

## II

(Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och vars offentliggörande inte är obligatoriskt)

## BESLUT

## KOMMISSIONEN

## KOMMISSIONENS BESLUT

av den 25 februari 2009

om stödordningen nr C 2/08 (ex N 572/07) om den ändring av tonnageskattesystemet som Irland planerar att genomföra

[delgivet med nr K(2009) 688]

(Endast den engelska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2009/626/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT  
DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket,

efter att i enlighet med nämnda artikel ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig<sup>(1)</sup>, och

av följande skäl:

### 1. TILLVÄGAGÅNGSSÄTT

- (1) Genom e-brev av den 3 oktober 2007 och den 19 november 2007 har de irländska myndigheterna till kommissionen anmält en ändring i den existerande tonnageskatteordningen nr N 504/02, som ursprungligen godkändes av kommissionen den 11 december 2002<sup>(2)</sup>.
- (2) Genom en skrivelse av den 16 januari 2008<sup>(3)</sup> underlättade kommissionen Irland om sitt beslut att inleda ett förfarande enligt artikel 88.2 i EG-fördraget avseende ändringen av skatteordningen.

- (3) Beslutet att inleda förfarandet offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning*<sup>(4)</sup> den 14 maj 2008. Den 29 februari 2008 lämnade Irland in sina synpunkter. Kommissionen har inte mottagit några synpunkter från berörda parter.

### 2. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

#### 2.1. De viktigaste bestämmelserna i 2002 års tonnageskatteordning

- (4) Den irländska tonnageskatten, som infördes 2002, är en "skatteordning som tillämpas på rederier som ägnar sig åt maritim transport. Rederier som uppfyller kraven för att få omfattas av ordningen kan välja att få sin transport beskattad på grundval av flottans nettotonnage istället för på grundval av sitt reella överskott. Rederier som uppfyller kraven måste välja att använda skatteordningen inom tre år från och med att lagstiftningen träder i kraft. Företag som valt att låta sig omfattas av skatteordningen måste följa den under en tioårsperiod (tonnageskatteperiod).

Om flera irländska företag som uppfyller kraven är medlemmar i samma koncern, måste alla företag i koncernen välja samma tonnageskattesystem. Affärsverksamhet som inte omfattas av tonnageskatten beskattas enligt normala regler för företagsbeskattning.

<sup>(1)</sup> EUT C 117, 14.5.2008, s. 32.

<sup>(2)</sup> Beslut K(2002) 4371 slutlig.

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

<sup>(4)</sup> EUT C 117, 14.5.2008, s. 32.

I enlighet med tonnageskatteordningen [...] fastställs att rederier som uppfyller kraven fastställs på underlag av nettotonnaget för deras fartyg som uppfyller kraven. För alla fartyg som omfattas av tonnageskatten, ska den beskattningsbara vinsten som rör verksamhet som omfattas av skatteordningen fastställas till ett schablonbelopp som beräknas enligt fartygets nettotonnage enligt följande, per 100 nettoton (NT) och per påbörjad 24-timmarsperiod, oavsett om fartyget är i drift eller ej:

Till och med 1 000 nettoton	1,00 EUR per 100 NT
Mellan 1 001 och 10 000 nettoton	0,75 EUR per 100 NT
Mellan 10 001 och 25 000 nettoton	0,50 EUR per 100 NT
Över 25 000 nettoton	0,25 EUR per 100 NT

Den gängse irländska bolagsbeskattningen på 12,5 % tillämpas därefter på de vinster som fastställs på det sättet.”<sup>(5)</sup>

## 2.2. Begränsningen av tidsbefraktning enligt 2002 års tonnageskatteordning

- (5) Ett ”krav som rederierna ska uppfylla för att komma i fråga för 2002 års tonnageskatteordning är att andelen stödberättigande fartyg som ägs av själva rederiet, beräknat på deras tonnage, ska utgöra minst 25 % av alla de stödberättigande fartygens tonnage. För att ett rederi ska kunna omfattas av och kunna fortsätta omfattas av tonnageskatteordningen, krävs det att rederiet inte har ”befraktat” [gäller även tidsbefraktning] mer än 75 % av sina stödberättigande fartygs samlade nettotonnage. I fråga om koncerner är gränsen 75 % av sammanlagt nettotonnage för samtliga stödberättigande fartyg som drivs av en grupp medlemmar som uppfyller kraven. ’Att befakta ett fartyg’ innebär att rederiet hyr ut ett redan bemannat fartyg. Motsatsen till detta är bareboat-befraktning, då den som hyr själv måste svara för bemanningen.”<sup>(6)</sup>

## 2.3. De anmälda ändringarna

### 2.3.1. Slopande av begränsningar av tidsbefraktning

- (6) De irländska myndigheterna har nu för avsikt att avskaffa begränsningar av tidsbefraktning. Alltså är det enligt de irländska myndigheternas anmälan möjligt för ett företag eller en koncern att omfattas av tonnageskatteordningen utan att äga ett enda fartyg. Enligt de irländska myndigheterna bör begränsningen slopas av följande skäl:
- a) För att se till att rederier baserade på Irland som uppfyller alla andra kriterier, men som inte omfattas av tonnageskatten eftersom tidsbefraktningen är för omfattande, kan omfattas av den.

b) För att förbättra flexibiliteten för företag som omfattas av den irländska tonnageskatten (nedan kallade *irländska tonnageskatteföretag*), och som bedriver verksamhet som beskattas enligt tonnageskatten, så att de kan utnyttja marknadsvillkoren i stället för att bryta mot tonnageskattevillkoren.

c) För att uppnå samma villkor som råder inom andra medlemsstaters ordningar i fråga om villkoren för tidsbefraktade fartyg.

d) För att ytterligare utvidga rederiernas verksamhet på land.

e) För att undvika att tonnageskatteföretag tappar marknadsandelar till icke-tonnageskatteföretag och slutligen till rederier från tredjeländer, och att undvika att företag utesluts från den irländska tonnageskatteordningen beroende på att de överskridit begränsningarna.

### 2.3.2. Varaktighet

(7) Den anmälda ändringen av tonnageskattelagstiftningen kommer att vara tillämplig först efter det att kommissionen godkänt den, men kommer att gälla från och med ändringen av den nationella lagstiftningen i januari 2006.

(8) Ändringen påverkar inte varaktigheten hos tonnageskatteordningen: dagens tonnageskatteordning är tidsbegränsad till tio år och löper ut den 31 december 2012. Ett företag som uppfyller kraven för att få omfattas av ordningen har bara 36 månader på sig att anmäla sig till tonnageskatteordningen. Företaget ska med andra ord vara skattepliktigt enligt irländsk bolagsskatt, det ska driva ”stödberättigande fartyg” och den strategiska och kommersiella förvaltningen av de fartygen ska skötas från Irland.

### 2.3.3. Stödmottagare

(9) Ändringen kommer bara att gälla företag som för närvarande omfattas av tonnageskatteordningen och de företag som uppfyller kraven för att få omfattas av ordningen och

a) som är skattepliktiga enligt irländsk bolagsskatt,

b) vars vinster härrör sig från fartyg som uppfyller kraven på att få omfattas av ordningen och som utför ”stödberättigande verksamhet”, och som vill omfattas av tonnageskatteordningen, och

c) som sköter den strategiska och kommersiella förvaltningen av stödberättigande fartyg från Irland.

<sup>(5)</sup> Beslut K(2002) 4371 slutlig, punkterna 3–6.

<sup>(6)</sup> Beslut K(2002) 4371 slutlig, punkt 26.

#### 2.3.4. Budget

- (10) Enligt de irländska myndigheternas beräkningar kommer kostnaden för att slopa begränsningen av tidsbefraktning, med verkan från och med den 1 januari 2006, under det första året att uppgå till cirka 5,88 miljoner euro med tanke på den senaste tidens uppgång på marknaden. Kostnaden på medellång sikt (2007–2009) kommer att falla, och uppgå till cirka 1,38 miljoner euro, i takt med att intäkterna faller till mer typiska marknadsnivåer.

#### 2.4. Motiven för att inleda det formella granskningsförfarandet

- (11) I sitt beslut att inleda det förfarande som fastställs i artikel 88.2 i EG-fördraget, uttryckte kommissionen tvivel om att de ändringar de irländska myndigheterna meddelat överensstämmer med principerna i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport<sup>(7)</sup> (nedan kallade *riktlinjerna*). Kommissionen tvivlade framförallt på förenligheten hos Irlands ensidiga slopande i landets tonnageskatteordning av begränsningen av antalet fartyg som utför tidsbefraktning. Kommissionen noterade att om sådana begränsningar slopas helt och hållet kan det leda till skattekonkurrens mellan mer eller mindre attraktiva skatteordningar inom gemenskapen. Mot bakgrund av att det i riktlinjerna sägs att sådan skattekonkurrens måste beaktas<sup>(8)</sup>, kan de ändringar som de irländska myndigheterna föreslagit, dvs. att ta bort begränsningarna, strida mot det "gemensamma intresse" som anges i artikel 87.3 c i fördraget.
- (12) Kommissionen uttryckte också tvivel i fråga om den planerade åtgärdens eventuella retroaktiva påverkan. En sådan kan nämligen uppstå om det i enlighet med den anmälda ändringen beviljas stöd med verkan från och med den 1 januari 2006.

#### 2.5. De irländska myndigheternas synpunkter

- (13) I en skrivelse av den 29 februari 2008 påpekade Irland följande:
- a) De marknadsvillkor som ligger till grund för Irlands beslut att slopa begränsningarna av tidsbefraktning påverkar inte bara irländska redare, utan även redare från gemenskapen och tredjeländ. Den globala efterfrågan på bulkprodukter har ökat kraftigt sedan 2002.

- b) Tidsbefraktning förbättrar flexibiliteten för redare som vill ingå kontrakt med företag som importerar och exporterar bulkprodukter.
- c) Utvecklingen har varit likartad i andra medlemsstater, exempelvis Danmark.

### 3. BEDÖMNING

#### 3.1. Förekomsten av stöd

- (14) När det gäller förekomsten av stöd, anser kommissionen att den anmälda ändringen inte påverkar det faktum att den irländska tonnageskatteordningen, så som den godkännts genom beslut N 504/02<sup>(9)</sup>, utgör statligt stöd.
- (15) Även om begränsningar av tidsbefraktning slopas, beviljar de irländska myndigheterna stöd med hjälp av statliga medel. Därigenom gynnar man vissa företag, eftersom åtgärden är specifik för sjöfartssektorn. Sådant stöd kan snedvrیدا konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna, eftersom sjöfartsverksamhet huvudsakligen sker internationellt. Mot bakgrund av ovanstående påverkar den anmälda ändringen av 2002 års irländska tonnageskatteordning inte det faktum att den fortfarande ska anses vara statligt stöd i enlighet med artikel 87.1 i fördraget.

#### 3.2. Rättslig grund för bedömningen

- (16) Riktlinjerna utgör den rättsliga grunden vid bedömningen av den anmälda åtgärdens förenlighet.

#### 3.3. Stödåtgärdens förenlighet

- (17) I riktlinjerna sägs följande: "Syftet med statligt stöd inom ramen för den gemensamma sjötransportpolitiken är att främja konkurrenskraften hos gemenskapens flottor på den globala sjöfarmsmarknaden. Således får skattelättnadsordningar i regel endast tillämpas om fartygen går under gemenskapsflagg. Sådana ordningar kan i undantagsfall även tillämpas om de gäller en hel flotta som drivs av ett rederi etablerat inom en medlemsstats territorium och underkastat företagsbeskattning, om det kan visas att den strategiska och ekonomiska förvaltningen av alla berörda fartyg faktiskt utförs inom territoriet och att denna verksamhet i stor utsträckning bidrar till den ekonomiska verksamheten och sysselsättningen i gemenskapen."<sup>(10)</sup>

<sup>(7)</sup> EUT C 13, 17.1.2004, s. 3.

<sup>(8)</sup> Riktlinjerna, punkt 3.1: Beskattning av rederier.

<sup>(9)</sup> Se fotnot 2 i detta beslut.

<sup>(10)</sup> Punkt 3.1 sjunde stycket i riktlinjerna.

- (18) I riktlinjerna sägs inget om att begränsa antalet tidsbefraktade fartyg som kan omfattas av tonnageskatteordningar. I tidigare beslut har kommissionen godkänt ordningar som omfattar företag där förhållandet mellan tonnage för de egna fartygen (eller chartrade fartyg utan besättning) och tonnage för fartyg som chartrats för en viss tid eller en viss resa är upp till 3:1 <sup>(11)</sup>, 4:1 <sup>(12)</sup> eller 10:1 <sup>(13)</sup>.
- (19) Förhållandet har satts så att man ska undvika att tonnageskatteföretag till sist blir rena skeppsmäklare utan ansvar för besättningen på och den tekniska förvaltningen av de fartyg de driver. Om tonnageskatteföretag enbart skulle driva fartyg som chartrats för en viss tid eller en viss resa, skulle de förlora sakkunskap i fråga om teknisk förvaltning av fartygen och förvaltning av dess besättning, vilket skulle strida mot ett av målen i avsnitt 2.2 första stycket fjärde strecksatsen i riktlinjerna, som är att "upprätthålla och förbättra sakkunskap i fråga om sjöfart".
- (20) Det förtjänar också att nämnas att förhållandet främjar ett annat mål i riktlinjerna genom att det underlättar för nationella myndigheter att kontrollera att verksamhet på land i fråga om fartyg som omfattas av tonnageskatteordningen sker inom gemenskapen/EES. Det är troligt att tonnageskattebeskattade rederier använder sig av egen besättning om de äger fartygen eller om de chartrar fartyg utan besättning. I de fall dessa två verksamheter utförs av rederiet självt, är det lättare för skattemyndigheterna att kontrollera om fartygens verksamhet på land sker inom gemenskapen/EES. Därigenom stärks målet att bidra till "en konsolidering av de sjöfartskluster som etablerats i medlemsstaterna" i enlighet med avsnitt 2.2 första stycket tredje strecksatsen i riktlinjerna.
- (21) Om begränsningen slopas helt och hållet, skulle dock företag med enbart fartyg som chartrats för en viss tid eller en viss resa gynnas av tonnageskatteordningen. Kommissionen anser i det här sammanhanget att den anmälda ändringen inte ligger i linje med målen i skälen 19 och 20. Kommissionen anser att ett minimiförhållande mellan chartrade fartyg och ägda fartyg på minst 10:1 bör upprätthållas.
- (22) Om ovanstående mål inte uppfylls, anser kommissionen att chartrade fartyg bör bidra till ett annat mål i riktlinjerna, nämligen att främja registrering och återregistrering i medlemsstaternas register i enlighet med avsnitt 2.2 första stycket andra strecksatsen i riktlinjerna. Även om varken förvaltningen av besättningen eller den tekniska förvaltningen av fartyg utförs inom gemenskapens eller EES territorium, kan kommissionen godta att det gemensamma intresset säkras om det berörda fartyget seglar under gemenskapsflagg eller EES-flagg.
- (23) Kommissionen anser följaktligen att ovanstående mål nås om följande villkor uppfylls:
- Det chartrade fartyget är registrerat i ett sjöfartsregister i gemenskapen eller inom EES-området, eller
  - förvaltningen av besättningen och fartygets tekniska förvaltning utförs inom gemenskapens eller EES territorium.
- (24) Om dessa villkor uppfylls, nås de ovan nämnda målen i riktlinjerna.
- (25) I enlighet med färsk rättspraxis <sup>(14)</sup> kan den anmälda ändringen godkännas med verkan från och med den 1 januari 2007 (datum för anmälan) för att undvika retroaktiv tillämpning.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

Den anmälda ändringen av tonnageskatteordningen N 504/02, som ursprungligen godkändes av kommissionen den 11 december 2002, är förenlig med den gemensamma marknaden på de villkor som anges i artikel 2.

Den får tillämpas från och med den 1 januari 2007.

#### Artikel 2

Det ska finnas ett minimiförhållande på 10:1 mellan chartrade fartyg och egenägda fartyg som drivs av varje tonnageskatteföretag.

<sup>(11)</sup> Se till exempel kommissionens beslut om stöd C 20/03, som finns på följande webbplats: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2003:145:0004:0047:SV:PDF>. Kommissionens beslut om N 572/02 finns på det officiella språket på följande webbplats: [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> Kommissionens beslut av den 12 mars 2002 (statligt stöd N 563/01), finns på det officiella språket på följande webbplats: [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> Se kommissionens beslut K 58/08, som ännu inte offentliggjorts.

<sup>(14)</sup> Se domen av den 18 december 2008 i mål C-384/07 *Wienstrom GmbH v Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit*, ännu inte offentliggjord, punkt 26: "Om ett stödprojekt har anmälts till kommissionen i vederbörlig ordning och inte har genomförts före detta beslut, kan det genomföras från och med beslutet även, i förekommande fall, avseende en tidigare period, som omfattas av den åtgärd som förklarats vara förenlig."

Vart och ett av de chartrade fartygen som drivs av ett tonnageskatteföretag ska uppfylla minst ett av följande villkor:

- a) Det chartrade fartyget ska vara registrerat i sjöfartsregister i gemenskapen eller inom EES-området.
- b) Förvaltningen av besättningen och det chartrade fartygets tekniska förvaltning utförs inom gemenskapens eller EES territorium.

*Artikel 3*

Irland ska inom två månader från tillkännagivandet av detta beslut underrätta kommissionen om vilka åtgärder som har vidtagits för att följa beslutet.

*Artikel 4*

Detta beslut riktar sig till Irland.

Utfärdat i Bryssel den 25 februari 2009.

*På kommissionens vägnar*

Antonio TAJANI

*Vice ordförande*

---