II

(Atti adottati a norma dei trattati CE/Euratom la cui pubblicazione non è obbligatoria)

DECISIONI

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 25 febbraio 2009

relativa al regime di aiuto C 2/08 (ex N 572/07) che l'Irlanda intende istituire modificando il regime d'imposta sul tonnellaggio navale

[notificata con il numero C(2009) 688]

(Il testo in lingua inglese è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2009/626/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 88, paragrafo 2, primo comma,

dopo avere invitato le parti interessate a presentare le loro osservazioni a norma delle disposizioni sopra citate [1],

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

(1) Con messaggi elettronici del 3 ottobre 2007 e del 19 novembre 2007 le autorità irlandesi hanno notificato alla Commissione una modifica del vigente regime di tassazione del tonnellaggio (N 504/02) inizialmente autorizzato dalla Commissione l'11 dicembre 2002 [2].

(2) Con lettera del 16 gennaio 2008 [3] la Commissione ha informato l'Irlanda di aver deciso di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE nei confronti della modifica al regime.

(3) La relativa decisione è stata pubblicata il 14 maggio 2008 nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* [4]. Il 29 febbraio 2008 l'Irlanda ha presentato le proprie osservazioni. La Commissione non ha ricevuto osservazioni da altre parti interessate.

2. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELLA MISURA

2.1. Le disposizioni fondamentali del 2002 relative all'imposta sul tonnellaggio

(4) L'imposta irlandese sul tonnellaggio, istituita nel 2002, è «un regime fiscale applicabile alle compagnie di navigazione dedite ai trasporti marittimi. Le compagnie ammesse a beneficiare del regime possono decidere se le attività di navigazione devono essere tassate in base alla stazza netta della flotta anziché in base agli utili effettivi. Le compagnie che possono beneficiare del regime devono optare per questo regime entro tre anni dalla sua entrata in vigore. Le compagnie di navigazione che hanno optato per l'imposta sul tonnellaggio rimarranno soggette al regime per una durata di dieci anni (periodo d'imposta sul tonnellaggio).

Se più compagnie irlandesi che possono beneficiare del regime appartengono allo stesso gruppo di società, dovranno optare tutte per il regime di imposta sul tonnellaggio. Le attività commerciali diverse da quelle soggette alla suddetta imposta vengono tassate conformemente alla normativa sull'imposta sulle società.

[1] GU C 117 del 14.5.2008, pag. 32.
[2] Decisione C(2002) 4371 def.
[3] SG(2008)D/200091.
[4] GU C 117 del 14.5.2008, pag. 32.

Il regime dell'imposta sul tonnellaggio […] prevede che l'entità del tributo a carico delle società ammissibili venga stabilito con riferimento al tonnellaggio netto delle navi ammissibili. Per ciascuna nave soggetta all'imposta sul tonnellaggio, gli utili imponibili connessi alle attività ammissibili sono fissati forfettariamente in funzione della stazza netta secondo lo schema sotto riportato, per frazioni di 100 tonnellate nette (TN) e per periodo o frazione di periodo di 24 ore, indipendentemente dal fatto che la nave sia o no in attività:

Fino a 1 000 tonnellate nette	1,00 EUR per 100 TN
Fra 1 001 e 10 000 tonnellate nette	0,75 EUR per 100 TN
Fra 10 001 e 25 000 tonnellate nette	0,50 EUR per 100 TN
Oltre 25 000 tonnellate nette	0,25 EUR per 100 TN

Agli utili determinati nel modo sopra descritto viene applicata l'aliquota ordinaria del 12,5 % dell'imposta sulle società» ([5]).

2.2. **Restrizione riguardante «il noleggio a tempo determinato» nell'ambito del regime di imposta sul tonnellaggio del 2002**

(5) Un «presupposto necessario per poter beneficiare del regime di imposta sul tonnellaggio [del 2002] è che la percentuale delle navi ammissibili di proprietà della stessa compagnia, calcolata con riferimento alla loro stazza, non sia inferiore al 25 % del tonnellaggio di tutte le navi ammissibili operate dalla compagnia. Infatti, per cominciare a beneficiare o per continuare a beneficiare dell'imposta sul tonnellaggio, la compagnia non deve aver preso a noleggio a tempo determinato più del 75 % del tonnellaggio netto delle navi ammissibili che essa opera. Nel caso dei gruppi di società, il limite è costituito dal 75 % del tonnellaggio netto aggregato di tutte le navi ammissibili operate da tutti i membri del gruppo che sono società ammissibili. "Noleggiare una nave a tempo determinato" (charter in a ship) significa prendere in affitto una nave con l'equipaggio fornito dal noleggiatore, mentre l'espressione "bareboat charter" (noleggio scafo nudo) implica che chi prende la nave a nolo deve provvedere a dotarla dell'equipaggio.» ([6])

2.3. **Le modifiche notificate**

2.3.1. *Soppressione della restrizione relativa al noleggio a tempo determinato*

(6) Le autorità irlandesi intendono adesso eliminare la restrizione relativa al noleggio a tempo determinato. Di conseguenza, stando alla notifica, una compagnia o un gruppo di compagnie potrebbe beneficiare del regime dell'imposta sul tonnellaggio anche senza essere proprietaria di una sola nave. Secondo le autorità irlandesi, la soppressione di questa limitazione è dettata da vari motivi:

a) ammettere al regime le società di navigazione con sede in Irlanda che possiedono tutti gli altri prescritti requisiti ma che non possono beneficiare del regime fiscale in questione a causa dell'eccessiva attività svolta con navi noleggiate;

b) consentire maggiore flessibilità alle compagnie già soggette al regime di imposta sul tonnellaggio di sfruttare le condizioni del mercato laddove violerebbero, di norma, le condizioni per beneficiare dell'imposta sul tonnellaggio;

c) conseguire l'equivalenza con i regimi di altri Stati membri in rapporto alle condizioni fissate per le navi noleggiate a tempo determinato;

d) potenziare l'espansione delle attività di gestione delle navi a terra;

e) evitare di cedere attività svolte da compagnie soggette al regime di imposta sul tonnellaggio a compagnie non soggette a questo regime e, successivamente, a operatori di navi di paesi terzi; ovvero, evitare che le suddette attività vengano escluse dal regime irlandese dell'imposta sul tonnellaggio per superamento del limite.

2.3.2. *Durata*

(7) La modifica notificata alla normativa fiscale in questione verrà applicata solo dopo che sia stata autorizzata dalla Commissione e comunque con effetto retroattivo alla data di pubblicazione della modifica, cioè dal gennaio 2006.

(8) La modifica proposta non incide sulla durata del regime de quo. Il regime dell'imposta sul tonnellaggio resterà in vigore per dieci anni e cesserà il 31 dicembre 2012. Le «compagnie ammissibili» potranno optare per il regime di imposta sul tonnellaggio, di norma, entro 36 mesi decorrenti dal momento in cui soddisferanno tutte le prescritte condizioni; in altri termini, deve trattarsi di compagnie soggette all'imposta irlandese sulle società che operano «navi ammissibili» e che perseguono la gestione strategica e commerciale delle navi ammissibili in Irlanda.

2.3.3. *Beneficiari*

(9) La modifica proposta si applicherà a tutte le compagnie di navigazione che attualmente possono beneficiare del regime dell'imposta sul tonnellaggio e alle compagnie o gruppi di compagnie che possiedono i requisiti prescritti:

a) che sono soggette all'imposta delle società in Irlanda;

b) i cui utili derivano dall'esercizio di navi ammissibili che esercitano «attività ammissibili» e che optano per il regione dell'imposta sul tonnellaggio;

c) che perseguono la gestione strategica e commerciale delle navi ammissibili a partire dal territorio irlandese.

([5]) Decisione C(2002) 4371 def., punti da 3 a 6.
([6]) Decisione C(2002) 4371 def., punto 26.

2.3.4. *Dotazione finanziaria*

(10) Le autorità irlandesi prevedono che i costi relativi all'eliminazione delle restrizioni per il noleggio a tempo determinato, che saranno soppresse dal 1º gennaio 2006, dovrebbero aggirarsi intorno ai 5,88 milioni di EUR nel primo anno, in conseguenza del miglioramento registrato dal mercato in precedenza. Si prevede che, nel medio periodo (anni 2007-2009), il costo della misura diminuirà per attestarsi intorno a 1,38 milioni di EUR via via che le entrate ritorneranno su livelli più abituali.

2.4. **I motivi dell'avvio dell'indagine formale**

(11) Nella sua decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE, la Commissione aveva espresso dubbi circa la compatibilità delle modifiche notificate dalle autorità irlandesi con i principi definiti dagli Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi ([7]) (nel seguito: «gli orientamenti»). In particolare, la Commissione aveva espresso dubbi riguardo alla compatibilità della soppressione unilaterale, da parte dell'Irlanda, del numero massimo di navi noleggiate a tempo determinato che avrebbero potuto beneficiare del regime di imposta sul tonnellaggio. La Commissione ebbe a notare che la soppressione totale di questi limiti al noleggio a tempo avrebbe potuto innescare, nella Comunità, una concorrenza sul piano fiscale fra diversi regimi di imposta sul tonnellaggio. Dato che gli orientamenti hanno riconosciuto la necessità di tener conto di questa concorrenza sul piano fiscale ([8]), gli emendamenti proposti dall'Irlanda, che tendono ad eliminare ogni limitazione al noleggio di naviglio a tempo determinato possono risultare contrari all'«interesse comune» di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato, che è la disposizione sulla quale si fonda l'autorizzazione dell'imposta sul tonnellaggio.

(12) Inoltre, la Commissione aveva espresso dubbi anche in ordine alla possibile efficacia retroattiva della misura proposta. Questa eventualità potrebbe effettivamente verificarsi se l'aiuto previsto dalla modifica notificata venisse effettivamente erogato a decorrere dal 1º gennaio 2006.

2.5. **Le osservazioni dell'Irlanda**

(13) Con lettera del 29 febbraio 2008 le autorità irlandesi hanno dichiarato quanto segue:

a) le condizioni del mercato che motivano la decisione irlandese di sopprimere la limitazione per le navi noleggiate a tempo non toccano soltanto gli armatori irlandesi, ma anche gli armatori della Comunità e dei paesi terzi. In particolare, va notato che la domanda globale di trasporto di merci sfuse è aumentata fortemente dal 2002;

b) il noleggio a tempo determinato offre maggiore flessibilità agli armatori che sottoscrivono contratti di trasporto con imprese di import-export di merci sfuse;

c) in altri Stati membri (ad esempio in Danimarca) si registra un'evoluzione simile.

3. **VALUTAZIONE**

3.1. **Esistenza dell'aiuto**

(14) Per quanto riguarda l'esistenza dell'aiuto, la Commissione ritiene che la modifica notificata dalle autorità irlandesi non alteri la qualifica di aiuto di Stato del regime irlandese di imposta sul tonnellaggio, quale autorizzato dalla stessa Commissione con decisione N 504/02 ([9]).

(15) Anche dopo la soppressione delle restrizioni sul noleggio di navi a tempo determinato, le autorità irlandesi concederanno ancora un vantaggio finanziato mediante risorse pubbliche, favorendo in tal modo solo alcune imprese, dato che la misura di aiuto è finalizzata al solo settore del trasporto marittimo. Un siffatto vantaggio rischia di falsare la concorrenza e potrebbe incidere sugli scambi commerciali fra gli Stati membri dato che il trasporto marittimo è un'attività che, sul piano internazionale, si svolge sulla base di condizioni di concorrenza omogenee. Per questi motivi, la modifica notificata del regime fiscale irlandese del 2002 non altera la qualifica di aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato.

3.2. **Base giuridica per la valutazione dell'aiuto**

(16) Gli Orientamenti costituiscono la base giuridica in riferimento alla quale va valutata la compatibilità della misura notificata.

3.3. **Compatibilità della misura**

(17) Gli Orientamenti prevedono quanto segue: «Gli aiuti di Stato nell'ambito della politica comune dei trasporti marittimi hanno l'obiettivo di promuovere la competitività della flotta comunitaria sul mercato globale dei trasporti marittimi. Di conseguenza, gli sgravi fiscali dovrebbero, in linea di massima, dipendere dall'esistenza di un legame con una bandiera comunitaria. Peraltro, in via eccezionale, possono essere anche ammessi se si applicano all'intera flotta gestita da un armatore con sede nel territorio di uno Stato membro e soggetto all'imposta sulle società, sempreché sia dimostrato che la direzione strategica e commerciale della totalità del naviglio interessato è effettivamente effettuata a partire dal territorio in questione e che tale attività contribuisce sostanzialmente all'economia e all'occupazione della Comunità.» ([10])

([7]) GU C 13 del 17.1.2004, pag. 3.
([8]) Punto 3.1 degli Orientamenti: Regime fiscale delle società di navigazione.
([9]) Cfr. la nota 2 della presente decisione.
([10]) Punto 3.1, settimo comma, degli Orientamenti.

(18) Gli Orientamenti non fanno alcuna menzione di eventuali restrizioni all'inclusione di navi noleggiate a tempo determinato nei regimi di imposta sul tonnellaggio. In precedenti decisioni la Commissione ha autorizzato regimi fiscali di cui beneficiano società di trasporto in cui il rapporto fra il tonnellaggio delle navi di proprietà (o delle navi noleggiate senza equipaggio) e tonnellaggio delle navi noleggiate con l'equipaggio per un periodo determinato o per un singolo viaggio era dell'ordine di 3:1 ([11]), di 4:1 ([12]) o di 10:1 ([13]).

(19) Questo rapporto era finalizzato ad evitare situazioni in cui le società soggette al regime di imposta sul tonnellaggio sarebbero diventate semplici broker marittimi, senza assumersi alcuna responsabilità per la gestione degli equipaggi e la gestione tecnica delle navi operate. Se le compagnie soggette all'imposta sul tonnellaggio operassero unicamente con navi prese in affitto a tempo determinato o per singoli viaggi, perderebbero il loro know-how sul piano della gestione degli equipaggi e della gestione tecnica, e ciò in netta contraddizione con gli obiettivi stabiliti nella parte 2.2, primo comma, terzo trattino dei citati Orientamenti e precisamente «mantenere e migliorare il know-how marittimo».

(20) Giova inoltre ricordare che questo rapporto si prefiggeva un altro obiettivo (pure riconosciuto dagli Orientamenti), cioè quello di rendere più agevole, per le autorità nazionali controllare che le attività a terra relative alle navi che beneficiano del regime fiscale in questione rimangano all'interno della Comunità/del SEE. In effetti, è probabile che gli armatori delle navi soggette all'imposta sul tonnellaggio provvedano direttamente alla gestione degli equipaggi quando sono essi stessi proprietari delle navi o quando le prendono a noleggio con contratti di noleggio a scafo nudo. Quando queste due attività sono esercitate dalla stessa compagnia è più facile per le autorità fiscali controllare che le connesse attività a terra avvengano all'interno della Comunità o del SEE. In questo caso, l'obiettivo perseguito consiste nel «contribuire al consolidamento delle industrie marittime connesse stabilite negli Stati membri», come previsto dal punto 2.2, primo comma, terzo trattino, degli Orientamenti.

(21) Per contro, la soppressione totale del limite in questione consentirebbe ad imprese che operano esclusivamente con navi prese a noleggio a tempo determinato o per determinati viaggi di beneficiare del regime di imposta sul tonnellaggio. A questo proposito la Commissione ritiene che la modifica notificata non sia conforme agli obiettivi enunciati ai precedenti punti 19 e 20. La Commissione ritiene che debba essere mantenuto un rapporto minimo di 10:1 tra navi prese a noleggio e navi di proprietà.

(22) Se non dovessero essere conseguiti gli obiettivi sopra descritti, la Commissione ritiene che le navi prese a noleggio debbano contribuire a conseguire un altro obiettivo indicato dagli Orientamenti, quale definito al punto 2.2, primo comma, secondo trattino, e cioè «incoraggiare l'iscrizione o la reiscrizione del naviglio nei registri degli Stati membri». Di conseguenza, anche quando la gestione tecnica e la gestione degli equipaggi delle navi non siano entrambe effettuate nel territorio della Comunità o del SEE, la Commissione potrebbe accettare che l'interesse comune è comunque salvaguardato qualora il naviglio interessato batta la bandiera di uno Stato membro della Comunità o del SEE.

(23) La Commissione ritiene inoltre che gli obiettivi sopra menzionati saranno conseguiti qualora siano soddisfatte le seguenti condizioni:

a) il naviglio preso a noleggio sia registrato in un registro marittimo della Comunità o di uno Stato del SEE; oppure

b) la gestione dell'equipaggio e la gestione tecnica del naviglio vengano effettuate nel territorio della Comunità o del SEE.

(24) Quando tali condizioni risultano soddisfatte i citati obiettivi degli Orientamenti possono ritenersi conseguiti.

(25) In armonia con una giurisprudenza recente ([14]), la modifica notificata può essere autorizzata con effetto dal 1º gennaio 2007 (data della sua notifica) in modo da evitare la sua applicazione retroattiva,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La modifica notificata al regime irlandese di imposta sul tonnellaggio N 504/02, inizialmente autorizzato dalla Commissione l'11 dicembre 2002, è compatibile con il mercato comune subordinatamente alle condizioni di cui all'articolo 2.

La modifica può essere applicata con effetto dal 1º gennaio 2007.

Articolo 2

Il rapporto minimo tra navi prese a noleggio e navi di proprietà di ciascuna compagnia beneficiaria del regime di imposta sul tonnellaggio deve essere di 10:1.

([11]) Cfr., per esempio, la decisione della Commissione C 20/03, che può essere consultata al seguente indirizzo: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2003:145:0004:0047:FR:PDF la decisione della Commissione N 572/02, disponibile nella lingua facente fede al seguente indirizzo Internet: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transports-2002/n572-02.pdf

([12]) Decisione della Commissione del 12 marzo 2002 (aiuto di Stato N 563/01), disponibile nella lingua facente fede al seguente indirizzo Internet: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transports-2001/n563-01.pdf

([13]) Cfr. la decisione C58/08 della Commissione, non ancora pubblicata.

([14]) Cfr. la sentenza della Corte di giustizia del 18 dicembre 2008 nella causa C-384/07, *Wienstrom GmbH/Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit* (non ancora pubblicata) e in particolare il punto 26 della motivazione: «Qualora un progetto di aiuto sia stato regolarmente notificato alla Commissione e non sia stato messo ad esecuzione prima di tale decisione, esso può essere messo ad esecuzione a decorrere da quest'ultima nonché, eventualmente, per un periodo precedente coperto dalla misura dichiarata compatibile».

Le navi noleggiate, operate da ciascuna compagnia beneficiaria del regime di imposta sul tonnellaggio devono soddisfare almeno una delle seguenti condizioni:

a) essere registrate in un registro navale della Comunità o del SEE;

b) la gestione tecnica e la gestione dell'equipaggio della nave noleggiata devono essere assicurate a partire dal territorio della Comunità o del SEE.

Articolo 3

L'Irlanda informa la Commissione delle misure adottate per conformarsi alla presente decisione entro due mesi dalla data della sua notificazione.

Articolo 4

L'Irlanda è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 25 febbraio 2009.

Per la Commissione
Antonio TAJANI
Vicepresidente