

II

(Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare nu este obligatorie)

DECIZII

COMISIE

DECIZIA COMISIEI

din 25 februarie 2009

privind schema de ajutor C 2/08 (fost N 572/07) de modificare a sistemului de impozitare pe tonaj în domeniul transportului maritim pe care Irlanda intenționează să îl pună în aplicare

[notificată cu numărul C(2009) 688]

(Numai textul în limba engleză este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2009/626/CE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 88 alineatul (2) primul paragraf,

după invitarea părților interesate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispozițiile menționate anterior ⁽¹⁾,

întrucât:

1. PROCEDURA

- (1) Prin mesajele electronice din 3 octombrie 2007 și 19 noiembrie 2007, autoritățile irlandeze au comunicat Comisiei o modificare a sistemului actual de impozitare pe tonaj N 504/02, aprobat inițial de către Comisie la 11 decembrie 2002 ⁽²⁾.
- (2) Prin scrisoarea din 16 ianuarie 2008 ⁽³⁾, Comisia a informat Irlanda că a decis să inițieze procedura stabilită la articolul 88 alineatul (2) din Tratatul CE privind modificarea sistemului de impozitare.

- (3) Decizia a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ⁽⁴⁾ la 14 mai 2008. Irlanda și-a prezentat observațiile la 29 februarie 2008. Comisia nu a primit observații de la părțile interesate.

2. DESCRIERE DETALIATĂ A MĂSURII

2.1. Principalele dispoziții ale sistemului de impozitare pe tonaj din 2002

- (4) Sistemul de impozitare pe tonaj introdus în 2002 în Irlanda este un „sistem de impozitare aplicabil companiilor navale care își desfășoară activitatea în domeniul transportului maritim. Companiile care îndeplinesc condițiile necesare pot alege ca activitățile lor de transport maritim să fie impozitate pe baza tonajului net al flotei lor, (iar) nu pe baza profitului real. Companiile care îndeplinesc condițiile necesare trebuie să opteze pentru sistem în termen de trei ani de la data intrării în vigoare a legislației. Companiile care au optat pentru impozitarea pe tonaj intră sub incidența acestui sistem timp de zece ani (perioada impozitării pe tonaj).

Dacă mai multe companii irlandeze eligibile sunt membre ale aceluiași grup de companii, trebuie să opteze toate pentru sistemul de impozitare pe tonaj. Toate activitățile comerciale, cu excepția celor supuse impozitării pe tonaj, vor fi impozitate conform dispozițiilor normale de impozitare a societăților comerciale.

⁽¹⁾ JO C 117, 14.5.2008, p. 32.

⁽²⁾ Decizia C(2002) 4371 final.

⁽³⁾ SG(2008)D/200091.

⁽⁴⁾ JO C 117, 14.5.2008, p. 32.

În cadrul sistemului de impozitare pe tonaj [...], valoarea impozitului pentru companiile eligibile de transport maritim este stabilită pe baza tonajului net al flotei lor eligibile. Pentru fiecare navă supusă impozitării pe tonaj, profitul impozabil obținut din activități eligibile este fixat la o sumă forfetară calculată în funcție de tonajul său net după cum urmează: per 100 tone nete (TN) și pentru fiecare perioadă de 24 de ore începută, indiferent dacă nava este operațională sau nu.

Până la 1 000 tone nete inclusiv	1,00 EUR per 100 TN
Între 1 001 și 10 000 tone nete	0,75 EUR per 100 TN
Între 10 001 și 25 000 tone nete	0,50 EUR per 100 TN
Peste 25 000 tone nete	0,25 EUR per 100 TN

Impozitul standard aplicat societăților irlandeze, de 12,5 %, se aplică apoi profitului calculat în acest mod.”⁽⁵⁾

2.2. Restricția cu privire la „navlosirea pe timp” în cadrul sistemului de impozitare pe tonaj din 2002

- (5) O „precondiție pentru a putea beneficia de sistemul de impozitare pe tonaj [2002] este aceea că ponderea navelor admisibile deținute de compania însăși, calculată în funcție de tonajul acestora, nu trebuie să fie mai mică de 25 % din tonajul tuturor navelor admisibile exploatare de companie. Într-adevăr, pentru a începe sau a continua să beneficieze de impozitarea pe tonaj, compania nu trebuie să fi «navlosit» [(de asemenea, navlosire) inclusiv pe timp] mai mult de 75 % din tonajul net al navelor admisibile pe care le-a exploatat. În cazul unui grup, limita este de 75 % din tonajul net agregat al tuturor navelor admisibile exploatare de toți membrii grupului care reprezintă companii(le) eligibile. «A navlosi o navă» înseamnă a o închiria, împreună cu echipajul pus la dispoziție de armator, în timp ce navlosirea navei nude înseamnă că beneficiarul trebuie să-și echipeze nava cu personal.”⁽⁶⁾

2.3. Modificările notificate

2.3.1. Eliminarea restricției cu privire la navlosirea pe timp

- (6) Autoritățile irlandeze intenționează în prezent să elimine restricția cu privire la navlosirea pe timp. Astfel, în conformitate cu notificarea, o companie sau un grup de companii ar putea beneficia de sistemul de impozitare pe tonaj fără a poseda nicio navă. Conform autorităților irlandeze, eliminarea respectivei restricții este necesară din mai multe motive:
- (a) pentru a admite companiile maritime din Irlanda care îndeplinesc toate celelalte criterii de eligibilitate, dar care nu pot opta pentru impozitarea pe tonaj din cauza unei activități de navlosire pe timp în exces;

- (b) pentru a oferi mai multă flexibilitate companiilor din Irlanda care beneficiază de impozitarea pe tonaj (denumite în continuare „companii irlandeze care beneficiază de impozitarea pe tonaj”) și care sunt angajate în activități legate de impozitarea pe tonaj să valorifice condițiile de piață acolo unde (, în caz contrar,) ar încălca altfel condițiile privind impozitarea pe tonaj;
- (c) pentru a obține o echivalență cu regimurile altor state membre în ceea ce privește condițiile referitoare la flota navlosită pe timp;
- (d) pentru a spori extinderea activității de administrare la țarm a navelor;
- (e) pentru a evita cedarea activităților comerciale dinspre companiile care beneficiază de impozitarea pe tonaj către companiile care nu beneficiază de (impozitarea pe tonaj) aceasta și, în cele din urmă, către operatorii de nave din țările terțe sau pentru a evita excluderea acestor activități din cadrul sistemului irlandez de impozitare pe tonaj din cauza nerespectării limitei.

2.3.2. Durata

- (7) Modificarea notificată a legislației privind impozitarea pe tonaj se va aplica numai după aprobarea Comisiei, însă a intrat în vigoare începând cu introducerea modificării în legislația națională în ianuarie 2006.
- (8) Modificarea nu afectează durata sistemului de impozitare pe tonaj: durata sistemului actual de impozitare pe tonaj, care este limitată la zece ani, expiră la 31 decembrie 2012. „Companiile eligibile” vor avea la dispoziție, în general, numai 36 de luni pentru a putea opta pentru sistemul de impozitare pe tonaj din momentul în care devin companii eligibile, cu alte cuvinte, companiile supuse sistemului irlandez de impozitare a societăților comerciale care administrează „nave admisibile” și care efectuează administrarea strategică și comercială a navelor admisibile în Irlanda.

2.3.3. Beneficiarii

- (9) Modificarea se va aplica tuturor companiilor care beneficiază, în prezent, de sistemul de impozitare pe tonaj și acelor companii sau grupuri de companii eligibile:
- (a) care sunt supuse sistemului irlandez de impozitare a societăților comerciale;
- (b) ale căror profituri decurg din navele admisibile care desfășoară „activități eligibile” și care optează pentru sistemul de impozitare pe tonaj; și
- (c) care efectuează administrarea strategică și comercială a navelor admisibile pe teritoriul Irlandei.

⁽⁵⁾ Decizia C(2002) 4371 final, punctele 3-6.

⁽⁶⁾ Decizia C(2002) 4371 final, punctul 26.

2.3.4. Bugetul

- (10) Autoritățile irlandeze estimează costul din primul an al eliminării restricției cu privire la navlosirea pe timp, aplicată de la 1 ianuarie 2006, la aproximativ 5,88 milioane EUR, ținând cont de redresarea anterioară a pieței. Se estimează că, pe termen mediu (între 2007 și 2009), costul va scădea pe măsură ce profiturile vor atinge niveluri de piață mai tipice până la aproximativ 1,38 milioane EUR.

2.4. Motive pentru inițierea procedurii oficiale de investigație

- (11) Prin decizia sa de inițiere a procedurii stabilite la articolul 88 alineatul (2) din Tratatul CE, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la faptul că modificările notificate de către autoritățile irlandeze ar putea fi contrare principiilor stabilite în orientările comunitare privind ajutoarele de stat pentru transportul maritim⁽⁷⁾ (denumite, în continuare, „orientări”). Comisia și-a exprimat, în special, îndoielile în ceea ce privește compatibilitatea unei eliminări unilaterale de către Irlanda a numărului maxim permis de nave navlosite pe timp în cadrul sistemului de impozitare pe tonaj. Comisia a observat că eliminarea completă a unor astfel de restricții cu privire la navlosirea pe timp ar putea duce la o concurență fiscală între sisteme mai mult sau mai puțin atractive de impozitare pe tonaj din cadrul Comunității. Având în vedere că în orientări se recunoaște faptul că o astfel de concurență fiscală trebuie să fie luată în considerare⁽⁸⁾, modificările propuse de către autoritățile irlandeze referitoare la eliminarea completă a restricției cu privire la navlosirea pe timp pot fi contrare „interesului comun” exprimat în articolul 87 alineatul (3) litera (c) din tratat pe care se bazează aprobarea impozitărilor pe tonaj.
- (12) În plus, Comisia și-a exprimat îndoielile și cu privire la posibila aplicare retroactivă a măsurii planificate. Aceasta s-ar putea aplica retroactiv dacă ajutorul în conformitate cu modificarea notificată este acordat începând cu 1 ianuarie 2006.

2.5. Observațiile Irlandei

- (13) În scrisoarea din data de 29 februarie 2008, Irlanda a abordat următoarele aspecte:
- (a) condițiile de piață pe baza cărora Irlanda dorește eliminarea restricției cu privire la navlosirea pe timp nu afectează numai armatorii irlandezi, ci și Comunitatea și armatorii din țările terțe. În special, cererea la nivel global de mărfuri în vrac a crescut puternic începând din 2002;

- (b) navlosirea pe timp oferă o flexibilitate suplimentară armatorilor care doresc să încheie contracte de furnizare de mărfuri în vrac cu firmele importatoare și exportatoare de mărfuri în vrac de bază;
- (c) în alte state membre s-a înregistrat o evoluție similară (de exemplu în Danemarca).

3. EVALUARE

3.1. Prezența ajutorului

- (14) În ceea ce privește prezența ajutorului, Comisia consideră că modificarea notificată nu afectează în nici un fel calificarea drept ajutor de stat a sistemului irlandez de impozitare pe tonaj aprobat în 2002 prin Decizia N 504/02⁽⁹⁾.
- (15) Chiar și după eliminarea restricției cu privire la navlosirea pe timp, autoritățile irlandeze vor continua să ofere avantaje prin intermediul unor resurse de stat și, prin urmare, să favorizeze anumite companii, deoarece măsura este specifică sectorului maritim. Un astfel de avantaj ar putea denatura concurența și ar putea afecta comerțul dintre statele membre, deoarece activitățile maritime se desfășoară, în principal, în condiții de concurență echitabile la nivel internațional. Din aceste motive, modificarea notificată a sistemului de impozitare pe tonaj din 2002 nu afectează calificarea sa drept ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) din tratat.

3.2. Temeiul juridic al evaluării

- (16) Orientările reprezintă temeiul juridic pentru evaluarea compatibilității măsurii notificate.

3.3. Compatibilitatea măsurii

- (17) Orientările prevăd: „Obiectivul ajutoarelor de stat în contextul politicii comune în domeniul transportului maritim este de a încuraja competitivitatea flotelor comunitare pe piața mondială a transportului maritim. În consecință, sistemele de facilități fiscale ar trebui să presupună, ca regulă generală, o legătură cu pavilionul Comunității. Cu toate acestea, în mod excepțional, astfel de sisteme pot fi aprobate în cazul în care se aplică întregii flote exploatare de un armator stabilit pe teritoriul unui stat membru și care este supus sistemului de impozitare a societăților comerciale, cu condiția să se facă dovada că administrarea strategică și comercială a tuturor navelor este asigurată în realitate pe acel teritoriu și că respectiva activitate aduce o contribuție semnificativă la activitatea economică și la ocuparea forței de muncă din Comunitate⁽¹⁰⁾.”

⁽⁷⁾ JO C 13, 17.1.2004, p. 3.

⁽⁸⁾ Orientări, secțiunea 3.1: Regimul fiscal al companiilor maritime.

⁽⁹⁾ Conform notei de subsol 2 din prezenta decizie.

⁽¹⁰⁾ Orientări, secțiunea 3.1, subparagraful 7.

- (18) Orientările nu menționează nicio limită cu privire la includerea navelor navlosite pe timp în sistemele de impozitare pe tonaj. Prin deciziile anterioare, Comisia a autorizat sisteme de impozitare pe tonaj pentru companiile cu un raport de 3:1⁽¹¹⁾, 4:1⁽¹²⁾ sau 10:1⁽¹³⁾ între tonajul navelor deținute (sau al navelor nude navlosite) și tonajul navelor navlosite pe timp sau pe voiaj.
- (19) Raportul are ca scop evitarea situațiilor în care companiile care beneficiază de impozitarea pe tonaj devin în cele din urmă simpli intermediari în domeniul transportului maritim, fără nicio responsabilitate pentru managementul echipajului și administrarea tehnică a navelor pe care le exploatează. În cazul în care companiile care beneficiază de impozitarea pe tonaj ar exploata numai nave navlosite pe timp sau pe voiaj, acestea și-ar pierde cunoștințele de specialitate în domeniul managementului echipajului și al administrării tehnice a navelor, ceea ce contravine unuia dintre obiectivele prevăzute la secțiunea 2.2 primul subparagraf a patra liniuță din Orientări, și anume „menținerea și îmbunătățirea cunoștințelor de specialitate în domeniul maritim”.
- (20) De asemenea, trebuie precizat că raportul a mai urmărit îndeplinirea unui alt obiectiv din Orientări, mai precis facilitarea controalelor efectuate de către autoritățile naționale pentru a verifica dacă activitățile de la țărm în legătură cu navele supuse impozitării pe tonaj se desfășoară pe teritoriul Comunității/SEE. Într-adevăr, este posibil ca armatorii care beneficiază de impozitarea pe tonaj să se ocupe ei înșiși de managementul echipajului în cazul în care dețin navele respective sau atunci când navloresc nave nude. În cazul în care aceste două activități sunt furnizate intern, este mai ușor pentru autoritățile fiscale să verifice dacă activitățile de la țărm în legătură cu respectivele nave se desfășoară pe teritoriul Comunității/SEE. În acest caz, obiectivul urmărit este cel privind contribuția „la consolidarea industriilor maritime conexe din statele membre” în conformitate cu secțiunea 2.2 primul subparagraf a treia liniuță din Orientări.
- (21) Cu toate acestea, eliminarea completă a restricției ar permite numai companiilor cu nave navlosite pe timp sau pe voiaj să beneficieze de sistemul impozitării pe tonaj. În acest context, Comisia consideră că modificarea notificată nu este conformă cu obiectivele menționate mai sus la considerentele 19 și 20. Comisia consideră că ar trebui menținut un raport minim de cel puțin 10:1 între navele navlosite și navele deținute.
- (22) Dacă obiectivele menționate mai sus nu sunt îndeplinite, Comisia consideră că navele navlosite trebuie să contribuie la îndeplinirea unui alt obiectiv din Orientări, și anume încurajarea înmatriculării sau reînmatriculării pavilioanelor în registrele statelor membre în conformitate cu secțiunea 2.2 primul paragraf a doua liniuță din Orientări. Prin urmare, chiar dacă managementul echipajului și administrarea tehnică a navelor nu se desfășoară ambele pe teritoriul Comunității/SEE, Comisia ar putea considera că interesul comun este protejat dacă nava în cauză arborează pavilionul unui stat comunitar/SEE.
- (23) Prin urmare, Comisia consideră că obiectivele menționate mai sus vor fi îndeplinite, dacă:
- nava navlosită este înregistrată într-un registru maritim comunitar sau al SEE; sau
 - managementul echipajului sau administrarea tehnică se desfășoară pe teritoriul Comunității sau al SEE.
- (24) Dacă aceste condiții sunt respectate, atunci obiectivele menționate mai sus ale Orientărilor sunt îndeplinite.
- (25) În conformitate cu jurisprudența recentă⁽¹⁴⁾, se poate autoriza modificarea notificată începând cu 1 ianuarie 2007 (data notificării) pentru a se evita aplicarea sa retroactivă.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Modificarea notificată privind sistemul de impozitare pe tonaj N 504/02, aprobată inițial de către Comisie la 11 decembrie 2002, este compatibilă cu piața comună sub rezerva condițiilor stabilite în articolul 2.

Aceasta poate fi aplicată începând cu 1 ianuarie 2007.

Articolul 2

Trebuie să existe un raport minim de 10:1 între vasele navlosite și vasele deținute exploatate de fiecare companie care beneficiază de impozitarea pe tonaj.

⁽¹¹⁾ A se vedea, de exemplu, Decizia C 20/03 a Comisiei, disponibilă la următoarea adresă web: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2003:145:0004:0047:FR:PDF>

Decizia N 572/02 a Comisiei, disponibilă în toate limbile oficiale la următoarea adresă web: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-2002/n572-02.pdf

⁽¹²⁾ Decizia Comisiei din 12 martie 2002 (Ajutor de stat N 563/01), disponibilă în toate limbile oficiale la următoarea adresă web: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-2001/n563-01.pdf

⁽¹³⁾ A se vedea Decizia C 58/08 a Comisiei, nepublicată încă.

⁽¹⁴⁾ A se vedea hotărârea din 18 decembrie 2008 în cauza C-384/07 *Wienstrom GmbH/Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit*, încă neraportată, în special punctul 26: „În cazul în care ajutorul planificat a fost notificat Comisiei în mod corespunzător și nu a fost acordat înaintea aplicării prezentei decizii, acesta poate fi acordat după adoptarea deciziei, inclusiv, acolo unde este cazul, pentru perioada anterioară adoptării deciziei care este acoperită de măsura care a fost declarată compatibilă.”

Fiecare navă navlosită și exploatată de o anumită companie care beneficiază de impozitarea pe tonaj trebuie să îndeplinească cel puțin una dintre următoarele condiții:

- (a) nava navlosită este înregistrată într-un registru maritim comunitar sau al SEE;
- (b) managementul echipajului și administrarea tehnică se desfășoară pe teritoriul Comunității sau al SEE.

Articolul 3

Irlanda informează Comisia, în termen de două luni de la notificarea prezentei decizii, cu privire la măsurile luate pentru respectarea acesteia.

Articolul 4

Prezenta decizie se adresează Irlandei.

Adoptată la Bruxelles, 25 februarie 2009.

Pentru Comisie
Antonio TAJANI
Vicepreședinte