

II

(Besluiten op grond van het EG- en het Euratom-Verdrag waarvan publicatie niet verplicht is)

BESLUITEN/BESCHIKKINGEN

COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 25 februari 2009

inzake steunmaatregel C 2/08 (ex N 572/07) betreffende de wijziging van de maritieme tonnagebelastingsregeling die Ierland voornemens is toe te passen

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2009) 688)

(Slechts de tekst in de Engelse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(2009/626/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 88, lid 2, eerste alinea,

Na de belanghebbenden overeenkomstig bovengenoemd artikel te hebben verzocht hun opmerkingen te maken ⁽¹⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

1. WERKWIJZE

- (1) Bij elektronische post van 3 oktober 2007 en 19 november 2007 hebben de Ierse autoriteiten de Commissie in kennis gesteld van een wijziging van de bestaande tonnagebelastingsregeling N 504/02, die oorspronkelijk op 11 december 2002 door de Commissie is goedgekeurd ⁽²⁾.
- (2) Bij brief van 16 januari 2008 ⁽³⁾ heeft de Commissie Ierland in kennis gesteld van haar besluit tot inleiding van de procedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag ten aanzien van bovengenoemde steunmaatregel.

- (3) Dit besluit is op 14 mei 2008 in het *Publicatieblad van de Europese Unie* bekendgemaakt ⁽⁴⁾. Ierland heeft zijn opmerkingen op 29 februari 2008 meegedeeld. De Commissie heeft geen opmerkingen ontvangen van belanghebbenden.

2. GEDETAILLEERDE BESCHRIJVING VAN DE MAAT-REGEL

2.1. De belangrijkste bepalingen van de tonnagebelasting van 2002

- (4) De Ierse tonnagebelasting, die in 2002 is ingevoerd, is een „belastingsregeling die geldt voor scheepvaartondernemingen die maritiem vervoer verzorgen. In aanmerking komende ondernemingen kunnen ervoor kiezen hun scheepvaartactiviteiten te laten belasten op basis van het nettotonnage van hun vloot in plaats van op hun feitelijke winst. In aanmerking komende ondernemingen moeten binnen drie jaar na de datum van inwerkingtreding van de wetgeving voor de regeling kiezen. Ondernemingen die voor de tonnagebelasting hebben gekozen, moeten gedurende 10 jaar aan deze regeling onderworpen blijven (duur van de tonnagebelasting).

Indien meerdere in aanmerking komende Ierse ondernemingen lid zijn van dezelfde groep van ondernemingen, moeten zij allemaal voor de tonnagebelastingsregeling kiezen. Andere bedrijfsactiviteiten dan die welke onderworpen zijn aan de tonnagebelasting worden belast op basis van de normale bedrijfsbelasting.

⁽¹⁾ PB C 117 van 14.5.2008, blz. 32.

⁽²⁾ Beschikking C(2002) 4371 definitief.

⁽³⁾ SG(2008)D/200091.

⁽⁴⁾ PB C 117 van 14.5.2008, blz. 32.

In het kader van de [...] tonnagebelastingsregeling wordt de belasting voor in aanmerking komende maritieme ondernemingen vastgesteld op basis van het nettotonnage van hun in aanmerking komende vloot. De belastbare winst uit in aanmerking komende activiteiten van elk vaartuig waarop tonnagebelasting wordt geheven, is een vast bedrag dat wordt berekend op basis van de nettotonnage van het schip, per 100 nettoton (NT) en per aangevatte periode van 24 uur, ongeacht of het vaartuig al dan niet operationeel is.

Tot en met 1 000 nettoton	1,00 EUR per 100 NT
Tussen 1 001 en 10 000 nettoton	0,75 EUR per 100 NT
Tussen 10 001 en 25 000 nettoton	0,50 EUR per 100 NT
Meer dan 25 000 nettoton	0,25 EUR per 100 NT

Vervolgens wordt de Ierse standaardbedrijfsbelasting van 12,5 % toegepast op de aldus vastgestelde winst." ⁽⁵⁾.

2.2. De tijdcharterbeperking in de tonnagebelastingsregeling van 2002

- (5) Eén van de voorwaarden om „in aanmerking te komen voor de tonnagebelastingsregeling [van 2002] is dat het aandeel van de in aanmerking komende schepen waarvan de onderneming zelf eigenaar is, berekend op basis van hun tonnage, niet kleiner is dan 25 % van de tonnage van alle in aanmerking komende schepen van de onderneming. Om voor de tonnagebelastingsregeling in aanmerking te komen en te blijven, mag de onderneming niet meer dan 75 % van de nettotonnage van de door haar geëxploiteerde in aanmerking komende schepen hebben gecharterd [ook „tijdcharter” genoemd]. In het geval van een groep geldt de beperking van 75 % voor het totale nettotonnage van alle in aanmerking komende schepen die worden geëxploiteerd door alle in aanmerking komende bedrijven van de groep. „Een schip charteren” betekent, het huren, samen met de door de reder geleverde bemanning, in tegenstelling tot de definitie van gebruikscharter, waarbij de huurder het schip moet bemannen.” ⁽⁶⁾.

2.3. De aangemelde wijzigingen

2.3.1. Afschaffing van de tijdcharterbeperking

- (6) De Ierse autoriteiten zijn nu voornemens de tijdcharterbeperking af te schaffen. Overeenkomstig de kennisgeving kan een onderneming of een groep ondernemingen dus onder de tonnagebelastingsregeling vallen zonder één schip in eigendom te hebben. Volgens de Ierse autoriteiten moet de tijdcharterbeperking om diverse redenen worden afgeschaft:
- a) om te garanderen dat in Ierland gevestigde scheepvaartondernemingen die aan alle voorwaarden voor

de tonnagebelasting voldoen, behalve aan de tijdcharterbeperking, toch voor tonnagebelasting kunnen kiezen;

- b) om ondernemingen die gebruik maken van de Ierse tonnagebelasting (hierna „Ierse tonnagebelastingsondernemingen”) en activiteiten uitvoeren die aan de tonnagebelasting zijn onderworpen, extra flexibiliteit te bieden om te profiteren van marktomstandigheden, hetgeen anders onmogelijk zou zijn omdat ze dan de voorwaarden voor de tonnagebelasting zouden schenden;
- c) om gelijkheid tot stand te brengen met de regelingen van andere lidstaten, wat de voorwaarden voor de vloot met het tijdcharterstatuut betreft;
- d) om de scheepsbeheersactiviteiten aan wal uit te breiden;
- e) om te vermijden dat bedrijfsactiviteiten worden overgedragen van tonnagebelastingsondernemingen naar niet-tonnagebelastingsondernemingen en uiteindelijk naar scheepsexploitanten uit derde landen, of dat deze activiteiten van de Ierse tonnagebelastingsregeling worden uitgesloten omdat ze niet beantwoorden aan de beperkingen.

2.3.2. Duur

- (7) De aangemelde wijziging van de tonnagebelastingswetgeving wordt pas van toepassing na goedkeuring door de Commissie, maar treedt in werking vanaf het verschijnen van de wijziging in de nationale wetgeving in januari 2006.
- (8) De wijziging brengt geen verandering in de duur van de tonnagebelastingsregeling. De huidige tonnagebelastingsregeling is in duur beperkt tot tien jaar en loopt af op 31 december 2012. Vanaf het ogenblik dat ondernemingen in aanmerking komen, d.w.z. onderworpen zijn aan de Ierse bedrijfsbelasting, „in aanmerking komende schepen” exploiteren en deze schepen strategisch en commercieel beheren vanuit Ierland, hebben zij 36 maanden de tijd om te kiezen voor de tonnagebelastingsregeling.

2.3.3. Begunstigden

- (9) De wijziging is van toepassing op alle bedrijven die momenteel van de tonnagebelastingsregeling gebruik kunnen maken en op in aanmerking komende bedrijven of groepen van bedrijven die:
- a) onderworpen zijn aan de Ierse bedrijfsbelasting;
- b) hun winsten halen uit in aanmerking komende schepen die „in aanmerking komende” activiteiten uitvoeren en kiezen voor de tonnagebelastingsregeling, en
- c) hun in aanmerking komende schepen strategisch en commercieel beheren vanop het Ierse grondgebied.

⁽⁵⁾ Beschikking C(2002) 4371 definitief, punten 3 tot en met 6.

⁽⁶⁾ Beschikking C(2002) 4371 definitief, punt 26.

2.3.4. Begroting

- (10) De Ierse autoriteiten ramen dat de kosten van het eerste jaar van de afschaffing van de tijdcharterbepierking, met ingang van 1 januari 2006, ongeveer 5,88 miljoen EUR zullen bedragen, rekening houdende met de toenmalige opleving van de markt. Naar verwachting zullen de kosten op middellange termijn (2007 tot 2009) dalen tot ongeveer 1,38 miljoen EUR omdat de inkomsten zullen terugvallen tot normale marktniveaus.

2.4. Redenen voor de inleiding van de formele onderzoeksprocedure

- (11) In haar besluit tot inleiding van de procedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag heeft de Commissie vragen gesteld bij de verenigbaarheid van de door de Ierse autoriteiten aangemelde wijzigingen met de beginselen die zijn vastgelegd in de Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer⁽⁷⁾ (hierna „de richtsnoeren” genoemd). De Commissie had met name twijfels over de eenzijdige afschaffing door Ierland van het in het kader van de tonnagebelastingsregeling toegestane maximumaantal schepen met tijdcharterstatuut. De Commissie merkte op dat de volledige afschaffing van deze tijdcharterbepierkingen kan leiden tot fiscale concurrentie tussen meer of minder aantrekkelijke tonnagebelastingsregelingen in de Gemeenschap. Aangezien in de richtsnoeren wordt erkend dat met dergelijke fiscale concurrentie rekening moet worden gehouden⁽⁸⁾, is het mogelijk dat de door de Ierse autoriteiten voorgestelde wijzigingen om de tijdcharterbepierkingen volledig af te schaffen in strijd zijn met het in artikel 87, lid 3, onder c), van het Verdrag vermelde „gemeenschappelijk belang”, waarop de goedkeuring van de tonnagebelasting is gebaseerd.
- (12) Bovendien heeft de Commissie ook twijfels geuit over de mogelijke terugwerkende kracht van de geplande maatregel. De aangemelde wijziging zou van toepassing zijn op steun die is verleend sinds 1 januari 2006.

2.5. Opmerkingen van Ierland

- (13) In zijn brief van 29 februari 2008 heeft Ierland de volgende argumenten aangehaald:
- a) de marktomstandigheden waarop Ierland zich baseert om de afschaffing van de tijdcharterbepierking te vragen, hebben niet alleen gevolgen voor Ierse rederijen, maar ook voor rederijen uit andere lidstaten van de Gemeenschap en uit derde landen. Met name de mondiale vraag naar bulkgoederen is sinds 2002 scherp gestegen.

- b) tijdchartering biedt extra flexibiliteit aan rederijen die bulkcontracten willen sluiten met export- en import-bedrijven van bulkgoederen.
- c) in andere lidstaten (bv. Denemarken) heeft een soortgelijke ontwikkeling plaatsgevonden.

3. EVALUATIE

3.1. Aanwezigheid van steun

- (14) Wat de aanwezigheid van steun betreft, is de Commissie van oordeel dat de aangemelde wijziging geen verandering brengt in het feit dat de Ierse tonnagebelastingsregeling, goedgekeurd in 2002 bij besluit N 504/02, een vorm van staatssteun is⁽⁹⁾.
- (15) Zelfs als de tijdcharterbepierking wordt afgeschaft, verlenen de Ierse autoriteiten nog steeds een voordeel via overheidsmiddelen en begunstigen zij bepaalde ondernemingen, aangezien de maatregel specifiek voor de scheepvaartsector geldt. Een dergelijk voordeel dreigt de concurrentie te verstoren en kan het handelsverkeer tussen de lidstaten beïnvloeden aangezien scheepvaartactiviteiten vooral op internationale schaal plaatsvinden op basis van gelijke kansen. De aangemelde wijziging van de Ierse tonnagebelastingsregeling uit 2002 verandert dan ook niets aan het feit dat deze regeling als staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het Verdrag wordt beschouwd.

3.2. Rechtsgrondslag voor de beoordeling

- (16) De richtsnoeren vormen de rechtsgrondslag voor de beoordeling van de aangemelde maatregel.

3.3. Verenigbaarheid van de maatregel

- (17) In de richtsnoeren is als volgt bepaald: „Doel van de staatssteun in het kader van het gemeenschappelijk zeevervoersbeleid is het bevorderen van het concurrentievermogen van de vloten op de mondiale zeevervoersmarkt. Bijgevolg dient bij belastingverlichtende regelingen doorgaans een binding met een communautaire vlag te worden vereist. Toch kunnen, bij wijze van uitzondering, ook regelingen worden goedgekeurd wanneer zij gelden voor de gehele vloot van een op het grondgebied van een lidstaat gevestigde vennootschapsbelastingplichtige rederij, mits wordt aangetoond dat het strategische en commerciële beheer van alle betrokken schepen daadwerkelijk op dat grondgebied plaatsvindt en dat deze activiteit in belangrijke mate tot de economische bedrijvigheid en werkgelegenheid in de Gemeenschap bijdraagt.”⁽¹⁰⁾

⁽⁷⁾ PB C 13 van 17.1.2004, blz. 3.

⁽⁸⁾ Punt 3.1 van de richtsnoeren: Fiscale behandeling van rederijen.

⁽⁹⁾ Zie voetnoot 2 van deze beschikking.

⁽¹⁰⁾ Punt 3.1, zevende alinea, van de richtsnoeren.

- (18) In de richtsnoeren wordt niet gesproken over een beperking van de opname van schepen met tijdcharterstatuut in tonnagebelastingsregelingen. In het verleden heeft de Commissie beschikkingen vastgesteld waarbij zij toestemming gaf voor regelingen die betrekking hadden op bedrijven met een verhouding van 3 op 1⁽¹¹⁾, 4 op 1⁽¹²⁾ of 10 op 1⁽¹³⁾ tussen het tonnage van de eigen schepen (of gecharterde schepen zonder bemanning) en het tonnage van tijdgecharterde of voor een reis gecharterde schepen.
- (19) De bedoeling van deze verhouding was situaties te vermijden waarbij tonnagebelastingsbedrijven uiteindelijk pure scheepvaartmakelaars zouden worden, zonder enige verantwoordelijkheid voor het beheer van de bemanning en het technische beheer van de schepen die zij exploiteren. Wanneer tonnagebelastingsbedrijven enkel tijdgecharterde of voor één reis gecharterde schepen zouden exploiteren, zouden ze hun knowhow inzake bemanningsbeheer en technisch beheer van schepen verliezen, hetgeen in strijd is met een van de doelstellingen van punt 2.2, eerste alinea, vierde streepje, van de richtsnoeren, namelijk „de knowhow op maritiem gebied in stand te houden en uit te breiden”.
- (20) Eerlijkheidshalve dient ook te worden vermeld dat met de verhouding nog een andere doelstelling van de richtsnoeren werd nagestreefd, namelijk nationale autoriteiten in staat stellen gemakkelijker te controleren of activiteiten aan wal die betrekking hebben op de schepen die onder de tonnagebelasting vallen, in de Gemeenschap/EER behouden blijven. Het is inderdaad waarschijnlijk dat eigenaars van schepen die onder de tonnagebelasting vallen, zelf instaan voor het bemanningsbeheer in gevallen waarin zij eigenaar zijn van de schepen of ze charteren zonder bemanning. Als deze twee activiteiten in het bedrijf zelf worden uitgevoerd, kunnen de belastingsautoriteiten gemakkelijker controleren of de activiteiten aan wal met betrekking tot deze schepen in de Gemeenschap/EER plaatsvinden. Hier is het de bedoeling „bij te dragen tot de consolidatie van de in de lidstaten gevestigde maritieme sector”, overeenkomstig punt 2.2, eerste alinea, derde streepje, van de richtsnoeren.
- (21) De volledige afschaffing van de beperking zou ondernemingen met alleen maar tijdgecharterde of op reisbasis gecharterde schepen in staat stellen eveneens gebruik te maken van de tonnagebelastingsregeling. In deze context is de Commissie van mening dat de aangemelde wijziging niet in overeenstemming is met de in punten 19 en 20 vermelde doelstellingen. De Commissie is van oordeel dat een minimumverhouding tussen gecharterde en eigen schepen van minstens 10 op 1 moet worden behouden.
- (22) Als de bovenvermelde doelstellingen niet worden gehaald, is de Commissie van mening dat gecharterde schepen moeten bijdragen tot een andere doelstelling van de richtsnoeren, namelijk het bevorderen van de omvlagging of heromvlagging naar registers van lidstaten, overeenkomstig punt 2.2, eerste alinea, tweede streepje, van de richtsnoeren. Zelfs wanneer noch het bemanningsbeheer, noch het technisch beheer van schepen op het grondgebied van de Gemeenschap/EER wordt uitgevoerd, kan de Commissie dus oordelen dat het gemeenschappelijk belang wordt beschermd als het betrokken schip onder communautaire/EER-vlag vaart.
- (23) De Commissie is dan ook van mening dat de bovenvermelde doelstellingen verwezenlijkt zijn als aan de volgende voorwaarden is voldaan:
- het gecharterde schip is geregistreerd in een scheepvaartregister van de Gemeenschap of de EER, of
 - het bemanningsbeheer en het technisch beheer worden op het grondgebied van de Gemeenschap of de EER uitgevoerd.
- (24) Als aan deze voorwaarden is voldaan, zijn de bovenvermelde doelstellingen van de richtsnoeren verwezenlijkt.
- (25) Overeenkomstig recente jurisprudentie⁽¹⁴⁾ kan toestemming worden gegeven voor de aangemelde wijziging met ingang van 1 januari 2007 (datum van aanmelding), ten einde de retroactieve toepassing ervan te voorkomen.

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De aangemelde wijziging van de tonnagebelastingsregeling N 504/02, oorspronkelijk door de Commissie goedgekeurd op 11 december 2002, is verenigbaar met de gemeenschappelijke markt voor zover de in artikel 2 vermelde voorwaarden zijn vervuld.

Zij mag worden toegepast met ingang van 1 januari 2007.

Artikel 2

De verhouding tussen gecharterde schepen en eigen schepen die door een onder de tonnagebelastingsregeling vallend bedrijf worden geëxploiteerd, is minstens 10 op 1.

⁽¹¹⁾ Zie bijvoorbeeld Beschikking C 20/03 van de Commissie, te raadplegen op het volgende internetadres: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2003:145:0004:0047:FR:PDF>, Beschikking N 572/02 van de Commissie, te raadplegen in de officiële talen op het volgende internetadres: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-2002/n572-02.pdf.

⁽¹²⁾ Beschikking van de Commissie van 12 maart 2002 (Staatssteun N 563/01), te raadplegen in de officiële talen op het volgende internetadres: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-2001/n563-01.pdf.

⁽¹³⁾ Zie Beschikking C 58/08 van de Commissie, nog niet gepubliceerd.

⁽¹⁴⁾ Zie het arrest van 18 december 2008 in Zaak C-384/07 Wienstrom GmbH/Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit, nog niet gepubliceerd, en met name punt 26. „Wanneer een steunvoornemen volgens de regels bij de Commissie is aangemeld en niet vóór die beschikking tot uitvoering is gebracht, kan het tot uitvoering worden gebracht vanaf de datum van die beschikking, in voorkomend geval zelfs voor een daaraan voorafgaande periode waarop de verenigbaar verklaarde maatregel betrekking heeft.”

Elk van de gecharterde schepen die door een onder de tonnagebelastingsregeling vallend bedrijf worden geëxploiteerd, voldoet aan minstens een van de volgende voorwaarden:

- a) het gecharterde schip is geregistreerd in een scheepvaartregister van de Gemeenschap of de EER;
- b) het bemanningsbeheer en het technisch beheer van het gecharterde schip worden op het grondgebied van de Gemeenschap of de EER uitgevoerd.

Artikel 3

Ierland deelt de Commissie binnen twee maanden vanaf de kennisgeving van deze beschikking mee welke maatregelen het heeft genomen om aan de beschikking te voldoen.

Artikel 4

Deze beschikking is gericht tot Ierland.

Gedaan te Brussel, 25 februari 2009.

Voor de Commissie

Antonio TAJANI

Vicevoorzitter
