

## II

(Tiesību akti, kuri pieņemti, piemērojot EK/Euratom līgumus, un kuru publicēšana nav obligāta)

## LĒMUMI

## KOMISIJA

## KOMISIJAS LĒMUMS

(2009. gada 25. februāris)

par atbalsta shēmu C 2/08 (ex N 572/07) par jūras tonnāžas nodokļa sistēmas grozījumu, ko plāno īstenot Īrija

(izziņots ar dokumenta numuru C(2009) 688)

(Autentisks ir tikai teksts angļu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2009/626/EK)

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

(3) Lēmumu 2008. gada 14. maijā publicēja Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī<sup>(4)</sup>. Īrija iesniedza apsvērumus 2008. gada 29. februārī. No ieinteresētajām personām Komisija apsvērumus nesaņēma.

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 88. panta 2. punkta pirmo daļu,

pēc tam, kad ieinteresētajām personām ir lūgts iesniegt savus apsvērumus saskaņā ar minēto pantu<sup>(1)</sup>,

tā kā:

### 1. PROCEDŪRA

(1) Ar 2007. gada 3. oktobra un 2007. gada 19. novembra elektroniskā pasta vēstulēm Īrijas iestādes paziņoja Komisijai par grozījumu pašreizējā tonnāžas nodokļa shēmā N 504/02, ko Komisija sākotnēji apstiprinājusi 2002. gada 11. decembrī<sup>(2)</sup>.

(2) Ar 2008. gada 16. janvāra vēstuli<sup>(3)</sup> Komisija informēja Īriju par lēmumu sākt EK līguma 88. panta 2. punktā paredzēto procedūru attiecībā uz grozījumu minētajā shēmā.

### 2. PASĀKUMA SĪKS APRAKSTS

#### 2.1. Īrijas 2002. gada tonnāžas nodokļa būtiskie noteikumi

(4) Īrijas tonnāžas nodoklis, ko ieviesa 2002. gadā, ir "nodokļu shēma, ko piemēro kuģniecības sabiedrībām, kuras nodarbojas ar jūras pārvadājumiem. Prasībām atbilstošas sabiedrības var izvēlēties, ka to kuģniecības darbības apliek ar nodokli, pamatojoties uz flotes neto tonnāžu, nevis uz faktisko peļņu. Prasībām atbilstošām sabiedrībām režīms jāizvēlas trīs gados no tiesību akta spēkā stāšanās dienas. Sabiedrībām, kas izvēlējušās tonnāžas nodokļa shēmu, tā jāpiemēro desmit gadus (tonnāžas nodokļa periods).

Ja vairākas prasībām atbilstošas Īrijas sabiedrības pieder pie vienas sabiedrību grupas, tonnāžas nodokļa shēma jāizvēlas visām sabiedrībām. Komerccarbības, uz kurām neattiecas tonnāžas nodoklis, apliek ar nodokļiem, pamatojoties uz uzņēmumu ienākuma nodokļa sistēmas parašajiem noteikumiem.

<sup>(1)</sup> OV C 117, 14.5.2008, 32. lpp.

<sup>(2)</sup> Lēmums C(2002) 4371, galīgā redakcija.

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

<sup>(4)</sup> OV C 117, 14.5.2008, 32. lpp.

Saskaņā ar [...] tonnāžas nodokļa shēmu prasībām atbilstošām kuģniecības sabiedrībām nodokļa apmēru nosaka, pamatojoties uz prasībām atbilstošās flotes neto tonnāžu. Uz visām atbilstīgajām darbībām attiecināmos apliekamos ienākumus katram kuģim, kam piemēro tonnāžas nodokli, nosaka kā fiksētu kopsummu, kuru aprēķina atkarībā no kuģa neto tonnāžas – par katrām 100 neto tonnām (NT) un par katru iesākto 24 stundu periodu neatkarīgi no tā, vai kuģis atrodas vai neatrodas ekspluatācijā:

līdz 1 000 neto tonnām	EUR 1,00 par 100 NT,
no 1 001 līdz 10 000 neto tonnām	EUR 0,75 par 100 NT,
no 10 001 līdz 25 000 neto tonnām	EUR 0,50 par 100 NT,
vairāk nekā 25 000 neto tonnu	EUR 0,25 par 100 NT.

Šādi aprēķinātiem ienākumiem piemēro Īrijas uzņēmumu ienākuma nodokļa standarta likmi 12,5 % apmērā.”<sup>(5)</sup>

## 2.2. Laika fraktēšanas ierobežojums saskaņā ar 2002. gada tonnāžas nodokļa shēmu

- (5) Viens no “priekšnoteikumiem iekļaušanai [2002. gada] tonnāžas nodokļa shēmā ir tas, ka prasībām atbilstošo kuģu daļa, kas ir pašas kuģniecības sabiedrības īpašumā un izteikta kuģu tonnāžā, nedrīkst būt mazāka par 25 % no visu prasībām atbilstošo sabiedrības kuģu tonnāžas. Iekļaušanai un palikšanai tonnāžas nodokļa shēmā ir izvirzīts noteikums, ka sabiedrības fraktēto kuģu tonnāža [attiecas arī uz laika fraktēšanu] nedrīkst pārsniegt 75 % no visu ekspluatējamo, prasībām atbilstošo kuģu neto tonnāžas. Grupas gadījumā fraktēšanas ierobežojums ir 75 % no visu prasībām atbilstošo grupas sabiedrību ekspluatējamo, prasībām atbilstošo kuģu kopējās neto tonnāžas. “Fraktēt kuģi” nozīmē nomāt to kopā ar apkalpi, ko nodrošinājis fraktētājs, pretēji berbouta fraktēšanas definīcijai, saskaņā ar kuru kuģa apkalpe jānodrošina nomniekam.”<sup>(6)</sup>

## 2.3. Paziņotie grozījumi

### 2.3.1. Laika fraktēšanas ierobežojuma atcelšana

- (6) Īrijas iestādes gatavojas atcelt laika fraktēšanas ierobežojumu. Saskaņā ar paziņojumu sabiedrība vai sabiedrību grupa tādā veidā varētu izmantot tonnāžas nodokļa shēmas priekšrocības arī tad, ja tām nepiederētu neviens kuģis. Īrijas iestādes uzskata, ka ierobežojums jāatceļ vairāku iemeslu dēļ:
- a) lai nodrošinātu to Īrijā reģistrēto kuģniecības sabiedrību tiesības, kuras atbilst visiem citiem pašreizējiem

atbilstības kritērijiem, bet nevar izvēlēties tonnāžas nodokļa shēmu laika fraktēšanas pārmērīgā apjoma dēļ;

- b) lai sabiedrības, kas izmanto Īrijas tonnāžas nodokļa priekšrocības (turpmāk “Īrijas sabiedrības, kam piemēro tonnāžas nodokļa shēmu”) un ir iesaistītas darbībās, uz kurām attiecas tonnāžas nodokļa shēma, varētu elastīgāk izmantot tirgus apstākļus, nepārkāpjot tonnāžas nodokļa shēmas nosacījumus;
- c) lai nosacījumos, ko piemēro uz laiku fraktētai flotei, nodrošinātu paritāti ar citu dalībvalstu režīmiem;
- d) lai paplašinātu krastā veicamās kuģu pārvaldības darbības;
- e) lai sabiedrībām, kam piemēro tonnāžas nodokļa shēmu, nenāktos cedēt komercdarbību sabiedrībām, kam tonnāžas nodokļa shēmu nepiemēro, un perspektīvā trešo valstu kuģu ekspluatantiem un lai tām nebūtu liegts izmantot Īrijas tonnāžas nodokļa shēmu ierobežojumu pārsniegšanas dēļ.

### 2.3.2. Ilgums

- (7) Paziņoto tonnāžas nodokļa tiesību akta grozījumu var piemērot tikai pēc Komisijas apstiprinājuma, bet sākot no grozījuma izdarīšanas valsts tiesību aktā 2006. gada janvārī.
- (8) Grozījums nemaina tonnāžas nodokļa shēmas piemērošanas ilgumu – pašreizējā tonnāžas nodokļa režīma desmit gadu termiņš beidzas 2012. gada 31. decembrī. Kopumā prasībām atbilstošu sabiedrību rīcībā būs tikai 36 mēneši, lai izvēlētos pievienošanas tonnāžas nodokļa shēmai, kļūstot par prasībām atbilstošām sabiedrībām, t. i., ar Īrijas uzņēmumu ienākuma nodokli apliekamām sabiedrībām, kas ekspluatē prasībām atbilstošus kuģus un Īrijā veic prasībām atbilstošu kuģu stratēģisko un komerciālo pārvaldību.

### 2.3.3. Atbalsta saņēmēji

- (9) Grozījumu piemēro visām sabiedrībām, kas pašlaik ir tiesīgas izmantot tonnāžas nodokļa režīma priekšrocības, un sabiedrībām vai sabiedrību grupām, kuras atbilst šādām prasībām:
- a) tās ir apliekamas ar Īrijas uzņēmumu ienākuma nodokli;
- b) tās gūst ienākumus no prasībām atbilstošiem kuģiem, kuri veic prasībām atbilstošas darbības, un tās izvēlas tonnāžas nodokļa režīmu;
- c) tās, atrodoties Īrijā, veic prasībām atbilstošas kuģniecības stratēģisko un komerciālo pārvaldību.

<sup>(5)</sup> Lēmums C(2002) 4371, galīgā redakcija, 3.–6. punkts.

<sup>(6)</sup> Lēmums C(2002) 4371, galīgā redakcija, 26. punkts.

### 2.3.4. Budžets

- (10) Īrijas iestādes prognozē, ka no 2006. gada 1. janvāra piemērojamās laika fraktēšanas ierobežojuma atcelšanas izmaksas pirmajā gadā būs aptuveni EUR 5,88 milj. ņemot vērā iepriekšējo tirgus augšupeju. Gaidāms, ka vidējā termiņā (no 2007. līdz 2009. gadam), ienākumiem samazinoties līdz vidējam tirgus līmenim, izmaksas samazināsies līdz aptuveni EUR 1,38 milj.

b) laika fraktēšana ļauj elastīgāk rīkoties kuģu īpašniekiem, kas noslēguši beramkravu pārvadājumu līgumus ar beztaras preču eksporta un importa uzņēmumiem;

c) līdzīgus pasākumus īsteno citas dalībvalstis (piemēram, Dānija).

### 2.4. Oficiālās izmeklēšanas procedūras sākšanas pamatojums

- (11) Lēmumā par EK līguma 88. panta 2. punktā paredzētās procedūras sākšanu Komisija apšaubīja Īrijas iestāžu paziņoto grozījumu saderību ar principiem, kas noteikti Kopienas pamatnostādnes par valsts atbalstu jūras transportam<sup>(7)</sup> (turpmāk "Pamatnostādnes"). Jo īpaši Komisija apšaubīja Īrijas rīcības saderību, vienpusēji atceļot saskaņā ar tonnāžas nodokļa shēmu atļauto maksimālo uz laiku fraktēto kuģu skaitu. Komisija atzīmēja, ka šādu laika fraktēšanas ierobežojumu pilnīga atcelšana var radīt fiskālu konkurenci starp vairāk vai mazāk pievilcīgām tonnāžas nodokļa shēmām Kopienā. Tā kā Pamatnostādnes ir apstiprināts, ka šādu fiskālu konkurenci nedrīkst atstāt bez ievērības<sup>(8)</sup>, Īrijas iestāžu ierosinātie grozījumi, kas paredz pilnīgi atcelt laika fraktēšanas ierobežojumus, varētu būt pretrunā Līguma 87. panta 3. punkta c) apakšpunktā minētajām "kopīgām interesēm", uz kurām pamatojas tonnāžas nodokļu apstiprinājums.

- (12) Turklāt Komisija puda šaubas arī par plānotā pasākuma iespējamo piemērošanu ar atpakaļejošu spēku. Tas varētu notikt, ja atbalstu saskaņā ar paziņoto grozījumu piešķirtu no 2006. gada 1. janvāra.

### 2.5. Īrijas iesniegtie apsvērumi

- (13) Ar 2008. gada 29. februāra vēstuli Īrija iesniedza šādus apsvērumus:

a) tirgus apstākļi, kuros Īrija vēlas atcelt laika fraktēšanas ierobežojumus, ietekmē ne vien Īrijas, bet arī Kopienas un trešo valstu kuģu īpašniekus. Īpaši strauji kopš 2002. gada pieaudzis vispārējais beztaras preču pieprasījums;

### 3. NOVĒRTĒJUMS

#### 3.1. Atbalsta esība

- (14) Attiecībā uz atbalsta esību Komisija uzskata, ka ar 2002. gada Lēmumu N 504/02<sup>(9)</sup> apstiprinātā Īrijas tonnāžas nodokļa shēma arī pēc paziņotā grozījuma ir uzskatāma par valsts atbalstu.

- (15) Arī pēc laika fraktēšanas ierobežojuma atcelšanas Īrijas iestādes turpinās piešķirt atvieglojumus no valsts līdzekļiem, tādējādi dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem, jo pasākums aptver tikai kuģniecības nozari. Šādi atvieglojumi draud radīt konkurences traucējumus un varētu iespaidot tirdzniecību starp dalībvalstīm, jo šādas kuģniecības darbības parasti ir starptautiskas. Tāpēc arī pēc paziņotā grozījuma Īrijas 2002. gada tonnāžas nodokļa shēma ir uzskatāma par valsts atbalstu Līguma 87. panta 1. punkta izpratnē.

#### 3.2. Novērtējuma juridiskais pamats

- (16) Paziņotā pasākuma saderības novērtējuma juridiskais pamats ir Pamatnostādnes.

#### 3.3. Pasākuma saderība

- (17) Pamatnostādnes noteikts, ka "valsts atbalsta mērķis kopējā jūras transporta politikā ir veicināt Kopienas flotu konkurētspēju pasaules kuģniecības tirgū. Tāpēc nodokļu atvieglojumu shēmas parasti būtu jāsaista ar Kopienas karogu. Tomēr izņēmuma kārtā tās var apstiprināt arī gadījumos, kad tās piemēro visai flotei, kuru ekspluatē kuģu īpašnieks, kas reģistrēts kādas dalībvalsts teritorijā, kur piemēro uzņēmumu ienākuma nodokli, ja ir pierādīts, ka visu attiecīgo kuģu stratēģiskā un komerciālā pārvaldība faktiski notiek attiecīgajā teritorijā un ka šī darbība ievērojami sekmē saimniecisko darbību un nodarbinātību Kopienā."<sup>(10)</sup>

<sup>(7)</sup> OV C 13, 17.1.2004, 3. lpp.

<sup>(8)</sup> Pamatnostādņu 3.1. iedaļa: Kuģu īpašnieku sabiedrībām piemērojams fiskālais režīms.

<sup>(9)</sup> Sk. šā lēmuma 2. zemsvītras piezīmi.

<sup>(10)</sup> Pamatnostādņu 3.1. iedaļas septītajā daļā.

- (18) Pamatnostādnēs nav minēti nekādi ierobežojumi uz laiku fraktētu kuģu iekļaušanai tonnāžas nodokļa shēmās. Agrākos lēmumos Komisija ir apstiprinājusi shēmas, kas aptver sabiedrības, kurās attiecība starp pašas sabiedrības īpašumā esošu (vai uz berbouta līguma pamata fraktētu) un uz laiku vai reisu fraktētu kuģu tonnāžu ir 3 pret 1<sup>(11)</sup>, 4 pret 1<sup>(12)</sup> vai 10 pret 1<sup>(13)</sup>.
- (19) Šādas attiecības nolūks ir nodrošināt, lai sabiedrības, kam piemēro tonnāžas nodokļa shēmu, ar laiku nekļūtu par vienkāršām kuģu brokeru sabiedrībām, kas neatbild ne par ekspluatējamo kuģu apkalpi, ne tehnisko apkopi. Ja sabiedrības, kam piemēro tonnāžas nodokļa shēmu, ekspluatētu tikai uz laiku vai reisu fraktētus kuģus, tās zaudētu ar kuģu apkalpes un tehnisko apkopi saistīto zinātību, bet tas būtu pretrunā vienam no Pamatnostādņu 2.2. iedaļas pirmās daļas ceturtajā ievilkumā minētajiem mērķiem, proti, "saglabāt un pilnveidot zinātību jūrniecības jomā".
- (20) Jāatzīst arī, ka šāda attiecība ir sekmējusi vēl viena Pamatnostādņu mērķa sasniegšanu, palīdzot valsts iestādēm kontrolēt, vai krasta darbības, kas attiecas uz kuģiem, kuriem piemēro tonnāžas nodokli, notiek Kopienas/EEZ teritorijā. Jādoma, ka gadījumos, kad kuģi pieder kuģu īpašniekiem, kam piemēro tonnāžas nodokli, vai tiek fraktēti uz berbouta līguma pamata, īpašnieki paši nodrošina apkalpes pārvaldību. Ja abas šīs darbības nodrošina vienā sabiedrībā, fiskālajām iestādēm ir vieglāk pārbaudīt, vai ar kuģiem saistītās krasta darbības notiek Kopienas/EEZ teritorijā. Šajā gadījumā mērķis ir palīdzēt "konsolidēt dalībvalstīs izveidoto jūrniecības klasteri" saskaņā ar Pamatnostādņu 2.2. iedaļas pirmās daļas trešo ievilkumu.
- (21) Tomēr ierobežojuma pilnīgas atcelšanas gadījumā tonnāžas nodokļa režīma priekšrocības varētu izmantot uzņēmumi, kas ekspluatē tikai uz laiku vai reisu fraktētus kuģus. Šajā sakarībā Komisija uzskata, ka paziņotais grozījums nesaskan ar 19. un 20. apsvērumā minētajiem mērķiem. Komisija uzskata, ka attiecībai starp fraktētiem un sabiedrības īpašumā esošiem kuģiem vajadzētu būt vismaz 10 pret 1.
- (22) Ja iepriekš minētie mērķi netiek sasniegti, Komisija uzskata, ka fraktētajiem kuģiem būtu jāpalīdz sasniegt citu Pamatnostādnēs minētu mērķi, proti, veicināt kuģu reģistrāciju vai pārreģistrāciju dalībvalstu reģistros saskaņā ar Pamatnostādņu 2.2. iedaļas pirmās daļas otro ievilkumu. Tādējādi arī tad, ja kuģu apkalpes pārvaldība un tehniskā apkope nenotiek Kopienas/EEZ teritorijā, Komisija varētu pieņemt, ka kopīgās intereses ir aizsargātas, ja attiecīgais kuģis peld ar Kopienas/EEZ valsts karogu.
- (23) Tādējādi Komisija uzskata, ka minētos mērķus var sasniegt, ievērojot šādus nosacījumus:
- fraktētais kuģis ir reģistrēts Kopienas vai EEZ kuģu reģistrā; vai
  - kuģa apkalpes pārvaldība un tehniskā apkope notiek Kopienas vai EEZ teritorijā.
- (24) Ja ir ievēroti šie nosacījumi, iepriekš minētie Pamatnostādņu mērķi ir sasniegti.
- (25) Lai nepieļautu paziņotā grozījuma piemērošanu ar atpakaļejošu spēku, saskaņā ar nesenu judikatūru<sup>(14)</sup> grozījumu var apstiprināt no 2007. gada 1. janvāra (t. i., no paziņošanas dienas).

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

### 1. pants

Komisijas 2002. gada 11. decembrī sākotnēji apstiprinātās tonnāžas nodokļa shēmas N 504/02 paziņotais grozījums ir saderīgs ar kopējo tirgu, ja ir ievēroti 2. pantā minētie nosacījumi.

To var piemērot no 2007. gada 1. janvāra.

### 2. pants

Attiecība starp kuģiem, kurus fraktē katra sabiedrība, kam piemēro tonnāžas nodokļa shēmu, un šādai sabiedrībai piederošiem kuģiem ir vismaz 10 pret 1.

<sup>(11)</sup> Sk., piemēram, Komisijas Lēmumu C 20/03, kas pieejams interneta adresē <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2003:145:0004:0047:FR:PDF>, Komisijas Lēmumu N 572/02, kas oficiālajā valodā pieejams interneta adresē [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)

<sup>(12)</sup> Komisijas 2002. gada 12. marta Lēmums (valsts atbalsts N 563/01), oficiālajā valodā pieejams interneta adresē [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)

<sup>(13)</sup> Sk. Komisijas Lēmumu C 58/08, vēl nav publicēts.

<sup>(14)</sup> Sk. 2008. gada 18. decembra spriedumu lietā C-384/07 *Wienstrom GmbH* pret *Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit*, vēl nav paziņots, un jo īpaši tā 26. punktu: "Ja atbalsta projekts ir pienācīgi paziņots Komisijai un nav īstenots pirms šā lēmuma pieņemšanas, to var sākt piemērot no tā pieņemšanas dienas, attiecīgā gadījumā arī attiecībā uz iepriekšēju laikposmu, uz kuru attiecas pasākums, kas atzīts par saderīgu".

Katrs fraktētais kuģis, kuru izmanto konkrēta sabiedrība, kam piemēro tonnāžas nodokļa shēmu, atbilst vismaz vienam no šādiem nosacījumiem:

- a) fraktētais kuģis ir reģistrēts Kopienas vai EEZ kuģu reģistrā;
- b) fraktētā kuģa apkalpes pārvaldība un tehniskā apkope notiek Kopienas vai EEZ teritorijā.

*3. pants*

Īrija divos mēnešos no šā lēmuma paziņošanas informē Komisiju par tā izpildei veiktajiem pasākumiem.

*4. pants*

Šis lēmums ir adresēts Īrijai.

Briselē, 2009. gada 25. februārī

Komisijas vārdā –  
priekšsēdētāja vietnieks  
Antonio TAJANI