

II

(Актове, приети по силата на Договорите за ЕО/Евратом, чието публикуване не е задължително)

РЕШЕНИЯ

КОМИСИЯ

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 25 февруари 2009 година

относно схема за помощ С 2/08 (ex N 572/07) относно изменението на системата на данък върху морския тонаж, която Ирландия планира да въведе

(нотифицирано под номер С(2009) 688)

(само текстът на английски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

(2009/626/ЕО)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 88, параграф 2, първа алинея от него,

след като прикани заинтересованите страни да представят коментарите си съгласно гореспоменатата разпоредба ⁽¹⁾,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

- (1) С електронни писма от 3 октомври 2007 г. и 19 ноември 2007 г. ирландските власти уведомиха Комисията за изменение на съществуващата схема за данък върху тонажа N 504/02, първоначално одобрена от Комисията на 11 декември 2002 г. ⁽²⁾
- (2) С писмо от 16 януари 2008 г. ⁽³⁾ Комисията уведоми Ирландия, че е решила да открие процедурата, предвидена в член 88, параграф 2 от Договора за ЕО по отношение на изменението на схемата.

- (3) Това решение бе публикувано в Официален вестник на Европейския съюз ⁽⁴⁾ на 14 май 2008 г. Ирландия изпрати своите забележки на 29 февруари 2008 г. Комисията не получи коментари от заинтересованите страни.

2. ПОДРОБНО ОПИСАНИЕ НА МЯРКАТА

2.1. Основни разпоредби на данъка върху тонажа от 2002 г.

- (4) Ирландският данък върху тонажа от 2002 г. представлява „схема за данъчно облагане, приложима за корабни дружества, занимаващи се с превози по море. Дружествата, отговарящи на условията, могат да изберат данъчно облагане на превозните си дейности въз основа на нетния тонаж на своя флот вместо въз основа на своите действителни печалби. Отговарящите на условията дружества трябва да изберат режима в рамките на три години от датата на влизане в сила на законодателството. Дружествата, които са избрали данъка върху тонажа, трябва да останат на този режим за срок от 10 години (срок на данъка върху тонажа).

Ако няколко отговарящи на условията ирландски дружества са членове на същата група от дружества, всички трябва да изберат системата на данък върху тонажа. Търговските дейности, различни от онези, подлежащи на данък върху тонажа, ще бъдат облагани въз основа на нормалните разпоредби на корпоративното облагане.

⁽¹⁾ ОВ С 117, 14.5.2008 г., стр. 32.

⁽²⁾ Решение С(2002) 4371 окончателен.

⁽³⁾ SG(2008)D/200091.

⁽⁴⁾ ОВ С 117, 14.5.2008 г., стр. 32.

Съгласно [...] схемата за данък върху тонажа размерът на данъка за отговарящите на условията морски дружества е определен въз основа на нетния тонаж на техния отговарящ на условията флот. За всеки кораб, подлежащ на данък върху тонажа, облагаемата печалба от отговарящите на условията дейности се определя като обща сума, изчислена въз основа на нетния му тонаж, както следва, за 100 нето тона (НТ) и за започнато денонощие, независимо дали плавателният съд е в експлоатация или не:

До и включително 1 000 нето тона	1,00 EUR на 100 НТ
Между 1 001 и 10 000 нето тона	0,75 EUR на 100 НТ
Между 10 001 и 25 000 нето тона	0,50 EUR на 100 НТ
Повече от 25 000 нето тона	0,25 EUR на 100 НТ

След това стандартният ирландски корпоративен данък от 12,5 % се прилага към така определената печалба.“⁽⁵⁾

2.2. Ограничение за тайм-чартър съгласно схемата за данък върху тонажа от 2002 г.

- (5) Едно „предварително условие за възползване от схемата за данък върху тонажа [от 2002 г.] е делът на притежаваните от самото дружество кораби, ползващи се от тази схема, да не представлява по-малко от 25 % от тонажа на всички негови кораби, ползващи се от нея. За влизане и оставане в схемата за данък върху тонажа действително се изисква дружеството да не е наело „чартър ин“ [наричан също тайм-чартър] повече от 75 % от нетния тонаж на ползващите се от тази схема кораби, с които то оперира. В случай на група ограничението е 75 % от общия нетен тонаж на всички отговарящи на условията кораби, оперирани от всички членове на групата, които са дружества, отговарящи на условията. „Чартър ин на кораб“ означава наемането му с екипаж, предоставен от наемодателя, за разлика от определението за бърбоут чартър, при който наемателят трябва да комплектува кораба с екипаж.“⁽⁶⁾

2.3. Съобщени изменения

2.3.1. Премахване на ограничението за тайм-чартър

- (6) Ирландските власти сега възнамеряват да отменят ограничението за тайм-чартър. По този начин съгласно уведомлението едно дружество или група от дружества ще може да се възползва от схемата за данък върху тонажа, дори ако не притежава и един единствен кораб. Според ирландските власти премахването на това ограничение се изисква поради няколко причини:
- а) да се помогне на установените в Ирландия дружества, занимаващи се с превози по море, които отговарят на всички останали критерии в момента, но не биха могли да изберат данъка върху тонажа поради прекалена дейност, свързана с тайм-чартър;

- б) да се позволи допълнителна гъвкавост на дружествата, които се възползват от ирландския данък върху тонажа (наричани по-долу „ирландски дружества, подлежащи на данък върху тонажа“), участващи в дейности, подлежащи на данък върху тонажа, да извлекат изгода от пазарните условия, там където иначе биха били в нарушение на условията на данъка върху тонажа;
- в) да се постигне равнопоставеност с режимите на другите държави-членки по отношение на условията, свързани с флота, придобит чрез тайм-чартър;
- г) да се засили нарастването на дейността на брега за управление на корабите;
- д) да се избегне прехвърлянето на търговски дейности от дружества, подлежащи на данък върху тонажа, към дружества, които не подлежат на данък върху тонажа, и в крайна сметка към корабни оператори от трети държави или които са били изключени от ирландския режим за данък върху тонажа за нарушаване на ограничението.

2.3.2. Продължителност

- (7) Съобщеното изменение на законодателството, свързано с данъка върху тонажа, ще се прилага едва след одобрение от страна на Комисията, но с действие от появата на изменението в националното законодателство през януари 2006 г.
- (8) Изменението не променя продължителността на схемата за данък върху тонажа: сегашният режим за данък върху тонажа е с продължителност от 10 години и изтича на 31 декември 2012 г. „Отговарящите на условията дружества“ по принцип ще имат само 36 месеца, през които да изберат да се включат в режима за данък върху тонажа от момента, в който са изпълнили всички необходими условия, тоест дружества, подлежащи на ирландския корпоративен данък, опериращи отговарящи на условията кораби и осъществяващи стратегическото и търговското управление на тези кораби в Ирландия.

2.3.3. Бенефициери

- (9) Изменението ще се прилага за всички дружества, които понастоящем са в положение да се възползват от режима за данък върху тонажа и за тези отговарящи на условията дружества или групи от дружества:
- а) които подлежат на ирландския корпоративен данък;
- б) чиито печалби произтичат от отговарящи на условията кораби, извършващи „отговарящи на условията дейности“ и които са избрали режима на данък върху тонажа; и
- в) които извършват стратегическото и търговското управление на отговарящите на условията кораби от територията на Ирландия.

⁽⁵⁾ Решение С(2002) 4371 окончателен, точки 3—6.

⁽⁶⁾ Решение С(2002) 4371 окончателен, точка 26.

2.3.4. Бюджет

- (10) Ирландските власти предвиждат, че през първата година цената на премахването на ограничението за тайм-чартър, приложимо от 1 януари 2006 г., ще бъде около 5,88 милиона EUR предвид миналия подем на пазара. Прогнозира се, че цената в средносрочен план (2007—2009 г.) ще спадне, като печалбите спаднат до по-типични пазарни нива, около 1,38 милиона EUR.

2.4. Основания за откриване на официална процедура по разследване

- (11) В своето решение за откриване на процедурата, установена в член 88, параграф 2 от Договора за ЕО, Комисията изрази своите съмнения, че съобщените от ирландските власти изменения може би противоречат на принципите, определени в Насоките на Общността относно държавната помощ за морския транспорт⁽⁷⁾ (наричани по-долу „Насоките“). По-специално Комисията изрази съмнения по отношение на съвместимостта на едностранното отменяне от страна на Ирландия на максималния брой кораби, придобити чрез тайм-чартър, който е допустим съгласно схемата за данък върху тонажа. Комисията отбелязва, че пълното отменяне на тези ограничения за тайм-чартър може да отключи данъчна надпревара между повече и по-малко привлекателни схеми за данък върху тонажа в Общността. В светлината на потвърждението в Насоките, че такава данъчна надпревара следва да бъде взета предвид⁽⁸⁾, е възможно предложените от ирландските власти изменения за пълно премахване на ограничението за тайм-чартър да противоречат на „общия интерес“, изразен в член 87, параграф 3, буква в) от Договора, на който се основава одобряването на данъците върху тонажа.
- (12) В допълнение Комисията също изрази съмнения по отношение на потенциала за обратно действие на планираната мярка. Това би могло да се случи, ако помощ съгласно съобщеното изменение е отпусната с действие от 1 януари 2006 г.

2.5. Коментари от Ирландия

- (13) С писмо от 29 февруари 2008 г. Ирландия изложи следните точки:
- а) пазарните условия, поради които Ирландия иска премахването на ограничението за тайм-чартър, не засягат само ирландските собственици на кораби, но и собствениците на кораби от Общността и от трети държави. По-специално общото търсене на стоки в насипно състояние рязко се увеличи от 2002 г. насам;

б) тайм-чартърът предоставя допълнителна гъвкавост на собствениците на кораби, стареещи се да изпълнят договори за стоки в насипно състояние с фирми за износ и внос на стоки в насипно състояние;

в) подобно развитие бе наблюдавано и в други държави-членки (например Дания).

3. ОЦЕНКА

3.1. Наличие на помощ

- (14) Що се отнася до наличието на помощ Комисията счита, че съобщеното изменение по никакъв начин не променя квалифицирането на ирландската схема за данък върху тонажа като държавна помощ, както е одобрена през 2002 г. с Решение N 504/02⁽⁹⁾.
- (15) Дори и след премахването на ограничението за тайм-чартър ирландските власти ще продължат да дават предимство чрез държавните ресурси и по този начин ще облагодетелстват някои предприятия, тъй като мярката е специфична за сектора на корабоплаването. Такова предимство заплашва да наруши конкуренцията и може да засегне търговията между държавите-членки, тъй като такива превозни дейности се извършват изключително в условията на международна конкуренция. Поради тези причини съобщеното изменение на ирландската схема за данък върху тонажа от 2002 г. не променя нейното квалифициране като държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора.

3.2. Правно основание на оценката

- (16) Правното основание за оценяване на съвместимостта на съобщената мярка са Насоките.

3.3. Съвместимост на мярката

- (17) Насоките предвиждат, че: „Целта на държавната помощ в контекста на общия морски транспорт е да насърчи конкурентоспособността на флотите на Общността на световния пазар на морския превоз. Съответно схемите за данъчно облекчение следва по правило да изискват наличието на връзка с флага на Общността. Все пак по изключение те могат да бъдат одобрени и когато се прилагат за целия флот, опериран от собственик на кораби, установен на територията на държава-членка и подлежащ на корпоративен данък, при условие че бъде доказано, че стратегическото и търговско управление на всички въпросни кораби се осъществява в действителност от територията на тази държава и че тези дейности допринасят съществено за икономическата дейност и заетост в рамките на Общността.“⁽¹⁰⁾

⁽⁷⁾ ОВ С 13, 17.1.2004 г., стр. 3.

⁽⁸⁾ Насоки, точка 3.1: Фискално третиране на предприятията, собственици на кораби.

⁽⁹⁾ Вж. бележка под линия 2 от настоящото решение.

⁽¹⁰⁾ Насоки, точка 3.1, седма алинея.

- (18) Насоките не указват никакво ограничение за включването на кораби, придобити чрез тайм-чартър, в схемите за данък върху тонажа. В минали решения Комисията разреши схеми, обхващащи дружества със съотношение между тонажа на собствени кораби (или кораби, придобити чрез чартър ин при безрбоут условия) и тонажа на кораби, придобити чрез чартър ин на базата на време или пътуване, до 3:1 ⁽¹¹⁾, 4:1 ⁽¹²⁾ или 10:1 ⁽¹³⁾.
- (19) Това съотношение бе предвидено, за да се избегнат ситуации, при които дружества, подлежащи на данък върху тонажа, в крайна сметка се превръщат в чисти морски брокери без никаква отговорност за управлението на екипажа и техническото управление на корабите, които оперират. Ако дружествата, подлежащи на данък върху тонажа, оперират единствено кораби, придобити чрез чартър ин на базата на време или пътуване, те ще загубят своето ноу-хау по отношение на управлението на екипажа и техническото управление на корабите в противоречие с една от целите, определени в раздел 2.2, първа алинея, четвърто тире от Насоките, по-точно „поддържане и подобряване на морското ноу-хау“.
- (20) Правилно е да се каже също, че съотношението преследва друга цел на Насоките, като улеснява националните органи при контрола на това, че дейностите на брега, свързани с кораби, подлежащи на данък върху тонажа, остават в рамките на Общността/ЕИП. В действителност е вероятно собствениците на кораби, подлежащи на данък върху тонажа, сами да осигуряват управлението на екипажа в случаите, в които те притежават корабите или ги придобиват чрез чартър при безрбоут условия. Когато тези две дейности се осигуряват в рамките на дружеството, за данъчните органи е по-лесно да проверяват дали дейностите на брега, свързани с тези кораби, се извършват в Общността/ЕИП. Целта, преследвана в този случай, е да се допринесе „за консолидиране на морския клъстер, установен в държавите-членки“ в съответствие с раздел 2.2, първа алинея, трето тире от Насоките.
- (21) Пълното премахване на ограничението обаче ще позволи на предприятията, които разполагат единствено с кораби, придобити чрез чартър ин на базата на време или пътуване, да се възползват от режима за данък върху тонажа. В този контекст Комисията счита, че съобщеното изменение не съответства на горепосочените цели в съобщения 19 и 20. Комисията смята, че минималното съотношение между кораби, придобити чрез чартър ин, и собствени кораби от поне 10:1 следва да бъде запазено.
- (22) Ако горепосочените цели не са изпълнени, Комисията счита, че корабите, придобити чрез чартър ин, следва да допринесат за друга цел на Насоките, по-точно за насърчаване на включването или повторното включване в регистрите на държавите-членки в съответствие с раздел 2.2, първа алинея, второ тире от Насоките. Следователно дори ако управлението на екипажа или техническото управление на корабите не се извършват на територията на Общността/ЕИП, Комисията може да приеме, че общият интерес е запазен, ако въпросният кораб е под флага на Общността/ЕИП.
- (23) Като следствие Комисията счита, че горните цели ще се постигнат, ако бъдат изпълнени следните условия:
- а) корабът, придобит чрез чартър ин, е регистриран в морския регистър на Общността или на ЕИП; или
 - б) неговото управление на екипажа и неговото техническо управление се провеждат на територията на Общността или на ЕИП.
- (24) Ако тези условия са изпълнени, горепосочените цели на Насоките са постигнати.
- (25) В съответствие с неотдавнашната съдебна практика ⁽¹⁴⁾ съобщеното изменение може да бъде разрешено с действие от 1 януари 2007 г. (датата на уведомяването), с цел да се избегне неговото прилагане със задна дата,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Съобщеното изменение на схема за данък върху тонажа N 504/02, одобрена първоначално от Комисията на 11 декември 2002 г., е съвместимо с общия пазар, ако се спазят условията, определени в член 2.

То може да се прилага от 1 януари 2007 г.

Член 2

Трябва да има минимално съотношение от 10:1 между корабите, придобити чрез чартър ин, и собствените кораби, оперирани от всяко дружество, подлежащо на данък върху тонажа.

⁽¹¹⁾ Вж. например Решение С 20/03 на Комисията на следния интернет адрес: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2003:145:0004:0047:FR:PDF> Решение N 572/02 на Комисията на официалния език на следния интернет адрес: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-2002/n572-02.pdf

⁽¹²⁾ Решение на Комисията от 12 март 2002 г. (Държавна помощ N 563/01) на официалния език на следния интернет адрес: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-2001/n563-01.pdf

⁽¹³⁾ Вж. Решение N С 58/08 на Комисията, все още непубликувано.

⁽¹⁴⁾ Вж. решението на Съда от 18 декември 2008 г. по дело C-384/07 *Wienstrom GmbH/Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit*, което още не е докладвано, и по-специално точка 26: „Когато планирана помощ е надлежно съобщена на Комисията и не е приложена преди това решение, тя може да влезе в сила от момента, към който решението е било прието, включително, ако е уместно, по отношение на период, предхождащ решението, който е обхванат от мярката, която е била обявена за съвместима.“

Всеки от корабите, придобити чрез чартър ин и оперирани от дадено дружество, подлежащо на данък върху тонажа, отговаря на поне едно от следните условия:

- а) корабът, придобит чрез чартър ин, е регистриран в морския регистър на Общността или на ЕИП;
- б) управлението на екипажа и техническото управление на кораба, придобит чрез чартър ин, се провеждат на територията на Общността или на ЕИП.

Член 3

Ирландия уведомява Комисията в рамките на два месеца от нотификацията на настоящото решение за мерките, взети за неговото изпълнение.

Член 4

Адресат на настоящото решение е Ирландия.

Съставено в Брюксел на 25 февруари 2009 година.

За Комисията
Antonio TAJANI
Заместник-председател