

II

(Retsakter vedtaget i henhold til traktaterne om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab/Euratom, hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

AFGØRELSER OG BESLUTNINGER

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 25. februar 2009

om støtteordning C 2/08 (ex N 572/07) om den af Irland planlagte ændring af tonnageskatteordningen

(meddelt under nummer K(2009) 688)

(Kun den engelske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2009/626/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 88, stk. 2, første afsnit,

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med nævnte artikel ⁽¹⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

1. PROCEDURE

- (1) Ved elektroniske breve af henholdsvis 3. oktober 2007 og 19. november 2007 anmeldte de irske myndigheder en ændring af den eksisterende tonnageskatteordning nr. N 504/02, der oprindeligt blev godkendt af Kommissionen ⁽²⁾ den 11. december 2002.
- (2) Ved brev af 16. januar 2008 ⁽³⁾ underrettede Kommissionen Irland om sin beslutning om at indlede proceduren efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2, vedrørende ovennævnte ændring af tonnageskatteordningen.

- (3) Beslutningen blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* ⁽⁴⁾ den 14. maj 2008. Ved brev af 29. februar 2008 fremsatte Irland sine bemærkninger. Kommissionen har ikke modtaget bemærkninger fra interesserede parter.

2. DETALJERET BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN

2.1. De væsentligste bestemmelser i tonnageskatten af 2002

- (4) Den irske tonnageskat, der blev indført i 2002, er en »skatteordning, der finder anvendelse på virksomheder, der er aktive inden for søtransport. De virksomheder, der opfylder betingelserne for at være omfattet af ordningen, kan vælge at få deres søfartsaktiviteter beskattet på baggrund af deres flådes nettotonnage frem for deres egentlige overskud. Virksomheder, der opfylder betingelserne for at være omfattet af ordningen, har mulighed for at tilslutte sig denne ordning indtil tre år efter lovgivningens ikrafttræden. Virksomheder, der har tilsluttet sig tonnageskatteordningen, forbliver under ordningen i ti år (tonnageskatteperioden).

Hvis flere irske virksomheder, der opfylder betingelserne for at være omfattet af ordningen, tilhører den samme koncern, skal alle disse virksomheder tilslutte sig tonnageskatteordningen. Forretningsmæssige aktiviteter, der ikke er omfattet af tonnageskatten, vil blive beskattet på grundlag af de normale bestemmelser for selskabsbeskatning.

⁽¹⁾ EUT C 117 af 14.5.2008, s. 32.

⁽²⁾ Beslutning K(2002) 4371 endelig.

⁽³⁾ SG(2008) D/200091.

⁽⁴⁾ EUT C 117 af 14.5.2008, s. 32 (brev gengivet på engelsk i EUT).

Under [...] tonnageskatteordningen fastsættes størrelsen på skatten for virksomheder, der opfylder betingelserne for at være omfattet af ordningen, på grundlag af alle berettigede skibes nettotonnage. For hvert skib, der er berettiget til at være omfattet af tonnageskatten, fastsættes de skattepligtige fortjenester fra aktiviteter, der falder under ordningen, som et fast beløb, der udregnes ud fra skibets nettotonnage efter følgende beregninger og dette per 100 nettoton (NT) og per påbegyndt døgn, uanset om skibet er i drift eller ej.

Til og med 1 000 nettoton	1,00 EUR per 100 NT
Mellem 1 001 og 10 000 nettoton	0,75 EUR per 100 NT
Mellem 10 001 og 25 000 nettoton	0,50 EUR per 100 NT
Mere end 25 000 nettoton	0,25 EUR per 100 NT

De fortjenester, der således fastlægges, bliver herefter beskattet i henhold til den normale irske selskabsskat på 12,5 %⁽⁵⁾.

2.2. Timecharterbegrænsningen i 2002-tonnageskatteordningen

- (5) Én af »betingelserne for at blive omfattet af tonnageskatteordningen er, at andelen af berettigede skibe, der ejes af virksomheden selv, på baggrund af deres samlede tonnage udgør mindst 25 % af alle de berettigede skibes samlede tonnage. Det kræves således, at en virksomhed, der vil omfattes og forblive omfattet af tonnageskatteordningen, ikke bør have »indchartret« (inkl. timecharter) mere end 75 % af dens berettigede skibes samlede nettotonnage. For koncerners vedkommende er grænsen på 75 % af den samlede nettotonnage af alle de berettigede skibe, der drives af alle de af koncernens medlemmer, der er berettigede virksomheder. »At indchartre et skib« betyder, at man lejer det med en bemanning, der stilles til rådighed af befragteren, i modsætning til definitionen af bareboatcharter, hvorved forpagteren selv skal stille med en besætning.«⁽⁶⁾

2.3. De anmeldte ændringer

2.3.1. Ophævelse af timechartergrænsen

- (6) De irske myndigheder har nu til hensigt at ophæve timechartergrænsen. Herefter skal det ifølge anmeldelsen være muligt for en virksomhed eller en koncern at blive omfattet af tonnageskatteordningen uden at eje et eneste skib. Ifølge de irske myndigheder er ophævelsen af denne begrænsning nødvendig af flere grunde:
- den vil sikre, at rederier, der er baseret i Irland, og som opfylder alle gældende betingelser for at kunne vælge tonnageskat, men ikke kan gøre dette på grund

af for høj timercharter-aktivitet, kan blive omfattet af ordningen

- den vil give de virksomheder, der er omfattet af den irske tonnageskat (i det følgende benævnt »virksomheder under irsk tonnageskatning«), og som udøver hertil relaterede aktiviteter, yderligere muligheder for at drage nytte af markedsvilkårene, også i tilfælde, hvor de ellers ville overtræde betingelserne for tonnageskatning
- den vil sikre, at der med hensyn til timechartrede skibsflåder gælder lignende betingelser som i andre medlemsstater
- den vil øge omfanget af skibsadministrationen på land
- det vil undgås, at virksomheder under tonnageskatteordningen taber markedsandele til virksomheder, der ikke er omfattet af denne ordning, og i sidste ende til skibsoperatører fra tredjelande, og det vil undgås, at disse rederiers tilmelding til tonnageskatteordningen ophæves på grund af manglende overholdelse af begrænsningerne.

2.3.2. Varighed

- (7) Den anmeldte ændring af lovgivningen om tonnageskatteordningen vil kun træde i kraft efter Kommissionens godkendelse, men den vil have virkning fra indførelsen i national lovgivning i 2006.
- (8) Ændringen har ingen virkning på varigheden af tonnageskatteordningen. Den nuværende tonnageskatteordning er begrænset i varighed til ti år og udløber den 31. december 2012. Fra det tidspunkt en virksomhed opfylder betingelserne til at blive omfattet af ordningen, dvs. en virksomhed, der er skattepligtig i henhold til irsk selskabsskat, der driver »berettigede« skibe og udøver den strategiske og kommercielle administration af disse skibe i Irland, har den kun 36 måneder til at tilmelde sig tonnageskatteordningen.

2.3.3. Begunstigede

- (9) Ændringen vil gælde for alle virksomheder, der på nuværende tidspunkt lever op til betingelserne for at kunne tilmelde sig tonnageskatteordningen, og til de virksomheder og koncerner, der opfylder betingelserne, og
- er skattepligtige med hensyn til irsk selskabsskat
 - hvis overskud hidrører fra »berettigede skibe, der udfører berettigede aktiviteter«, og som har tilmeldt sig tonnageskatteordningen, og
 - hvis strategiske og kommercielle administration af berettigede skibe finder sted på Irsk område.

⁽⁵⁾ Afgørelse K(2002) 4371 endelig, punkt 3 til 6.

⁽⁶⁾ Afgørelse K(2002) 4371 endelig, punkt 26.

2.3.4. Budget

- (10) På baggrund af markedets tidligere opsving forudser de irske myndigheder, at udgifterne i forbindelse med det første år med ophævelse af begrænsningen på timecharter — med virkning fra 1. januar 2006 — vil blive på omkring 5,88 millioner EUR. Det forventes, at udgifterne vedrørende den mellemliggende periode (2007 til 2009) vil falde til omkring 1,38 million EUR, da fortjenesterne i denne periode faldt til et mere normalt markedsniveau.

2.4. Begrundelse for indledning af undersøgelsesproceduren

- (11) I sin beslutning om at indlede proceduren efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2, udtrykte Kommissionen sine tvivl om, hvorvidt de af de irske myndigheder anmeldte ændringer overholder principperne i Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren ⁽⁷⁾ (i det følgende benævnt retningslinjerne). Kommissionen udtrykte sine tvivl med hensyn til foreneligheden af Irlands unilaterale ophævelse af begrænsningen i tonnageskatteordningen vedrørende det maksimale antal timechartrede skibe. Kommissionen fremhævede, at den fuldstændige ophævelse af en sådan begrænsning for timecharter kan føre til skattemæssig konkurrence mellem mere eller mindre fordelagtige tonnageskatteordninger i Fællesskabet. Da retningslinjerne fremhæver, at det er nødvendigt at tage problemet med skattemæssig konkurrence op ⁽⁸⁾, kan de af de irske myndigheder foreslåede ændringer vedrørende fuldstændig ophævelse af begrænsningen for timecharter være uforenelig med den i EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra c), nævnte »fælles interesse«.

- (12) På baggrund heraf udtrykker Kommissionen også sine tvivl med hensyn til den mulige tilbagevirkende kraft af den planlagte foranstaltning. Dette forhold kan indtræffe, hvis der i medfør af den anmeldte ændring ydes støtte med virkning fra 1. januar 2006.

2.5. Bemærkninger fra Irland

- (13) Ved brev af 29. februar 2008 fremfører Irland følgende:

- a) de markedsvilkår, der vil blive ændret af Irland ved ophævelsen af begrænsningen for timecharter, påvirker ikke kun irske redere, men også redere i Fællesskabet og i tredjelande. Især er den globale efterspørgsel efter bulkvarer steget stærkt efter 2002

- b) timecharter giver rederne yderligere fleksibilitet, når de indgår bulkkontrakter med bulkeeksport- og importfirmaer

- c) udviklingen er gået samme vej i andre medlemsstater (i Danmark, for eksempel).

3. VURDERING AF STØTTEFORANSTALTNINGEN

3.1. Statsstøtte

- (14) Med hensyn til, om der er tale om statsstøtte eller ej, vurderer Kommissionen, at den anmeldte ændring ikke ændrer på, at den irske tonnageskatteordning, som godkendt i 2002, skal defineres som statsstøtte ⁽⁹⁾.

- (15) Selv efter ophævelse af begrænsningen for timecharter vil de irske myndigheder stadig yde støtte ved hjælp af statsmidler og dermed begunstige visse virksomheder, eftersom foranstaltningen udelukkende gælder for rederier. Sådanne begunstigelser kan fordreje konkurrencevilkårene og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne, da disse skibsaktiviteter for størsteparten udføres på internationalt niveau. Af disse grunde ændrer den anmeldte ændring af den irske tonnageskatteordning fra 2002 ikke ved, at ordningen betragtes som statsstøtte efter traktatens artikel 87, stk. 1.

3.2. Retsgrundlag for vurderingen

- (16) Retsgrundlaget for vurderingen af den anmeldte foranstaltnings forenelighed udgøres af retningslinjerne.

3.3. Foranstaltningens forenelighed

- (17) Retningslinjerne fastsætter: »Formålet med statsstøtte som led i den fælles søtransportpolitik er at øge Fællesskabets flådes konkurrenceevne på verdensskibsfartsmarkedet. Skattelempelser bør derfor som regel være knyttet til EU-flaget. De kan imidlertid også rent undtagelsesvis godkendes, når de vedrører hele flåden, der drives af et rederi, som er hjemmehørende og selskabsskattepligtigt i en medlemsstats område, forudsat at det kan påvises, at den strategiske og kommercielle administration af alle de berørte fartøjer faktisk udføres fra den pågældende stats område, og at aktiviteterne bidrager væsentligt til den økonomiske aktivitet og beskæftigelsen i Fællesskabet« ⁽¹⁰⁾.

⁽⁷⁾ EUT C 13 af 17.1.2004, s. 3.

⁽⁸⁾ Retningslinjerne punkt 3.1: Skattemæssig behandling af rederier.

⁽⁹⁾ Jf. fodnote 2 i nærværende beslutning.

⁽¹⁰⁾ Retningslinjerne punkt 3.1, syvende afsnit.

- (18) Retningslinjerne nævner ikke begrænsninger vedrørende timechartrede skibe under tonnageskatteordninger. I tidligere beslutninger har Kommissionen godkendt ordninger, der omfatter virksomheder, hvor forholdet i tonnage mellem ejede skibe (eller skibe indchartret på bareboat-vilkår) og time-chartrede eller rejse-chartrede skibe er op til 3:1 ⁽¹¹⁾, 4:1 ⁽¹²⁾ eller 10:1 ⁽¹³⁾.
- (19) Disse grænser medvirker til at forhindre situationer, hvor tonnageskattede rederier ender med at blive rene skibsmæglere uden ansvar for administration af besætninger og for den tekniske forvaltning af de skibe, de sejler med. Hvis tonnageskattede rederier kun benytter timechartrede eller rejsechartrede skibe, mister de deres knowhow inden for administration af besætninger og den tekniske forvaltning af skibe, hvilket vil være i strid med et af de formål, der er nævnt i kapitel 2.2, første afsnit, fjerde led, i retningslinjerne, nemlig at »bevare og forbedre den maritime knowhow«.
- (20) Det er også fair at sige, at denne grænse har tjent et andet af formålene med retningslinjerne, da den har gjort det nemmere for de nationale myndigheder at kontrollere, at landbaserede aktiviteter med tilknytning til tonnageskattede skibe fastholdes i Fællesskabet/EØS. Det er nemlig sandsynligt, at tonnageskattede rederier selv vil varetage administrationen af besætninger, når de selv ejer skibene eller lejer dem på bareboat-vilkår. Når disse aktiviteter varetages af rederiets egne ansatte, er det nemmere for skattemyndighederne at kontrollere, at de landbaserede aktiviteter med tilknytning til disse skibe befinder sig inden for Fællesskabet/EØS. Her består formålet i at medvirke til »at underbygge det maritime kompleks i medlemsstaterne«, jf. kapitel 2.2, første afsnit, tredje led, i retningslinjerne.
- (21) Hvis begrænsningen ophæves fuldstændigt, vil virksomheder, der kun opererer med time-chartrede eller rejse-chartrede skibe, kunne drage nytte af tonnageskatteordningen. På denne baggrund er det Kommissionens opfattelse, at den anmeldte ændring ikke er på linje med de i betragtning 19 og 20 fremhævede formål. Kommissionen er af den opfattelse, at der bør gælde et krav om, at forholdet mellem indchartrede skibe og ejede skibe er på mindst 10:1.
- (22) Hvis de nævnte formål ikke er opfyldt, mener Kommissionen, at indchartrede skibe bør bidrage til at opfylde et af de andre mål, der er angivet i retningslinjerne, nemlig til at »fremme indflagning eller genflagning i medlemsstaternes registre«, jf. kapitel 2.2, første afsnit, andet led, i retningslinjerne. Det betyder, at selv om administration af besætninger og den tekniske forvaltning af skibe ikke foregår inden for Fællesskabet/EØS, kan Kommissionen acceptere, at den fælles interesse varetages, hvis det pågældende skib fører et fællesskabsflag/EØS-flag.
- (23) Som følge heraf er Kommissionen af den opfattelse, at de ovennævnte formål vil være opfyldt, hvis følgende er gældende:
- det lejede skib er registreret i et skibsregister i Fællesskabet eller EØS, eller
 - administrationen af skibets besætning og den tekniske forvaltning af skibet udføres inden for Fællesskabet/EØS.
- (24) Hvis disse betingelser er opfyldt, er ovennævnte formål i retningslinjerne opfyldt.
- (25) I overensstemmelse med nylig retspraksis ⁽¹⁴⁾ kan den anmeldte ændring godkendes med virkning fra 1. januar 2007 (anmeldelsesdatoen), hvorved det undgås, at den virker med tilbagevirkende kraft —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Den anmeldte ændring til tonnageskatteordningen nr. 504/02, oprindeligt godkendt af Kommissionen den 11. december 2002, er forenelig med fællesmarkedet på de betingelser, der er anført i artikel 2.

Den finder anvendelse med virkning fra 1. januar 2007.

Artikel 2

Forholdet mellem indchartrede skibe og ejede skibe, der drives af hvert rederi, der er omfattet af tonnageskatteordningen, skal være på mindst 10:1.

⁽¹¹⁾ Se for eksempel Kommissionens beslutning C 20/03 på følgende adresse: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2003:145:0004:0047:FR:PDF> og Kommissionens beslutning N 572/02, der kan ses på det officielle sprog på følgende internetadresse: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-2002/n572-02.pdf

⁽¹²⁾ Kommissionens beslutning af 12. marts 2002 (statsstøtte N 563/01), der findes på det officielle sprog på følgende internetadresse: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-2001/n563-01.pdf

⁽¹³⁾ Jf. Kommissionens beslutning C 58/08, endnu ikke offentliggjort i EUT.

⁽¹⁴⁾ Se dom af 18. december 2008 i sag C-384/07, Wienstrom GmbH v Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit, endnu ikke offentliggjort, og navnlig præmis 26: »Hvis den planlagte støtteordning er korrekt anmeldt til Kommissionen og ikke er trådt i kraft forud for dennes beslutning, kan den træde i kraft fra det øjeblik, hvor beslutningen er truffet, herunder for en periode, der går forud for beslutningen og er omfattet af den foranstaltning, der er blevet erklæret forenelig.«

Hvert af de indchartrede skibe, der drives af et rederi, der er omfattet af tonnageskatteordningen, skal opfylde mindst én af følgende betingelser:

- a) det indchartrede skib er registreret i et skibsregister i Fællesskabet eller EØS
- b) administrationen af skibets besætning og den tekniske forvaltning af det indchartrede skib udføres inden for Fællesskabet/EØS.

Artikel 3

Irland giver senest to måneder efter denne beslutning Kommissionen meddelelse om, hvilke foranstaltninger landet har truffet for at efterkomme beslutningen.

Artikel 4

Denne beslutning er rettet til Irland.

Udfærdiget i Bruxelles, den 25. februar 2009.

På Kommissionens vegne

Antonio TAJANI

Næstformand
