

## II

(Akty, których publikacja nie jest obowiązkowa)

## KOMISJA

### DECYZJA KOMISJI

z dnia 30 czerwca 2004 r.

dotycząca szeregu środków fiskalnych, które Belgia zamierza wdrożyć dla transportu morskiego

(notyfikowana jako dokument nr C(2004) 2040)

(Jedynie teksty w językach francuskim i niderlandzkim są autentyczne)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2005/417/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 88 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po zaproszeniu zainteresowanych stron do przedstawienia swoich uwag zgodnie ze wspomnianymi artykułami <sup>(1)</sup> i uwzględniając te uwagi,

a także mając na uwadze, co następuje:

#### 1. PROCEDURA

##### 1.1. Opis procedury

(1) W piśmie swojego Stałego Przedstawicielstwa, z dnia 14 czerwca 2002 r., rząd belgijski ogłosił, zgodnie z art. 88 ust. 3 Traktatu, szereg środków fiskalnych na rzecz floty handlowej, zawartych w projekcie ustawy programowej. Wszystkie te środki zostały wpisane do rejestru pomocy pod numerem referencyjnym N 433/2002. Zanim Komisja mogła się wypowiedzieć, przewidywane środki zostały zapisane w ustawie programowej z dnia 2 sierpnia 2002 r.

(2) Dnia 19 marca 2003 r., Komisja postanowiła <sup>(2)</sup> wsząć formalną procedurę dochodzenia przewidzianą w art. 6 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE <sup>(3)</sup>, przeciw niektórym aspektom ustawy programowej z dnia 2 sierpnia 2002 r. (od tego momentu sprawa zarejestrowana jest pod nowym numerem C 20/2003) i zatwierdzić pozostałe przepisy ustawy programowej dla transportu morskiego.

(3) Władze belgijskie wprowadziły dekretem królewskim z dnia 7 maja 2003 r., wszystkie przepisy ustawy programowej na rzecz sektora morskiego (art. 115 do 127 wspomnianej ustawy programowej) uściślając w preambule dekretu królewskiego, że dekret ten nie stanowi „dla podatnika żadnej podstawy prawnej, pozwalającej mu korzystać wobec administracji fiskalnej lub przed sądami krajowymi ze środków pomocy podatkowej, których księgowość nadzorowana jest przez Komisję” zgodnie z decyzją Komisji z dnia 19 marca 2003 r.

(4) W piśmie z dnia 7 maja 2003 r., władze belgijskie przedstawiły swoje uwagi na temat decyzji Komisji z dnia 19 marca 2003 r.

<sup>(2)</sup> Patrz: przypis 1.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 83 z 27.3.1999, str. 1. Rozporządzenie zmienione Traktatem o Przystąpieniu z 2003 r.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 145 z 21.6.2003, str. 4.

- (5) W piśmie z dnia 26 czerwca 2003 r., Komisja postawiła władzom belgijskim dodatkowe pytania. Po monicie z dnia 18 sierpnia 2003 r. wystosowanym przez Komisję, władze belgijskie odpowiedziały pismem z dnia 12 września 2003 r.
- (6) Dnia 17 stycznia 2004 r., w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* <sup>(4)</sup> zostały opublikowane nowe wytyczne Wspólnoty na temat pomocy państwa dla transportu morskiego. Weszły one w życie tego samego dnia.

### 1.2. Tytuł pomocy

- (7) Niniejsza decyzja dotyczy środków fiskalnych dla transportu morskiego, zapisanych w ustawie programowej z dnia 2 sierpnia 2002 r., TYTUŁ V – Finanse, ROZDZIAŁ I – Żegluga morska.

### 1.3. Beneficjenci pomocy

- (8) Beneficjentami poszczególnych systemów pomocy są przedsiębiorstwa mające siedzibę w Belgii i działające w sektorze transportu morskiego, eksploatacji zasobów morskich oraz holowania.

### 1.4. Cel pomocy

- (9) Głównym celem przewidywanych środków fiskalnych jest powrót statków nadzorowanych przez Belgię pod banderę krajową, opuszczoną przez całą flotę handlową.

## 2. SZCZEGÓLOWY OPIS POMOCY

- (10) Ustawa programowa przewiduje szereg środków fiskalnych na rzecz transportu morskiego w Belgii:

- system zryczałtowanego opodatkowania od tonażu dla przedsiębiorstw żeglugowych;
- szereg środków na rzecz przedsiębiorstw żeglugowych, które nie zdecydowały się na zryczałtowane opodatkowanie od tonażu, które obejmują przyspieszoną amortyzację statków, zwolnienie od zysków kapitałowych w momencie sprzedaży statków, pod warunkiem ponownego wykorzystania oraz odliczenia od podatku przy zakupie statków;
- zniesienie opłaty rejestracyjnej od wpisu hipotecznego na statki;

- system zryczałtowanego opodatkowania od tonażu dla zarządzających statkami w imieniu osób trzecich; zarządzającym statkami w imieniu osób trzecich nazywa się podmiot świadczący usługi na rzecz armatorów.

- (11) Zryczałtowane opodatkowanie od tonażu <sup>(5)</sup> polega na zastąpieniu, odnośnie do przedsiębiorstw żeglugowych, które wybrały ten system, podstawy opodatkowania służącej do obliczania podatku dochodowego od osób prawnych, ryczałtem, którego wysokość określa się na podstawie tonażu danej floty. System ten nie stawia żadnych wymogów, jeśli chodzi o banderę statków.

- (12) Podobny mechanizm prowadzący do określenia jeszcze korzystniejszej stawki ryczałtowej, przewidziany jest dla zarządzających statkami w imieniu osób trzecich, zarządzający jest jednak zobowiązany do zarejestrowania trzech czwartych zarządzanej floty pod banderą belgijską.

### 2.1. System zryczałtowanego opodatkowania

- (13) Systemowi zryczałtowanego opodatkowania mogą podlegać statki używane do prowadzenia następujących, kwalifikujących się rodzajów działalności:

- wykorzystywanie statków do przewozu międzynarodową drogą morską ładunków i pasażerów, jak również do poszukiwań, badań oraz wydobycia naturalnych zasobów morskich,
- przychody uzyskane z użytkowania statku, z zaświadczeniem klarowania, do działalności holowniczej, ratownictwa oraz innych rodzajów działalności na morzu,
- pozostałe rodzaje działalności związane bezpośrednio z wymienionymi powyżej rodzajami użytkowania.

- (14) W piśmie z dnia 5 września 2002 r., władze belgijskie zaznaczyły, że rybołówstwo nie może zostać zaliczone do kwalifikujących się rodzajów działalności.

- (15) Wysokość podatku od spółek dla przedsiębiorstw żeglugowych <sup>(6)</sup>, które wybrały ten system ustala się w sposób ryczałtowy, w zależności od tonażu netto kwalifikujących się statków. Podstawa opodatkowania podlegająca stawce podatkowej od spółek, równa jest sumie stawek ustalonych dla każdego z kwalifikujących się statków <sup>(7)</sup> w

<sup>(5)</sup> Nazywane również *Tonnage Tax* w języku angielskim.

<sup>(6)</sup> Patrz: sekcja 2.8 decyzji Komisji z dnia 19 marca 2003 r.

<sup>(7)</sup> Patrz: przypis 6.

<sup>(4)</sup> Dz.U. C 13 z 17.1.2004, str. 3.

zależności od następującej taryfy ustalonej na każde 100 ton netto (NT) i za każdą rozpoczętą dobę, niezależnie czy statek jest użytkowany czy też nie:

	(w EUR za każde 100 NT)
Do 1 000 ton netto	1,00
Od 1 001 do 10 000 ton netto	0,60
Od 10 001 do 20 000 ton netto	0,40
Od 20 001 do 40 000 ton netto	0,20
Powyżej 40 001 ton netto	0,05

(16) Od momentu wyboru wspomnianego systemu opodatkowania zryczałtowanego, przedsiębiorstwa transportu morskiego podlegają mu przez okres 10 lat. Po tym okresie system zostaje automatycznie przedłużony na okres kolejnych 10 lat, z wyjątkiem sytuacji, kiedy dane przedsiębiorstwo zgłosi wcześniej chęć wystąpienia z systemu zryczałtowanego opodatkowania.

(17) Ponadto, system ten przewiduje dodatkowe ulgi dla najmłodszych statków. Artykuł 119 ust. 2 ustawy programowej przewiduje, że przychody podlegające opodatkowaniu określanemu ryczałtowo zgodnie z wymienionymi powyżej stawkami obniżone są do:

- 50 % dziennego ryczału dla statków mających poniżej 5 lat; wiek oblicza się od daty dostarczenia;
- 75 % dziennego ryczału dla statków mających co najmniej pięć lat, ale mniej niż 10 lat; wiek oblicza się od daty dostarczenia.

(18) Wiek statku określany jest na podstawie daty dostarczenia ustalonej przez notariusza hipotek morskich i rzecznych lub władze odpowiedzialne za rejestrację.

(19) Zgodnie z art. 120 ust. 2 ustawy programowej żadne odliczenie na poczet strat poniesionych we wcześniejszych okresach obliczeniowych nie może być zrealizowane od podstawy opodatkowania określonej w sposób ryczałtowy. Ewentualna niewliczona część strat wynikających z żeglugi morskiej, pozostająca w momencie, kiedy podstawa opodatkowania od działalności morskiej jest po raz pierwszy określana na podstawie tonażu, może być ponownie poddana odliczeniu od przyszłych zysków po zakończeniu okresu, w którym podstawa opodatkowania jest określana w ten sposób. Niemniej jednak, na zasadzie odstępstwa, od bazy opodatkowania określonej ryczałtowo mogą być odliczane straty przedsiębiorstwa poniesione w tym samym okresie podatkowym przez inny dział przedsiębiorstwa, o ile straty te nie mogły być odliczone od zysków żadnego innego działu przedsiębiorstwa niepodlegającego opodatkowaniu ryczałtowo.

## 2.2. Środki fiskalne dla przedsiębiorstw żeglugowych, które nie wybrały systemu zryczałtowanego opodatkowania

(20) Podczas okresów opodatkowania, w których przedsiębiorstwo żeglugowe nie podlega opodatkowaniu zryczałtowanemu, może ono skorzystać z trzech rodzajów ulg podatkowych, na zasadzie odstępstwa od belgijskiego kodeksu podatków dochodowych z 1992 r.

### 2.2.1. Przyspieszona amortyzacja <sup>(8)</sup>.

(21) Jeżeli chodzi o statki nabyte jako nowe lub statki nabyte z drugiej ręki, stające się po raz pierwszy własnością belgijskiego podatnika, udziały w takich statkach i opłaty związane z dużymi naprawami oraz pracami przystosowawczymi wykonanymi w momencie nabycia statku z drugiej ręki, mogą stanowić przedmiot następującej amortyzacji:

- 20 % w okresie obliczeniowym wprowadzenia do eksploatacji,

<sup>(8)</sup> Środki przewidziane w art. 121 ustawy programowej z dnia 2 sierpnia 2002 r.:

#### „Artykuł 121

Ustęp 1. Z wyjątkiem odstępstw wymienionych w niniejszej sekcji, amortyzacja nowych lub odkupionych statków określana jest zgodnie z art. 61 do 64 kodeksu podatków dochodowych 1992.

Ustęp 2. Kolejne odpisy amortyzacyjne dopuszczalne są dla nowych statków, dla wspólnych udziałów we własności nowych statków i dla udziałów we własności nowych statków: 20 % w okresie obliczeniowym wprowadzenia do użytkowania, 15 % w każdym z dwóch następnych okresów obliczeniowych. Następnie, w każdym kolejnym okresie obliczeniowym 10 %, aż do całkowitej amortyzacji.

Ustęp 3. Różnice amortyzacyjne, wynikające z trzech pierwszych okresów obliczeniowych, począwszy od okresu podczas którego statek jest wprowadzony do eksploatacji, wyrównywane są w okresach opodatkowania, następujących po okresie, podczas którego wystąpiły wspomniane różnice, nawet poza normalnym okresem amortyzacji zgodnym z ust. 2, biorąc pod uwagę, że całkowita roczna stawka amortyzacyjna od statku nie może w żadnym wypadku przekroczyć 20 % wartości inwestycji lub kosztów własnych.

Ustęp 4. Statki amortyzowane zgodnie z systemem, o którym mowa w niniejszym artykule, nie mogą korzystać z systemu amortyzacji degresywnej, przewidzianego w art. 64 kodeksu podatków dochodowych 1992.

Ustęp 5. Statki, wspólne udziały we własności nowych statków oraz udziały we własności statków, które nie zostały nabyte jako nowe, mogą podlegać amortyzacji, o której mowa w ust. 1 do 4, w sytuacji, kiedy statki te po raz pierwszy wchodzi w posiadanie podatnika belgijskiego. Statki, które nie zostały nabyte jako nowe i które zgodnie z akapitem 1, nie mogą podlegać systemowi amortyzacji, o którym mowa w ust. 1 do 4, mogą być amortyzowane w sposób liniowy za okres normalnego użytkowania. Systemy amortyzacji, o których mowa w ust. 1 do 4 stosują się również do wydatków poniesionych na duże naprawy oraz prace przystosowawcze wykonywane w momencie nabycia statku z drugiej ręki.

Ustęp 6. Przepisy niniejszego artykułu nie stosują się w okresie, w którym przychody z żeglugi morskiej określone są w zależności od tonażu.

Ustęp 7. W wypadku zbycia statku, po zakończeniu okresu, podczas którego przychody z żeglugi morskiej określone były w zależności od tonażu, dla obliczenia zysku kapitałowego, o którym mowa w ust. 122 wartość podatkowa netto ustalana jest w oparciu o normalne zasady amortyzacji w aspekcie fiskalnym, również dla okresu, podczas którego przychody z żeglugi morskiej określone są w zależności od tonażu.”

- 15 % w każdym z dwóch kolejnych okresów obliczeniowych,
- 10 % za każdy kolejny okres obliczeniowy, aż do całkowitej amortyzacji.
- (22) Różnice amortyzacyjne wynikające z trzech pierwszych okresów obliczeniowych, począwszy od okresu obliczeniowego, podczas którego statek wprowadzony jest do eksploatacji, mogą być wyrównane w okresach opodatkowania, które następują po okresie, w którym różnica miała miejsce, nawet poza okresem amortyzacji, biorąc pod uwagę, że całkowita roczna stawka amortyzacyjna na statek nie może w żadnym wypadku przekroczyć 20 % wartości inwestycji.
- (23) Statki amortyzowane w ten sposób nie mogą korzystać z systemu amortyzacji degresywnej przewidzianego w art. 64 belgijskiego kodeksu podatków dochodowych z 1992 r.
- (24) Statki, które nie zostały nabyte jako nowe i które nie wchodzi po raz pierwszy w posiadanie belgijskiego podatnika, mogą podlegać amortyzacji liniowej na okres ich normalnej eksploatacji.
- (25) System specjalnej amortyzacji, o którym mowa również w ustawie programowej jest prawnym wyrazem środka administracyjnego, wprowadzonego w Belgii już kilkadziesiąt lat temu. Środek ten został zawarty w ustawie w celu zwiększenia jego bezpieczeństwa prawnego oraz zapewnienia ciągłości systemu.
- 2.2.2. Zwolnienie od opodatkowania zysków kapitałowych pochodzących ze sprzedaży statków
- (26) Artykuł 122 <sup>(9)</sup> przewiduje, że zyski kapitałowe, uzyskane w momencie sprzedaży statków zwolnione są od podatku, jeśli zbyty statek lub zbyte statki pozostały w zamrożonych środkach kapitałowych przedsiębiorstwa dłużej niż
- 5 lat od momentu sprzedaży i od momentu, kiedy wysokość co najmniej równa wartości sprzedaży jest ponownie wykorzystana w terminie 5 lat na zakup statków, udziałów we własności statków, udziałów we własności statków czy akcji lub udziałów w przedsiębiorstwach żeglugowych mających swoje siedziby we Wspólnocie i prowadzących wyłącznie kwalifikujące się rodzaje działalności <sup>(10)</sup>.
- (27) Jeśli ponowne wykorzystanie środków nie odbywa się zgodnie z opisanymi powyżej warunkami, uzyskany zysk kapitałowy uznawany jest za przychód uzyskany w okresie opodatkowania, w czasie którego termin ponownego wykorzystania środków upłynął.
- (28) Inwestycja uznana za ponowne wykorzystanie środków, musi pozostać jako część aktywów co najmniej przez pięć lat. Jednakże, wspomniana inwestycja może ewentualnie zostać zastąpiona w okresie trzech miesięcy w wypadku jej sprzedaży. Jeśli inwestycja uznana za ponowne wykorzystanie środków została zastąpiona w ten sposób, te same przepisy dotyczące zysku kapitałowego stosują się do zbycia aktywów nabytych w zastępstwie.
- (29) W wypadku sprzedaży po zakończeniu okresu, podczas którego podstawa opodatkowania ustalana jest w zależności od tonażu, do obliczania zysku kapitałowego, wartość podatkowa netto ustalana jest na podstawie normalnych przepisów amortyzacyjnych, w tym dla okresu podczas którego zyski pochodzące z żeglugi morskiej określane są w zależności od tonażu.
- 
- Ustęp 4. Ponowne wykorzystanie środków musi nastąpić najpóźniej w momencie zaprzestania działalności zawodowej i w terminie 5 lat począwszy od pierwszego dnia okresu opodatkowania osiągniętych zysków kapitałowych lub pierwszego dnia przedostatniego okresu opodatkowania poprzedzającego okres osiągnięcia zysków kapitałowych.
- Ustęp 5. Aby zostać objętym przez system opodatkowania, o którym mowa w ust. 1, podatnik zobowiązany jest do dołączenia wyciągu zgodnego ze wzorem uchwalonym przez ministra finansów lub jego przedstawiciela, w momencie składania deklaracji podatkowej od dochodów za rok podatkowy, do którego zalicza się okres opodatkowania zysków kapitałowych i za każdy następny rok podatkowy, aż do całkowitego ponownego wykorzystania środków, zgodnie z ust. 2 do 4.
- Ustęp 6. Jeśli środki nie zostaną wykorzystane zgodnie z przepisami przewidzianymi w ust. 1 do 4, osiągnięty zysk kapitałowy traktowany jest jako przychód w okresie opodatkowania, podczas którego termin ponownego wykorzystania dobiegł końca.
- Ustęp 7. Inwestycje przewidywane odnośnie do ponownego wykorzystania środków, muszą pozostać w formie aktywów przez okres co najmniej pięciu lat. Niemniej jednak, mogą one być zastąpione w terminie trzech miesięcy w wypadku ich zbycia. Jeśli inwestycje, uwzględnione jako ponowne wykorzystanie środków, zostały zastąpione w ten sposób, przepisy niniejszego artykułu stosują się do zbycia aktywów nabytych w zamian.
- Ustęp 8. Przepisy niniejszego artykułu nie stosują się do okresu, w trakcie którego zyski pochodzące z żeglugi morskiej określane są na podstawie tonażu."
- (10) Patrz: sekcja 2.8.2 decyzji Komisji z dnia 19 marca 2003 r.
- (9) Środki przewidziane w art. 122 ustawy programowej z dnia 2 sierpnia 2002 r.:  
„Artykuł 122  
Ustęp 1. Na zasadzie odstępstw wymienionych w niniejszej sekcji, przepisy, o których mowa w art. 190 kodeksu podatków dochodowych 1992, stosują się do zysków kapitałowych od statków osiągniętych przez spółki mające swoje siedziby w Belgii lub spółki zagraniczne mające swoje oddziały w Belgii, które prowadzą wyłącznie działalność opisaną w art. 115 ust. 2.  
Ustęp 2. W przypadku, kiedy kwota równa wartości sprzedaży wykorzystana jest ponownie we właściwym terminie i w sposób opisany poniżej, zysk kapitałowy osiągnięty w momencie zbycia statków zwolniony jest od podatku, w takiej mierze, w jakiej zbywane statki miały charakter zamrożonego kapitału od ponad pięciu lat w momencie ich zbycia.  
Ustęp 3. Ponowne wykorzystanie środków powinno przybrać formę nabycia statków, współudziałów we własności statków, udziałów we własności statków, akcji lub udziałów w przedsiębiorstwie żeglugowym mającym swoją siedzibę na terytorium Unii Europejskiej.

2.2.3. *Ulgi podatkowe na zakup statków* <sup>(11)</sup>.

(30) Przedsiębiorstwa mające swoje siedziby w Belgii lub przedsiębiorstwa zagraniczne mające swoje oddziały w Belgii, wykonujące wyłącznie kwalifikujące się rodzaje działalności <sup>(12)</sup>, w momencie zakupu nowych statków lub statków z drugiej ręki wchodzących po raz pierwszy w posiadanie belgijskiego podatnika, mogą skorzystać z odliczenia na inwestycję odpowiadającego 30 % ceny ich zakupu.

(31) Odliczenie od podatku nieprzyznane z powodu niewystarczających przychodów w danym okresie obliczeniowym, przenoszone jest sukcesywnie na przychody z kolejnych okresów opodatkowania. Zgodnie z przepisami stosującymi się do przeniesienia strat w momencie przystąpienia do ryczałtowego systemu opodatkowania, ewentualna część, która nie uległa odliczeniu na inwestycje, pozostająca w momencie, kiedy zyski pochodzące z żeglugi morskiej określane są po raz pierwszy na podstawie tonażu, może ponownie podlegać odliczeniu od przychodów po zakończeniu się okresu, w którym podstawa opodatkowania obliczana jest ryczałtowo.

2.2.4. *Redukcja opłat rejestracyjnych od hipotek na statki*

(32) Belgijski kodeks opłat rejestracyjnych, hipotecznych i kancelaryjnych został zmieniony w celu wyeliminowania proporcjonalnej opłaty rejestracyjnej od ustanawiania hipotek na statki, niezależnie od tego czy dany statek objęty jest systemem ryczałtowanego opodatkowania, czy też nie jest. Wspomniana obniżka opłat rejestracyjnych dotyczy zarówno hipotek na statki pełnomorskie, jak i na statki żeglugi śródlądowej.

<sup>(11)</sup> Środki przewidziane w art. 123 ustawy programowej z dnia 2 sierpnia 2002 r.:

## „Artykuł 123

Ustęp 1. Na zasadzie odstępstwa od art. 68 i 201 kodeksu podatków dochodowych 1992, przedsiębiorstwa mające swoje siedziby w Belgii lub przedsiębiorstwa zagraniczne mające swoje oddziały w Belgii, wykonujące wyłącznie działalność opisaną w art. 115, związaną ze statkami nabytymi jako nowe lub statkami z drugiej ręki, które po raz pierwszy wchodzi w posiadanie podatnika belgijskiego, mogą skorzystać z odliczenia na inwestycje odpowiadającego 30 % ceny zakupu statku.

Ustęp 2. Dyspozycje niniejszego artykułu nie stosują się do okresu, w czasie którego przychody z żeglugi morskiej określane są w zależności od tonażu.

Ustęp 3. W przypadku, kiedy w okresie podatkowym, w którym można dokonać odliczenia na inwestycje, nie osiągnięto przychodów lub ich wysokość jest niewystarczająca, odliczenia nieprzyznane na ten okres podatkowy są sukcesywnie przenoszone na przychody z kolejnych okresów podatkowych.

Ustęp 4. Ewentualna część, która nie podlegała odliczeniu na inwestycje, pozostająca w momencie, kiedy zyski pochodzące z żeglugi morskiej określane są po raz pierwszy na podstawie tonażu, może ponownie podlegać odliczeniu od przychodów po zakończeniu okresu, w którym przychody określane są w zależności od tonażu.”

<sup>(12)</sup> Patrz: przypis 10.

(33) W aktualnie obowiązującym systemie belgijskim dotyczącym wpisów hipotecznych, oprócz szeregu stałych, ograniczonych opłat, dolicza się dodatkowo 0,052 % na wynagrodzenie dla notariusza hipotecznego oraz opłatę rejestracyjną w wysokości 0,5 % wartości hipoteki. Według władz belgijskich, to oczywiście ta druga opłata zniechęca do rejestracji pod banderą belgijską. Według nowego systemu, opłata rejestracyjna w momencie wpisu hipotecznego ograniczałaby się do ogólnej stałej opłaty 25 EUR, przewidzianej w art. 11 akapity 2 i 3 belgijskiego kodeksu opłat rejestracyjnych, hipotecznych i kancelaryjnych.

(34) Przeniesienie hipoteki na statek lub łódź w wyniku odpłatnej cesji wierzytelności, umownego odstąpienia wierzytelności lub każdej innej formy odpłatnej umowy, podlega również opłacie rejestracyjnej 0,5 % zgodnie z art. 92 ust. 2 <sup>(13)</sup> wspomnianego kodeksu. Zgodnie z art. 93 tego kodeksu opłata rejestracyjna jest obliczana na podstawie wysokości zabezpieczonych hipoteką kwot, z wyjątkiem odsetek lub zaległości z trzech lat gwarantowanych w art. 87 ustawy hipotecznej z dnia 16 grudnia 1951 r.

2.2.5. *System ryczałtowanego opodatkowania od tonażu dla zarządzających statkami w imieniu osób trzecich* <sup>(14)</sup>

(35) Zgodnie z art. 124 ustawy programowej, zarządzający statkami w imieniu osób trzecich korzystają również z ryczałtowego systemu opodatkowania, niemniej jednak proponowane dla nich stawki taryfowe są dziesięć razy korzystniejsze od stawek przewidzianych dla systemu stosowanego dla przedsiębiorstw żeglugowych, ponieważ ta sama stawka stosuje się do zarządzanych statków, nie na przedział każdego kolejnych 100 NT, ale na przedział każdego kolejnego 1 000 NT:

(w EUR za każde 1 000 NT)

Do 1 000 ton netto	1,00
Od 1 001 do 10 000 ton netto	0,60
Od 10 001 do 20 000 ton netto	0,40
Od 20 001 do 40 000 ton netto	0,20
Powyżej 40 001 ton netto	0,05

(36) Niemniej jednak, stawki te mają zastosowanie wyłącznie w przypadku gdy co najmniej 75 % zarządzanych statków zarejestrowanych jest pod banderą belgijską.

<sup>(13)</sup> Zmienie art. 17 dekretu królewskiego nr 12 z dnia 18 kwietnia 1967 r. oraz art. 64 ustawy z dnia 22 grudnia 1998 r.

<sup>(14)</sup> Artykuł 124 ustawy programowej z dnia 2 sierpnia 2002 r.

(37) Zarządzający statkami w imieniu osób trzecich to zwykle przedsiębiorstwa usługowe, które na rzecz armatorów przygotowują statki, wyposażają je w wymagane wyposażenie i dostarczają załogi. Artykuł 115 ust. 4 ustawy programowej określa zarządzającego statkami w imieniu osób trzecich jako „podatnika [, który] zajmuje się zarządzaniem technicznym i/lub wyposażaniem statku na rzecz osób trzecich”. Zarządzający w imieniu osób trzecich nie są przedsiębiorstwami transportowymi samymi w sobie. Władze belgijskie potwierdziły w swoim piśmie z dnia 5 grudnia 2002 r., że zarządzanie statkami w imieniu osób trzecich jest działalnością usługową świadczoną na rzecz armatorów oraz, że zarządzający w imieniu osób trzecich nie sprzedają usług transportowych ani w zakresie przewozu ładunków, ani w zakresie przewozu pasażerów.

### 2.3. Pozostałe środki pomocy na rzecz transportu morskiego

(38) W Belgii, transport morski objęty jest innymi, następującymi systemami pomocowymi:

- system zwolnień od składek płaconych przez pracodawców na zabezpieczenie społeczne oraz ustalenie maksymalnego pułapu składek pracowniczych (zatwierdzone przez Komisję decyzjami z dnia 24 lutego 1998 r. <sup>(15)</sup> i z dnia 23 czerwca 1999 r. <sup>(16)</sup>);
- system zwolnień od płacenia podatku od płac (fr. *pré-compte professionnel*), (zatwierdzony przez Komisję decyzją z dnia 27 czerwca 2000 r. <sup>(17)</sup>).

### 2.4. Opis przyczyn rozpoczęcia procedury

(39) W swojej decyzji z dnia 19 marca 2003 r. Komisja zatwierdziła środki pomocy przewidziane w ustawie programowej z wyjątkiem siedmiu szczególnych punktów tej ustawy, w stosunku do których wyraziła wątpliwości dotyczące ich zgodności ze wspólnym rynkiem. Cztery ze wspomnianych siedmiu punktów dotyczą systemu zryczałtowanego opodatkowania, natomiast trzy pozostałe odnoszą się do przepisów dotyczących pomocy przewidzianych we wspomnianej ustawie.

#### 2.4.1. System zryczałtowanego opodatkowania dla armatorów

##### 2.4.1.1. Stawka dla statków powyżej 40 000 ton

(40) Mimo, że wytyczne Wspólnoty zezwalają na taką stawkę, Komisja zastanawiała się czy wprowadzenie stawki 0,05 EUR za każde 100 ton w przedziale powyżej 40 000 ton nie pociągnęłoby za sobą zakłócenia

wewnątrz wspólnotowej konkurencji; żaden z zatwierdzonych wcześniej przez Komisję systemów zryczałtowanego opodatkowania nie przewidywał tak korzystnych stawek dla statków przekraczających ten tonaż.

(41) Poniższa tabela pokazuje wysokość stawek służących do określania podstawy opodatkowania, podlegającej stopie opodatkowania od osób prawnych, w innych, zatwierdzonych przez Komisję systemach zryczałtowanego opodatkowania.

Tabela 1

#### Stawki służące do określania podstawy opodatkowania w systemach zryczałtowanego opodatkowania w niektórych Państwach Członkowskich

	Stawka w EUR za każde 100 ton na dobę							
	NL	DE	DK	UK	ES	IE	FI	FR
0–1 000 NT	0,91	0,92	0,94	0,97	0,9	1	1,38	0,93
do 10 000 NT	0,67	0,69	0,67	0,73	0,7	0,75	1,03	0,71
do 25 000 NT	0,46	0,46	0,4	0,48	0,4	0,5	0,69	0,47
powyżej 25 000 NT	0,23	0,23	0,27	0,24	0,2	0,25	0,57	0,24

Źródło: Komisja.

(42) W piśmie z dnia 30 października 2002 r. Komisja poleciła więc Belgii dostarczyć wszystkich informacji i argumentów pozwalających uzasadnić wprowadzenie stawki 0,05 EUR dla statków powyżej 40 000 ton, zwłaszcza, że zaakceptowane wcześniej przez Komisję stawki dla zatwierdzonych ostatnio w innych Państwach Członkowskich systemów zryczałtowanego opodatkowania kształtują się na poziomie od 0,20 do 0,25 EUR dla statków o największych tonażach.

(43) W swoim piśmie z dnia 5 grudnia 2002 r., władze belgijskie wniosły następujące elementy, aby uzasadnić wprowadzenie specjalnej stawki dla statków powyżej 40 000 ton. Według dostarczonych przez nie danych, całkowita liczba statków powyżej 40 000 ton netto wynosiła w listopadzie 2002 r. 1 257 jednostek we flocie światowej liczącej 28 155 jednostek. Nawet jeśli ten typ statków stanowi zaledwie 4,5 % światowej floty przeliczając na jednostki, stanowi on wagowo 34,17 % wielkości tej floty <sup>(18)</sup>.

(44) Zaledwie 143 z tych statków, czyli 0,5 % floty światowej w przeliczeniu na jednostki i 3,5 % jeśli chodzi o pojemność, zarejestrowanych jest w Państwach Członkowskich, jak ilustruje to tabela dostarczona przez władze belgijskie.

<sup>(15)</sup> Pismo SG(98) D/1660. Sprawa NN 98/97.

<sup>(16)</sup> Pismo SG(99) D/4583. Sprawa NN 35/99.

<sup>(17)</sup> Pismo SG(2000) D/105460. Sprawa N 142/00.

<sup>(18)</sup> 253 430 610 NT na 741 600 000 NT floty światowej.

Tabela 2

## Liczba statków powyżej 40 000 ton w Państwach Członkowskich

Państwo	Liczba statków	Uwagi
Grecja	108	Na flotę grecką składającą się z 3 261 statków, z czego 2 476 (75 %) pływa pod zagranicznymi banderami według UNCTAD (36 navires > 60 000NT dont 17 > 100 000 NT)
Hiszpania	7	6 tankowców < 48 933 NT + 1 tankowiec 60 120 NT
Włochy	6	2 tankowce 45 740 NT + 4 masowce lub rudowce < 47 584 NT + 1 masowiec 56 579 NT
Wielka Brytania	6	4 kontenerowce < 48 880 NT + 1 tankowiec 41 316 NT + 1 tankowiec 105 889 NT
Francja	4	1 masowiec 56 709 NT + 2 tankowce < 100 000 NT + 1 tankowiec 108 708 NT
Niemcy	4	4 kontenerowce < 42 233 NT
Niderlandy	4	2 kontenerowce 46 660 NT + 2 kontenerowce 48 880 NT
Luksemburg	3	3 tankowce między 84 545 NT i 95 323 NT
Portugalia	1	1 masowiec 49 344 NT

Źródło: władze belgijskie.

(45) Władze belgijskie są zdania, że powyższe dane pokazują, że inne systemy zryczałtowanego opodatkowania mają stawki malejące w stosunku do tonażu statków, niewystarczająco uwzględniają one jednak statki o dużej pojemności. Zwłaszcza tankowce (53 % statków powyżej 40 000 ton) i masowce (41,7 % statków powyżej 40 000 ton) zajmują istotną pozycję we flocie armatorów belgijskich. Na poparcie tych danych, władze belgijskie oświadczają, że bez wprowadzenia dogodnej stawki dla statków powyżej 40 000 ton, największe statki belgijskie pozostaną pod tanimi banderami.

(46) W decyzji z dnia 19 marca 2003 r., Komisja wyraziła jednak obawę, że wprowadzenie tak niskich stawek mogłoby zachęcić niektórych zagranicznych armatorów do przeniesienia statków z pozostałych rejestrów wspólnotowych do rejestru belgijskiego. W efekcie, Komisja uważa, że wspomniana stawka, może pociągnąć za sobą zakłócenie konkurencji we Wspólnocie. Komisja wszczęła więc procedurę dochodzenia w stosunku do wprowadzenia stawki 0,05 EUR na każde 100 ton, w przedziale powyżej 40 000 ton.

#### 2.4.1.2. Działalność dodatkowa, niezwiązana bezpośrednio z działalnością transportową

(47) Komisja do chwili obecnej nie zgodziła się, aby systemy opodatkowania zryczałtowanego od tonażu obejmowały działalność niemającą bezpośredniego związku z

transportem morskim. Tymczasem, w swoim piśmie z dnia 5 grudnia 2002 r., władze belgijskie wymieniły listę kwalifikujących się rodzajów działalności, wśród których wiele wzbudziło wątpliwości ze strony Komisji, jeśli chodzi o ich bezpośredni związek z transportem, a mianowicie:

- działalność dodatkowa i czasowa, którą przedsiębiorstwa prowadzą, aby wykorzystać w pełni personel i aktywa przeznaczone na podstawową działalność przedsiębiorstwa, nawet jeśli działalność ta jest minimalna w porównaniu z podstawową działalnością;
- sprzedaż produktów nieprzeznaczonych do konsumpcji na pokładzie, takich jak artykuły luksusowe oraz świadczenie usług niemających bezpośredniego związku z transportem morskim, takich jak zakłady hazardowe gry stołowe i kasyna oraz wycieczki dla pasażerów;
- reklama i marketing;
- zyski z inwestycji krótkoterminowych od kapitału obrotowego; zyski z zamrożonych środków finansowych są wykluczone;
- działalność shipbrokerska na rachunek swoich statków;
- zbycie aktywów obrotowych, takich jak nieruchomości służące do zarządzania oraz środki eksploatacyjne służące do załadunku i rozładunku eksploatowanych statków.

- (48) W rezultacie, Komisja stwierdziła, że działalność dodatkowa tego typu nie jest bezpośrednio związana z transportem morskim i nie pokrywa się bezpośrednio ze świadczeniem usług transportowych.
- (49) W swojej decyzji z dnia 19 marca 2003 r. Komisja wyraziła więc wątpliwości dotyczące zgodności ze wspólnym rynkiem objęcia system zryczałtowanego opodatkowania wymienionych wyżej rodzajów działalności.
- 2.4.1.3. Odliczenie od podatku zryczałtowanego strat poniesionych przez inne działy, niepodlegające systemowi zryczałtowanego opodatkowania
- (50) Systemy zryczałtowanego opodatkowania zatwierdzone przez Komisję w innych Państwach Członkowskich nie pociągnęły za sobą, według informacji będących obecnie w posiadaniu Komisji, mechanizmów tego typu jak ten, przewidziany w art. 120 ust. 1 ustawy programowej (19). Artykuł ten rzeczywiście przewiduje dla przedsiębiorstw wykonujących równocześnie kwalifikujące się i niekwalifikujące się rodzaje działalności, możliwość odliczenia od podatku ustalonego ryczałtowo od tonażu statku, strat innych działów, pod warunkiem, że straty te, w danym okresie obliczeniowym nie mogły zostać odliczone od przychodów żadnego innego działu.
- (51) Komisja uważa, że zasada ta jest sprzeczna z ogólną zasadą rozdzielności rachunkowej kwalifikujących się i niekwalifikujących się rodzajów działalności przy określeniu wysokości opodatkowania, zasadą zachowaną w innych, przyjętych przez Komisję systemach zryczałtowanego opodatkowania.
- (52) Komisja wyraziła więc swoje wątpliwości w odniesieniu do korzyści, jakie zostałyby przyznane belgijskim przedsiębiorstwom żeglugowym objętym belgijskim podatkiem i postanowiła zebrać opinie pozostałych Państw Członkowskich oraz wszystkich innych stron zainteresowanych ewentualnymi konsekwencjami tego przepisu w dziedzinie konkurencji. Z tego powodu, Komisja poddała również formalnej procedurze dochodzenia przepisy art. 120 ust. 1 ustawy programowej.
- 2.4.1.4. Odliczenia dla najmłodszych statków
- (53) Żaden z zatwierdzonych wcześniej przez Komisję systemów opodatkowania ryczałtowego nie przewidywał zniżek przyznawanych w zależności od wieku statku, stosujących się do określenia podstawy opodatkowania.
- (54) W swojej decyzji z dnia 19 marca 2003 r. Komisja zastanawiała się, czy ten dodatkowy przywilej będzie rzeczywiście zachęcał do rejestracji najmłodszych statków pod banderą belgijską, w przypadku tych statków prawdopodobieństwo spełniania warunków bezpieczeństwa nakładanych przez system bandery belgijskiej jest rzeczywiście większe niż w przypadku statków starszych. Komisja zauważa, że w stosunku do starszych statków tendencja rejestrowania ich pod tanimi banderami jest potencjalnie większa. Ponadto, przepis ten pociągnąłby za sobą zdecydowanie niższe opodatkowanie zryczałtowane dla statków poniżej 10 lat od opodatkowania, któremu statki te podlegałyby w pozostałych Państwach Członkowskich, które wprowadziły, zatwierdzone przez Komisję, system zryczałtowanego opodatkowania.
- (55) Z tego powodu Komisja wszczęła formalną procedurę dochodzenia w stosunku do zniżek przewidzianych w art. 119 ust. 2 ustawy programowej dla statków poniżej 10 lat.
- 2.4.2. Środki na rzecz armatorów niezwiązane z system zryczałtowanego opodatkowania
- 2.4.2.1. Przyspieszona amortyzacja niezwiązana z transportem morskim
- (56) System przyspieszonej amortyzacji, sprzecznie z wymogami wytycznych Wspólnoty, nie określa związków z kwalifikującymi się rodzajami działalności. Z tego powodu Komisja w swojej decyzji z dnia 19 marca 2003 r. wyraziła wątpliwości dotyczące zgodności tego systemu amortyzacji, odnośnie do jego wprowadzenia dla statków innych niż te przeznaczone do transportu morskiego oraz statków prowadzących niekwalifikujące się rodzaje działalności.
- 2.4.2.2. Redukcja opłat rejestracyjnych od wpisu hipotecznego na statki
- (57) Redukcja opłat rejestracyjnych od wpisu hipotecznego dotyczy wyłącznie hipotek ustanowionych na statki, niezależnie czy są one przeznaczone do żeglugi morskiej, czy do żeglugi śródlądowej, z wyjątkiem hipotek na inne rodzaje inwestycji, takie jak nieruchomości. Po wstępnej analizie, Komisja oceniła, że redukcja ta wydaje się być selektywna, ponieważ dotyczy jedynie części aktywów mogących stanowić przedmiot hipoteki i wspomaga, nawet jeśli jest to nieznaczna pomoc, wszelką działalność związaną ze statkami. Komisja wyraziła więc wątpliwości dotyczące kwestii, czy redukcja ta stanowi pomoc państwa, czy też ogólny środek.
- (58) Jeśli środek ten w rozumieniu Traktatu, stanowiłby pomoc, Komisja miałaby poważne wątpliwości co do jego zgodności ze wspólnym rynkiem, zważywszy, że środek ten wspomagałby nie tylko wszystkie rodzaje działalności morskiej, w tym działalność niezwiązaną z transportem morskim, ale również działalność związaną z żeglugą śródlądową, która nie podlega wspomnianym wytycznym Wspólnoty, lecz rozporządzeniu Rady (EWG) nr 1107/70

(19) „Artykuł 120

Ustęp 1. Zyski określane ryczałtowo w danym okresie opodatkowania według art. 119 mogą być odliczone od strat przedsiębiorstwa poniesionych w tym samym okresie opodatkowania przez inny dział przedsiębiorstwa, pod warunkiem, że straty te nie mogły zostać odliczone od zysków żadnego innego działu przedsiębiorstwa.”



- z dnia 4 czerwca 1970 r. w sprawie przyznawania pomocy w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej<sup>(20)</sup>. Rozporządzenie to nie przewiduje tego typu pomocy.
- (59) Komisja wyraziła w swojej decyzji z dnia 19 marca 2003 r. wątpliwości odnośnie do zgodności ze wspólnym rynkiem redukcji opłat rejestracyjnych na rzecz statków innych niż te, przeznaczone do transportu morskiego.
- 2.4.2.3. System zryczałtowanego opodatkowania stosujący się do zarządzających statkami w imieniu osób trzecich
- (60) Po pierwsze, jeżeli chodzi o system stosujący się do zarządzających statkami w imieniu osób trzecich, Komisja zauważa w swojej decyzji z dnia 19 marca 2003 r., że ich działalność, przynajmniej odnośnie do charakteru ich zawodu w Belgii, nie mogłaby być zaliczona do działalności transportu morskiego. Tymczasem, wyłącznie przedsiębiorstwa transportu morskiego objęte są wytycznymi Wspólnoty<sup>(21)</sup>. Wydaje się więc, że Belgia byłaby pierwszym Państwem Członkowskim, które zastosowałoby system zryczałtowanego opodatkowania dla podwykonawców transportu morskiego.
- (61) Po drugie, Komisja zauważyła, że ten sam statek mógłby umożliwić prawo do systemu zryczałtowanego opodatkowania zarówno jego armatorowi, jak i podmiotowi świadczącemu usługi armatorowi w zakresie zarządzania; należy również przypomnieć, że w stosunku do zarządzającego, do ryczałtowego określenia podstawy opodatkowania zastosowane byłyby stawki dziesięciokrotnie niższe od stawek stosowanych dla armatorów.
- (62) Po trzecie, Belgia nie dostarczyła Komisji elementów pozwalających udowodnić, że system stosowany dla zarządzających statkami w imieniu osób trzecich umożliwiłby wspomaganie konkurencyjności floty pod banderą wspólnotową. Nie udało się również udowodnić, że system umożliwiłby wspomaganie w sposób pośredni armatorów belgijskich poprzez obniżenie cen usług, które zarządzający świadczą w imieniu armatorów.
- (63) Po czwarte, nawet jeśli zarządzający znajdzie się w Belgii i nawet jeśli jego działalność będzie prowadzona z terytorium belgijskiego, nie można mieć pewności, że działalność lądowa związana z zarządzaniem statkami będzie prowadzona z terytorium Wspólnoty. W rzeczywistości część usług, takich jak zarządzanie handlowe i strategiczne, nieświadczonych przez zarządzających statkami w imieniu osób trzecich, może być wykonywana z terytorium państwa trzeciego.
- (64) Po piąte, Belgia nie dostarczyła przez rozpoczęciem procedury danych ekonomicznych pozwalających wyjaśnić fakt, że podstawa opodatkowania dla zarządzających statkami w imieniu osób trzecich byłaby dziesięć razy niższa niż ta stosowana dla armatorów.
- (65) Wreszcie, Komisja rozpatrywała czy zarządzający statkami w imieniu osób trzecich pracują wyłącznie dla armatorów belgijskich lub też wspólnotowych. Zaproponowany system wymaga jedynie, aby trzy czwarte zarządzanych statków było zarejestrowanych pod banderą belgijską. Jeśli zarządzający mają możliwość świadczenia swoich usług armatorom, którzy nie podlegają podatkowi we Wspólnocie, w wysokości jednej czwartej zarządzanej przez nich floty, osiągnięty zysk mógłby trafić do nienależących do Wspólnoty przedsiębiorców związanych z transportem morskim.
- (66) Ze względu na powyższe, Komisja wyraziła w swojej decyzji z dnia 19 marca 2003 r., wątpliwości dotyczące zasad księgowych stosujących się do zarządzających statkami w imieniu osób trzecich<sup>(22)</sup>.

(22) „Artykuł 124

Ustęp 1. Na wniosek podatnika, opodatkowane dochody pochodzące z zarządzania statkami w imieniu osób trzecich, na zasadzie odstępstwa od art. 183, 185, 189 do 207, 233 akapit 1 oraz 235 do 240 kodeksu podatków dochodowych 1992, określane są w sposób ryczałtowy na podstawie tonażu statków, których dotyczy zarządzanie.

Ustęp 2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1 składany jest przez podatnika w urzędzie administracji podatkowej, która podejmuje w tej sprawie decyzję w terminie trzech miesięcy od daty otrzymania wniosku. Termin ten może zostać przedłużony za obopólną zgodą podatnika i administracji podatkowej. Administracja odpowiada na wniosek decyzją, od której przysługuje odwołanie.

Ustęp 3. W wypadku przyjęcia wniosku, o którym mowa w ust. 1, system określania przychodów z żeglugi morskiej w zależności od tonażu, zgodnie z niniejszym artykułem, wywołuje skutki prawne od momentu rozpoczęcia się okresu podatkowego, następującego po okresie, w którym wniosek został złożony. Podatnik może wystąpić ze wspomnianego systemu najpóźniej trzy miesiące przed zakończeniem okresu podatkowego, który kończy się w drugim roku kalendarzowym lub jego wielokrotności, po roku, w którym złożono wniosek.

Ustęp 4. Przychody na statek, na dobę i na każde 1 000 ton netto, z okresu opodatkowania pochodzące z zarządzania statkami w imieniu osób trzecich, określane są według stawek podanych w poniższej tabeli:

1,00 EUR dla przedziału do 1 000 ton netto;
0,60 EUR dla przedziału od 1 000 ton netto do 10 000 ton netto;
0,40 EUR dla przedziału od 10 000 ton netto do 20 000 ton netto;
0,20 EUR dla przedziału od 20 000 ton netto do 40 000 ton netto;
0,05 EUR dla przedziału powyżej 40 000 ton netto.

Ustęp 5. Ewentualna, niewliczona część strat wynikających z zarządzania statkami w imieniu osób trzecich, pozostająca w chwili, kiedy dochód określany jest po raz pierwszy w zależności od tonażu, może ponownie podlegać odliczeniu od dochodu po zakończeniu się okresu, w którym dochód obliczany jest w ten sposób.

Ustęp 6. System określony w niniejszym artykule dotyczy wyłącznie podatników, którzy zarządzają statkami w imieniu osób trzecich i których co najmniej 75 % statków zarządzanych w imieniu osób trzecich wpisana jest do belgijskiego rejestru okrętów. Przedsiębiorstwa chcące skorzystać z opisanego w niniejszym artykule systemu, nie mogą prowadzić działalności innej niż zarządzanie statkami.”

(20) Dz.U. L 130 z 15.6.1970, str. 1. Rozporządzenie zmienione ostatnio rozporządzeniem (WE) nr 543/97 (Dz.U. L 84 z 26.3.1997, str. 6).

(21) W sekcji 3.1 zatytułowanej „polityka fiskalna wobec przedsiębiorstw posiadających statki”, wytyczne Wspólnoty dotyczące systemów podatkowych na rzecz „przedsiębiorstw żeglugowych” i „armatorów”.

### 3. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

#### 3.1. Uwagi Królewskiego Zrzeszenia Armatorów Belgijskich (*Union Royale des Armateurs Belges*)

- (67) W piśmie z dnia 26 sierpnia 2003 r., *Królewskie Zrzeszenie Armatorów Belgijskich* (Zrzeszenie królewskie), stowarzyszenie non-profit, zrzeszające armatorów z Belgii, przekazało Komisji swoje uwagi dotyczące punktów, stanowiących przedmiot formalnej procedury dochodzenia.
- (68) Na początku, Zrzeszenie królewskie podkreśla, że niska stawka dla statków w przedziale powyżej 40 000 ton, ma na celu zachęcanie do powrotu pod bandery wspólnotowe statków przekraczających ten tonaż, przypominając, że statki te stanowią zaledwie 4,5 % światowej floty (1 257 jednostek na całkowitą liczbę jednostek na świecie równą 28 155), niemniej jednak stanowią one wagowo 34,17 % tonażu światowego (253 430 610 na 741 600 000 ton nośności).
- (69) W odniesieniu do obniżki dla młodych statków (50 % dla statków poniżej 5 lat i 25 % dla statków między 5 a 10 lat), Zrzeszenie królewskie podkreśla, że miała ona na celu wspieranie młodych flot posiadających bezpieczniejsze i bardziej ekologiczne statki. Zauważa ono również, że zniżki te mogą także wspomagać utrzymanie atrakcyjnych i cennych miejsc pracy w sektorze morskim i lądowym oraz zachowanie morskiego know-how w Europie.
- (70) Jeśli chodzi o istniejącą dla przedsiębiorstwa żeglugowego możliwość, odliczenia od zryczałtowanego podatku strat poniesionych przez inne działy, Zrzeszenie królewskie podtrzymuje, że zakazanie tej możliwości pociągnęłoby za sobą dyskryminację między belgijskimi firmami, zwłaszcza, że firmy niemające działu morskiego mogą kompensować poniesione przez niektóre działy w danym roku straty, zyskami z innych działów, mimo że straty te nie mogą być odliczane od przychodu określanego na podstawie tonażu.
- (71) Jeśli chodzi o listę dodatkowych rodzajów działalności, odnośnie do których Komisja wyraziła wątpliwości, Zrzeszenie królewskie zauważa, że rząd belgijski wzorował się na uwagach OECD i na systemach podatków tonażowych stosowanych w Niderlandach i Zjednoczonym Królestwie. Podkreśliło ono, że działalność shipbrokerska na rachunek własnych statków wpisuje się idealnie w zasady wytycznych Wspólnoty.
- (72) Odnośnie do systemu przyspieszonej amortyzacji dla statków, Zrzeszenie królewskie podkreśla, że samo zwróciło się do rządu belgijskiego z wnioskiem o potwierdzenie drogą ustawodawczą istniejącego systemu podatkowego i jak twierdzi, uczyniło to jeszcze przed wejściem w życie Traktatu, w celu umocnienia bezpieczeństwa prawnego wspomnianego systemu.

- (73) Jeśli chodzi o redukcję opłat rejestracyjnych związanych z rejestracją hipotek na statki inne niż te przeznaczone do transportu morskiego, Zrzeszenie królewskie zauważa, że opłata ta nie istnieje w większości Państw Członkowskich. Według Zrzeszenia królewskiego, brak przyjęcia wspomnianej redukcji postawiłby belgijskich właścicieli statków w niekorzystnej pozycji konkurencyjnej. Poza tym, Zrzeszenie królewskie podkreśla, że środek ten przyczyni się do polepszenia konkurencyjnej pozycji sektora żeglugi rzecznej.
- (74) Odnośnie do działalności zarządzania statkami w imieniu osób trzecich, Zrzeszenie królewskie podkreśla, że proponowany system wymaga, aby co najmniej 75 % zarządzanych statków zarejestrowanych było pod banderą belgijską. Zauważa ono również, że zarządzający w naturalny sposób powinni podlegać innym stawkom opodatkowania zryczałtowanego niż te, stosowane dla armatorów, ponieważ zarządzający nie prowadzą takich samych rodzajów działalności jak armatorzy i nie są narażeni na takie ryzyko jak armatorzy.

#### 3.2. Uwagi *Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe*

- (75) W piśmie z dnia 3 lipca 2003 r., federacja niemieckich przedsiębiorstw portowych (*Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe*) przekazała Komisji swoje uwagi. Jest ona zdania, że pomoc dla transportu morskiego nie może prowadzić do naruszenia wewnątrzspółnotowej konkurencji w sektorze holowania. Podkreśla ona, że konkurencyjność różnych portów europejskich, zależy w dużej mierze od kosztów holowania. Federacja podtrzymuje, że rozwój konkurencji między przedsiębiorstwami holowniczymi w tym samym porcie oraz między portami jest pożądanym i przyczynia się do podtrzymania konkurencyjności różnych portów. Niemniej jednak, mimo, że konkurencja ta jest pożądana, powinna odbywać się w analogicznych warunkach konkurencyjnych.
- (76) Federacja ubolewa nad tym, że system zryczałtowanego opodatkowania stosuje się do belgijskich przedsiębiorstw holowniczych. Zasadniczo uważa ona, że systemy obniżania kosztów zatrudnienia na rzecz przedsiębiorstw holowniczych są niezgodne z wytycznymi Wspólnoty. Podsumowując, federacja proponuje, żeby wszystkie systemy pomocy na rzecz sektora holowniczego były uznawane za niezgodne ze wspólnym rynkiem.

#### 3.3. Uwagi *Handelskammer Hamburg*

- (77) W piśmie z dnia 18 lipca 2003 r., *Hamburska Izba Handlowa (Handelskammer Hamburg)*, jako przedstawiciel wszystkich hamburskich podmiotów gospodarczych, przekazała Komisji swoje uwagi oraz uwagi reprezentowanych przez nią przedsiębiorstw.

(78) Izba handlowa podzieliła się obawą, że belgijski system zryczałtowanego opodatkowania od tonażu zakłóca konkurencję nie tylko między przedsiębiorstwami holowniczymi, ale również między portami Europy Północnej. Uważa ona, że wytyczne Wspólnoty nie powinny dotyczyć działalności żeglugi śródlądowej oraz żeglugi wewnątrz i przy nabrzeżach portów morskich. Z tego powodu wnioskuje ona o objęcie formalną procedurą dochodzenia stosowania systemu zryczałtowanego opodatkowania w sektorze holowniczym.

### 3.4. Uwagi przedsiębiorstwa *Bugsier*

(79) W piśmie z dnia 2 czerwca 2003 r., przedsiębiorstwo *Bugsier Rederei- und Bergungs- Gesellschaft mbH*, jako strona zainteresowana, przekazało Komisji swoje uwagi prosząc, aby całość korespondencji przekazanej Komisji w latach od 2000 do 2003 została wzięta pod uwagę. Uważa ono zwłaszcza, że warunki przewidziane w ustawie programowej dotyczące holowania, szczególnie z kryterium „na morzu z zaświadczeniem klarowania”, nie są wystarczające, aby uniknąć wewnątrz Wspólnoty nieuczciwej konkurencji w sektorze holowania portowego i zwraca się do Komisji z wnioskiem o objęcie formalną procedurą dochodzenia również tego aspektu ustawy programowej.

## 4. UWAGI BELGII

(80) Komisja wysłała do władz belgijskich, w ramach uwag dotyczących stosowania art. 6 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 659/1999 następujące dokumenty:

- uwagi *Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe* zamieszczone w piśmie z dnia 7 sierpnia 2003 r.;
- uwagi *Handelskammer Hamburg* zamieszczone w piśmie z dnia 7 sierpnia 2003 r.;
- uwagi przedsiębiorstwa *Bugsier Rederei- und Bergungs- Gesellschaft mbH* zamieszczone w piśmie z dnia 7 sierpnia 2003 r.;
- uwagi *Union Royale des Armateurs Belges* zamieszczone w piśmie z dnia 17 września 2003 r.

(81) Komisja nie otrzymała od władz belgijskich komentarzy do przekazanych uwag.

(82) W piśmie z dnia 7 maja 2003 r., władze belgijskie przekazały Komisji swoje komentarze na temat decyzji Komisji z dnia 19 marca 2003 r. o wszczęciu formalnej procedury dochodzenia wobec niektórych aspektów środków fiskalnych przewidzianych dla transportu morskiego.

### 4.1. System zryczałtowanego opodatkowania dla armatorów

#### 4.1.1. Niska stawka w przedziale powyżej 40 000 ton dla systemu zryczałtowanego opodatkowania <sup>(23)</sup>

(83) W swojej decyzji z dnia 19 marca 2003 r. Komisja zastanawiała się, czy mimo, że wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego <sup>(24)</sup> nie zabraniają wprowadzenia stawki 0,05 EUR za każde 100 ton w przedziale powyżej 40 000 ton, zastosowanie takiej stawki nie spowoduje zakłócenia konkurencji wewnątrz Wspólnotowej. Rzeczywiście, żaden z systemów zryczałtowanego opodatkowania zatwierdzonych przez Komisję, nie przewiduje tak korzystnych środków dla statków powyżej 40 000 ton. Ponadto, jak ilustruje to tabela 1, Komisja dołożyła starań, aby stawki opodatkowania w różnych, uprzednio zatwierdzonych systemach, kształtowały się na stosunkowo niskim poziomie, w celu zapewnienia jak największej zbieżności systemów opodatkowania we Wspólnocie.

(84) Belgia podkreśla, że stawka ta nie jest sama w sobie sprzeczna z wytycznymi Wspólnoty. Ponadto władze belgijskie podkreślają, że celem zastosowania tego środka nie jest zakłócenie konkurencji wewnątrz Wspólnotowej, ale wspieranie powrotu pod banderę belgijską statków belgijskich, których pojemność przekracza 40 000 ton.

(85) Władze belgijskie przypominają, że statki powyżej 40 000 ton stanowią zaledwie 4,5 % floty światowej, czyli 1 257 jednostek. Z tej grupy statków jedynie 143 statki, czyli 11,38 % zarejestrowanych jest we Wspólnocie. Większość z nich (108 statków, czyli 75,52 % floty „europejskiej” powyżej 40 000 ton) zarejestrowanych jest w Grecji. Władze belgijskie zakładają, że pozostałe Państwa Członkowskie nie wprowadziły dotychczas szczególnych środków dla tego typu statków z powodu ich ograniczonej liczby.

(86) Niemniej jednak Belgia, chcąc przyciągnąć pod swoją banderę statki o dużej pojemności, zdecydowała się przyznać stawki przystosowane między innymi do specyfiki tego typu statków. Władze belgijskie zwracają uwagę, że obciążenie podatkowe, nawet po wprowadzeniu systemu zryczałtowanego opodatkowania zaproponowanego przez Belgię, wynosi i tak 2, a nawet 2,5 razy tyle ile wynosi wysokość podatku pobieranego w państwach trzecich dysponujących tanimi banderami lub w państwach takich jak Malta czy Cypr. Odnosnie do Malty i Cypru, władze belgijskie podtrzymują, że ich przystąpienie do Unii Europejskiej będzie miało większy wpływ na zakłócenie konkurencji niż wprowadzenie w Belgii specjalnej stawki dla statków o dużym tonażu.

<sup>(23)</sup> Artykuł 119 ust. 1 ustawy programowej.

<sup>(24)</sup> Poprzednia wersja (Dz.U. C 205 z 5.7.1997, str. 5).

- (87) Według władz belgijskich, fakt, że Państwa Członkowskie nie wykazały szczególnego zainteresowania statkami o dużej pojemności, wynikający prawdopodobnie z tego, że liczba tych statków jest ograniczona lub nawet równa zeru w tych Państwach Członkowskich, nie przeszkodzi Belgii w prowadzeniu innej polityki w tym zakresie.
- (88) Wreszcie, władze belgijskie odwołują się do wytycznych Wspólnoty, które przewidują w pkt 3.1 akapit 2 *in fine*, że „najlepszym rozwiązaniem byłoby stworzenie warunków pozwalających armatorom skutecznie stawić czoło konkurencji tanich bander”.
- 4.1.2. *Objęcie systemem zryczałtowanego opodatkowania przychodów niektórych rodzajów działalności niemających bezpośredniego związku z transportem morskim*
- (89) Sporządzając listę kwalifikujących się rodzajów działalności, która znalazła się również w odpowiedzi wysłanej Komisji dnia 5 grudnia 2002 r., Belgia odwołała się do następujących elementów:
- komentarz OECD w sprawie Modelowej konwencji w zakresie podatków od dochodu i od majątku: w szczególności komentarz dotyczący art. 8 „żegluga morska i powietrzna”;
  - systemy podatków tonażowych wprowadzone w Niderlandach i Zjednoczonym Królestwie, zatwierdzone przez Komisję decyzją z dnia 20 marca 1996 r. i z dnia sierpnia 2000 r.
- (90) Zważywszy, że lista kwalifikujących się rodzajów działalności opracowana została w oparciu o niektóre z istniejących systemów, władze belgijskie uważają, że Komisja powinna traktować je tak samo jak miało to miejsce odnośnie do pozostałych Państw Członkowskich.
- (91) Władze belgijskie wyjaśniają ponadto, że w stosunku do dodatkowych i czasowych form działalności, jakie prowadzi przedsiębiorstwa, aby wykorzystać w pełni personel i aktywa przeznaczone na podstawową działalność przedsiębiorstwa, nawet jeśli te formy działalności zajmują minimalną pozycję w porównaniu z podstawową działalnością, tekst ten bazuje na systemie zryczałtowanego opodatkowania od tonażu Zjednoczonego Królestwa <sup>(25)</sup>.
- (92) Jeśli chodzi o sprzedaż produktów nieprzeznaczonych do konsumpcji na pokładzie, takich jak artykuły luksusowe oraz świadczenie usług niemających bezpośredniego związku z transportem morskim, takich jak zakłady, hazardowe gry stołowe oraz kasyna i wycieczki dla pasażerów, władze belgijskie utrzymują, że opis tego środka również powstał w oparciu o system zryczałtowanego opodatkowania, obowiązujący w Zjednoczonym Królestwie.
- (93) Jeśli chodzi o reklamę i marketing, władze belgijskie podkreślają, że punkty 7 i 8 komentarza dotyczącego Modelowej konwencji OECD uznają reklamę i propagandę handlową za działalność dodatkową, związaną z bezpośrednią eksploatacją statków <sup>(26)</sup>.
- (94) Jeśli chodzi o krótkoterminowe dochody inwestycyjne z kapitału obrotowego, działalność shiobrokerską <sup>(27)</sup> na rachunek swoich statków i zbycie aktywów obrotowych, takich jak nieruchomości służące do zarządzania, środki eksploatacyjne używane do załadunku i rozładunku eksploatowanych statków, władze belgijskie oparły się na uzasadnieniu <sup>(28)</sup> w sprawie niderlandzkiego systemu zryczałtowanego opodatkowania od tonażu <sup>(29)</sup>.
- 4.1.3. *Postanowienia, mające na celu odliczenie od podatku określonego ryczałtowo w zależności od tonażu, strat poniesionych przez inne działy, strat, które nie mogły zostać odliczone od przychodów przez żaden inny dział przedsiębiorstwa*
- (95) Belgijskie prawo podatkowe przewiduje, że osoby prawne podlegają opodatkowaniu od całkowitej wysokości przychodu. Pociąga to za sobą wyrównanie w tym samym roku podatkowym, zysków i strat między wszystkimi działami i/lub zakładami przedsiębiorstwa.

<sup>(26)</sup> „7. Przedsiębiorstwa żegluga morskiej [...] angażują się często w działalność dodatkową, mającą mniejszy lub większy związek z bezpośrednią eksploatacją statków [...]. Mimo że nie chodzi tu o wymienienie wszystkich dodatkowych form działalności, które mogłyby zostać objęte postanowieniem, przydatne wydaje się podanie kilku przykładów.

8. Postanowienie stosuje się zwłaszcza do następujących rodzajów działalności:  
[...]  
c) reklama i propaganda handlowa;  
[...]

<sup>(27)</sup> Nazywana również „cargadoor” w języku niderlandzkim.

<sup>(28)</sup> Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 1995-1996, 24 482, nr. 3. Nieoficjalne tłumaczenie fragmentu uzasadnienia, z języka niderlandzkiego, wykonane przez administrację belgijską: „Artykuł ten stosuje się do przychodów z żegluga morskiej, na które składają się zyski osiągnięte z działalności bezpośrednio związanej z eksploatacją wymienionych powyżej statków. Do działalności tej zalicza się załadunek i rozładunek statków przez armatora na jego własny rachunek oraz działalność »shipbrokerską« wykonywaną na własny rachunek. System ten stosuje się wyłącznie do tych rodzajów działalności mających bezpośredni związek z transportem morskim, które prowadzone są na rachunek statków eksploatowanych przez podatnika. Zbycie dóbr, które użytkowane są w czasie eksploatacji statku przez podatnika, również uważane jest za działalność mającą bezpośredni związek z żegluga morską. Dotyczy to nie tylko statków eksploatowanych przez podatników, ale również budynków, w których prowadzone jest zarządzanie, i w których mieszczą się aktywa przedsiębiorstwa, wykorzystywane do załadunku i rozładunku statków.”

<sup>(29)</sup> Decyzja Komisji z 20 marca 1996, sprawa N 738/95.

<sup>(25)</sup> Decyzja Komisji z dnia 2 sierpnia 2000 r., sprawa N 790/99.

(96) Władze belgijskie przypominają, że system ryczałtowy określa nie podatek ryczałtowy od tonażu, ale przychody z żeglugi morskiej podlegające opodatkowaniu.

(97) Ponadto władze belgijskie uważają, że stanowisko Komisji doprowadziłoby do dyskryminacji między belgijskimi przedsiębiorstwami, zważywszy, że przedsiębiorstwa niemające działu morskiego mają możliwość kompensowania rocznych strat zyskami pochodzącymi z innych działów, mimo że straty te nie mogą być odliczane od zysku określanego od tonażu.

#### 4.1.4. 50 % zniżki dla statków mających poniżej 5 lat i 25 % dla statków mających między 5 a 10 lat

(98) Władze belgijskie podkreślają, że w wytycznych Wspólnoty nie znajdują się żadne przepisy dotyczące stawek, które Państwa Członkowskie mogą wprowadzić w systemie ryczałtowanego opodatkowania, ani możliwości wprowadzenia udogodnień finansowych dla młodych statków. Fakt, że inne, wcześniej zatwierdzone systemy nie przewidują takich zniżek, nie może, według władz belgijskich, przeszkodzić Belgii przy wprowadzeniu tego typu bodźców fiskalnych.

(99) W swojej decyzji z dnia 19 marca 2003 r., Komisja, w oparciu o swoje doświadczenie, zaznacza, że w stosunku do najstarszych statków istnieje silniejsza tendencja rejestrowania ich pod tanimi banderami. Władze belgijskie podtrzymują, że argumenty te są bezpodstawne i sprzeczne z rzeczywistością, odwołując do fragmentów raportu „Review of Maritime Transport” z 2002 r. <sup>(30)</sup> stanowiących załącznik do ich pisma z dnia 7 maja 2003 r.

## 4.2. Środki fiskalne niezwiązane z systemem ryczałtowanego opodatkowania dla armatorów

### 4.2.1. System przyspieszonej amortyzacji

(100) Według władz belgijskich, system przyspieszonej amortyzacji został wprowadzony w 1951 r. i uległ już licznym zmianom, ostatnia miała miejsce w 1996 r. System ten pochodzi więc z okresu poprzedzającego podpisanie Traktatu. Został on zapisany w formie tekstu ustawodawczego w ustawie programowej z dnia 2 sierpnia 2002 r., w celu zapewnienia mu większego bezpieczeństwa prawnego.

(101) Władze belgijskie dostarczyły Komisji pewne dowody świadczące o tym, że system ten istniał jeszcze przed dniem 1 stycznia 1958 r., czyli przed wejściem w życie Traktatu. Władze belgijskie załączyły do swojego pisma z dnia 7 maja 2003 r. wewnętrzną instrukcję Ministerstwa Finansów z dnia 24 sierpnia 1951 r. określającą sposoby stosowania specjalnego systemu amortyzacji dla statków, jak również pismo Ministerstwa Finansów do związku zawodowego armatorów z dnia 13 stycznia 1967 r. wskazujące, że wspomniany system w tym okresie nadal obowiązywał.

### 4.2.2. Redukcja opłat rejestracyjnych od hipotek na statki nieprzeznaczone do transportu morskiego

(102) Bodźce podatkowe mogą być zasadniczo zaakceptowane, jeśli ograniczają się one do działalności transportu morskiego. Władze belgijskie uważają, że redukcja opłat rejestracyjnych dla statków transportu morskiego byłaby zgodna z sekcją 3.1 wytycznych Wspólnoty, jeśli środek ten okazałby się pomocą w rozumieniu Traktatu.

(103) Władze belgijskie zaznaczyły, że wprowadzenie tego środka było głównie spowodowane brakiem analogicznych opłat rejestracyjnych od hipotek na statki w Niderlandach i w Wielkim Księstwie Luksemburga. Według władz belgijskich, brak takiego podatku w dwóch państwach graniczących z Belgią, postawiłby flotę belgijską w niekorzystnym położeniu, jeśli chodzi o konkurencyjność.

### 4.2.3. System dla zarządzających statkami w imieniu osób trzecich <sup>(31)</sup>

(104) W odpowiedzi na uwagi wyrażone przez Komisję w decyzji z dnia 19 marca 2003 r., władze belgijskie zaznaczają, odwołując się do uzasadnienia projektu ustawy programowej, że system ryczałtowanego opodatkowania został wprowadzony w celu podwyższenia konkurencyjności technicznego zarządzania statkami oraz w celu utworzenia dyspozycyjnych załóg, na bazie umów menedżerskich. Według władz belgijskich, istnieje dla tych rodzajów działalności szeroki rynek, na którym Belgia zajmowała do tej pory bardzo ograniczone miejsce.

(105) Według władz belgijskich, wytyczne Wspólnoty mówią wyraźnie o przeniesieniu działalności dodatkowej (takiej jak zarządzanie statkami) do państw trzecich (punkt 1.2 akapit piąty), co pociąga za sobą jeszcze znacznie większą utratę miejsc pracy zarówno na morzu, jak i na lądzie. Ustawa programowa przewiduje, że co najmniej 75 % zarządzanych statków musi być wpisanych do belgijskiego rejestru statków. Władze belgijskie zaznaczają, że ten

<sup>(30)</sup> Raport sekretariatu CNUCED UNCTAD/RMT/2002 UNITED NATIONS PUBLICATION Sales nr E.02.II.D.23 ISBN 92-1-112571-5 ISSN 0566-7682.

<sup>(31)</sup> Artykuł 124 ustawy programowej.

warunek nie obowiązuje w systemie zryczałtowanego opodatkowania na rzecz przedsiębiorstw transportu morskiego. Zarządzający, aby móc skorzystać z tego systemu, nie mogą prowadzić działalności innej niż zarządzanie statkami.

- (106) Ponadto władze belgijskie przyznają, że ten sam statek może być wzięty pod uwagę do określenia podatku ryczałtowego dwukrotnie: jako statek podlegający armatorowi oraz jako statek podlegający zarządzającemu. Ponieważ chodzi o dwie różne osoby prawne, prowadzące odrębną działalność, władze belgijskie uważają za naturalne, że w tym przypadku określone zostaną i opodatkowane odrębne przychody. Według władz belgijskich, zastosowanie różnych stawek można uzasadnić następującym stwierdzeniem: różne formy działalności umożliwiają osiąganie różnych wynagrodzeń.

## 5. OCENA POMOCY

### 5.1. Pomoc w rozumieniu Traktatu WE

- (107) W myśl art. 87 ust. 1 Traktatu, wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna ze wspólnym rynkiem w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi.
- (108) Władze belgijskie zamierzają za pomocą zryczałtowanego opodatkowania od tonażu, przyznać niektórym przedsiębiorstwom przywileje ze środków państwowych. Subwencje te grożą zakłóceniem konkurencji i mogą mieć wpływ na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi. Z uwagi na wyżej wymienione argumenty, wspomniane środki, które stały się przedmiotem formalnej procedury dochodzenia, stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu.
- (109) System przyspieszonej amortyzacji dla statków proponujący przepisy korzystniejsze niż te przewidziane w art. 61 do 64 belgijskiego kodeksu podatków dochodowych z 1992 r., jest specyficzny, ponieważ obejmuje jedynie ograniczoną grupę aktywów. Środek ten jest pomocą państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu.
- (110) Należy następnie ustalić czy opłata rejestracyjna od ustanowienia hipoteki na statki i okręty jest pomocą. Władze belgijskie nie dostarczyły elementów, które pozwoliłyby udowodnić, że opłata rejestracyjna jest jedynym tego typu przypadkiem we Wspólnocie lub, że wszystkie pozostałe Państwa Członkowskie nie mają podobnej opłaty od rejestracji hipoteki na statek.

- (111) Ponadto Komisja zauważa, że opłata rejestracyjna płacona jest od hipoteki na nieruchomości oraz, że system, o którym mowa nie ogranicza się do statków; stosowany jest on zarówno dla transportu morskiego, jak i dla żeglugi śródlądowej. Komisja zauważa, że logiczną konsekwencją systemu opłat rejestracyjnych jest pobieranie opłat rejestracyjnych proporcjonalnie do kwoty hipoteki, niezależnie od rodzaju aktywów, na jakie sporządzona została wspomniana hipoteka.

- (112) Komisja jest więc zdania, że zniesienie lub znaczne zredukowanie tej opłaty jedynie dla części obszarów działalności, o których mowa, stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu zważywszy, że system obejmowałby nadal pozostałe rodzaje działalności, o których mowa w księdze hipotecznej. Poza tym, środek obejmuje tylko jeden rodzaj aktywów, grupy aktywów innych niż statki nie są objęte tą redukcją. Środek ten nie mógłby więc zostać przyjęty jako ogólny środek.

- (113) Wreszcie, system zryczałtowanego opodatkowania na rzecz zarządzających statkami w imieniu osób trzecich jest specyficzny, podobnie jak system stosujący się do armatorów. Jest on więc pomocą w świetle art. 87 ust. 1 Traktatu.

- (114) Ponadto, Komisja przypomina, że charakter pomocy państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu został zweryfikowany w decyzji z dnia 19 marca 2003 r. Władze belgijskie nie podważyły tej oceny w komentarzach do wspomnianej decyzji, przekazanych Komisji.

- (115) Ogólnie rzecz biorąc, Komisja uważa, że formy pomocy poddane formalnej procedurze dochodzenia są sprzeczne z prawem, ponieważ w związku z ogłoszeniem dekretu królewskiego z dnia 7 maja 2003 r., nawet jeśli nie doszło jeszcze do przyznania pomocy, nie ma żadnych przeszkód prawnych ani administracyjnych, aby to nastąpiło. Komisja ubolewa, że Belgia wprowadziła te środki, mimo że nie uzyskała uprzednio zatwierdzenia ze strony Komisji.

### 5.2. Podstawa prawna

- (116) W rozumieniu art. 87 ust. 3 lit. c), pomoc przeznaczona na wsparcie rozwoju niektórych rodzajów działalności gospodarczej lub niektórych sektorów gospodarki może być traktowana jako zgodna ze wspólnym rynkiem, w momencie, kiedy nie zakłóca, w sposób sprzeczny ze wspólnym interesem, warunków wymiany handlowej. Komisja uznała art. 87 ust. 3 lit. c) za właściwą podstawę prawną w tego typu przypadkach.

(117) Pomoc dla sektora morskiego powinna być przeanalizowana w świetle wytycznych Wspólnoty w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego. Wytyczne te określają systemy pomocy państwa, jakie mogą być wprowadzone, aby udzielić wsparcia interesom sektora transportu morskiego Wspólnoty w perspektywie osiągnięcia ogólnych celów, takich jak:

- utrzymanie zatrudnienia wspólnotowego (zarówno na morzu, jak i na lądzie);
- poprawa bezpieczeństwa;
- ochrona morskiego *know-how* we Wspólnocie oraz rozwój morskich umiejętności.

(118) Zważywszy, że środki przeanalizowane w ramach formalnej procedury dochodzenia, zostały wprowadzone, należy oprzeć się na przepisach prawnych obowiązujących w momencie wprowadzania poszczególnych środków. Komisja przystąpiła więc do analizy zgodności poszczególnych, przewidywanych środków fiskalnych odnośnie do wszystkich środków analizowanych na podstawie obowiązujących wytycznych Wspólnoty, to znaczy wytycznych opublikowanych dnia 17 stycznia 2004 r. <sup>(32)</sup> Należy jednak dodać, że nowe wytyczne w kwestii środków pomocowych związanych z podatkami od osób prawnych <sup>(33)</sup>, nie różnią się znacznie od poprzednich, poza kwestiami dotyczącymi zarządzających statkami w imieniu osób trzecich. W przypadku, kiedy analizowane środki dotyczyły sektorów innych niż sektor morski, Komisja odwołała się do tekstów wspólnotowych dotyczących pomocy państwa dla poszczególnych sektorów.

### 5.3. Analiza środków podlegających systemowi zryczałtowanego opodatkowania

(119) Wstępnie Komisja przyjęła do wiadomości uwagi wyrażone przez poszczególne, zainteresowane strony, dotyczące konieczności objęcia formalną procedurą dochodzenia stosowania środków fiskalnych w sektorze pogłębiania. Komisja przypomina, że ten aspekt ustawy programowej nie może stanowić przedmiotu niniejszej decyzji, ponieważ decyzja o wszczęciu formalnej procedury dochodzenia nie dotyczyła tego aspektu. Dla przypomnienia, Komisja uznała w swojej decyzji o wszczęciu procedury, że przewidziane w ustawie programowej

warunki były wystarczające do wykluczenia z zysku osiąganego dzięki przywilejom podatkowym, wszelkiej działalności holowniczej niemieszczącej się w ramach definicji transportu morskiego. Ocena ta została zakwestionowana przez różne zainteresowane strony, mimo, że w decyzji z dnia 19 marca 2003 r. nie zaproszono stron do składania uwag odnośnie do tego aspektu ustawy programowej. Komisja proponuje rozważenie tego aspektu ustawy programowej w innej decyzji, w oparciu o bardziej dogłębną analizę skutków ustawy programowej dla sektora holowniczego w Belgii.

(120) W świetle przekazanych przez poszczególne zainteresowane strony uwag oraz komentarzy przedstawionych przez władze belgijskie, Komisja analizuje sukcesywnie siedem punktów, odnośnie do których dnia 19 marca 2003 r. wszczęto formalną procedurę dochodzenia.

#### 5.3.1. Stawki dla statków powyżej 40 000 ton

(121) Komisja zauważa przede wszystkim, że władze belgijskie zobowiązały się nie stosować stawki 0,05 EUR do momentu rozstrzygnięcia przez Komisję, w wyniku formalnej procedury dochodzenia, o zgodności wspomnianego środka ze wspólnym rynkiem. Środek ten nie został więc wprowadzony.

(122) Komisja zauważa ponadto, że żaden z uprzednio zatwierdzonych przez Komisję systemów zryczałtowanego opodatkowania od tonażu nie przewidywał specjalnego traktowania dla statków o bardzo dużej pojemności oraz że wytyczne Wspólnoty pozostawiają możliwość oceny poziomu akceptowalnych stawek związanych z systemem zryczałtowanego opodatkowania. Poza tym, Komisja nie ma wystarczającego doświadczenia w zakresie tych systemów, aby móc jednoznacznie stwierdzić czy proponowane stawki są wystarczająco atrakcyjne, aby zachęcić armatorów do przeniesienia statków o dużym tonażu, takich jak te, dla których proponowana jest stawka 0,05 EUR, z bander państw trzecich pod bandery wspólnotowe.

(123) Komisja uznaje projekt władz belgijskich proponujący stosowanie specjalnej stawki 0,05 EUR dla statków powyżej 40 000 ton, również dla statków pływających już pod banderą jednego z Państw Członkowskich jako niezgodny ze wspólnym rynkiem. Celem wytycznych jest przede wszystkim umocnienie wspólnotowej floty i tym samym tworzenie miejsc pracy we Wspólnocie, jak również zagwarantowanie objęcia statków wspólnotowymi przepisami bezpieczeństwa. Oczywistym jest, że jeśli statek pływa pod banderą jednego z Państw Członkowskich, cel ten został już osiągnięty.

(124) Należy unikać sytuacji, w których armatorzy staraliby się skorzystać ze stawki 0,05 EUR przenosząc swoje statki z pozostałych bander wspólnotowych pod banderę belgijską uprzednio rejestrując je czasowo pod banderą kraju

<sup>(32)</sup> Patrz: przypis 4.

<sup>(33)</sup> Patrz: sekcja 3.1 wytycznych Wspólnoty.

trzeciego. To właśnie z tego powodu, aby zapewnić, że wprowadzenie stawki 0,05 EUR nie pociągnie za sobą żadnych wewnątrzspółnotowych zmian bander, Komisja uważa za konieczne narzucenie statkom pochodzącym z rejestrów krajów trzecich, przed przeniesieniem pod banderę belgijską, minimalnego okresu 5 lat, podczas których statek będzie musiał być uprzednio zarejestrowany pod banderą nienależącą do Wspólnoty. Warunek ten pozwoli osiągnąć cel wymieniony w wytycznych Wspólnoty, dotyczący przeniesienia statków nadzorowanych przez armatorów ze Wspólnoty, a zarejestrowanych pod banderą państw trzecich, do wspólnotowych rejestrów morskich, wykluczając ryzyko zakłócenia wewnątrzspółnotowej wymiany handlowej.

- (125) Komisja uważa więc, że wprowadzenie stawki 0,05 EUR za każde 100 ton w przedziale powyżej 40 000 ton, jak przewiduje to art. 119 ust. 1 ustawy programowej z dnia 2 sierpnia 2002 r., jest zgodne ze wspólnym rynkiem, pod warunkiem, że statki, o których mowa są nowe lub były zarejestrowane co najmniej przez pięć ostatnich lat pod banderą spoza Wspólnoty. Jeśli ten warunek nie zostanie spełniony, Komisja uznaje środek ten za niezgodny ze wspólnym rynkiem. W przypadku niespełnienia tych wymogów, istnieje poważne ryzyko, że wspomniana stawka 0,05 EUR pociągnie za sobą zakłócenia konkurencji w wewnątrzspółnotowej wymianie handlowej.

### 5.3.2. Objęcie systemem zryczałtowanego opodatkowania przychodów z niektórych rodzajów działalności

- (126) Przede wszystkim Komisja zauważa, że rodzaje działalności będące przedmiotem wszczęcia formalnej procedury dochodzenia pochodzą z listy dostarczonej przez władze belgijskie w odpowiedzi skierowanej do Komisji z dnia 5 grudnia 2002 r. Władze belgijskie zaznaczyły w swoim piśmie z dnia 7 maja 2003 r., że Belgia przy sporządzaniu wspomnianej listy oparła się na Modelowej konwencji w zakresie podatków od dochodu i od majątku oraz na systemach podatku tonażowego wprowadzonych w Niderlandach i Zjednoczonym Królestwie.

- (127) Komisja zauważa, że na liście działalności stanowiących przedmiot procedury, znajdują się zarówno działalności generujące dochody, odnośnie do których zasadne jest pytanie czy kwalifikują się one czy nie, jak i rodzaje działalności generujące wyłącznie koszty dla armatorów, odnośnie do których pytanie to nie jest zasadne. Te ostatnie formy działalności są ściśle związane z działalnością transportu morskiego i logicznym jest zatem wprowadzenie kosztów, jakie one generują do obszaru podatkowego służącego do obliczenia zysków podlegających zryczałtowanemu systemowi opodatkowania, między innymi dlatego, że koszty te, w tym przypadku, nie mogą być odliczone od przychodów obliczanych w stosunku do ewentualnych niekwalifikujących się rodzajów działalności.

### 5.3.2.1. Działalność dodatkowa i czasowa

- (128) Jeśli chodzi o działalność dodatkową i czasową, „którą przedsiębiorstwo prowadzi, aby wykorzystać w pełni personel i aktywa przeznaczone na podstawową działalność przedsiębiorstwa, nawet jeśli działalność ta jest minimalna w porównaniu z podstawową działalnością”, Komisja zauważa, że władze belgijskie nie przedstawiły argumentów pozwalających stwierdzić, że tego typu działalność jest konieczna lub ściśle związana z działalnością transportu morskiego. Nie określiły również w jakich granicach i pod jakimi warunkami, poszczególne rodzaje działalności, które ze względu na swój charakter, nie mogą być zaliczone do kwalifikujących się rodzajów działalności, mogą zostać objęte systemem zryczałtowanego opodatkowania.
- (129) Komisja uważa więc, że tego typu działalność, ponieważ nie może być zaliczona do żadnej z grup kwalifikujących się rodzajów działalności, stanowi działalność niekwalifikującą się. Komisja przypomina o swoim niezmiennym stanowisku, potwierdzonym w ostatnich decyzjach, odnośnie do działalności niekwalifikujących się, polegającym na dokładaniu starań w celu uniknięcia wszelkich nadużyć w stosowaniu systemów dla transportu morskiego.

- (130) Komisja uważa wreszcie, że brak ograniczeń i jasnych przepisów, jeśli chodzi o działalność dodatkową i czasową, może stać się potencjalnym i istotnym źródłem nadużyć tego systemu w stosunku do jego pierwotnego celu.

- (131) Ze względu na wszystkie przytoczone powyżej racje, Komisja uznaje objęcie tego typu działalności podatkiem zryczałtowanym za niezgodne ze wspólnym rynkiem.

### 5.3.2.2. Sprzedaż produktów i usług nieprzeznaczonych do konsumpcji na pokładzie

- (132) Należy zweryfikować, czy sprzedaż produktów nieprzeznaczonych do konsumpcji na pokładzie, takich jak artykuły luksusowe oraz świadczenie usług niemających bezpośredniego związku z transportem morskim, takich jak zakłady, hazardowe gry stołowe i kasyna oraz wycieczki dla pasażerów, mogą być uznawane za kwalifikujące się.

- (133) W poprzednich decyzjach, w celu utrzymania zrównoważonego otoczenia konkurencyjnego we Wspólnocie, zgodnie z celami wytycznych Wspólnoty, Komisja prowadziła stałą politykę polegającą na wykluczeniu z systemów zryczałtowanego opodatkowania sprzedaży artykułów i świadczenia usług niezwiązanych bezpośrednio z



przewozem pasażerów drogą morską. Komisja uważa, że sprzedaż artykułów luksusowych, zakłady, hazardowe gry stołowe oraz kasyna na pokładach kwalifikujących się statków, nie są bezpośrednio związane z przewozem pasażerów drogą morską i dlatego nie mogą zostać uznane za kwalifikujące się. W konsekwencji, tego typu działalność została wykluczona z systemów zryczałtowanego opodatkowania w Irlandii <sup>(34)</sup>, Finlandii <sup>(35)</sup> i Francji <sup>(36)</sup>.

- (134) Komisja uważa, że władze belgijskie nie mogą powoływać się na teksty wykonawcze dotyczące systemu opodatkowania Państwa Członkowskiego, zanim wspomniane teksty nie zostaną podane do wiadomości Komisji i nie zostaną ujęte w decyzji Komisji zatwierdzającej dany system. Oznacza to, że Państwo Członkowskie nie mogłyby powoływać się na istnienie w innym Państwie Członkowskim sprzecznych z prawem form pomocy, potencjalnych lub faktycznych, dla uzasadnienia istnienia analogicznych form pomocy na swoim terytorium.
- (135) Zgodnie z powyższym, Komisja uważa, że objęcie sprzedaży produktów i usług nieprzeznaczonych do konsumpcji na pokładzie systemem zryczałtowanego opodatkowania jest niezgodne ze wspólnym rynkiem.

### 5.3.2.3. Reklama i marketing

- (136) Należy na wstępie wprowadzić rozróżnienie czy prowadzona działalność reklamowa i marketingowa stanowi dla armatora koszt (usługi świadczone przez osoby trzecie), czy też jest źródłem dochodu (usługi świadczone przez armatora).
- (137) W przypadku, kiedy stanowi ona koszt związany z transportem morskim (wydatki na reklamę i marketing dotyczące własnej działalności przedsiębiorstwa żeglugowego), reklama i marketing powinny być objęte systemem zryczałtowanego opodatkowania. W tym przypadku, działalność reklamowa i marketingowa, uznawana jest za kwalifikującą się formę działalności, w tym sensie, że nie generuje ona przychodów dla przedsiębiorstwa żeglugowego.
- (138) Kiedy działalność reklamowa i marketingowa jest źródłem dochodu dla przedsiębiorstwa żeglugowego, należy uściślić czy jest ona bezpośrednio związana z działalnością transportu morskiego. Komisja uważa na przykład,

że w świetle wytycznych Wspólnoty, jedynie rodzaje działalności bezpośrednio związane z transportem morskim mogą kwalifikować się do systemu zryczałtowanego opodatkowania, natomiast „formy działalności niemające nic wspólnego z transportem morskim” nie mogą kwalifikować się do wspomnianego systemu. Sprzedaż powierzchni reklamowych na pokładzie statków pasażerskich jest normalną działalnością przedsiębiorstwa zajmującego się pasażerskim transportem morskim. W takim przypadku, włączenie tej formy działalności do systemu zryczałtowanego opodatkowania może być uznane za zgodne ze wspólnym rynkiem. Niemniej jednak, jeśli działalność reklamowa i marketingowa jest dodatkową działalnością przedsiębiorstwa żeglugowego, niezwiązaną bezpośrednio z transportem morskim, Komisja uważa, że nie może być ona uznana za działalność kwalifikującą się.

### 5.3.2.4. Zyski z inwestycji krótkoterminowych od kapitału obrotowego

- (139) Zyski z inwestycji krótkoterminowych od kapitału obrotowego w transportowym przedsiębiorstwie żeglugowym są wynikiem normalnego zarządzania finansowego, podobnie jak ma to miejsce w przedsiębiorstwach handlowych. Ponadto, zyski te mogą być bardzo istotne dla przedsiębiorstw żeglugowych, których działalność jest w znacznym stopniu sezonowa.
- (140) Ulokowanie bieżących środków finansowych na krótkoterminowych lokatach pieniężnych jest normalną formą działalności, związaną z główną działalnością przedsiębiorstwa żeglugowego. Komisja uważa, że dochody mogą zostać uznane za kwalifikujące się, o ile odpowiadają zyskowi z bieżących środków płynnych przedsiębiorstwa żeglugowego uzyskanych z prowadzenia kwalifikujących się rodzajów działalności. Jeśli dochody te uzyskane zostały z innych środków płynnych przedsiębiorstwa żeglugowego lub pochodzą z lokat długoterminowych, albo też ze środków uzyskanych z prowadzenia niekwalifikujących się rodzajów działalności, Komisja uznaje, że dochody takie nie kwalifikują się do systemu zryczałtowanego opodatkowania.
- (141) Komisja uważa, że zyski z inwestycji krótkoterminowych od kapitału obrotowego można uznać za zgodne ze wspólnym rynkiem, pod warunkiem, że zyski te odpowiadają zyskowi od bieżących środków płynnych przedsiębiorstwa żeglugowego pochodzących z prowadzenia kwalifikujących się rodzajów działalności.

### 5.3.2.5. Działalność shipbrokerska na rachunek własnych statków

- (142) Działalność shipbrokerska polega na poszukiwaniu ładunków w porcie na rzecz armatora oraz na obronie interesów armatora. Działalność shipbrokerska na własny rachunek polega na poszukiwaniu w porcie dodatkowych ładunków, w celu uzupełnienia ładunku swoich statków.

<sup>(34)</sup> Decyzja Komisji z 11 grudnia 2002 r., sprawa N 504/02. Patrz: zwłaszcza pkt 29.

<sup>(35)</sup> Decyzja Komisji z 16 października 2002 r., sprawa N 195/02. Patrz: zwłaszcza sekcja 2.8.2.

<sup>(36)</sup> Decyzja Komisji z 13 maja 2003 r., sprawa N 737/02. Patrz: zwłaszcza pkt 26.

(143) Władze belgijskie podkreśliły, że wzorowały się na uzasadnieniu ustawy niderlandzkiej wprowadzającej system zryczałtowanego opodatkowania od tonażu<sup>(37)</sup>. Komisja przypomina, że nie będzie mogła uwzględnić tego argumentu, w celu uznania tej formy działalności za kwalifikującą się.

(144) Komisja zauważa jednak, że ten typ działalności nie generuje dochodów dla przedsiębiorstwa żeglugowego, ponieważ stanowi normalną działalność armatora starającego się znaleźć jak najwięcej ładunków dla swoich statków. Działalność ta nie stanowi źródła wartości dodanej, zwiększającej obrót w stosunku do istniejących klientów armatora, nie może więc powodować uzyskania szczególnego zysku od nowych klientów znalezionych w celu dopełnienia ładunku. Chodzi więc o normalną działalność armatora zabiegającego o dochodowość swoich aktywów.

(145) Z wyżej wymienionych powodów, Komisja uznaje włączenie do systemu zryczałtowanego opodatkowania, działalności shipbrokerskiej na własny rachunek jako zgodne ze wspólnym rynkiem.

#### 5.3.2.6. Zbycie aktywów obrotowych

(146) Zbycie aktywów obrotowych, takich jak wyposażenie eksploatacyjne, używane na własny rachunek do załadunku i rozładunku eksploatowanych statków może być uznawane za rodzaj działalności bezpośrednio związanej z transportem morskim, podobnie jak zysk kapitałowy od statków zaliczany jest do obszaru systemu zryczałtowanego opodatkowania, jeśli został on uzyskany proporcjonalnie do okresu, w jakim podmiot podlegał systemowi zryczałtowanego opodatkowania.

(147) Niemniej jednak, jeśli chodzi o zysk kapitałowy od budynków biurowych niezwiązanych z transportem morskim, sytuacja jest inna. Tego typu aktywa mogą być wykorzystywane przez przedsiębiorstwa zupełnie innego rodzaju. Jeśli zbycie nie dotyczy dóbr, które, ze względu na swój charakter, przeznaczone są do działalności transportu morskiego, zysk kapitałowy ze sprzedaży nie może być objęty systemem zryczałtowanego opodatkowania.

(148) Włączenie do systemu zysku kapitałowego wyłącznie od dóbr, które ze względu na swój charakter przeznaczone są do działalności transportu morskiego, jest zgodne ze wspólnym rynkiem.

#### 5.3.2.7. Wnioski dotyczące kwalifikowalności poszczególnych, analizowanych rodzajów działalności

(149) Podsumowując, Komisja uznaje za niezgodne ze wspólnym rynkiem objęcie systemem zryczałtowanego opodatkowania, następujących form działalności:

- działalność dodatkowa i czasowa;
- sprzedaż produktów nieprzeznaczonych do konsumpcji na pokładzie, takich jak artykuły luksusowe oraz świadczenie usług niemających bezpośredniego związku z transportem morskim, takich jak zakłady, hazardowe gry stołowe, kasyna i wycieczki dla pasażerów;
- zyski z inwestycji, jeśli nie odpowiadają one zyskom z bieżących środków płynnych przedsiębiorstwa;
- reklama i marketing, jeśli nie polegają one na sprzedaży powierzchni reklamowej na pokładach kwalifikujących się statków;
- działalność shipbrokerska na rachunek statków osób trzecich;
- zbycie aktywów obrotowych, jeśli ze względu na swój charakter, nie są one przeznaczone do transportu morskiego.

(150) Komisja uznaje za zgodne ze wspólnym rynkiem objęcie systemem zryczałtowanego opodatkowania następujących rodzajów działalności:

- przychody z inwestycji krótkoterminowych od kapitału obrotowego, jeśli odpowiadają one zyskom z bieżących środków płynnych przedsiębiorstwa;
- reklama i marketing, jeśli polegają one na sprzedaży powierzchni reklamowych na pokładach kwalifikujących się statków;
- działalność shipbrokerska na rachunek własnych statków;
- zbycie aktywów obrotowych, jeśli ze względu na swój charakter, przeznaczone są one do transportu morskiego.

#### 5.3.3. Odliczenie od podatku zryczałtowanego strat innych działań

(151) Komisja przypomina, że w swoich wcześniejszych decyzjach kładła nacisk na wprowadzenie środków zapobiegających nadużyciom (zwanych również środkami „ring-fencing”) mających na celu wykluczenie możliwości objęcia środkami przeznaczonymi dla transportu morskiego niekwalifikujących się rodzajów działalności. Tego typu środki ograniczające są niezbędne, aby mechanizmy ochrony wspólnotowego sektora transportu morskiego nie utraciły wiarygodności i zasadności istnienia w świetle prawa wspólnotowego, obejmując swoim zasięgiem rodzaje działalności niepoddane, w przeciwieństwie do sektora transportu morskiego, presji konkurencji międzynarodowej.

<sup>(37)</sup> Patrz: przypis 29.

- (152) Dlatego właśnie Komisja uznaje za kluczową, zasadę bezwzględnej rozdzielnosci kwalifikujących się i niekwalifikujących się rodzajów działalności. Zasada ta została sprawdzona w innych systemach zryczałtowanego opodatkowania zatwierdzonych przez Komisję.
- (153) Władzom belgijskim nie udało się udowodnić, że zniesienie podziału między działami morskimi jest konieczne dla obliczania dochodu podlegającego opodatkowaniu zarówno jeśli chodzi o sektor morski, jak i o pozostałe sektory, których to dotyczy.
- (154) Komisja nie uwzględniła również argumentu wysuniętego przez *Królewskie Zrzeszenie Armatorów Belgijskich*, według którego przedsięwzięcia niestosujące tego rodzaju podziału byłyby karane<sup>(38)</sup>. W swoim piśmie z dnia 5 września 2002 r., władze belgijskie zobowiązały się, że przedsiębiorstwa prowadzące równocześnie kwalifikujące się i niekwalifikujące się rodzaje działalności wprowadzą rozdzielnosc rachunkową. Zobowiązanie takie stanowi dla Komisji gwarancję przestrzegania zasady rozdzielnosci rachunkowej kwalifikujących się i niekwalifikujących się rodzajów działalności. Przypadek przytoczony przez Zrzeszenie królewskie nie mógłby więc mieć miejsca.
- (155) Uznając za konieczne utrzymanie ścisłej rozdzielnosci rachunkowej kwalifikujących się i niekwalifikujących się rodzajów działalności, Komisja uważa, że postanowienia przewidziane w art. 120 ust. 2 ustawy programowej, umożliwiające odliczenie od podatku ustalonego ryczałtowo ewentualnych strat poniesionych przez inne działy podlegające normalnemu opodatkowaniu, są niezgodne ze wspólnym rynkiem.

#### 5.3.4. Zniżki dla statków mających poniżej 10 lat

- (156) Komisja uwzględniła fakt, że władze belgijskie starają się uprzywilejowywać młode statki w celu popierania bezpieczniejszej i bardziej ekologicznej floty. Zauważa ona jednak, że żaden z systemów zryczałtowanego opodatkowania od tonażu wprowadzonych w innych Państwach Członkowskich i zatwierdzonych przez Komisję nie przewiduje zróżnicowanych stawek w zależności od wieku statku.
- (157) Komisja zauważa również, że nominalne stawki zaproponowane przez Belgię, mogą być porównywalne do poziomu opodatkowania w systemach, zatwierdzonych uprzednio przez Komisję w innych Państwach Członkowskich, ale nie jest to już możliwe, jeśli zastosuje się zniżki 25 % czy 50 % dla najmłodszych statków. Jeśli zniżki te zostałyby wprowadzone, poziom opodatkowania w Belgii byłby bardzo atrakcyjny w stosunku do pozostałych, wprowadzonych w innych Państwach Członkowskich systemów.
- (158) Komisja starała się w swoich poprzednich decyzjach, aby systemy zryczałtowanego opodatkowania były zbieżne jeśli chodzi o ich charakterystyki oraz poziom opodatkowania, jak pokazuje to tabela 1. Fakt, że wytyczne Wspólnoty nie określają czy pozytywna dyskryminacja na rzecz najmłodszych statków jest możliwa, czy nie, nie odbiera Komisji możliwości oceny, pozwalającej jej określić, jakie środki mogą pociągnąć za sobą zakłócenia sprzeczne ze wspólnym interesem. Dla Komisji, wprowadzenie zniżek dla statków, których wiek zawiera się między 0 a 10 lat, może pociągnąć za sobą zachwianie równowagi, którą udało się uzyskać między Państwami Członkowskimi, które wprowadziły system zryczałtowanego opodatkowania. Komisja uważa więc, że we wspólnym interesie nie należy zezwalać poszczególnym systemom zryczałtowanego opodatkowania na zbytne odchylenia od charakterystyk systemów uprzednio zatwierdzonych, a zwłaszcza na uprzywilejowanie najmłodszych statków.
- (159) Ponadto, Komisja uważa, że do osiągnięcia celów wyznaczonych przez wytyczne Wspólnoty nie jest konieczne przewidywanie dodatkowych korzyści dla najmłodszych statków.
- (160) W związku z powyższym, Komisja uważa, że zniżki przewidziane w art. 119 ust. 2 ustawy programowej są niezgodne ze wspólnym rynkiem.

#### 5.4. Analiza środków niezwiązanych z systemem zryczałtowanego opodatkowania dla transportu morskiego

##### 5.4.1. System przyspieszonej amortyzacji dla statków nieprzeznaczonych do transportu morskiego

- (161) Komisja przypomina na wstępie, że środek ten jest pomocą w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu, ponieważ stanowi on odstępstwo od art. 61 do 64 belgijskiego kodeksu podatków dochodowych z 1992 r. dotyczących przyspieszonej amortyzacji, proponując przepisy amortyzacyjne korzystniejsze od tych, przewidzianych we wspomnianych artykułach.
- (162) Komisja zauważa, że wytyczne Wspólnoty nie zabraniają przyspieszonej amortyzacji w sektorze transportu morskiego. Uznaje ona jednak, że system, o którym mowa jest środkiem już istniejącym w rozumieniu art. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 659/1999.

<sup>(38)</sup> Patrz: sekcja 3.1, pkt 70.

(163) Niemniej jednak, abstrahując od transportu morskiego, Komisja zauważa, że poszczególne przepisy wspólnotowe mające zastosowanie do innych sektorów, których mogłaby dotyczyć redukcja opłaty rejestracyjnej, takich jak rybołówstwo<sup>(39)</sup> czy transport rzeczny<sup>(40)</sup>, nie umożliwiają przyznania tego typu pomocy.

(164) Komisja uważa, że decyzja z dnia 19 marca 2003 r., wszczynająca formalną procedurę dochodzenia, stanowi również zaproszenie, aby Belgia przedstawiła uwagi odnośnie do art. 17 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 659/1999.

(165) Zważywszy na nieuzasadnione korzyści, jakie system ten przynosi statkom niezajmującym się kwalifikującymi się rodzajami działalności, Komisja uznaje za konieczne zaproponowanie Belgii właściwych środków, zgodnie z art. 18 rozporządzenia (WE) nr 659/1999. Za pomocą niniejszego rozporządzenia, Komisja proponuje Belgii następujące, właściwe środki: Belgia przed dniem 30 czerwca 2005 r. znieś specjalny system stosujący się do amortyzacji, przewidziany w art. 121 ustawy programowej dla wszystkich statków nieprowadzących kwalifikujących się rodzajów działalności. Belgia poinformuje Komisję przed dniem 31 grudnia 2004 r. o swojej decyzji zastosowania się do wspomnianych właściwych środków.

#### 5.4.2. Redukcja opłat rejestracyjnych od hipotek na statki nieprzeznaczone do transportu morskiego

(166) Tak jak w przypadku środka omówionego powyżej, abstrahując od transportu morskiego, Komisja zauważa, że poszczególne przepisy wspólnotowe mogące stosować się do innych sektorów, których mogłaby dotyczyć wspomniana redukcja opłaty rejestracyjnej, takich jak rybołówstwo<sup>(41)</sup> czy transport morski, nie umożliwiają przyznania tego typu pomocy.

(167) Tego typu pomoc na inwestycje może zostać zaakceptowana zgodnie z wytycznymi Wspólnoty, o czym przypomina decyzja Komisji z dnia 19 marca 2003 r., nie dotyczy to jednak statków, które ze względu na swój charakter nie są przeznaczone do transportu morskiego (holowniki, pogłębiarki, statki żeglugi śródlądowej, itp.). Komisja uważa więc, że redukcja lub zwolnienie z opłaty rejestracyjnej od hipotek na statki nieprzeznaczone do transportu morskiego, stanowi pomoc państwa niezgodną ze wspólnym rynkiem.

<sup>(39)</sup> Patrz: wytyczne dla celów analizy pomocy państwa dla rybołówstwa i akwakultury (Dz.U. C 19 z 20.1.2001, str. 7).

<sup>(40)</sup> Patrz: przypis 20.

<sup>(41)</sup> Patrz: przypis 39.

#### 5.4.3. System zryczałtowanego opodatkowania dla zarządzających statkami w imieniu osób trzecich

(168) Komisja zauważa, że żadna z zainteresowanych stron, poza Królewskim Zrzeszeniem Armatorów Belgijskich, nie wniosła swoich uwag odnośnie do systemu na rzecz zarządzających statkami, który to system stał się przedmiotem formalnej procedury dochodzenia wszczętej dnia 19 marca 2003 r.

(169) Komisja zastanawiała się, czy zarządzający statkami w imieniu osób trzecich prowadzą działalność transportu morskiego. Zarządzanie statkami w imieniu osób trzecich, nazywane również w niektórych państwach „ship-management”, polega na dostarczeniu załogi oraz na wyposażeniu statku w wymagany do planowanej działalności transportu morskiego sprzęt. Zarządzający w imieniu osób trzecich proponuje armatorowi lub właścicielowi statku świadczenie usług; nie zawiera więc żadnej umowy transportowej z załadowcą. Jego działalność nie może więc zostać zaliczona do świadczenia usług transportowych.

(170) Nowe wytyczne Wspólnoty opublikowane dnia 17 stycznia 2004 r. w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego, przewidują, że spółki zarządzające statkami mogą być beneficjentami pomocy przeznaczonej dla statków, w stosunku do których spółki te zajmują się zarządzaniem załogą oraz globalnym zarządzaniem technicznym<sup>(42)</sup>. Spółki te mogą być uznane za kwalifikujące się, wyłącznie w przypadku, kiedy biorą one na siebie całkowitą odpowiedzialność za eksploatację statku oraz wszystkie prawa i obowiązki narzucone przez kodeks ISM<sup>(43)</sup>. Komisja może więc przyznać tego typu pomoc jedynie zarządzającym statkami, spełniającym warunki stawiane przez nowe wytyczne Wspólnoty.

(171) Jeżeli chodzi o poziom opodatkowania dla zarządzających statkami w imieniu osób trzecich, Komisja odnotowuje, na podstawie danych statystycznych dostarczonych przez władze belgijskie, że przy takim samym tonażu floty, zarządzający uzyskuje obrót dużo mniejszy niż armator,

<sup>(42)</sup> Patrz: zwłaszcza sekcja 3.1 wytycznych Wspólnoty: „Warto również przewidzieć, że choć naturalnymi adresatami wyżej wymienionych programów podatkowych są przedsiębiorstwa żeglugowe z siedzibą we Wspólnocie, programy te mogą również objąć, w oparciu o te same przepisy, niektóre mające siedzibę we Wspólnocie, przedsiębiorstwa zarządzające statkami. Przedsiębiorstwa zarządzające statkami są podmiotami świadczącymi na rzecz właścicieli statków różne rodzaje usług, takie jak nadzór techniczny, rekrutacja i szkolenie załóg, zarządzanie załogą i eksploatawanie statków. W niektórych przypadkach zarządzający statkami odpowiadają zarówno za zarządzanie załogą, jak i za techniczne zarządzanie statkiem. W takim wypadku działają, w zakresie operacji przewozowych, jak klasyczni »armatorzy«. Co więcej, podobnie jak przemysł żeglugowy, sektor ten doświadcza silnej i rosnącej konkurencji na płaszczyźnie międzynarodowej. Z tej przyczyny wydaje się właściwe, aby objąć możliwością ulg podatkowych także i tę kategorię zarządzających statkami.”

<sup>(43)</sup> „Kodeks ISM”: Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczeniom przyjęty przez Międzynarodową Organizacją Morską (IMO) rezolucją A.741(18).

choćby dlatego, że armator ponosi koszty kapitałowe, których nie ponosi zarządzający. Według dostarczonego przez władze belgijskie przykładu, można by stwierdzić, że dla statku typu *Very Large Crude Carrier* (VLCC) istnieje stosunek jeden do stu między obrotem zarządzającego a obrotem armatora. Przykład ten pokazuje również, że jeśli zarządzający podlegałby systemowi zryczałtowanego opodatkowania z takimi samymi stawkami, jakie stosuje się dla armatorów, jego zryczałtowany podatek byłby znacznie wyższy od podatku, któremu podlegałby rozliczając się w normalnym systemie opodatkowania od osób prawnych. Komisja jest zdania, że jeśli kwestia ta została by przeanalizowana dogłębniej odnośnie do stosunku między obrotami obu podmiotów, biorąc pod uwagę statki o podobnych parametrach, mogłoby okazać się właściwe zastosowanie niższej stawki podatkowej dla zarządzających niż dla armatorów. Ponieważ nie przeprowadzono takiej analizy, Komisja jest zdania, że na podstawie informacji, jakimi aktualnie dysponuje, nie może obecnie zaakceptować różnicy tonażowych stawek podatkowych jeden do dziesięciu między armatorami i zarządzającymi statkami.

(172) Ze względu na powyższe uwagi oraz dostępne informacje, Komisja uważa, że system zryczałtowanego tonażowego opodatkowania dla zarządzających statkami w imieniu osób trzecich zgodny jest ze wspólnym rynkiem, pod warunkiem, że stawki od tonażu są takie same jak stawki stosowane dla przedsiębiorstw transportu morskiego oraz że zarządzający, o których mowa, zajmują się zarówno zarządzaniem załogą, jak i zarządzaniem technicznym statku zgodnie z wymogami wytycznych Wspólnoty, opublikowanych dnia 17 stycznia 2004 r., w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego.

## 6. WNIOSKI

(173) Podsumowując, Komisja uważa, że w odniesieniu do systemu zryczałtowanego opodatkowania dla armatorów, w formie w jakiej został wprowadzony przez ustawę programową z dnia 2 sierpnia 2002 r.:

- a) wprowadzenie stawki 0,05 EUR za każde 100 ton w przedziale powyżej 40 000 ton (art. 119 ust. 1 ustawy programowej) jest zgodne ze wspólnym rynkiem, pod warunkiem, że statki, o których mowa są nowe lub były zarejestrowane co najmniej przez pięć ostatnich lat pod banderą inną niż bandery wspólnotowe;
- b) objęcie systemem zryczałtowanego opodatkowania (art. 115 ust. 2 ustawy programowej) dochodów pochodzących z następujących rodzajów działalności jest niezgodne ze wspólnym rynkiem:

— działalność dodatkowa i czasowa;

— sprzedaż produktów nieprzeznaczonych do konsumpcji na pokładzie, takich jak artykuły luksusowe oraz świadczenie usług niemających bezpośredniego związku z działalnością morską takich jak zakłady, hazardowe gry stołowe oraz kasyna i wycieczki dla pasażerów;

— krótkoterminowe inwestycje od kapitału obrotowego, jeśli nie odpowiadają one zyskowi z bieżących środków płynnych przedsiębiorstwa, wynikających z prowadzenia kwalifikujących się rodzajów działalności<sup>(44)</sup>;

— reklama i marketing, jeśli nie jest to sprzedaż powierzchni reklamowych na pokładach kwalifikujących się statków;

— działalność shipbrokerska prowadzona na rachunek statków należących do osób trzecich;

— zbycie aktywów obrotowych, które ze względu na swój charakter, nie są przeznaczone do transportu morskiego;

c) objęcie systemem zryczałtowanego opodatkowania dochodów pochodzących z następujących rodzajów działalności (art. 115 ust. 2, ustawy programowej) jest zgodne ze wspólnym rynkiem:

— krótkoterminowe inwestycje od kapitału obrotowego, jeśli odpowiadają one zyskowi z bieżących środków płynnych przedsiębiorstwa, wynikających z prowadzenia kwalifikujących się rodzajów działalności<sup>(45)</sup>;

— reklama i marketing, jeśli jest to sprzedaż powierzchni reklamowych na pokładach kwalifikujących się statków;

— działalność shipbrokerska na rachunek własnych statków;

— zbycie aktywów obrotowych, które ze względu na swój charakter przeznaczone są do transportu morskiego;

d) odliczenie od ustalanego ryczałtowo na podstawie tonażu podatku strat innych działań, które nie mogłyby być odliczone od zysków żadnego innego działu przedsiębiorstwa za dany okres obliczeniowy (art. 120 ust. 1 ustawy programowej) jest niezgodne ze wspólnym rynkiem;

<sup>(44)</sup> Kwalifikujące się rodzaje działalności zostały opisane w sekcji 2.8.2., pkt 66 do 75, decyzji z dnia 19 marca 2003 r. jak również w pkt 173 lit. c) niniejszej decyzji.

<sup>(45)</sup> Patrz: przypis 44.

- e) zredukowane stawki stosowane do obliczania zryczałtowanego podatku dla statków poniżej 10 lat (art. 119 ust. 2 ustawy programowej) są niezgodne ze wspólnym rynkiem.

### Artykuł 2

Wprowadzenie do systemu zryczałtowanego opodatkowania dla armatorów obniżonej stawki 0,05 EUR za każde 100 ton w przedziale powyżej 40 000 ton, jest zgodne ze wspólnym rynkiem pod warunkiem, że statki powyżej 40 000 ton, których dotyczy stosowanie obniżonej stawki, są nowe lub były zarejestrowane pod banderą państwa trzeciego przez okres pięciu lat przed przystąpieniem do systemu zryczałtowanego opodatkowania.

### Artykuł 3

- (174) Odnośnie do innych środków fiskalnych, niezwiązanych z systemem zryczałtowanego opodatkowania dla armatorów, Komisja uznaje, że następujące środki są niezgodne ze wspólnym rynkiem:

- wprowadzenie specjalnej amortyzacji przewidziane w art. 121 ustawy programowej dla wszystkich statków niesłużących do prowadzenia kwalifikujących się rodzajów działalności;
- redukcje opłat rejestracyjnych od hipotek ustanowionych na statki nieprzeznaczone do transportu morskiego.

- (175) Na podstawie informacji, którymi dysponuje Komisja nie może ona uznać, że system zryczałtowanego opodatkowania dla zarządzających statkami w imieniu osób trzecich, w formie, w jakiej został zapisany w art. 124 ustawy programowej, jest zgodny ze wspólnym rynkiem. Stanowisko to mogłoby w szczególnym wypadku ulec zmianie w kolejnej decyzji Komisji, na podstawie nowego zgłoszenia oraz pełniejszych i bardziej rzeczowych informacji.

- (176) Niemniej jednak, Komisja uznała za zgodny ze wspólnym rynkiem system zryczałtowanego opodatkowania dla zarządzających statkami w imieniu osób trzecich, pod warunkiem, że stawki tonażowe pozostaną takie, jak te stosowane dla przedsiębiorstw transportu morskiego oraz że zarządzający, o których mowa, zajmują się zarówno zarządzaniem załogami, jak i zarządzaniem technicznym statkami, zgodnie z wymogami wytycznych Wspólnoty w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego opublikowanych dnia 17 stycznia 2004 r.

- (177) Niniejsza decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu, również w zakresie odzyskania ewentualnej nieprawnie przyznanej pomocy, chyba że pomoc ta nie zalicza się do pomocy państwa, ponieważ nie spełnia wszystkich czterech kryteriów określonych w art. 87 ust. 1 Traktatu lub, ze względu na swój charakter, uznawana jest za zgodną ze wspólnym rynkiem,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

### Artykuł 1

Środki fiskalne zawarte w belgijskiej ustawie programowej z dnia 2 sierpnia 2002 r., które decyzją Komisji z dnia 19 marca 2003 r. stały się przedmiotem wszczęcia formalnej procedury dochodzenia, stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu.

1. Jako niekwalifikujące się do systemu zryczałtowanego opodatkowania dla armatorów, uznaje się dochody z następujących form działalności:

- a) działalność dodatkowa i czasowa;
- b) sprzedaż produktów nieprzeznaczonych do konsumpcji na pokładzie, takich jak artykuły luksusowe oraz świadczenie usług niemających bezpośredniego związku z transportem morskim, takich jak zakłady, hazardowe gry stołowe i kasyna oraz wycieczki dla pasażerów;
- c) dochody z krótkoterminowych inwestycji od kapitału obrotowego, jeśli nie odpowiadają one zyskom z bieżących środków płynnych przedsiębiorstwa, pochodzących z prowadzenia kwalifikujących się form działalności;
- d) reklama i marketing, jeśli nie jest to sprzedaż powierzchni reklamowych na pokładzie kwalifikujących się statków;
- e) działalność shipbrokerska na rachunek statków należących do osób trzecich;
- f) zbycie aktywów obrotowych, które ze względu na swój charakter nie są przeznaczone do transportu morskiego.

Ich włączenie do systemu zryczałtowanego opodatkowania na rzecz armatorów jest niezgodne ze wspólnym rynkiem.

2. Jako kwalifikujące się do systemu zryczałtowanego opodatkowania dla armatorów, uznaje się dochody z następujących form działalności:

- a) dochody z krótkoterminowych inwestycji od kapitału obrotowego, jeśli odpowiadają one zyskom z bieżących środków płynnych przedsiębiorstwa, pochodzących z prowadzenia kwalifikujących się rodzajów działalności;
- b) reklamę i marketing, jeśli odnosi się do sprzedaży powierzchni reklamowych na pokładach kwalifikujących się statków;
- c) działalność shipbrokerska na rachunek własnych statków;
- d) zbycie aktywów obrotowych, które ze względu na swój charakter, przeznaczone są do transportu morskiego.

Włączenie ich do systemu zryczałtowanego opodatkowania dla armatorów jest zgodne ze wspólnym rynkiem, pod warunkiem przestrzegania wymogów wymienionych w niniejszym ustępie.

#### Artykuł 4

Odliczenie od zryczałtowanego podatku tonażowego dla armatorów, strat poniesionych przez inne działy przedsiębiorstwa, niepodlegające podatkowi zryczałtowanemu, jest niezgodne ze wspólnym rynkiem.

#### Artykuł 5

Obniżenie stawek opodatkowania w ramach opodatkowania zryczałtowanego armatorów, na rzecz statków mających mniej niż 10 lat jest niezgodne ze wspólnym rynkiem.

#### Artykuł 6

Zastosowanie systemu przyspieszonej amortyzacji dla statków, które ze względu na swój charakter nie są przeznaczone do transportu morskiego, jest niezgodne ze wspólnym rynkiem.

W ramach właściwych środków, proponuje się Belgii wycofanie przed dniem 30 czerwca 2005 r., specjalnego, dodatkowego systemu amortyzacji dla wszystkich statków, które ze względu na swój charakter, nie są przeznaczone do transportu morskiego.

Belgia poinformuje Komisję przed dniem 31 grudnia 2004 r. o swej decyzji przyjęcia wspomnianych właściwych środków.

#### Artykuł 7

Redukcja lub zwolnienie z opłat rejestracyjnych od hipotek na statki, które ze względu na swój charakter nie są przeznaczone do transportu morskiego, są niezgodne ze wspólnym rynkiem.

#### Artykuł 8

System zryczałtowanego opodatkowania od tonażu przewidziany dla zarządzających statkami w imieniu osób trzecich jest zgodny ze wspólnym rynkiem, pod warunkiem, że zarządzający ci odpowiadają zarówno za zarządzanie załogą, jak i za techniczne zarządzanie statkami, zgodnie z przepisami obowiązujących wytycznych Wspólnoty w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego oraz, że stawki od tonażu będą takie jak stawki stosowane dla przedsiębiorstw transportu morskiego.

#### Artykuł 9

Belgia poinformuje Komisję w terminie do dwóch miesięcy od daty notyfikacji niniejszej decyzji o podjętych środkach mających na celu dostosowanie ustawy programowej z dnia 2 sierpnia 2002 r. do niniejszej decyzji oraz przystąpienia, w poszczególnych przypadkach, do zwrotu pomocy przyznanej niezgodnie z prawem, na mocy wspomnianej ustawy programowej. Odsetki należy obliczyć zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 794/2004 <sup>(46)</sup>, a w szczególności jego artykułami 9, 10 i 11.

#### Artykuł 10

Niniejsza decyzja skierowana jest do Królestwa Belgii.

Sporządzono w Brukseli, dnia 30 czerwca 2004 r.

W imieniu Komisji

Loyola DE PALACIO

Wiceprzewodniczący

<sup>(47)</sup> Dz.U. L 140 z 30.4.2004, str. 1.