

II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte, die in Anwendung des EG-Vertrags/Euratom-Vertrags erlassen wurden)

ENTSCHEIDUNGEN UND BESCHLÜSSE

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 25. Februar 2009

über die Beihilferegelung C 2/08 (ex N 572/07), von Irland geplante Änderung der Tonnagesteuerregelung im Seeverkehr

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2009) 688)

(Nur der englische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2009/626/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2 Unterabsatz 1,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Äußerung gemäß dem genannten Artikel ⁽¹⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

- (1) Irland hat bei der Kommission mit elektronischer Post vom 3. Oktober 2007 und vom 19. November 2007 eine Änderung der bestehenden Tonnagesteuerregelung (Beihilfe N 504/02) angemeldet, die die Kommission am 11. Dezember 2002 genehmigt hatte ⁽²⁾.
- (2) Die Kommission hat Irland mit Schreiben vom 16. Januar 2008 ⁽³⁾ von ihrem Beschluss in Kenntnis gesetzt, wegen dieser Beihilfe das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten.

- (3) Dieser Beschluss wurde am 14. Mai 2008 im *Amtsblatt der Europäischen Union* ⁽⁴⁾ veröffentlicht. Irland gab seine Stellungnahme am 29. Februar 2008 ab. Die Kommission hat keine Stellungnahme von Beteiligten erhalten.

2. AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER BEIHILFE

2.1 Wesentliche Bestimmungen der Tonnagesteuerregelung 2002

- (4) Die 2002 eingeführte irische Tonnagesteuer ist eine Steuerregelung für Seeverkehrsunternehmen. Die Unternehmen, die die Voraussetzungen für die Inanspruchnahme dieser Regelung erfüllen, können für die von ihnen zu entrichtende Körperschaftsteuer anstatt ihrer tatsächlichen Gewinne die Nettotonnage ihrer Flotte zugrunde legen. Solche Unternehmen müssen sich innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten der Bestimmungen für diese Form der Besteuerung entscheiden. Unternehmen, die die Tonnagesteuer gewählt haben, bleiben 10 Jahre lang an diese Regelung gebunden (Tonnagesteuer-Zeitraum).

Gehören verschiedene irische Unternehmen, die die Voraussetzungen für die Tonnagesteuer erfüllen, zur gleichen Unternehmensgruppe, müssen alle Mitglieder dieses System der Besteuerung wählen. Geschäftstätigkeiten, die nicht in die Tonnagesteuerregelung einbezogen sind, würden dann der normalen Körperschaftsteuer unterliegen.

⁽¹⁾ ABl. C 117 vom 14.5.2008, S. 32.

⁽²⁾ Entscheidung K(2002) 4371 endg.

⁽³⁾ SG(2008)D/200091.

⁽⁴⁾ ABl. C 117 vom 14.5.2008, S. 32.

Bei der [...] Tonnagesteuer wird der von den Seeverkehrsunternehmen, die diese Regelung in Anspruch nehmen können, zu entrichtende Steuerbetrag auf der Grundlage der Nettotonnage ihrer für diese Form der Besteuerung in Betracht kommenden Flotte ermittelt. Für jedes der Tonnagesteuer unterliegende Schiff wird der zu versteuernde Gewinn aus Tätigkeiten, für die diese Form der Besteuerung in Anspruch genommen werden kann, pauschal auf der Grundlage seiner Nettotonnage berechnet, und zwar pro 100 Nettotonnen (NT) und angefangenem 24-Stunden-Zeitraum, unabhängig davon, ob das Schiff in Betrieb ist oder nicht:

bis einschließlich 1 000 Nettotonnen	1,00 EUR pro 100 NT
zwischen 1 001 und 10 000 Nettotonnen	0,75 EUR pro 100 NT
zwischen 10 001 und 25 000 Nettotonnen	0,50 EUR pro 100 NT
über 25 000 Nettotonnen	0,25 EUR pro 100 NT

Die auf diese Weise ermittelten Gewinne unterliegen dann dem normalen irischen Körperschaftsteuersatz von 12,5 %⁽⁵⁾.

2.2 Die „Zeitcharter“-Beschränkung in der Tonnagesteuerregelung von 2002

- (5) Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Tonnagesteuerregelung [2002] ist unter anderem, dass die Tonnage der für diese Regelung in Frage kommenden Schiffe, die dem Unternehmen selbst gehören, mindestens 25 % der Tonnage aller Schiffe des Unternehmens entsprechen muss, für die diese Regelung geltend gemacht werden kann. Um die Tonnagesteuer in Anspruch nehmen und in diesem System bleiben zu können, sollte ein Unternehmen höchstens 75 % der Nettotonnage der von ihm betriebenen Schiffe, die für die Regelung in Frage kommen, hinzuchartern [einschließlich Zeitcharter]. Für eine Unternehmensgruppe ist dieser Anteil auf 75 % der Gesamt-Nettotonnage aller die Voraussetzungen für die Tonnagesteuer erfüllenden Schiffe beschränkt, die von allen Mitgliedern der Gruppe, die die Tonnagesteuerregelung in Anspruch nehmen können, betrieben werden. Ein Schiff chartern bedeutet, es mitsamt einer vom Vercharterer gestellten Mannschaft zu mieten, während bei der Bareboat Charter der Charterer das Schiff bemannen muss.⁽⁶⁾

2.3 Die angemeldeten Änderungen

2.3.1 Aufhebung der „Zeitcharter“-Beschränkung

- (6) Die irischen Behörden beabsichtigen jetzt die Aufhebung der Beschränkung für die Zeitcharter. Die angemeldete Maßnahme würde es also ermöglichen, dass ein Unternehmen oder eine Unternehmensgruppe von der Tonnagesteuer profitieren kann, ohne selbst ein einziges Schiff zu besitzen. Nach Aussage der irischen Regierung ist die Aufhebung dieser Beschränkung aus verschiedenen Gründen erforderlich:

- a) zur Absicherung in Irland ansässiger Seeverkehrsunternehmen, die alle übrigen Kriterien erfüllen, aber die Tonnagesteuer nicht in Anspruch nehmen können, weil ihr Zeitcharter-Anteil zu groß ist;
- b) zur Gewährleistung größerer Flexibilität für Unternehmen, die die irische Tonnagesteuer in Anspruch nehmen (nachstehend „irische Tonnagesteuer-Unternehmen“) und Tätigkeiten ausüben, die in die Tonnagesteuerregelung einbezogen werden können, damit sie die Marktchancen nutzen können, ohne gegen die Bedingungen für die Tonnagesteuer zu verstoßen;
- c) zur Angleichung an die in den Regelungen anderer Mitgliedstaaten festgelegten Bedingungen hinsichtlich der auf Zeit gecharterten Flotte;
- d) zum Ausbau des landseitigen Schiffsmanagements;
- e) zur Verhinderung einer Verlagerung der Tätigkeiten von Tonnagesteuer-Unternehmen auf Unternehmen, die die Voraussetzungen für diese Form der Besteuerung nicht erfüllen, und letztlich auf Schiffsbetreiber aus Drittländern; außerdem soll vermieden werden, dass Unternehmen aufgrund der Überschreitung der Höchstgrenzen aus der irischen Tonnagesteuerregelung ausgeschlossen werden.

2.3.2 Laufzeit

- (7) Die angemeldete Änderung der Tonnagesteuerregelung findet erst nach Genehmigung durch die Kommission Anwendung, gilt jedoch ab dem Zeitpunkt der Aufnahme der Änderung in die irischen Rechtsvorschriften im Januar 2006.
- (8) Die Laufzeit der Tonnagesteuerregelung bleibt von der Änderung unberührt: die derzeitige Tonnagesteuerregelung ist auf 10 Jahre begrenzt und läuft am 31. Dezember 2012 aus. Unternehmen, die für die Tonnagesteuer in Frage kommen, haben ab dem Zeitpunkt, zu dem sie die entsprechenden Voraussetzungen erfüllen, das heißt der irischen Körperschaftsteuer unterliegen, Schiffe betreiben, die für die Tonnagesteuer in Betracht kommen, und das strategische und kommerzielle Management dieser Schiffe von Irland aus betreiben, in der Regel nur 36 Monate Zeit, sich für diese Form der Besteuerung zu entscheiden.

2.3.3 Begünstigte

- (9) Die Änderung gilt für alle Unternehmen, die derzeit die Tonnagesteuerregelung in Anspruch nehmen können, sowie für diejenigen in Frage kommenden Unternehmen oder Unternehmensgruppen
- a) die der irischen Körperschaftsteuer unterliegen,
 - b) deren Gewinne durch Schiffe, die die Voraussetzungen für die Tonnagesteuer erfüllen, mit Tätigkeiten erbracht werden, die in diese Steuerregelung einbezogen werden können, und die sich für eine Umstellung auf die Tonnagesteuer entscheiden und
 - c) die das strategische und kommerzielle Management dieser Schiffe von Irland aus betreiben.

⁽⁵⁾ Entscheidung K(2002) 4371 endg., Nummern 3 bis 6.

⁽⁶⁾ Entscheidung K(2002) 4371 endg., Nummer 26.

2.3.4 Mittel

- (10) Nach den Prognosen der irischen Regierung werden sich im ersten Jahr die Kosten für die Abschaffung der „Zeitcharter“-Beschränkung mit Wirkung ab dem 1. Januar 2006 angesichts des damaligen Aufschwungs auf diesem Markt auf rund 5,88 Mio. EUR belaufen. Es wird erwartet, dass die Kosten mittelfristig (2007 bis 2009) auf etwa 1,38 Mio. EUR zurückgehen, wenn sich der Markt und damit die Gewinne auf ein normaleres Niveau einpendeln.

2.4 Gründe für die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens

- (11) In ihrem Beschluss zur Einleitung des Verfahrens nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag hat die Kommission Bedenken darüber geäußert, dass die von der irischen Regierung angemeldeten Änderungen den Grundsätzen zuwiderlaufen könnten, die in den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr⁽⁷⁾ (nachstehend „Leitlinien“ genannt) festgelegt sind. Insbesondere bezweifelte die Kommission, dass die von Irland einseitig vorgenommene Aufhebung der Beschränkung der im Rahmen der irischen Tonnagesteuerregelung zulässigen Anzahl auf Zeit gecharterter Schiffe mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist. Die Kommission stellte fest, dass die vollständige Aufhebung solcher Beschränkungen für die Zeitcharter zu einem Steuerwettbewerb zwischen mehr oder weniger attraktiven Tonnagesteuerregelungen in der gesamten Gemeinschaft führen könnte. Angesichts des Hinweises in den Leitlinien, dass die Frage des Steuerwettbewerbs angesprochen werden muss⁽⁸⁾, könnte es sein, dass die von der irischen Regierung vorgeschlagenen Änderungen zur vollständigen Aufhebung der Zeitcharter-Beschränkung dem in Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrags genannten gemeinsamen Interesse zuwiderläuft, der die Grundlage für die Genehmigung der Tonnagesteuer ist.
- (12) Darüber hinaus äußerte die Kommission Bedenken hinsichtlich der möglichen rückwirkenden Anwendung der geplanten Maßnahme. Dies wäre der Fall, wenn Beihilfen gemäß den angemeldeten Änderungen mit Wirkung vom 1. Januar 2006 gewährt werden.

2.5 Stellungnahme Irlands

- (13) Mit Schreiben vom 29. Februar 2008 wies Irland auf folgende Punkte hin:
- a) Die Marktbedingungen, aufgrund derer Irland die Zeitcharter-Beschränkung abschaffen möchte, betreffen nicht nur irische Schiffseigner, sondern auch solche aus anderen Ländern der Gemeinschaft und aus Drittländern. Insbesondere ist die globale Nachfrage nach Massengütern seit 2002 drastisch angestiegen.

- b) Die Zeitcharter ermöglicht den Schiffseignern, die Verträge mit Massengut-Importeuren und -exporteuren erfüllen wollen, zusätzliche Flexibilität.
- c) In anderen Mitgliedstaaten (beispielsweise in Dänemark) ist eine ähnliche Entwicklung zu beobachten.

3. WÜRDIGUNG DER MASSNAHME

3.1 Vorliegen einer Beihilfe

- (14) Nach Ansicht der Kommission berührt die angemeldete Änderung nicht die Tatsache, dass die 2002 durch Entscheidung N 504/02⁽⁹⁾ genehmigte irische Tonnagesteuerregelung eine staatliche Beihilfe darstellt.
- (15) Auch nach Aufhebung der Zeitcharter-Beschränkung wird die irische Regierung einen aus staatlichen Mitteln finanzierten Vorteil gewähren und dadurch bestimmte Unternehmen begünstigen, da die Maßnahme ausschließlich die Schifffahrt betrifft. Ein solcher Vorteil könnte den Wettbewerb verzerren und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigen, da die Unternehmen dieses Sektors weitgehend unter den gleichen Bedingungen agieren. Daher hat die angemeldete Änderung der irischen Tonnagesteuerregelung von 2002 keinen Einfluss auf deren Einordnung als staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 EG-Vertrag.

3.2 Rechtsgrundlage für die Beurteilung

- (16) Rechtsgrundlage für die Prüfung der Frage, ob die angemeldete Maßnahme mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist, sind die Leitlinien.

3.3 Vereinbarkeit der Maßnahme mit dem Gemeinsamen Markt

- (17) In den Leitlinien ist Folgendes festgelegt: „Das Ziel von staatlichen Beihilfen innerhalb der gemeinsamen Seeverkehrspolitik ist die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der Gemeinschaftsflotte auf dem Weltmarkt. Daher sollten sämtliche Steuererleichterungen grundsätzlich an das Führen einer Gemeinschaftsflagge geknüpft sein. Sie können jedoch ausnahmsweise genehmigt werden, wenn sie für die gesamte Flotte eines Reeders gewährt werden, der im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ansässig und körperschaftssteuerpflichtig ist, sofern nachgewiesen wird, dass die strategische und wirtschaftliche Verwaltung aller betroffenen Schiffe tatsächlich auf dem Hoheitsgebiet erfolgt und dass diese Tätigkeit erheblich zur Wirtschaftstätigkeit und zur Beschäftigung in der Gemeinschaft beiträgt.“⁽¹⁰⁾

⁽⁷⁾ ABl. C 13 vom 17.1.2004, S. 3.

⁽⁸⁾ Leitlinien, Abschnitt 3.1: Steuerliche Behandlung der Reedereien.

⁽⁹⁾ Siehe Fußnote 2 der vorliegenden Entscheidung.

⁽¹⁰⁾ Leitlinien, Abschnitt 3.1 siebter Absatz.

- (18) In den Leitlinien ist keine Beschränkung für die Einbeziehung auf Zeit gecharterter Schiffe in Tonnagesteuerregelungen vorgesehen. In vorhergehenden Beschlüssen und Entscheidungen hat die Kommission Regelungen für Unternehmen genehmigt, bei denen das Verhältnis zwischen der Tonnage eigener Schiffe (oder bareboat gecharterten Schiffen) und der Tonnage auf Zeit oder für eine bestimmte Reise gecharterter Schiffe bis zu 3:1 ⁽¹¹⁾, 4:1 ⁽¹²⁾ oder 10:1 ⁽¹³⁾ betrug.
- (19) Durch dieses zahlenmäßige Verhältnis sollte verhindert werden, dass Tonnagesteuer-Unternehmen schließlich zu reinen Schiffsmaklern werden, die keinerlei Verantwortung für das Besatzungsmanagement und das technische Management der Schiffe, die sie betreiben, übernehmen. Würden Tonnagesteuer-Unternehmen nur noch Schiffe betreiben, die auf Zeit oder für eine bestimmte Reise gechartert wurden, ginge ihr Know-how im Bereich des Besatzungsmanagements und des technischen Managements von Schiffen verloren; dies widerspricht einem der in den Leitlinien (Abschnitt 2.2 erster Absatz vierter Gedankenstrich) vorgegebenen Ziel, nämlich „das maritime Know-how zu erhalten und zu verbessern“.
- (20) Weiter kann gesagt werden, dass durch dieses zahlenmäßige Verhältnis ein anderes Ziel der Leitlinien verfolgt werden sollte - die nationalen Behörden können so besser kontrollieren, ob landseitige Tätigkeiten im Zusammenhang mit tonnagesteuerpflichtigen Schiffen auch weiterhin innerhalb der Gemeinschaft/des EWR erbracht werden. Schiffseigner, die Tonnagesteuer entrichten, übernehmen in der Tat das Besatzungsmanagement für Schiffe, die ihnen gehören oder die sie bareboat chartern, eher selbst. Werden diese beiden Dienstleistungen im Unternehmen selbst erbracht, können die Steuerbehörden einfacher prüfen, ob die landseitigen Tätigkeiten im Zusammenhang mit diesen Schiffen innerhalb der Gemeinschaft/des EWR stattfinden. Damit soll, entsprechend Abschnitt 2.2 erster Absatz dritter Gedankenstrich der Leitlinien, erreicht werden, „einen Beitrag zur Konsolidierung des in den Mitgliedstaaten bestehenden maritimen Sektors zu leisten“.
- (21) Die vollständige Aufhebung der Beschränkung würde jedoch ermöglichen, dass Unternehmen, die ausschließlich auf Zeit oder für eine bestimmte Reise gecharterte Schiffe betreiben, von der Tonnagesteuerregelung profitieren. In diesem Zusammenhang vertritt die Kommission die Ansicht, dass die angemeldete Änderung nicht mit den in den Nummern 19 und 20 genannten Zielen in Einklang steht. Nach Auffassung der Kommission sollte ein Verhältnis von mindestens 10:1 zwischen gecharterten und eigenen Schiffen aufrechterhalten werden.
- (22) Werden die oben genannten Ziele nicht erfüllt, sollten nach Meinung der Kommission die gecharterten Schiffe zu einem anderen Ziel der Leitlinien beitragen, nämlich (entsprechend Abschnitt 2.2, erster Absatz zweiter Gedankenstrich) die Eintragung in die Register der Mitgliedstaaten oder die Rückführung unter deren Flagge fördern. Selbst wenn nicht beide Dienstleistungen des Besatzungsmanagements und des technischen Managements der Schiffe auf dem Gebiet der Gemeinschaft/des EWR erbracht werden, könnte die Kommission daher akzeptieren, dass das gemeinsame Interesse gewahrt wird, wenn das betreffende Schiff eine Gemeinschafts-/EWR-Flagge führt.
- (23) Infolgedessen sind nach Ansicht der Kommission die oben genannten Ziele erreicht, wenn folgende Bedingungen erfüllt werden:
- a) Das gecharterte Schiff ist in einem Register der Gemeinschaft oder des EWR eingetragen, oder
- b) das Besatzungsmanagement und das technische Management für das betreffende Schiff werden im Hoheitsgebiet der Gemeinschaft oder des EWR erbracht.
- (24) Werden diese Bedingungen erfüllt, sind die oben genannten Ziele der Leitlinien erreicht.
- (25) Nach der jüngsten Rechtsprechung ⁽¹⁴⁾ kann die angemeldete Änderung mit Wirkung vom 1. Januar 2007 (dem Datum der Anmeldung) genehmigt werden, um ihre rückwirkende Anwendung zu vermeiden —
- HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:
- Artikel 1*
- Die angemeldete Änderung der Tonnagesteuerregelung (Beihilfe N 504/02), die die Kommission am 11. Dezember 2002 genehmigt hatte, ist gemäß Artikel 2 mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.
- Sie kann mit Wirkung vom 1. Januar 2007 Anwendung finden.
- Artikel 2*
- Das Verhältnis zwischen gecharterten und eigenen Schiffen, die von einem der Tonnagesteuer unterliegenden Unternehmen betrieben werden, muss mindestens 10:1 betragen.

⁽¹¹⁾ Siehe beispielsweise die Entscheidung der Kommission (Beihilfe C 20/03), einsehbar unter folgender Internetadresse: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2003:145:0004:0047:DE:PDF>, den Beschluss der Kommission (Beihilfe N 572/02), einsehbar in spanischer Sprache unter folgender Internetadresse: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-2002/n572-02.pdf.

⁽¹²⁾ Beschluss der Kommission vom 12. März 2002 (staatliche Beihilfe N 563/01), einsehbar in dänischer Sprache unter folgender Internetadresse: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-2001/n563-01.pdf.

⁽¹³⁾ Siehe Entscheidung der Kommission (Beihilfe C 58/08), noch nicht veröffentlicht.

⁽¹⁴⁾ Siehe Urteil vom 18. Dezember 2008 in der Rechtssache C-384/07 *Wienstrom GmbH gegen Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit*, noch nicht veröffentlicht, insbesondere Rdnr. 26: „Wurde ein Beihilfenvorhaben der Kommission ordnungsgemäß notifiziert und nicht vor Erlass dieser Entscheidung durchgeführt, so kann es ab deren Erlass durchgeführt werden, gegebenenfalls auch für einen früheren Zeitraum, der von der Maßnahme erfasst wird, die für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt worden ist.“

Jedes der von einem der Tonnagesteuer unterliegenden Unternehmen betriebenen gecharterten Schiffe muss mindestens eine der folgenden Voraussetzungen erfüllen:

- a) Das gecharterte Schiff ist in einem Register der Gemeinschaft oder des EWR eingetragen;
- b) das Besatzungsmanagement und das technische Management des gecharterten Schiffs müssen vom Gebiet der Gemeinschaft oder des EWR aus erfolgen.

Artikel 3

Irland teilt der Kommission binnen zwei Monaten nach Bekanntgabe dieser Entscheidung die Maßnahmen mit, die ergriffen wurden, um dieser Entscheidung nachzukommen.

Artikel 4

Diese Entscheidung ist an die Republik Irland gerichtet.

Brüssel, den 25. Februar 2009

Für die Kommission

Antonio TAJANI

Vizepräsident
