

## A bizottság közleménye a hajókezeléssel foglalkozó társaságoknak nyújtott állami támogatásra vonatkozó iránymutatásról

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2009/C 132/06)

### 1. ALKALMAZÁSI KÖR

E közlemény azt vizsgálja, hogy a hajók személyzetének kezelésével és a hajók technikai kezelésével foglalkozó társaságok jogosultak-e a társaságiadó-kedvezményre, valamint az úrtartalomadónak a tengeri szállításhoz nyújtott állami támogatásra vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló C(2004) 43 bizottsági közlemény<sup>(1)</sup> (a továbbiakban: iránymutatások) 3.1. szakasza szerinti alkalmazására. A közlemény nem foglalkozik a hajók kereskedelmi kezelőinek nyújtott állami támogatással. E közlemény a személyzet kezelésére és a technikai kezelésre egyaránt vonatkozik függetlenül attól, hogy egyazon hajó estében a két tevékenység biztosítása egymástól függetlenül vagy együttesen történik.

### 2. BEVEZETÉS

#### 2.1. Általános háttér

Az iránymutatások értelmében a hajókezeléssel foglalkozó társaságok jogosultak lehetnek az úrtartalomadó vagy egyéb, a hajózási társaságok vonatkozásában rendelkezésre álló adózási rendszer alkalmazására (3.1. szakasz). A jogosultság azonban csak abban az esetben áll fenn, ha egyazon hajó technikai kezelése és személyzetének kezelése együttesen történik („teljes körű kezelés”), míg e tevékenységek nem jogosultak az úrtartalomadó vagy egyéb adózási rendszer alkalmazására, amennyiben azokat egymástól függetlenül biztosítják.

Az iránymutatásokban foglaltak szerint a Bizottság három év elteltével megvizsgálja az iránymutatások hajókezelést érintő hatásait<sup>(2)</sup>. E közlemény bemutatja ennek a nemrégiben elvégzett értékelésnek az eredményeit és megállapítja, hogy a hajókezeléssel foglalkozó társaságok milyen feltételek mellett jogosultak állami támogatásra.

#### 2.2. Hajókezelés

A hajókezeléssel foglalkozó társaságok olyan vállalkozások, amelyek a hajótulajdonosok számára nyújtanak különböző szolgáltatásokat: például műszaki felügyeletet, a személyzet felvételét és képzését, a hajók személyzetének kezelését és hajóüzemeltetést. A hajókezelési szolgáltatások három fő kategóriába sorolhatók: a személyzet kezelése, technikai kezelés és kereskedelmi kezelés.

A személyzet kezelésének körébe tartozik a személyzettel kapcsolatos valamennyi feladat: úgymint a megfelelő képesítéssel rendelkező tengerészek kiválasztása és alkalmazása, fizetési jegyzékek kiállítása, a legénység megfelelő létszámának biztosítása, a tengerészek képesítéseinek ellenőrzése, a tengerészek baleseti és rokkantsági biztosításának fedezése, utazásszervezés és vízumügyintézés, az egészségügyi kiadások visszatérítésére vonatkozó kérelmek kezelése, tengerészek teljesítményértékelése és adott esetben képzése. A hajókezelési iparág legnagyobb részét világszerte a személyzet kezelése teszi ki.

A technikai kezelés a hajó hajózásra alkalmas állapotának biztosítását, valamint a műszaki, biztonsági és védelmi követelmények betartását foglalja magában. A technikai kezelő különösen a hajó javításával és karbantartásával kapcsolatos döntésekért felel. A technikai kezelés jelentős, azonban a személyzet kezeléséhez képest jóval kisebb részt képvisel a hajókezelési iparágban.

A kereskedelmi kezelés a hajókapacitás értékesítésének előmozdítását és biztosítását jelenti, amelybe beletartozik a hajók bérbé adása, az áru- vagy utasszállítást kezelő foglalási rendszer üzemeltetése, marketing tevékenység folytatása és ügynökök kinevezése. A hajókezelési iparág nagyon kis részét képviseli a kereskedelmi kezelés. A Bizottság egyelőre nem rendelkezik teljes körű információval a kereskedelmi kezeléssel kapcsolatban. Ennélfogva e közlemény nem foglalkozik a kereskedelmi kezeléssel.

Mint minden tengerhasznosítási tevékenység, természetéből adódóan a hajókezelés is globális üzleti tevékenység. A harmadik fél által végzett hajókezelésre vonatkozó nemzetközi jogi szabályozás hiányában e terület normáinak rögzítése magánjogi megállapodások keretén belül történt<sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> HL C 13., 2004.1.17., 3. o.

<sup>(2)</sup> Lásd a 3. lábjegyzetet, a 7. oldalon HL C 13., 2004.1.17.

<sup>(3)</sup> Erre példa a „SHIPMAN 98 – a BIMCO hajókezelésre vonatkozó megállapodásmintája” (BIMCO's *Standard Ship Management Agreement SHIPMAN 98*), amelyet gyakran használnak a hajók kezelésével foglalkozó társaságok és a hajótulajdonosok közötti szerződési feltételek rögzítésére.

A Közösségen belül főleg Cipruson foglalkoznak hajókezeléssel. Léteznek azonban hajókezeléssel foglalkozó társaságok az Egyesült Királyságban, Németországban, Dániában, Belgiumban és Hollandiában. A Közösségen kívül létrehozott hajókezeléssel foglalkozó társaságok elsősorban Hongkong, Szingapúr, India, az Egyesült Arab Emírségek és az Amerikai Egyesült Államok területén vannak bejegyezve.

### 2.3. A hajókezeléssel foglalkozó társaságok támogathatósági feltételeinek áttekintése

Az iránymutatások 2004. januári közzététele óta számos tengerrel rendelkező ország lépett be a Közösségbe, köztük Ciprus, amely a világ legnagyobb hajókezelési iparágával rendelkezik.

Ciprus csatlakozásának és az iránymutatások betartására vonatkozó előzetes munkájának, valamint a ciprusi kormány megbízása alapján egy konzorcium által elkészített tanulmánynak <sup>(1)</sup> köszönhetően teljesebb kép alakult ki e tevékenységről és annak kialakulásáról. Nagyobb ismeretanyag gyűlt össze egyfelől a technikai kezelés és a személyzet kezelése között fennálló kapcsolatról, másfelől a hajózásról, valamint arról, hogy a személyzet kezelésével és/vagy a technikai kezeléssel foglalkozó társaságok hozzájárulhatnak az iránymutatások célkitűzéseinek eléréséhez.

## 3. A HAJÓKEZELÉSEL FOGLALKOZÓ TÁRSASÁGOK TÁMOGATHATÓSÁGÁNAK VIZSGÁLATA

A többi tengerhasznosítási szolgáltatástól eltérően a hajókezelés a tengeri fuvarozók normál központi tevékenysége, amelynek ellátása általában házon belül történik. A hajókezelés a hajóüzemeltetők egyik legjellemzőbb tevékenysége. Azonban manapság előfordul, hogy hajókezeléssel foglalkozó harmadik félnek adják ki e feladat ellátását. A hajókezelés és a hajózás e kapcsolatából adódóan a harmadik fél hajókezelő társaságok olyan hivatásos üzemeltetők, amelyek bár szakterületük alapján jól elkülöníthetőek, a hajótulajdonosokéhoz hasonló háttérrel rendelkeznek és azokéval azonos üzleti környezetben működnek. A hajókezeléssel foglalkozó társaságok ügyfélköre kizárólag hajótulajdonosokból áll.

Ennek tükrében a Bizottság úgy ítéli meg, hogy nem helyénvaló adózási szankcióval sújtani a hajókezelési feladat kiszervezését a belső feladatellátáshoz képest, feltéve hogy a hajókezeléssel foglalkozó társaságok megfelelnek a hajótulajdonosokra vonatkozó követelményeknek, és az e társaságok részére nyújtott támogatás a hajótulajdonosoknak nyújtott támogatáshoz hasonlóan járul hozzá az iránymutatások célkitűzéseinek teljesítéséhez.

A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a hajókezeléssel foglalkozó társaságok pontosan a szakosodásukból és központi tevékenységük természetéből adódóan járulhatnak hozzá jelentős mértékben az iránymutatások célkitűzéseinek – különösen a „hatékony, biztonságos és környezetbarát tengeri szállítás” és a „tagállamokban létrehozott tengeri klaszter megszilárdítása” célkitűzések – teljesítéséhez <sup>(2)</sup>.

## 4. AZ ÁLLAMI TÁMOGATÁSRA VALÓ JOGOSULTSÁGNAK A HAJÓKEZELÉSEL FOGLALKOZÓ TÁRSASÁGOKRA TÖRTÉNŐ KITERJESZTÉSE

E közlemény 3. szakaszában leírtakból kiindulva a Bizottság az Európai Közösséget létrehozó szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján engedélyezni fogja a hajókezeléssel foglalkozó társaságok számára az iránymutatások 3.1. szakasza szerinti adókedvezményt – a hajók személyzetének és technikai kezelésének együttes vagy egymástól független végrehajtása tekintetében – amennyiben a társaságok teljesítik az e közlemény 5. és 6. szakaszában előírt feltételeket.

## 5. A TECHNIKAI KEZELÉSEL ÉS A SZEMÉLYZET KEZELÉSÉVEL FOGLALKOZÓ TÁRSASÁGOKRA EGYARÁNT VONATKOZÓ TÁMOGATHATÓSÁGI FELTÉTELEK

A támogatás igénybevétele érdekében a hajókezeléssel foglalkozó társaságoknak – az iránymutatások 3.1. szakaszával összhangban – bizonyítaniuk kell, hogy egyértelmű kapcsolatban állnak a Közösséggel és annak gazdaságával. Ezenkívül a társaságoknak hozzá kell járulniuk az iránymutatásokban (egyebek mellett a 2.2. szakaszban) megfogalmazott célkitűzések teljesítéséhez. A technikai kezeléssel és a személyzet kezelésével foglalkozó társaságok akkor jogosultak állami támogatásra, ha az általuk üzemeltetett hajók megfelelnek az e közlemény 5.1–5.4. szakaszában előírt valamennyi követelménynek. A támogatható tevékenységeket teljes egészében a Közösség területéről kell elvégezni.

<sup>(1)</sup> *Tanulmány az Európai Unióban és Cipruson végzett hajókezelésről* (2008. május 31.), amelyet a ciprusi kormány megbízásából, a Bécsi Gazdaságtudományi és Üzletviteli Egyetem irányítása alatt egy konzorcium készített el.

<sup>(2)</sup> Az iránymutatások 2.2. szakasza.

### 5.1. A Közösségen belüli gazdasághoz és foglalkoztatáshoz való hozzájárulás

A Közösséggel fennálló gazdasági kapcsolatot az a tény bizonyítja, hogy a hajókezelés egy vagy több tagállam területén történik, és hogy a szárazföldi tevékenységek esetében, illetve a hajókon főleg a Közösség állampolgárait foglalkoztatják.

### 5.2. A Közösség és az érintett hajók közötti gazdasági kapcsolat

A hajókezeléssel foglalkozó társaságok olyan hajók vonatkozásában részesülhetnek állami támogatásban, amelyek kezelése teljes egészében a Közösség területéről történik, függetlenül attól, hogy e feladatot házon belül látják el, vagy egy vagy több hajókezeléssel foglalkozó társaság részére részben vagy egészben kiadják.

Mivel azonban a hajókezeléssel foglalkozó társaságok nem gyakorolnak teljes ellenőrzést ügyfeleik felett, a fenti követelmény akkor minősül teljesítettnek, ha az érintett hajók úrtartalmának legalább kétharmadát a Közösség területéről kezelik. Az e százalék feletti úrtartalom nem támogatható, amennyiben annak kezelése nem teljes egészében a Közösség területéről történik <sup>(1)</sup>.

### 5.3. A nemzetközi és közösségi előírásoknak való megfelelés

A hajókezeléssel foglalkozó társaságok abban az esetben jogosultak a támogatásra, ha a kezelésükben álló valamennyi hajó és személyzet megfelel a nemzetközi előírásoknak és a közösségi jogszabályok követelményeinek, különösen a biztonságra, a védelemre, a tengerészek képzésére és képesítésére, a környezeti teljesítményre és a fedélzeti munkafeltételekre vonatkozó követelményeknek.

### 5.4. Közösségi lobogók arányának követelménye (kapcsolat a lobogóval)

Az iránymutatások 3.1. szakaszának nyolcadik bekezdésében előírt közösségi lobogók arányára vonatkozó követelmény alkalmazandó a hajókezeléssel foglalkozó társaságokra. A Közösségi lobogók arányának referenciaértékeként azt az értéket kell figyelembe venni, amely az e közleménynek az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő megjelenése napján érvényes. Újjonnan létesülő társaságok esetében a referenciaérték a tevékenység megkezdésének időpontjától számított egy év elteltével számítandó ki.

## 6. A SZEMÉLYZET KEZELÉSÉVEL FOGLALKOZÓ TÁRSASÁGOKRA VONATKOZÓ KIEGÉSZÍTŐ KÖVETELMÉNYEK

### 6.1. A tengerészek képzése

A személyzet kezelésével foglalkozó társaságok abban az esetben jogosultak állami támogatásra, ha a kezelésükben álló hajók fedélzetén dolgozó valamennyi tengerész a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnek a tengerészek képzéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló, 1978. évi, módosított egyezménye (STCW-egyezmény) szerinti oktatásban és képzésben részesült, valamint az ezen egyezményben előírt képesítési bizonyítvánnyal rendelkezik és sikeresen elvégezte a hajófedélzeti személyi biztonságra vonatkozó képzést. Továbbá a személyzet kezelésével foglalkozó társaságok akkor minősülnek támogathatóknak, ha teljesítik az STCW-egyezmény és a közösségi jogszabályok által előírt követelményeket a társaságok felelősségére vonatkozóan.

### 6.2. Szociális feltételek

A személyzet kezelésével foglalkozó társaságok akkor jogosultak állami támogatásra, ha a kezelésükben álló minden hajón biztosítják, hogy a tengerészek munkáltatója (legyen az a hajótulajdonos vagy a hajókezeléssel foglalkozó társaság) teljes mértékben végrehajtja a Nemzetközi Munkaügyi Szervezetnek a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezményében <sup>(2)</sup> foglalt rendelkezéseket. A hajókezeléssel foglalkozó társaságoknak különösen azt kell biztosítaniuk, hogy a tengerészeti munkaügyi egyezménynek a tengerészek munkaszerződésére <sup>(3)</sup>, a hajó megsemmisülésére, illetve elsüllyedésére <sup>(4)</sup>, az orvosi ellátásra <sup>(5)</sup>, a hajótulajdonos felelősségére (beleértve a baleset és betegség esetén történő munkabér-kifizetés felelősségét is) <sup>(6)</sup> és a repatriálásra <sup>(7)</sup> vonatkozó rendelkezéseit megfelelően alkalmazzák.

<sup>(1)</sup> Ellenben az a tény, hogy a hajókezeléssel foglalkozó társaság nem felel meg a kétharmados szabálynak, nem befolyásolja a társaság mint olyan támogathatóságát.

<sup>(2)</sup> Emlékeztetni kell arra, hogy az európai szociális partnerek elfogadtak egy megállapodást a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény megfelelő része vonatkozásában, amelyet az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége (ECSA) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között létrejött, a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény alapján kötött megállapodás végrehajtásáról, valamint az 1999/63/EK irányelv módosításáról szóló, 2009. február 16-i 2009/13/EK tanácsi irányelv (HL L 124., 2009.5.20., 30. o.) épített be a közösségi jogba.

<sup>(3)</sup> A tengerészeti munkaügyi egyezmény 2. címének 2.1. szabálya és A2.1. normája (A tengerészek munkaszerződése).  
<sup>(4)</sup> Ibid. 2. cím 2.6. szabály és A2.6. norma (A hajó megsemmisülése, illetve elsüllyedése esetén a tengerészeknek fizetendő kártalanítás).

<sup>(5)</sup> Ibid. 4. cím 4.1. szabály és A4.1. norma (Orvosi ellátás a hajó fedélzetén és a parton, a hajótulajdonosok felelőssége); 4.3. szabály és A4.3. norma (Egészség- és biztonságvédelem, baleset-megelőzés); 4.4. szabály és A4.4. norma (Hozzáférés a parti jóléti létesítményekhez).

<sup>(6)</sup> Ibid. 4. cím 4.2. szabály és A4.2. norma (A hajótulajdonosok felelőssége).

<sup>(7)</sup> Ibid. 2. cím 2.5. szabály és A2.5. norma (Repatriálás).

A személyzet kezelésével foglalkozó társaságoknak a tengerészeti munkaiügyi egyezményben előírt, a munka- és pihenőidőre vonatkozó nemzetközi normák teljes mértékű betartását is biztosítaniuk kell.

Végül ahhoz, hogy jogosultak legyenek a támogatásra, a személyzet kezelésével foglalkozó társaságok kötelesek pénzügyi biztosítékot nyújtani, amely a tengerész munkahelyi baleset, betegség vagy a foglalkoztatással összefüggő kockázat miatt bekövetkező halála vagy hosszú távú rokkantsága esetén kártalanítást biztosít az érintett tengerész részére.

## 7. AZ ADÓ KISZÁMÍTÁSA

A Bizottság a hajókezeléssel foglalkozó társaságok esetében is az iránymutatásokban foglalt alapelvet alkalmazza, amely alapján – a piactorzító hatás elkerülése érdekében – kizárólag olyan programokat engedélyez, amelyek ugyanarra a tevékenységre vagy úrtartalomra vonatkozóan homogén adóterheket eredményeznek a különböző tagállamokban. Ez azt jelenti, hogy a Bizottság nem fog engedélyezni teljes körű mentességet vagy azzal egyenértékű programokat <sup>(1)</sup>.

Egyértelmű, hogy a hajókezeléssel foglalkozó társaságok és a hajótulajdonosok esetében alkalmazott adóalap nem lehet ugyanaz, hiszen az adott hajó vonatkozásában a hajókezeléssel foglalkozó társaságok forgalma jóval kisebb, mint a hajótulajdonosoké. A 2.3. szakaszban említett tanulmányból és a korábbi bejelentésekből kiindulva a hajókezeléssel foglalkozó társaságok esetében alkalmazandó adóalapot a hajótulajdonos esetében ugyanarra a hajóra vagy úrtartalomra alkalmazott adóalap körülbelül 25 %-ában (amely vonatkozhat az úrtartalomra vagy a fiktív nyereségre) kell meghatározni. Ezért a Bizottság legalább 25 %-os érték alkalmazását írja elő a hajókezeléshez kapcsolódó úrtartalomadó-programok esetében <sup>(2)</sup>.

Amennyiben a hajókezeléssel foglalkozó társaságok olyan tevékenységeket is végeznek, amelyek nem jogosultak e közlemény szerint állami támogatásra, akkor e tevékenységek vonatkozásában külön elszámolást kell vezetniük.

Amennyiben a hajókezeléssel foglalkozó társaságok tevékenységük egy részét harmadik félnek alvállalkozásba adják, ez utóbbi nem jogosult állami támogatásra.

## 8. ALKALMAZÁS ÉS FELÜLVIZSGÁLAT

A Bizottság az e közleményben foglalt iránymutatást a közleménynek az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő közzétételét követő naptól alkalmazza.

Az iránymutatások általános –annak 13. szakasza szerinti – felülvizsgálata ki fog terjedni a hajókezeléssel foglalkozó társaságoknak nyújtott állami támogatásra is.

---

<sup>(1)</sup> A Bizottság e közleményben szeretné kihangsúlyozni, hogy a hajókezeléssel foglalkozó társaságok és a hajótulajdonosok által fizetendő adó kiszámításához alkalmazott mechanizmus, mint olyan, nem releváns, és többek között az sem lényeges, hogy a számításához fiktív nyereségen alapuló rendszert alkalmaznak-e.

<sup>(2)</sup> Jogosultság esetén a hajótulajdonos marad felelős a teljes úrtartalomadóért.