

## II

(Πράξεις εγκριθείσες δυνάμει των συνθηκών ΕΚ/Ευρατόμ των οποίων η δημοσίευση δεν είναι υποχρεωτική)

## ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

## ΕΠΙΤΡΟΠΗ

## ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 25ης Φεβρουαρίου 2009

σχετικά με το καθεστώς ενισχύσεων C 2/08 (ex N 572/07) για την τροποποίηση του συστήματος φόρου χωρητικότητας πλοίων, την οποία σχεδιάζει να θέσει σε εφαρμογή η Ιρλανδία

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2009) 688]

(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2009/626/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για τη ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με την προαναφερόμενη διάταξη <sup>(1)</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

## 1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Με ηλεκτρονικές επιστολές της 3ης Οκτωβρίου 2007 και της 19ης Νοεμβρίου 2007, οι ιρλανδικές αρχές κοινοποίησαν στην Επιτροπή τροποποίηση του υφιστάμενου καθεστώτος φορολογίας χωρητικότητας N 504/02, το οποίο είχε αρχικά εγκρίνει η Επιτροπή στις 11 Δεκεμβρίου 2002 <sup>(2)</sup>.
- (2) Με επιστολή της 16ης Ιανουαρίου 2008 <sup>(3)</sup>, η Επιτροπή ενημέρωσε την Ιρλανδία σχετικά με την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ όσον αφορά την τροποποίηση του καθεστώτος αυτού.

- (3) Η ανωτέρω απόφαση δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* <sup>(4)</sup> στις 14 Μαΐου 2008. Η Ιρλανδία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της στις 29 Φεβρουαρίου 2008. Η Επιτροπή δεν έλαβε παρατηρήσεις από ενδιαφερόμενα μέρη.

## 2. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ

## 2.1. Οι ουσιώδεις διατάξεις του συστήματος φόρου χωρητικότητας του 2002

- (4) Ο ιρλανδικός φόρος χωρητικότητας, που θεσπίστηκε το 2002, είναι ένα «φορολογικό καθεστώς εφαρμοστέο στις ναυτιλιακές εταιρείες που αναπτύσσουν δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών. Οι εταιρείες που πληρούν τις προϋποθέσεις δύνανται να επιλέξουν να φορολογούνται οι ναυτιλιακές τους δραστηριότητες βάσει της καθαρής χωρητικότητας του στόλου τους και όχι βάσει των πραγματικών κερδών τους. Οι εν λόγω εταιρείες οφείλουν να επιλέξουν να υπαχθούν στο καθεστώς αυτό εντός τριών ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του νομοθετήματος. Οι εταιρείες που επέλεξαν την εφαρμογή του φόρου επί της χωρητικότητας πρέπει να παραμείνουν υπαγόμενες στο καθεστώς αυτό επί μία δεκαετία (περίοδος φόρου χωρητικότητας).

Εάν πλείονες ιρλανδικές εταιρείες που πληρούν τις προϋποθέσεις υπαγωγής είναι μέλη του ίδιου ομίλου εταιρειών, πρέπει όλες να επιλέξουν το σύστημα φορολογίας επί της χωρητικότητας. Επιχειρηματικές δραστηριότητες άλλες πλην των υποκειμένων στο φόρο επί της χωρητικότητας θα φορολογούνται βάσει των συνήθων διατάξεων φορολογίας των εταιριών.

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 117 της 14.5.2008, σ. 32.

<sup>(2)</sup> Απόφαση C(2002) 4371 τελικό.

<sup>(3)</sup> SG(2008)D/200091.

<sup>(4)</sup> ΕΕ C 117 της 14.5.2008, σ. 32.

Δυνάμει του [...] καθεστώτος φορολογίας επί της χωρητικότητας το ποσό του φόρου για τις ναυτιλιακές εταιρείες τις δυνάμενες να υπαχθούν στο καθεστώς, προσδιορίζεται με βάση την καθαρή χωρητικότητα του στόλου τους που πληροί τις σχετικές προϋποθέσεις. Για κάθε σκάφος υποκείμενο στο φόρο επί της χωρητικότητας, τα φορολογητέα κέρδη που αναφέρονται στις πληρούσες τις προϋποθέσεις δραστηριότητες καθορίζονται σε κατ' αποκοπή ποσό υπολογιζόμενο με αναφορά στην καθαρή χωρητικότητά του ως ακολούθως, ανά 100 τόνους καθαρής χωρητικότητας (NT) και ανά 24ωρη περίοδο χρονοαύλωσης που έχει αρχίσει, ανεξαρτήτως αν το σκάφος βρίσκεται ή όχι σε επιχειρησιακή κατάσταση:

Μέχρι και 1 000 τόνους καθαρής χωρητικότητας	1,00 EUR ανά 100 NT
Μεταξύ 1 001 και 10 000 τόνων καθαρής χωρητικότητας	0,75 EUR ανά 10 NT
Μεταξύ 10 001 και 25 000 τόνων καθαρής χωρητικότητας	0,50 EUR ανά 100 NT
Άνω των 25 000 τόνων καθαρής χωρητικότητας	0,25 EUR ανά 100 NT

Στη συνέχεια, εφαρμόζεται στα κατ' αυτόν τον τρόπο προσδιοριζόμενα κέρδη ο βασικός συντελεστής φορολογίας εταιριών της Ιρλανδίας ύψους 12,5 % <sup>(5)</sup>.

## 2.2. Ο περιορισμός της «χρονοαύλωσης» βάσει του καθεστώτος του 2002 για τη φορολογία επί της χωρητικότητας

- (5) Μεταξύ άλλων «προϋπόθεση για την υπαγωγή στο καθεστώς φορολογίας χωρητικότητας [2002] είναι ότι το ποσοστό των δυνάμενων να υπαχθούν στο καθεστώς πλοίων που είναι ιδιοκτησίας της ίδιας της εταιρείας, υπολογιζόμενο σε τόνους, δεν είναι μικρότερο από το 25 % της χωρητικότητας του συνόλου των δυνάμενων να υπαχθούν πλοίων της. Πράγματι, προκειμένου να υπαχθεί και να εξακολουθήσει να υπάγεται στο καθεστώς φορολογίας χωρητικότητας, η εταιρεία δεν πρέπει να έχει «διάθεση για εκναύλωση» [έπισης χρονοαύλωση] περισσότερο από το 75 % της καθαρής χωρητικότητας των δυνάμενων να υπαχθούν στο καθεστώς πλοίων τα οποία εκμεταλλεύεται [...]. Στην περίπτωση ομίλου, το όριο είναι 75 % της σωρευτικής καθαρής χωρητικότητας των δυνάμενων να υπαχθούν στο καθεστώς πλοίων που εκμεταλλεύονται όλα τα μέλη του ομίλου τα οποία είναι επιλέξιμες προς υπαγωγή εταιρείες. Ως «διάθεση για εκναύλωση» νοείται η εκμίσθωση πλοίου με πλήρωμα που παρέχει ο ναυλωτής, σε αντίθεση με τον ορισμό της κατά παραχώρηση ναύλωσης (ναύλωσης γυμνού σκάφους) όπου ο ναυλωτής οφείλει να επανδρώσει το πλοίο <sup>(6)</sup>.

## 2.3. Οι κοινοποιηθείσες τροποποιήσεις

### 2.3.1. Άρση του περιορισμού της χρονοαύλωσης

- (6) Πρόθεση των ιρλανδικών αρχών είναι τώρα να καταργήσουν τον περιορισμό της χρονοαύλωσης. Έτσι, σύμφωνα με την κοινοποίηση, μια εταιρεία ή ένας όμιλος εταιρειών θα μπορούσε να υπαχθεί στο ευεργέτημα του καθεστώτος φορολογίας επί της χωρητικότητας χωρίς να διαθέτει ούτε ένα πλοίο στην ιδιοκτησία της. Σύμφωνα με τις ιρλανδικές αρχές, η κατάργηση αυτού του περιορισμού απαιτείται για αρκετούς λόγους:

- α) για να καλύπτονται οι ιρλανδικού δικαίου ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες πληρούν όλες τις λοιπές ισχύουσες προϋποθέσεις υπαγωγής τους αλλά δεν δύνανται να επιλέξουν το φόρο χωρητικότητας λόγω περίσσειας ως προς τη δραστηριότητα χρονοαύλωσης·
- β) για να δοθεί στις εταιρείες που υπάγονται στο ευεργέτημα του ιρλανδικού φόρου χωρητικότητας (εφεξής: «ιρλανδικές εταιρείες φόρου χωρητικότητας») και ασκούν δραστηριότητες υπαγόμενες στο φόρο χωρητικότητας μεγαλύτερο περιθώριο ευελιξίας, ώστε να επωφελούνται από τις επικρατούσες στην αγορά συνθήκες στις περιπτώσεις που κατά τ' άλλα θα παρέβαιναν τις προϋποθέσεις εφαρμογής του φόρου χωρητικότητας·
- γ) να επιτευχθεί ισότητα με τα ανάλογα καθεστώτα άλλων κρατών μελών όσον αφορά τους όρους τους σχετικούς με το στόλο χρονοαύλωσης·
- δ) να ενταχθεί η επέκταση της παράκτιας δραστηριότητας διαχείρισης πλοίων·
- ε) να αποφεύγεται η μεταβίβαση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων από εταιρείες φόρου χωρητικότητας σε εταιρείες μη υπαγόμενες στο φόρο χωρητικότητας και, εν τέλει, σε διαχειριστές πλοίων από τρίτες χώρες, και να αποφεύγεται ο εξοβελισμός τους από το ιρλανδικό καθεστώς φορολογίας επί της χωρητικότητας λόγω υπέρβασης του ορίου.

### 2.3.2. Διάρκεια ισχύος

- (7) Η κοινοποιηθείσα τροποποίηση της νομοθεσίας για το φόρο χωρητικότητας θα ισχύσει μόνον αφού εγκριθεί από την Επιτροπή, θα παράγει όμως αποτελέσματα από το χρόνο πρόβλεψης της τροποποίησης στην εθνική νομοθεσία, ήτοι από τον Ιανουάριο του 2006.
- (8) Με την τροποποίηση δεν μεταβάλλεται η διάρκεια ισχύος του καθεστώτος φορολογίας επί της χωρητικότητας: το ισχύον καθεστώς περιορίζεται χρονικά σε δέκα έτη και εκπνέει στις 31 Δεκεμβρίου 2012. Οι «δυνάμενες να υπαχθούν εταιρείες» θα διαθέτουν, κατά κανόνα, διάστημα μόνον 36 μηνών αφότου αποκτήσουν την εν λόγω ιδιότητα, προκειμένου να επιλέξουν την υπαγωγή τους στο καθεστώς φορολογίας επί της χωρητικότητας, δηλαδή να καταστούν εταιρείες υπόχρεες του ιρλανδικού φόρου επί των εταιρειών, εκμεταλλευόμενες «πλοία πληρούντα τις προϋποθέσεις» και οι οποίες αναλαμβάνουν τη στρατηγική και εμπορική διαχείριση, στην Ιρλανδία, πλοίων πληρούντων τις προϋποθέσεις.

### 2.3.3. Αποδέκτες

- (9) Η τροποποίηση θα εφαρμόζεται σε όλες τις εταιρείες οι οποίες δύνανται επί του παρόντος να υπαχθούν στο καθεστώς φορολογίας επί της χωρητικότητας όπως και στις εταιρείες ή σε όμιλους εταιρειών που πληρούν τις προϋποθέσεις και:
- α) είναι υπόχρεες του ιρλανδικού φόρου επί των εταιρειών·
- β) τα κέρδη των οποίων προέρχονται από πλοία πληρούντα τις προϋποθέσεις και ασκούν «δραστηριότητες δυνάμενες να υπαχθούν» στο εν λόγω καθεστώς και οι οποίες επιλέγουν την υπαγωγή τους στο καθεστώς φορολογίας επί της χωρητικότητας, και
- γ) ασκούν την πληρούσα τις προϋποθέσεις στρατηγική και εμπορική ναυτιλιακή διαχείριση, από την επικράτεια της Ιρλανδίας.

<sup>(5)</sup> Απόφαση C(2002) 4371 τελικό, αιτιολογικές σκέψεις 3 έως 6.

<sup>(6)</sup> Απόφαση C(2002) 4371 τελικό, αιτιολογική σκέψη 26.

#### 2.3.4. Προϋπολογισμός

- (10) Οι ιρλανδικές αρχές προβλέπουν ότι το κόστος από την κατάργηση του περιορισμού της χρονοαύλωσης θα είναι, εφαρμοζόμενο από 1ης Ιανουαρίου 2006, τον πρώτο χρόνο της τάξης των 5,88 εκατομμυρίων ευρώ, δεδομένης της ήδη σημειωθείσας ανάκαμψης στην αγορά. Διατυπώνεται η προσδοκία μείωσης του κόστους αυτού μεσοπρόθεσμα (2007 έως 2009) καθώς τα έσοδα θα μειώνονται προς τα μάλλον συνήθη επίπεδα της αγοράς, περίπου στα 1,38 εκατομμύρια ευρώ.

#### 2.4. Λόγοι κίνησης της επίσημης διαδικασίας έρευνας

- (11) Στην απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται από το άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ, η Επιτροπή εξέφρασε τις αμφιβολίες της, ότι δηλαδή οι τροποποιήσεις που κοινοποίησαν οι ιρλανδικές αρχές ενδεχομένως αντιβαίνουν προς τις αρχές που διαλαμβάνονται στις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών<sup>(7)</sup> (εφεξής: «οι κατευθυντήριες γραμμές»). Ειδικότερα, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες όσον αφορά το συμβιβασμό μιας μονομερούς από πλευράς της Ιρλανδίας κατάργησης του μέγιστου επιτρεπτού αριθμού χρονοαυλωμένων πλοίων δυνάμει του καθεστώτος φορολογίας επί της χωρητικότητας. Η Επιτροπή σημείωσε ότι η παντελής κατάργηση τέτοιων ορίων χρονοαύλωσης ενδέχεται να προκαλέσει την έναρξη φορολογικού ανταγωνισμού μεταξύ λιγότερο ή περισσότερο ελκυστικών καθεστώτων φορολογίας επί της χωρητικότητας σε όλη την Κοινότητα. Υπό το φως της αναγνώρισης, στις κατευθυντήριες γραμμές, του ότι πρέπει να ληφθεί υπόψη το θέμα του φορολογικού ανταγωνισμού μεταξύ κρατών μελών<sup>(8)</sup>, οι σχεδιαζόμενες από τις ιρλανδικές αρχές τροποποιήσεις για την πλήρη άρση του ορίου χρονοαύλωσης ενδεχομένως αντιβαίνει προς το «κοινό συμφέρον», όπως διατυπώνεται στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης, επί του οποίου βασίζεται η έγκριση των φόρων επί της χωρητικότητας.
- (12) Επιπροσθέτως, η Επιτροπή εξέφρασε επίσης αμφιβολίες όσον αφορά τη δυνητική αναδρομικότητα του σχεδιαζόμενου μέτρου. Αυτό θα μπορούσε να συμβεί στην περίπτωση που χορηγηθεί ενίσχυση, δυνάμει της κοινοποιηθείσας τροποποίησης, με ισχύ από 1ης Ιανουαρίου 2006.

#### 2.5. Παρατηρήσεις της Ιρλανδίας

- (13) Με επιστολή της 29ης Φεβρουαρίου 2008 η Ιρλανδία παρέθεσε τα ακόλουθα σημεία:
- α) οι επικρατούσες στην αγορά συνθήκες, βάσει των οποίων η Ιρλανδία προτίθεται να άρει τον περιορισμό της χρονοαύλωσης δεν επηρεάζουν μόνον τους ιρλανδούς πλοιοκτήτες, αλλά και τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας και των τρίτων χωρών. Ειδικότερα, η παγκόσμια ζήτηση για εμπορεύματα χύδην έχει σημειώσει απότομη αύξηση μετά το 2002

β) η χρονοαύλωση προσφέρει πρόσθετη ευελιξία στους πλοιοκτήτες που επιδιώκουν την εκπλήρωση συμβάσεων χύδην με εταιρείες εξαγωγών και εισαγωγών χύδην

γ) έχει σημειωθεί παρόμοια εξέλιξη σε άλλα κράτη μέλη (παραδείγματος χάρι στη Δανία).

### 3. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

#### 3.1. Ύπαρξη ενίσχυσης

- (14) Σχετικά με το κατά πόσον υπάρχει ενίσχυση, η Επιτροπή εκτιμά ότι η κοινοποιηθείσα ενίσχυση δεν μεταβάλλει το χαρακτηρισμό του ιρλανδικού καθεστώτος φορολογίας επί της χωρητικότητας ως ενισχύσεως, όπως αυτή εγκρίθηκε το 2002 με την απόφαση αριθ. 504/2002<sup>(9)</sup>.
- (15) Ακόμη και μετά την κατάργηση του περιορισμού της χρονοαύλωσης, οι ιρλανδικές αρχές θα εξακολουθήσουν να παρέχουν πλεονέκτημα με πόρους του Δημοσίου και, μέσω αυτού, να ευνοούν ορισμένες επιχειρήσεις, καθώς το μέτρο αυτό αφορά ειδικά τον κλάδο της ναυτιλίας. Ένα τέτοιο πλεονέκτημα απειλεί με στρέβλωση τον ανταγωνισμό και θα μπορούσε να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών δεδομένου ότι οι σχετικές ναυτιλιακές δραστηριότητες διεξάγονται κατ' ουσία στο πλαίσιο της παγκόσμιας ναυλαγοράς. Για τους λόγους αυτούς, η κοινοποιηθείσα τροποποίηση του ιρλανδικού καθεστώτος φορολογίας επί της χωρητικότητας, του 2002, δεν μεταβάλλει τον χαρακτηρισμό του καθεστώτος αυτού ως κρατικής ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης.

#### 3.2. Νομική βάση για την αξιολόγηση

- (16) Η νομική βάση για την αξιολόγηση του κοινοποιηθέντος μέτρου είναι οι κατευθυντήριες γραμμές.

#### 3.3. Συμβατότητα του μέτρου

- (17) Οι κατευθυντήριες γραμμές προβλέπουν ότι: «Αντικειμενικός στόχος των κρατικών ενισχύσεων στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής θαλάσσιων μεταφορών είναι η προώθηση της ανταγωνιστικότητας των κοινοτικών στόλων στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά. Στα προγράμματα φορολογικών ελαφρύνσεων θα πρέπει ως εκ τούτου να απαιτείται, κατά κανόνα, η διασύνδεσή τους με κοινοτική σημαία. Κατ' εξαίρεση, τα προγράμματα αυτά θα μπορούν ωστόσο να εγκρίνονται στις περιπτώσεις που εφαρμόζονται για το σύνολο του στόλου που εκμεταλλεύεται κάποια πλοιοκτήτρια εταιρεία με έδρα στην επικράτεια κράτους μέλους, η οποία υπόκειται σε φόρο εταιρειών, υπό την προϋπόθεση ότι αποδεικνύεται ότι η στρατηγική και εμπορική διαχείριση όλων των εν λόγω πλοίων ασκείται πραγματικά από την επικράτεια του κράτους μέλους και ότι οι εν λόγω δραστηριότητες συμβάλλουν σημαντικά στην τόνωση των οικονομικών δραστηριοτήτων και της απασχόλησης στην Κοινότητα<sup>(10)</sup>».

<sup>(7)</sup> ΕΕ C 13 της 17.1.2004, σ. 3.

<sup>(8)</sup> Κατευθυντήριες γραμμές σημείο 3.1: Φορολογική μεταχείριση των ναυτιλιακών εταιρειών.

<sup>(9)</sup> Βλ. υποσημείωση 2 της παρούσας απόφασης.

<sup>(10)</sup> Σημείο 3.1 εβδομη περίοδος των κατευθυντηρίων γραμμών.

- (18) Οι κατευθυντήριες γραμμές δεν αναφέρουν κανένα περιορισμό ως προς την ένταξη χρονοναυλωμένων πλοίων στα καθεστώτα φορολογίας επί της χωρητικότητας. Σε παλαιότερες αποφάσεις, η Επιτροπή ενέκρινε καθεστώτα τα οποία κάλυπταν εταιρείες με αναλογία μεταξύ χωρητικότητας ιδιόκτητων σκαφών (ή διατιθέμενων προς εκναύλωση πλοίων υπό όρους ναύλωσης γυμνού σκάφους) και χωρητικότητας διατιθέμενων προς εκναύλωση σκαφών βάσει συμφωνιών χρονοναύλωσης ή ναύλωσης κατά ταξίδι, μέχρι και 3:1<sup>(11)</sup>, 4:1<sup>(12)</sup> ή 10:1<sup>(13)</sup>.
- (19) Ο σκοπός που επιδιωκόταν με την αναλογία αυτή ήταν να αποφεύγονται καταστάσεις όπου εταιρείες υπαγόμενες στο φόρο χωρητικότητας γίνονται συν τω χρόνω αμιγώς ναυτιλιακοί πράκτορες, χωρίς καμία ευθύνη σε θέματα διαχείρισης του προσωπικού και τεχνικής διαχείρισης των σκαφών που εκμεταλλεύονται. Εάν οι εταιρείες φόρου χωρητικότητας υποχρεούνταν να εκμεταλλεύονται μόνον σκάφη διατιθέμενα προς εκναύλωση βάσει συμφωνιών χρονοναύλωσης ή ναύλωσης κατά ταξίδι, θα έχαναν τότε την τεχνογνωσία τους από την άποψη της διαχείρισης του προσωπικού και της τεχνικής διαχείρισης των σκαφών, σε αντίθεση προς έναν από τους παρατιθέμενους στόχους στην τέταρτη περίπτωση της πρώτης περιόδου του σημείου 2.2 των κατευθυντηρίων γραμμών, και συγκεκριμένα το στόχο «διατήρησης και βελτίωσης της τεχνογνωσίας στα ναυτιλιακά θέματα».
- (20) Θα ήταν επίσης δίκαιο να ληφθεί ότι με την εν λόγω αναλογία επιδιωκόταν και ένας άλλος στόχος των κατευθυντηρίων γραμμών, να καθίσταται δηλαδή για τις εθνικές αρχές ευκολότερος ο έλεγχος του ότι διατηρούνται εντός της Κοινότητας ή του ΕΟΧ οι παράκτιες δραστηριότητες συναφώς με σκάφη υπαγόμενα στο φόρο χωρητικότητας. Είναι πράγματι μάλλον πιθανό ότι οι πλοιοκτήτες που υπάγονται στο φόρο χωρητικότητας παρέχουν οι ίδιοι τη διαχείριση των πληρωμάτων στις περιπτώσεις που είναι κύριοι των πλοίων ή όταν εκναυλώνουν τα πλοία υπό όρους γυμνού σκάφους. Στις περιπτώσεις που οι δύο αυτές δραστηριότητες παρέχονται εντός της εταιρείας, καθίσταται συνεπώς ευκολότερο για τις φορολογικές αρχές να ελέγξουν κατά πόσον οι παράκτιες δραστηριότητες που αφορούν στα εν λόγω σκάφη τοποθετούνται γεωγραφικά εντός της Κοινότητας ή του ΕΟΧ. Εδώ, ο επιδιωκόμενος στόχος είναι η συμβολή «στην εδραίωση της “ναυτιλιακής δέσμης”, που έχει καθιερωθεί στα κράτη μέλη», σύμφωνα με την τρίτη περίπτωση της πρώτης περιόδου του σημείου 2.2 των κατευθυντηρίων γραμμών.
- (21) Όμως, η παντελής κατάργηση του περιορισμού θα επέτρεπε στις επιχειρήσεις που έχουν σκάφη τα οποία διαθέτουν αποκλειστικά προς εκναύλωση βάσει συμφωνιών χρονοναύλωσης ή κατά ταξίδι, να επωφελούνται από το καθεστώς της φορολογίας επί της χωρητικότητας. Άποψη της Επιτροπής στο πλαίσιο αυτό είναι ότι η κοινοποιηθείσα τροποποίηση δεν ευθυγραμμίζεται με τους προαναφερόμενους στις αιτιολογικές σκέψεις 19 και 20 στόχους. Η Επιτροπή θεωρεί ότι θα πρέπει να διατηρηθεί μια ελάχιστη αναλογία 10:1 μεταξύ διατιθέμενων προς εκναύλωση σκαφών και ιδίων σκαφών.
- (22) Εάν δεν πληρούνται οι προαναφερόμενοι στόχοι, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα διατιθέμενα προς εκναύλωση πλοία θα πρέπει να συμβάλλουν σε έναν άλλο στόχο των κατευθυντηρίων γραμμών, και συγκεκριμένα σ' αυτόν της ενδάρτυσης της εγγραφής ή επανεγγραφής στα νηολόγια των κρατών μελών σύμφωνα με τη δεύτερη περίπτωση της πρώτης περιόδου του σημείου 2.2 των κατευθυντηρίων γραμμών. Κατά συνέπεια, ακόμη και αν η διαχείριση του πληρώματος και η τεχνική διαχείριση των σκαφών δεν διενεργούνται, και οι δύο, στο έδαφος της Κοινότητας ή του ΕΟΧ, η Επιτροπή θα μπορούσε να κάνει αποδεκτό ότι διαφυλάσσεται το κοινοτικό συμφέρον, εάν το συγκεκριμένο σκάφος έφερε σημαία χώρας της Κοινότητας ή του ΕΟΧ.
- (23) Κατά συνέπεια, άποψη της Επιτροπής είναι ότι οι ανωτέρω στόχοι θα επιτευχθούν εφόσον πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:
- α) το χρονοναυλωμένο σκάφος είναι νηολογημένο σε νηολόγιο χώρας της Κοινότητας ή του ΕΟΧ ή
  - β) η διαχείριση του πληρώματός του και η τεχνική διαχείριση του πραγματοποιούνται εντός του εδάφους της Κοινότητας ή του ΕΟΧ.
- (24) Εάν τηρούνται οι όροι αυτοί, επιτυγχάνονται οι προαναφερόμενοι στόχοι των κατευθυντηρίων γραμμών.
- (25) Σύμφωνα με πρόσφατη νομολογία<sup>(14)</sup> είναι δυνατή η έγκριση της κοινοποιηθείσας τροποποίησης με ισχύ από 1ης Ιανουαρίου 2007 (ημερομηνίας της κοινοποίησης) προκειμένου να αποφευχθεί η αναδρομική εφαρμογή της,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

#### Άρθρο 1

Η κοινοποιηθείσα τροποποίηση του καθεστώτος φορολογίας επί της χωρητικότητας, αριθ. Ν 504/2002, το οποίο είχε αρχικά εγκρίνει η Επιτροπή στις 11 Δεκεμβρίου 2002, είναι συμβατή με την κοινή αγορά υπό τους όρους που παρατίθενται στο άρθρο 2.

Δύνανται να τεθεί σε εφαρμογή με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2007.

#### Άρθρο 2

Ορίζεται ελάχιστη αναλογία 10:1 μεταξύ σκαφών που διατίθενται προς εκναύλωση και σκαφών ίδιας κυριότητας που εκμεταλλεύεται κάθε εταιρεία υπαγόμενη σε φορολογία επί της χωρητικότητας.

(11) Παραδείγματος χάρι, βλέπε απόφαση της Επιτροπής C 20/03, διαδίδση στην παρακάτω διεύθυνση του Διαδικτύου: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2003:145:0004:0047:EL:PDF>, απόφαση της Επιτροπής N 572/02 διαδίδση στις επίσημες γλώσσες στην παρακάτω διεύθυνση του Διαδικτύου: [http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/transport-2002/n572-02.pdf](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-2002/n572-02.pdf)

(12) Απόφαση της Επιτροπής, της 12ης Μαρτίου 2002 (κρατική ενίσχυση N 563/01), διαδίδση στις επίσημες γλώσσες στην παρακάτω διεύθυνση του Διαδικτύου: [http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/transport-2001/n563-01.pdf](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-2001/n563-01.pdf)

(13) Βλέπε απόφαση της Επιτροπής C 58/08, μη δημοσιευθείσα ακόμη.

(14) Βλέπε απόφαση, της 18ης Δεκεμβρίου 2008, στην υπόθεση C-384/07 *Wienstrom GmbH* κατά *Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit*, μη δημοσιευθείσα ακόμη στη Συλλογή του ΔΕΚ, και ειδικότερα τη σκέψη 26: «Όταν ένα σχέδιο ενίσχυσης έχει κοινοποιηθεί νομότυπα στην Επιτροπή και δεν έχει εκτελεστεί πριν από την έκδοση της απόφασης αυτής, το σχέδιο αυτό μπορεί να εκτελεστεί από το χρονικό σημείο έκδοσης της απόφασης αυτής, ακόμη και [κατά περίπτωση] για τον προγενέστερο χρόνο τον οποίο καλύπτει το μέτρο που κρίθηκε συμβατό.»



Καθένα από τα διατιθέμενα προς εκναύλωση σκάφη, τα οποία εκμεταλλεύεται δεδομένη εταιρεία υπαγόμενη στο φόρο χωρητικότητας πρέπει να πληροί μία τουλάχιστον από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) το διατιθέμενο προς εκναύλωση σκάφος είναι εγγεγραμμένο σε νηολόγιο χώρας της Κοινότητας ή του ΕΟΧ·
- β) η διαχείριση του πληρώματος και η τεχνική διαχείριση του διατιθέμενου προς εκναύλωση σκάφους διενεργούνται επί του εδάφους της Κοινότητας ή του ΕΟΧ.

#### Άρθρο 3

Η Ιρλανδία οφείλει να ενημερώσει την Επιτροπή, εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, σχετικά με τα μέτρα που έλαβε για να συμμορφωθεί με αυτήν.

#### Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιρλανδία.

Βρυξέλλες, 25 Φεβρουαρίου 2009.

Για την Επιτροπή  
Antonio TAJANI  
Αντιπρόεδρος