

## II

(Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja nie jest obowiązkowa)

## DECYZJE

## KOMISJA

## DECYZJA KOMISJI

z dnia 25 lutego 2009 r.

**w sprawie programu pomocy C 2/08 (ex N 572/07) w sprawie zmiany w zakresie systemu podatku tonażowego, którą planuje wdrożyć Irlandia**

(notyfikowana jako dokument nr C(2009) 688)

(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2009/626/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 88 ust. 2 akapit pierwszy,

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przywołanym artykułem <sup>(1)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

### 1. PROCEDURA

- (1) Pismami przekazany drogą elektroniczną w dniach 3 października 2007 r. oraz 19 listopada 2007 r. władze irlandzkie zgłosiły Komisji zmianę w zakresie obowiązującego systemu podatku tonażowego N 504/02, początkowo zatwierdzonego przez Komisję dnia 11 grudnia 2002 r. <sup>(2)</sup>.
- (2) Pismem z dnia 16 stycznia 2008 r. <sup>(3)</sup> Komisja poinformowała Irlandię o wszczęciu procedury określonej w art. 88 ust. 2 Traktatu WE w związku ze zmianą w systemie.

- (3) Decyzja została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* <sup>(4)</sup> dnia 14 maja 2008 r. Irlandia przedstawiła swoje uwagi dnia 29 lutego 2008 r. Komisja nie otrzymała żadnych uwag od zainteresowanych stron.

### 2. SZCZEGÓŁOWY OPIS ŚRODKA POMOCY

#### 2.1. Istotne przepisy dotyczące podatku tonażowego z 2002 r.

- (4) Irlandzki system podatku tonażowego z 2002 r. to „system podatkowy mający zastosowanie do przedsiębiorstw żeglugi morskiej. Przedsiębiorstwa kwalifikujące się do jego zastosowania mogą wybrać formę opodatkowania swojej działalności żeglugowej na podstawie pojemności netto posiadanej przez nich floty zamiast faktycznych dochodów. Przedsiębiorstwa kwalifikujące się do zastosowania tego systemu muszą wybrać taką formę opodatkowania w okresie trzech lat od dnia wejścia w życie przepisów. Przedsiębiorstwa, które wybrały podatek tonażowy, podlegają obowiązkowi płacenia tego podatku przez okres 10 lat (okres podatku tonażowego).

W przypadku gdy kilka przedsiębiorstw irlandzkich jest członkami tej samej grupy przedsiębiorstw, wszystkie te przedsiębiorstwa muszą wybrać system podatku tonażowego. Działalność gospodarcza inna niż działalność podlegająca opodatkowaniu podatkiem tonażowym byłaby opodatkowana na podstawie zwykłych przepisów dotyczących opodatkowania osób prawnych.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 117 z 14.5.2008, s. 32.

<sup>(2)</sup> Decyzja C(2002) 4371 wersja ostateczna.

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

<sup>(4)</sup> Dz.U. C 117 z 14.5.2008, s. 32.

W ramach [...] systemu podatku tonażowego kwotę podatku dla kwalifikujących się przedsiębiorstw żeglugi morskiej oblicza się na podstawie pojemności netto posiadanej przez nie kwalifikującej się floty. W przypadku każdego statku podlegającego opodatkowaniu podatkiem tonażowym zyski podlegające opodatkowaniu uzyskane z kwalifikującej się działalności ustala się jako kwotę ryczałtową obliczaną w odniesieniu do pojemności netto w poniższy sposób, na każde 100 ton netto (NT) i za każdy rozpoczęty okres 24 godzin, bez względu na to, czy statek jest w eksploatacji czy nie:

Do 1 000 ton netto włącznie	1,00 EUR na 100 NT
W przedziale między 1 001 a 10 000 ton netto	0,75 EUR na 100 NT
W przedziale między 10 001 a 25 000 ton netto	0,50 EUR na 100 NT
Ponad 25 000 ton netto	0,25 EUR na 100 NT

Od tak obliczonej kwoty zysków oblicza się następnie standardowy irlandzki podatek od osób prawnych<sup>(5)</sup>.

## 2.2. Ograniczenie dotyczące „czarteru na czas” w systemie podatku tonażowego z 2002 r.

- (5) Jednym „warunkiem objęcia podatkiem tonażowym [z 2002 r.] jest, aby udział kwalifikujących się statków będących w posiadaniu samego przedsiębiorstwa, obliczony na podstawie ich tonażu, wynosił co najmniej 25 % tonażu wszystkich jego kwalifikujących się statków. Aby przedsiębiorstwo zostało objęte systemem podatku tonażowego i mogło z niego korzystać, tonaż netto czarterowanych przez niego statków [w tym statków czarterowanych na czas] nie powinien przekroczyć 75 % wszystkich eksploatowanych przez niego kwalifikujących się statków. W przypadku grupy przedsiębiorstw ograniczenie to wynosi 75 % całkowitego tonażu netto wszystkich kwalifikujących się statków eksploatowanych przez wszystkich członków grupy, którzy są kwalifikującymi się przedsiębiorstwami. »Czarter statku« oznacza wynajęcie statku wraz z załogą zapewnianą przez czarterującego, w odróżnieniu od definicji czarteru bez załogi, w przypadku którego załogę musi zapewnić najemca»<sup>(6)</sup>.

## 2.3. Zgłoszone zmiany

### 2.3.1. Zniesienie ograniczenia dotyczącego czarteru na czas

- (6) Władze irlandzkie zamierzają obecnie znieść powyższe ograniczenie dotyczące czarteru na czas. Tak więc, zgodnie z ich obecnym zgłoszeniem, przedsiębiorstwo lub grupa przedsiębiorstw mogłyby korzystać z podatku tonażowego, nie posiadając żadnego statku. Według władz irlandzkich zniesienie tego ograniczenia jest konieczne z kilku powodów, a mianowicie aby:
- a) uwzględnić przedsiębiorstwa żeglugi morskiej mające swoją siedzibę w Irlandii, które spełniają wszystkie inne bieżące kryteria kwalifikacji, ale nie kwalifikują się do podatku tonażowego, ponieważ zbyt duża część ich działalności związana jest z czarterowaniem statków na czas;

- b) pozwolić przedsiębiorstwom korzystającym z irlandzkiego podatku tonażowego (zwanym dalej „przedsiębiorstwami irlandzkiego podatku tonażowego”) na większą elastyczność w zakresie wykorzystania warunków rynkowych w sytuacji, w której w innym przypadku naruszałoby warunki dotyczące podatku tonażowego;
- c) zachować równowagę z systemami innych państw członkowskich pod względem warunków dotyczących floty czarterowanej na czas;
- d) zwiększyć rozwój działalności w zakresie zarządzania statkami z ładu;
- e) uniknąć przekazywania działalności gospodarczej przez przedsiębiorstwa podatku tonażowego przedsiębiorstwom nieobjętych systemem podatku tonażowego i ostatecznie operatorom z krajów trzecich lub wykluczenia z irlandzkiego systemu podatku tonażowego z powodu niezastosowania się do tego ograniczenia.

### 2.3.2. Okres obowiązywania

- (7) Zgłoszona zmiana w przepisach dotyczących podatku tonażowego zacznie obowiązywać dopiero po zatwierdzeniu jej przez Komisję, ale wejdzie w życie od momentu włączenia jej do przepisów krajowych w styczniu 2006 r.
- (8) Zmiana nie ma wpływu na okres obowiązywania systemu podatku tonażowego: okres obowiązywania obecnego systemu podatku tonażowego ograniczony jest do 10 lat i wygasa w dniu 31 grudnia 2012 r. „Kwalifikujące się przedsiębiorstwa” zwykle będą miały tylko 36 miesięcy, by zdecydować się na przystąpienie do systemu podatku tonażowego od momentu uzyskania statusu kwalifikującego się przedsiębiorstwa, tj. przedsiębiorstwa opodatkowanego irlandzkim podatkiem od osób prawnych, eksploatującego „kwalifikujące się statki” oraz zajmującego się zarządzaniem strategicznym i handlowym kwalifikujących się statków w Irlandii.

### 2.3.3. Beneficjenci

- (9) Zmiana będzie miała zastosowanie do wszystkich przedsiębiorstw, które mają obecnie możliwość korzystania z systemu podatku tonażowego, oraz do tych kwalifikujących się przedsiębiorstw lub grup przedsiębiorstw:
- a) które są opodatkowane irlandzkim podatkiem od osób prawnych;
- b) których zyski pochodzą z „kwalifikującej się działalności” prowadzonej przez kwalifikujące się statki i które korzystają z systemu podatku tonażowego; oraz
- c) które zajmują się zarządzaniem strategicznym i handlowym kwalifikujących się statków z terytorium Irlandii.

<sup>(5)</sup> Decyzja C(2002) 4371 wersja ostateczna, pkt 3–6.

<sup>(6)</sup> Decyzja C(2002) 4371 wersja ostateczna, pkt 26.

#### 2.3.4. Budżet

- (10) Władze irlandzkie przewidują, że w pierwszym roku koszty zniesienia ograniczenia dotyczącego czarteru na czas, obowiązującego od dnia 1 stycznia 2006 r., wyniosą około 5,88 mln EUR, biorąc pod uwagę ostatnią poprawę koniunktury. Oczekuje się, że koszty w perspektywie średnioterminowej (2007–2009) ulegną obniżeniu wraz ze spadkiem dochodów do poziomów bardziej typowych dla rynku, zbliżonych do kwoty 1,38 mln EUR.

#### 2.4. Podstawy wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego

- (11) W decyzji o wszczęciu procedury określonej w art. 88 ust. 2 Traktatu WE Komisja wyraziła wątpliwości co do faktu, czy zmiany zgłoszone przez władze irlandzkie nie są sprzeczne z zasadami określonymi we wspólnotowych wytycznych w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego<sup>(7)</sup> (zwanym dalej wytycznymi). W szczególności Komisja miała zastrzeżenia do zgodności jednostronnego zniesienia przez Irlandię maksymalnej liczby statków czarterowanych na czas, dopuszczalnej w ramach systemu podatku tonażowego. Komisja zauważyła, że całkowite zniesienie ograniczeń dotyczących czarteru na czas może doprowadzić do konkurencji podatkowej między mniej i bardziej atrakcyjnymi systemami podatku tonażowego na terenie Wspólnoty. W związku z tym, że w wytycznych uznano, że należy uwzględnić taką konkurencję podatkową<sup>(8)</sup>, zmiany zaproponowane przez władze irlandzkie w celu całkowitego zniesienia ograniczenia dotyczącego czarteru na czas mogą być sprzeczne ze wspólnym interesem określonym w art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu, na którym oparte jest zatwierdzenie podatków tonażowych.
- (12) Ponadto Komisja również wyraziła wątpliwość co do ewentualnej mocy wstecznej planowanego środka pomocy. Mogłoby się tak się zdarzyć, gdyby zgoda na zgłoszoną zmianę została wydana z terminem wejścia w życie od dnia 1 stycznia 2006 r.

#### 2.5. Uwagi ze strony Irlandii

- (13) W piśmie z dnia 29 lutego 2008 r. Irlandia przedstawiła następujące uwagi:
- a) warunki rynkowe, które stanowią podstawę wystąpienia Irlandii o zniesienie ograniczenia dotyczącego czarteru na czas nie dotyczą tylko irlandzkich armatorów, ale także innych armatorów ze Wspólnoty i z krajów trzecich. Od 2002 r. na świecie wzrasta w szczególności popyt na towary masowe;

b) czarterowanie na czas pozwala armatorom na większą elastyczność w realizowaniu umów na dostawy hurtowe zawartych z przedsiębiorstwami zajmującymi się hurtowym wywozem i przywozem;

c) podobna zmiana nastąpiła w innych państwach członkowskich (np. Danii).

### 3. OCENA

#### 3.1. Występowanie pomocy

- (14) W odniesieniu do występowania pomocy Komisja uważa, że zgłoszona zmiana nie powoduje zmiany kwalifikacji irlandzkiego systemu podatku tonażowego, zatwierdzonego w 2002 r. na mocy decyzji N 504/02<sup>(9)</sup>, jako pomocy państwa.
- (15) Nawet po zniesieniu ograniczenia dotyczącego czarteru na czas władze irlandzkie nadal będą przyznawać korzyści za pośrednictwem zasobów państwowych i w ten sposób faworyzować pewne przedsiębiorstwa, ponieważ ten środek pomocy jest charakterystyczny dla sektora żeglugi morskiej. Takie korzyści grożą zakłóceniem konkurencji i mogłyby mieć wpływ na handel między państwami członkowskimi, ponieważ działalność żeglugaowa takiego typu jest zasadniczo prowadzona na równych warunkach na szczeblu międzynarodowym. Z tych względów zgłoszona zmiana do irlandzkiego systemu podatku tonażowego z 2002 r. nie zmienia jej kwalifikacji jako pomocy państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu.

#### 3.2. Podstawa prawna oceny

- (16) Podstawą prawną oceny zgodności zgłoszonego środka pomocy są wytyczne.

#### 3.3. Zgodność środka pomocy

- (17) W wytycznych stwierdza się: „Celem pomocy państwowej w ramach wspólnej polityki transportu morskiego jest wspieranie konkurencyjności flot wspólnotowych na światowym rynku żeglugi. Z tego względu system ulg podatkowych musi być zasadniczo powiązany z działaniami prowadzonymi pod banderą Wspólnoty. Wyjątkowo ulgi mogą być jednak również przyznane, jeśli mają zastosowanie dla całej floty zarządzanej przez armatora posiadającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego, który podlega podatkowi dochodowemu od osób prawnych, pod warunkiem że zostanie wykazane, iż zarządzanie strategiczne i zarządzanie działaniami handlowymi, dotyczące wszystkich statków floty, rzeczywiście odbywa się na terytorium państwa członkowskiego i że ta działalność znacznie przyczynia się do rozwoju działalności gospodarczej i wzrostu zatrudnienia we Wspólnocie”<sup>(10)</sup>.

<sup>(7)</sup> Dz.U. C 13 z 17.1.2004, s. 3.

<sup>(8)</sup> Wytyczne pkt 3.1: Sytuacja podatkowa armatorów.

<sup>(9)</sup> Zob. przypis 2 niniejszej decyzji.

<sup>(10)</sup> Wytyczne pkt 3.1 akapit siódmy.

- (18) W wytycznych nie wspomina się o żadnym ograniczeniu dotyczącym obejmowania systemem podatku tonażowego statków czarterowanych na czas. W poprzednich decyzjach Komisja zatwierdziła systemy obejmujące przedsiębiorstwa, w których stosunek między tonażem posiadanych statków (lub statków czarterowanych w ramach czarteru bezzałogowego) i tonażem statków czarterowanych na czas lub na podróż wynosi nie więcej niż 3:1<sup>(11)</sup>, 4:1<sup>(12)</sup> lub 10:1<sup>(13)</sup>.
- (19) Stosunek został ustalony w celu unikania sytuacji, w których przedsiębiorstwa opodatkowane podatkiem tonażowym stają się w końcu zwykłymi maklerami morskimi nieodpowiadającymi za zarządzanie załogą i zarządzanie techniczne statkami, które użytkują. Gdyby przedsiębiorstwa opodatkowane podatkiem tonażowym miały użytkować jedynie statki czarterowane na czas lub na podróż, utraciłyby swoją wiedzę w zakresie zarządzania załogą i technicznego zarządzania statkami, niezgodnie z jednym z celów określonych w pkt 2.2 akapit pierwszy tiret czwarte wytycznych, które brzmi „ochrona i poszerzanie specjalistycznej wiedzy morskiej”.
- (20) Należy także uczciwie przyznać, że podany stosunek jest zgodny z innym celem określonym w wytycznych, dotyczącym ułatwiania organom krajowym sprawowania kontroli, by działalność ładowa związana z użytkowaniem statków objętych podatkiem tonażowym była prowadzona na terytorium Wspólnoty lub EOG. Faktycznie armatorzy statków objętych podatkiem tonażowym sami prawdopodobnie podejmują działania w zakresie zarządzania załogą, gdy są właścicielami statków lub czarterują je w ramach czarteru bezzałogowego. Jeśli te dwa rodzaje działalności są prowadzone we własnym zakresie, organy podatkowe mogą łatwiej sprawdzić, czy działalność ładowa związana z tymi statkami jest prowadzona na terytorium Wspólnoty/EOG. W tym przypadku realizacja celu ma służyć „konsolidacji sektora morskiego działającego w państwach członkowskich” zgodnie z pkt 2.2 akapit pierwszy tiret trzecie wytycznych.
- (21) Przy całkowitym zniesieniu ograniczenia system podatku tonażowego byłby jednak korzystny wyłącznie dla przedsiębiorstw użytkujących statki czarterowane na czas lub na podróż. W tym kontekście Komisja wyraża opinię, że zgłoszona zmiana nie jest zgodna z celami wspomnianymi w motywach 19 i 20. Komisja uważa, że minimalny stosunek między czarterowanymi i posiadаныmi statkami wynoszący co najmniej 10:1 powinien zostać utrzymany.
- (22) Jeśli wspomniane wyżej cele nie są spełnione, użytkowanie czarterowanych statków powinno zdaniem Komisji służyć realizacji innego celu określonego w wytycznych, a mianowicie celu dotyczącego zachęcania do przyjmowania lub zmiany bandery na banderę zarejestrowaną w rejestrach państw członkowskich zgodnie z pkt 2.2 akapit pierwszy tiret drugie wytycznych. W związku z tym nawet, jeśli zarówno zarządzanie załogą i zarządzanie techniczne statkami nie jest prowadzone na terenie Wspólnoty/EOG, Komisja może przyjąć, iż wspólny interes jest zabezpieczony, jeśli dany statek pływa pod banderą kraju Wspólnoty/EOG.
- (23) W rezultacie Komisja uważa, że powyższe cele zostaną osiągnięte, jeśli spełni się następujące warunki:
- czarterowane statki są zarejestrowane w rejestrze morskim Wspólnoty lub EOG; lub
  - zarządzanie załogą i zarządzanie techniczne tych statków odbywa się na terytorium Wspólnoty lub EOG.
- (24) Jeśli podane warunki zostaną spełnione, spełnione zostaną wspomniane wyżej cele określone w wytycznych.
- (25) Zgodnie z ostatnim orzecznictwem<sup>(14)</sup> zgłoszoną zmianę można uznać za obowiązującą od dnia 1 stycznia 2007 r. (data notyfikacji) w celu uniknięcia stosowania jej z mocą wsteczną,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

Zgłoszona zmiana w zakresie obowiązującego systemu podatku tonażowego N 504/02, początkowo zatwierdzona przez Komisję dnia 11 grudnia 2002 r., jest zgodna ze wspólnym rynkiem z zastrzeżeniem warunków określonych w art. 2.

Niniejsza zmiana może być stosowana ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2007 r.

#### Artykuł 2

Minimalny stosunek statków czarterowanych do posiadanych, użytkowanych przez każde przedsiębiorstwo opodatkowane podatkiem tonażowym, wynosi 10:1.

<sup>(11)</sup> Zob. na przykład decyzja Komisji C 20/03, dostępna na stronie internetowej: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2003:145:0004:0047:FR:PDF>, decyzja Komisji N 572/02, dostępna w języku urzędowym na stronie internetowej: [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> Decyzja Komisji z dnia 12 marca 2002 r. (Pomoc państwa N 563/01), dostępna w oficjalnym języku na stronie internetowej: [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> Zob. decyzja Komisji C 58/08, dotychczas nieopublikowana.

<sup>(14)</sup> Zob. wyrok z dnia 18 grudnia 2008 r. w sprawie C-384/07 *Wienstrom GmbH vs Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit*, dotychczas nieopublikowany, w szczególności ust. 26: „W przypadku gdy projekt pomocy został należycie zgłoszony Komisji i nie został wprowadzony w życie przed wydaniem tej decyzji, może on zostać wprowadzony w życie, począwszy od jej wydania, również – w stosownym przypadku – w odniesieniu do okresu wcześniejszego, jaki objęty był działaniem uznanym za zgodne ze wspólnym rynkiem”.

Każdy ze statków czarterowanych przez dane przedsiębiorstwo opodatkowane podatkiem tonażowym spełnia przynajmniej jeden z następujących warunków:

- a) czarterowane statki są zarejestrowane w rejestrze morskim Wspólnoty lub EOG;
- b) zarządzanie załogą i zarządzanie techniczne czarterowanych statków jest prowadzone na terytorium Wspólnoty lub EOG.

#### Artykuł 3

W terminie dwóch miesięcy od daty notyfikacji niniejszej decyzji Irlandia poinformuje Komisję o środkach, które zostały podjęte w celu zastosowania się do niniejszej decyzji.

#### Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do Irlandii.

Sporządzono w Brukseli dnia 25 lutego 2009 r.

*W imieniu Komisji*

Antonio TAJANI

*Wiceprzewodniczący*