezetek esetében azonban ez a küszöbérték huszonöt százalékra (25 %) csökkenthető. Málta továbbra is ellenőrzi, hogy a flották EGT-lobogó alatt közlekedő hányada az átlagot tekintve nem csökken-e három éven át (a meglévő és az új kedvezményezettek esetében egyaránt).

11. Málta vállalja, hogy a nem EGT-lobogó alatt közlekedő hajókból származó jövedelem csak a fenti lobogózási feltételek (lásd a 10. kötelezettségvállalást) teljesülése esetén vonható a hajótéradó hatálya alá, és csak azoknál a flottáknál, amelyek kereskedelmi és stratégiai irányítása teljes mértékben az EGT területéről zajlik. A kereskedelmileg és stratégiailag nem az EGT területéről irányított hajók csak akkor vonhatók a hajótéradó hatálya alá, ha EGT-lobogó alatt közlekednek (kivételt képeznek a 4. kötelezettségvállalásban foglalt korlátozások tiszteletben tartásával megállapított feltételek mellett, személyzet nélkül bérbe adott hajók).

12. Málta vállalja, hogy hivatalos rendelkezést vezet be a tengeri szállítási iránymutatás 11. szakaszában megállapított maximális támogatási intenzitás ellenőrzésére vonatkozóan.

13. Málta vállalja, hogy jogszabályai módosításával egyértelműen különbséget tesz az alábbiak között:

    a) a hajók lajstromba vételekor fizetendő díj és a nem jogosult, máltai lobogó alatt közlekedő hajók után fizetendő éves adók; valamint

    b) a csak a jogosult hajók után fizetendő hajótéradó.

14. Málta vállalja, hogy belső iránymutatást ad ki, hogy tisztázza több olyan tevékenység jogosultságának hiányát, amely szárazföldön működő társaságok szolgáltatásaival verseng, különös tekintettel az alábbiakra:

    a) hajóépítés;

    b) az utasoknak szokásosan nem kínált áruk és szolgáltatások – például személygépkocsik, háztartási készülékek vagy állatok – fedélzeten történő értékesítése; valamint

    c) kikötő üzemeltetése, valamint olyan hajós üdülések, amelyeknél a hajó közben a kikötőben marad, és tengeri szállítás nem történik.

([2]) A hatályos adórendelet már pontos szabályokat ír elő az újonnan bejelentkező társaságok számára (a hajókezelési iránymutatásban rögzített szabályokkal összhangban).

([3]) Beleértve a (személyzettel együtt vagy anélkül) bérelt flottát, ugyanakkor a személyzet nélkül bérbe adott hajók nélkül.

15. Málta vállalja, hogy előírja a hajótéradó kedvezményezettjeinek, hogy kötelező éves megfelelési nyilatkozatot nyújtsanak be minden ellenőrizhető paraméter, így a hajó típusa, a hajóval végzett tevékenységek, a nettó tonnatartalom, a napban kifejezett használati idő, a lobogó, a műveletek jellege, valamint a maximális támogatási intenzitás betartása tekintetében.

16. Málta vállalja, hogy megszünteti a hajózási társaságok részvényein elért árfolyamnyereség ágazatspecifikus adómentességét, amely jelenleg a kereskedelmi hajózási törvény 84Z. szakasza (1) bekezdésének c) pontja szerint a máltai illetőségű személyeket illeti meg.

17. Málta vállalja, hogy törli az okiratok és átruházási ügyletek illetékéről szóló törvény értelmében fizetendő díjak és illetékek alóli mentességet a kereskedelmi hajózási adórendelet 5. szakaszából.

18. Málta vállalja, hogy jogszabályai módosításával egyértelművé teszi, hogy a 1 000 nettó tonnánál kisebb hajóterű hajók csak akkor nyilváníthatók hajótéradóra jogosultnak, ha hajózási tevékenységeket folytatnak, és hajóterük méretétől eltekintve egyébként jogosultak lennének a kereskedelmi hajózási törvény 85. szakaszának (1) bekezdése értelmében. Málta emellett azt is vállalja, hogy ilyen esetekben él mérlegelési jogkörével, amennyiben a kérelmező eleget tesznek a feltételeknek. Málta a következőképpen átfogalmazza a kereskedelmi hajózási törvény 85A. szakaszának (1) bekezdését: „A miniszter a pénzügyminiszter egyetértésével és az e rendelet alapján megfelelőnek ítélt feltételek mellett hajótéradó hatálya alá tartozó hajónak nyilváníthatja a nettó tonnatartalomtól függetlenül bármely hajót, amely hajózási tevékenységeket végez”.

19. Málta vállalja, hogy iránymutatást ad ki, amelyben tisztázza, hogy a miniszter a kereskedelmi hajózási törvény első mellékletében rá ruházott, bármely hajó vagy hajóosztály díjfizetés alóli mentesítése iránti mérlegelési jogkörét csak olyan karitatív és humanitárius tevékenységek esetében gyakorolhatja, amelyek keretében nem kínálnak árukat vagy szolgáltatásokat a piacon.

20. Málta vállalja, hogy külön számviteli nyilvántartás vezetését írja elő abban az esetben, ha a társaság nem kizárólag hajózási tevékenységeket végez.

21. Málta vállalja, hogy a hajótéradó igénybevételét azokra a szervezetekre korlátozza, amelyek kockázatokat és felelősséget vállalnak a hajótéradó hatálya alá tartozó hajók üzemeltetésével vagy hajózási tevékenységek folytatásával összefüggésben, és a tengeri szállítási iránymutatásban foglalt fogalommeghatározás nyomán egyedi meghatározást foglal bele a jogszabályokba.

22. Málta vállalja, hogy a kereskedelmi hajózási törvény 85. szakaszából elhagyja a „valamint az egyébként esetlegesen előírt tevékenységek” részt.

23. Málta vállalja, hogy azok a szabályok, amelyek az e határozatban foglalt intézkedéseket a belső piaccal összeegyeztethetővé teszik, az e határozat keltétől számított három hónapon belül hatályba lépnek.

24. Málta vállalja, hogy a hajótéradó-rendszert és az e határozat tárgyát képező egyéb intézkedéseket a továbbiakban úgy biztosítja, hogy az ne eredményezze olyan összeegyeztethetetlen támogatás kifizetését, amelyet majd vissza kellene fizettetni a kedvezményezettekkel.

25. Málta vállalja, hogy a Bizottság ezen ügyben hozott végső határozatának keltétől számított tíz éven belül újra bejelenti a hajótéradó-rendszert.