II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΙΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 30ής Ιουνίου 2004

σχετικά με σειρά φορολογικών μέτρων τα οποία σχεδιάζει να εφαρμόσει το Βέλγιο υπέρ των θαλάσσιων μεταφορών

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2004) 2040]

(Τα κείμενα στη γαλλική και την ολλανδική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2005/417/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τους ενδιαφερομένους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα εν λόγω άρθρα [1], και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

1.1. Ιστορικό της διαδικασίας

(1) Με επιστολή της 14ης Ιουνίου 2002 της μόνιμης αντιπροσωπίας της, η βελγική κυβέρνηση κοινοποίησε, σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης, σειρά φορολογικών μέτρων υπέρ της εμπορικής ναυτιλίας, τα οποία περιλαμβάνονταν σε νομοσχέδιο-πρόγραμμα. Το σύνολο των μέτρων ενεγράφη στο μητρώο κοινοποιηθεισών ενισχύσεων με τον αριθμό Ν 433/02. Πριν μπορέσει να αποφανθεί η Επιτροπή, τα σχεδιαζόμενα μέτρα περιλήφθηκαν στον νόμο-πρόγραμμα της 2ας Αυγούστου 2002.

(2) Στις 19 Μαρτίου 2003, η Επιτροπή αποφάσισε [2] να κινήσει την επίσημη διαδικασία εξέτασης, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 1999, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ [3], έναντι ορισμένων πτυχών του νόμου-προγράμματος της 2ας Αυγούστου 2002 (ο φάκελος έλαβε εφεξής τον νέο αριθμό C 20/03) και να εγκρίνει τις λοιπές διατάξεις του νόμου-προγράμματος υπέρ του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών.

(3) Με βασιλικό διάταγμα της 7ης Μαΐου 2003, οι βελγικές αρχές προέβησαν σε εκτέλεση του συνόλου των διατάξεων του νόμου-προγράμματος υπέρ του κλάδου της ναυτιλίας (άρθρα 115 έως 127 του εν λόγω νόμου-προγράμματος), διευκρινίζοντας στο προοίμιο του βασιλικού διατάγματος ότι το υπόψη διάταγμα δεν προσφέρει «ουδεμία νομική βάση στον φορολογούμενο ώστε να δύναται να επικαλεσθεί, έναντι των φορολογικών αρχών ή ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων, εφαρμογή των φορολογικών μέτρων ενίσχυσης των οποίων η συμβατότητα εξετάζεται από την Επιτροπή», δυνάμει της απόφασης της Επιτροπής της 19ης Μαρτίου 2003.

(4) Με επιστολή της 7ης Μαΐου 2003, οι βελγικές αρχές διατύπωσαν τα σχόλιά τους επί της απόφασης της Επιτροπής της 19ης Μαρτίου 2003.

[1] ΕΕ C 145 της 21.6.2003, σ. 4.

[2] Βλέπε υποσημείωση 1.

[3] ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1 κανονισμός όπως τροποποιήθηκε από την πράξη προσχώρησης 2003.

(5) Με επιστολή της 26ης Ιουνίου 2003, η Επιτροπή έθεσε ορισμένες συμπληρωματικές ερωτήσεις στις βελγικές αρχές. Κατόπιν σχετικής υπενθύμισης από πλευράς Επιτροπής, με ημερομηνία 18 Αυγούστου 2003, οι βελγικές αρχές απάντησαν με επιστολή της 12ης Σεπτεμβρίου 2003.

(6) Στις 17 Ιανουαρίου 2004, δημοσιεύθηκαν στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* [4] νέες κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών, οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ την ίδια μέρα.

1.2. **Τίτλος της ενίσχυσης**

(7) Η παρούσα απόφαση αφορά τα φορολογικά μέτρα υπέρ των θαλάσσιων μεταφορών που περιλαμβάνονται στον νόμο-πρόγραμμα της 2ας Αυγούστου 2002, Τίτλος V – Οικονομικά, Κεφάλαιο I - Θαλάσσια ναυσιπλοΐα (TITRE V – Finances, CHAPITRE I. - Navigation maritime).

1.3. **Δικαιούχοι της ενίσχυσης**

(8) Οι δικαιούχοι των διαφόρων καθεστώτων ενισχύσεων είναι οι επιχειρήσεις που έχουν την έδρα τους στο Βέλγιο και δραστηριοποιούνται στους τομείς των θαλάσσιων μεταφορών, της εκμετάλλευσης των θαλάσσιων πόρων και της ρυμούλκησης.

1.4. **Στόχος της ενίσχυσης**

(9) Ο κύριος στόχος των προβλεπομένων φορολογικών μέτρων είναι ο επαναπατρισμός των υπό βελγικό έλεγχο πλοίων στο εθνικό νηολόγιο, από το οποίο έχει αποχωρήσει το σύνολο της εμπορικής ναυτιλίας.

2. **ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ**

(10) Ο νόμος-πρόγραμμα προβλέπει σειρά φορολογικών μέτρων υπέρ των θαλάσσιων μεταφορών στο Βέλγιο:

— καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης των ναυτιλιακών εταιρειών, με βάση τη χωρητικότητα,

— δέσμη μέτρων υπέρ των ναυτιλιακών εταιρειών που δεν έχουν επιλέξει την κατ' αποκοπήν φορολόγηση με βάση τη χωρητικότητα, τα οποία περιλαμβάνουν ταχύτερη απόσβεση των πλοίων, φορολογική απαλλαγή της υπεραξίας από την πώληση των πλοίων, υπό τον όρο της επανεπένδυσης, και φορολογικές εκπτώσεις κατά την αγορά πλοίων,

— κατάργηση του τέλους εγγραφής κατά τη σύσταση υποθήκης επί πλοίων,

— καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης, με βάση τη χωρητικότητα, των διαχειριστών πλοίων για λογαριασμό τρίτων, οι οποίοι παρέχουν υπηρεσίες για λογαριασμό των πλοιοκτητών.

(11) Βάσει της κατ' αποκοπήν φορολόγησης με βάση τη χωρητικότητα [5], η φορολογητέα βάση που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του φόρου εταιρειών αντικαθίσταται, για τις ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν επιλέξει αυτό το καθεστώς, από ένα κατ' αποκοπήν ποσό, το οποίο προσδιορίζεται βάσει της χωρητικότητας του σχετικού στόλου. Στο πλαίσιο του παρόντος καθεστώτος, δεν επιβάλλεται κανένας όρος όσον αφορά τη σημαία των πλοίων.

(12) Για τους διαχειριστές πλοίων για λογαριασμό τρίτων προβλέπεται παρεμφερής μηχανισμός, που καταλήγει στον προσδιορισμό ακόμη πιο χαμηλού κατ' αποκοπήν ποσού, υπό τον όρο, όμως, ότι τα τρία τέταρτα του στόλου, του οποίου έχουν αναλάβει τη διαχείριση, θα νηολογηθούν στη βελγική σημαία.

2.1. **Καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης**

(13) Μπορούν να είναι επιλέξιμα για το καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης τα πλοία που χρησιμοποιούνται για τις ακόλουθες επιλέξιμες δραστηριότητες:

— εκμετάλλευση πλοίου για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή προσώπων σε διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, όπως και για την εξερεύνηση ή για την εκμετάλλευση των θαλάσσιων φυσικών πόρων,

— κέρδη προερχόμενα από την εκμετάλλευση πλοίου, το οποίο διαθέτει άδεια ναυσιπλοΐας, για την παροχή υπηρεσιών ρυμούλκησης, διάσωσης και λοιπές θαλάσσιες δραστηριότητες,

— κάθε δραστηριότητα που συντελεί άμεσα στην προαναφερόμενη εκμετάλλευση.

(14) Με επιστολή της 5ης Σεπτεμβρίου 2002, οι βελγικές αρχές διευκρίνισαν ότι ο κλάδος της αλιείας δεν μπορεί να αποτελέσει επιλέξιμη δραστηριότητα.

(15) Το ύψος του φόρου εταιρειών για τις ναυτιλιακές εταιρείες [6] που έχουν επιλέξει αυτό το καθεστώς καθορίζεται κατ' αποκοπήν, βάσει της καθαρής χωρητικότητας των επιλέξιμων πλοίων τους. Η φορολογητέα βάση, που υπόκειται στον συντελεστή φόρου εταιρειών, ισούται με το άθροισμα των ποσών που υπολογίζονται για έκαστο από τα επιλέξιμα πλοία [7] ανάλογα με την ακόλουθη κλίμακα, στην οποία προβλέπονται οι εξής τιμές ανά 100 κόρους καθαρής χωρητικότητας (κ.κ.χ.)

[4] ΕΕ C 13 της 17.1.2004, σ. 3.

[5] Επίσης λεγόμενη Tonnage Tax (φόρος χωρητικότητας) στα αγγλικά.

[6] Βλέπε τμήμα 2.8 της απόφασης της Επιτροπής της 19ης Μαρτίου 2003.

[7] Βλέπε υποσημείωση 6.

και ανά 24ωρη περίοδο, η οποία έχει ήδη εκκινήσει, ανεξαρτήτως του κατά πόσον είναι επιχειρησιακό το πλοίο:

(σε ευρώ ανά 100 κ.κ.χ.)

Έως 1 000 κόρους καθαρής χωρητικότητας	1,00
Από 1 001 έως 10 000 κόρους καθαρής χωρητικότητας	0,60
Από 10 001 έως 20 000 κόρους καθαρής χωρητικότητας	0,40
Από 20 001 έως 40 000 κόρους καθαρής χωρητικότητας	0,20
Από 40 001 κόρους καθαρής χωρητικότητας και άνω	0,05

(16) Οι εταιρείες ναυτιλιακών μεταφορών, άπαξ και επιλέξουν το εν λόγω καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης, παραμένουν υποκείμενες σε αυτό επί 10ετή περίοδο. Κατά τη λήξη της περιόδου αυτής, προβλέπεται σιωπηρή ανανέωση του καθεστώτος για νέα 10ετή περίοδο, εκτός εάν η σχετική επιχείρηση γνωστοποιήσει εκ των προτέρων την πρόθεσή της να αποχωρήσει από το καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης.

(17) Επιπλέον, στο καθεστώς προβλέπονται επιπρόσθετες ελαφρύνσεις για τα νεώτερα πλοία. Όντως, το άρθρο 119 παράγραφος 2 του νόμου-προγράμματος ορίζει ότι τα φορολογητέα κέρδη, που προσδιορίζονται κατ' αποκοπήν σύμφωνα με την ανωτέρω κλίμακα, μειώνονται σε:

— 50 % του ημερήσιου κατ' αποκοπήν ποσού για τα πλοία ηλικίας κάτω των πέντε ετών, που υπολογίζεται από την ημερομηνία παράδοσης

— 75 % του ημερήσιου κατ' αποκοπήν ποσού για τα πλοία ηλικίας τουλάχιστον πέντε ετών, αλλά κάτω των δέκα ετών, που υπολογίζεται από την ημερομηνία παράδοσης.

(18) Η ηλικία του πλοίου προσδιορίζεται βάσει της ημερομηνίας παράδοσης, όπως καθορίζεται από τον υποθηκοφύλακα πλοίων θαλάσσιας και εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή από τις αρμόδιες αρχές εγγραφής.

(19) Δυνάμει του άρθρου 120 παράγραφος 2 του νόμου-προγράμματος, στη φορολογητέα βάση που καθορίζεται κατ' αποκοπήν δεν μπορεί να γίνει καμμία έκπτωση λόγω ζημιών από προηγούμενα οικονομικά έτη. Το ενδεχομένως μη καταλογισθέν μέρος των ζημιών που προέρχονται από τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα, το οποίο παραμένει κατά τη στιγμή που η φορολογητέα βάση για τις ναυτιλιακές δραστηριότητες καθορίζεται για πρώτη φορά σε συνάρτηση με τη χωρητικότητα, δύναται να εκπίπτεται εκ νέου από τα μελλοντικά κέρδη μετά τη λήξη της περιόδου κατά την οποία η φορολογητέα βάση καθορίζεται με τον τρόπο αυτόν. Ωστόσο, κατά παρέκκλιση, μπορούν να εκπίπτονται από τη φορολογητέα βάση που καθορίζεται κατ' αποκοπήν οι επιχειρηματικές ζημίες τις οποίες υφίσταται κατά τη διάρκεια της ιδίας φορολογικής περιόδου άλλο τμήμα της εταιρείας, εάν και εφόσον οι εν λόγω επιχειρηματικές ζημίες δεν ήταν δυνατόν να αφαιρεθούν από τα κέρδη οιουδήποτε άλλου τμήματος της εταιρείας, μη υποκείμενου στην κατ' αποκοπήν φορολόγηση.

2.2. **Φορολογικά μέτρα υπέρ των ναυτιλιακών εταιρειών που δεν έχουν επιλέξει το καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης**

(20) Για όλες τις φορολογικές περιόδους κατά τις οποίες η ναυτιλιακή εταιρεία δεν υπόκειται στην κατ' αποκοπήν φορολόγηση, η επιχείρηση μπορεί να επωφεληθεί από τριών ειδών φορολογικά πλεονεκτήματα, τα οποία συνιστούν παρέκκλιση από τον βελγικό κώδικα φορολογίας εισοδήματος του 1992.

2.2.1. *Ταχύτερη απόσβεση* ([8])

(21) Τα νεότευκτα, ή ακόμη και τα μεταχειρισμένα πλοία, που περιέρχονται για πρώτη φορά στην κυριότητα βέλγου φορολογουμένου, τα μερίδια και οι μετοχές των εν λόγω πλοίων, καθώς και οι δαπάνες τις οποίες συνεπάγονται οι σοβαρές επισκευές και οι εργασίες μετασκευής που πραγματοποιούνται κατά την απόκτηση μεταχειρισμένων πλοίων, μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο της ακόλουθης απόσβεσης:

— 20 % κατά τη λογιστική χρήση του έτους έναρξης πλόων,

([8]) Μέτρο προβλεπόμενο στο άρθρο 121 του νόμου-προγράμματος της 2ας Αυγούστου 2002:

«Άρθρο 121

1. Υπό την επιφύλαξη των παρεκκλίσεων που αναφέρονται στο παρόν τμήμα, οι αποσβέσεις των νεότευκτων ή των μεταχειρισμένων πλοίων καθορίζονται σύμφωνα με τα άρθρα 61 έως 64 του κώδικα φορολογίας εισοδήματος του 1992.

2. Επιτρέπονται οι ακόλουθοι συντελεστές απόσβεσης για τα νεότευκτα πλοία, για τα μερίδια συνιδιοκτησίας νεότευκτων πλοίων και για τις μετοχές πλοίων σε νεότευκτα πλοία: για τη λογιστική χρήση του έτους δρομολόγησης 20 %, για εκάστη από τις δύο επόμενες λογιστικές χρήσεις 15 %. Κατόπιν, ανά λογιστική χρήση, έως την πλήρη απόσβεση, 10 %.

3. Το έλλειμμα της απόσβεσης των τριών πρώτων λογιστικών χρήσεων, αρχίζοντας από τη λογιστική χρήση κατά τη διάρκεια της οποίας δρομολογήθηκε το πλοίο, ανακτάται κατά τις φορολογικές περιόδους που ακολουθούν την περίοδο κατά την οποία σημειώθηκε το έλλειμμα, ακόμη και εκτός της συνήθους διάρκειας απόσβεσης σύμφωνα με την παράγραφο 2, υπό την προϋπόθεση ότι το συνολικό ετήσιο ποσό απόσβεσης ανά πλοίο δεν υπερβαίνει, σε καμμία περίπτωση, το 20 % της αξίας της επένδυσης ή της αξίας αγοράς.

4. Τα πλοία των οποίων γίνεται απόσβεση, σύμφωνα με το καθεστώς που προβλέπεται στο παρόν άρθρο, δεν δύνανται να επωφεληθούν από το καθεστώς επιλογής φθίνουσας απόσβεσης, που προβλέπεται στο άρθρο 64 του κώδικα φορολογίας εισοδήματος του 1992.

5. Τα πλοία, τα μερίδια συνιδιοκτησίας πλοίων και οι μετοχές σε πλοία που δεν αποκτώνται νεότευκτα δύνανται να επωφεληθούν από την απόσβεση που προβλέπεται στις παραγράφους 1 έως 4, εφόσον τα εν λόγω πλοία περιέρχονται για πρώτη φορά στην κυριότητα βέλγου φορολογουμένου. Τα πλοία που δεν αποκτώνται νεότευκτα και τα οποία, σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο, δεν δύνανται να επωφεληθούν από την απόσβεση που προβλέπεται στις παραγράφους 1 έως 4, μπορούν να αποσβεσθούν με γραμμικό τρόπο κατά τη συνήθη διάρκεια χρήσης. Οι αποσβέσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 1 έως 4 εφαρμόζονται επίσης και για τις δαπάνες τις οποίες συνεπάγονται οι σοβαρές επισκευές και οι εργασίες μετασκευής που πραγματοποιούνται κατά την απόκτηση μεταχειρισμένων πλοίων.

6. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια της περιόδου κατά την οποία τα κέρδη που προέρχονται από τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα καθορίζονται σε συνάρτηση με τη χωρητικότητα.

7. Σε περίπτωση μεταβίβασης μετά το τέλος της περιόδου κατά την οποία τα κέρδη που προέρχονται από τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα καθορίζονται σε συνάρτηση με τη χωρητικότητα, για τον υπολογισμό της υπεραξίας όπως ορίζεται στο άρθρο 122, η καθαρή φορολογητέα αξία προσδιορίζεται με βάση τους συνήθεις κανόνες απόσβεσης για φορολογικούς σκοπούς, επίσης και για την περίοδο κατά την οποία τα κέρδη που προέρχονται από τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα καθορίζονται σε συνάρτηση με τη χωρητικότητα.»

— 15 % για εκάστη από τις δύο επόμενες λογιστικές χρήσεις,

— 10 % κατόπιν, ανά λογιστική χρήση, έως την πλήρη απόσβεση.

(22) Το έλλειμμα της απόσβεσης των τριών πρώτων λογιστικών χρήσεων, αρχίζοντας από τη λογιστική χρήση κατά τη διάρκεια της οποίας πραγματοποιήθηκε η έναρξη πλόων του σκάφους, είναι δυνατόν να ανακτηθεί κατά τις φορολογικές περιόδους που ακολουθούν την περίοδο κατά την οποία σημειώθηκε το έλλειμμα, ακόμη και πέραν της περιόδου απόσβεσης, υπό την προϋπόθεση ότι το συνολικό ετήσιο ποσό απόσβεσης ανά πλοίο δεν υπερβαίνει, σε καμία περίπτωση, το 20 % της αξίας της επένδυσης.

(23) Τα πλοία των οποίων γίνεται απόσβεση κατ' αυτόν τον τρόπο δεν δύνανται να επωφεληθούν από το καθεστώς φθίνουσας απόσβεσης, που προβλέπεται στο άρθρο 64 του βελγικού κώδικα φορολογίας εισοδήματος του 1992.

(24) Τα πλοία τα οποία δεν αποκτώνται νεότευκτα και δεν περιέρχονται για πρώτη φορά στην κυριότητα βέλγου φορολογουμένου μπορούν, ωστόσο, να αποσβεσθούν με γραμμικό τρόπο κατά τη συνήθη διάρκεια χρήσης τους.

(25) Το ειδικό καθεστώς απόσβεσης που περιλαμβάνεται στον νόμο-πρόγραμμα αποτελεί τον νομικό τύπο ενός διοικητικού μέτρου που ήδη εφαρμόζεται εδώ και αρκετές δεκαετίες στο Βέλγιο. Το εν λόγω μέτρο συμπεριλήφθηκε στον νόμο, για να αυξηθεί η νομική κατοχύρωση και να εξασφαλισθεί η αδιάκοπη συνέχεια του συστήματος.

2.2.2. *Φορολογική απαλλαγή της υπεραξίας από την πώληση των πλοίων*

(26) Στο άρθρο 122 [9] προβλέπεται ότι η υπεραξία που πραγματοποιείται από την πώληση πλοίων απαλλάσσεται από τη φορολογία, εφόσον το ή τα πωληθέντα πλοία έχουν παραμείνει στα πάγια περιουσιακά στοιχεία της εταιρείας επί πενταετία και πλέον κατά τη στιγμή της πώλησης, και εφόσον επανεπενδύεται, εντός πενταετίας, ποσό τουλάχιστον ίσο με την αξία των κερδών, για την αγορά πλοίων, μεριδίων συνιδιοκτησίας πλοίων, μετοχών σε πλοία ή μετοχών ή μεριδίων σε ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες εδρεύουν στην Κοινότητα και οι οποίες ασκούν αποκλειστικά επιλέξιμες δραστηριότητες [10].

(27) Ελλείψει επανεπένδυσης υπό τις οριζόμενες προϋποθέσεις, τα πραγματοποιηθέντα κέρδη υπολογίζονται ως κέρδη της φορολογικής περιόδου κατά την οποία έληξε η προθεσμία επανεπένδυσης.

(28) Η επένδυση που λαμβάνεται υπόψη ως επανεπένδυση πρέπει να διατηρηθεί ως στοιχείο του ενεργητικού τουλάχιστον επί πενταετία. Ωστόσο, η εν λόγω επένδυση μπορεί ενδεχομένως να αντικατασταθεί εντός τριών μηνών σε περίπτωση πώλησης. Εάν η επένδυση, η οποία λαμβάνεται υπόψη για την επανεπένδυση, αντικαταστάθηκε με αυτόν τον τρόπο, εφαρμόζονται οι ίδιες διατάξεις ως προς την υπεραξία για τη μεταβίβαση των στοιχείων του ενεργητικού που αποκτήθηκαν εις αντικατάσταση.

(29) Σε περίπτωση πώλησης μετά το τέλος της περιόδου κατά την οποία η φορολογητέα βάση καθορίζεται σε συνάρτηση με τη χωρητικότητα, για τον υπολογισμό της υπεραξίας, η καθαρή φορολογητέα αξία προσδιορίζεται με βάση τους συνήθεις κανόνες απόσβεσης, επίσης και για την περίοδο κατά την οποία τα κέρδη που προέρχονται από τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα καθορίζονται σε συνάρτηση με τη χωρητικότητα.

---

[9] Μέτρο προβλεπόμενο στο άρθρο 122 του νόμου-προγράμματος της 2ας Αυγούστου 2002:

«*Άρθρο 122*

1. Υπό την επιφύλαξη των παρεκκλίσεων του παρόντος τμήματος, οι διατάξεις που προβλέπονται στο άρθρο 190 του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος του 1992 εφαρμόζονται για την υπεραξία που πραγματοποιούν από τα πλοία οι εταιρείες που εδρεύουν στο Βέλγιο ή τα βελγικά υποκαταστήματα των εταιρειών που δεν εδρεύουν στο Βέλγιο, οι οποίες ασκούν αποκλειστικά τις δραστηριότητες που περιγράφονται στο άρθρο 115 παράγραφος 2.

2. Όταν επανεπενδύεται ποσό ίσο με την αξία των κερδών, κατά τον τρόπο και εντός των προθεσμιών που αναφέρονται κατωτέρω, η υπεραξία που πραγματοποιείται από τη μεταβίβαση πλοίων απαλλάσσεται από τη φορολογία, εφόσον τα πωληθέντα πλοία έχουν αποτελέσει πάγια περιουσιακά στοιχεία επί πενταετία και πλέον κατά τη στιγμή της μεταβίβασής τους.

3. Η επανεπένδυση πρέπει να πραγματοποιείται υπό τις εξής μορφές: πλοία, μερίδια συνιδιοκτησίας πλοίων, μετοχές πλοίων ή μετοχές ή μερίδια σε εταιρεία ναυτιλιακής εκμετάλλευσης η οποία εδρεύει στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

4. Η επανεπένδυση πρέπει να υλοποιηθεί το αργότερο κατά την παύση της επαγγελματικής δραστηριότητας και εντός πενταετίας, η οποία υπολογίζεται από την πρώτη ημέρα της φορολογικής περιόδου κατά την οποία πραγματοποιήθηκαν τα κέρδη, ή από την πρώτη ημέρα της προτελευταίας φορολογικής περιόδου που προηγείται της περιόδου κατά την οποία πραγματοποιήθηκαν τα κέρδη.

5. Για να δικαιολογήσει την εφαρμογή του συστήματος φορολόγησης της παραγράφου 1, ο φορολογούμενος οφείλει να επισυνάψει δήλωση, σύμφωνα με το υπόδειγμα που έχει εγκριθεί από τον υπουργό Οικονομικών ή τον αντιπρόσωπό του, στη δήλωσή του φορολογίας εισοδήματος για το φορολογικό έτος που αντιστοιχεί στη φορολογική περίοδο κατά την οποία πραγματοποιήθηκαν τα κέρδη, όπως και για κάθε μεταγενέστερη φορολογική περίοδο, μέχρις ότου υλοποιηθεί η επανεπένδυση σύμφωνα με τις παραγράφους 2 έως 4.

6. Ελλείψει επανεπένδυσης υπό τις μορφές και εντός των προθεσμιών που προβλέπονται στις παραγράφους 1 έως 4, τα πραγματοποιηθέντα κέρδη υπολογίζονται ως κέρδη της φορολογικής περιόδου κατά την οποία έληξε η προθεσμία επανεπένδυσης.

7. Η επένδυση που λαμβάνεται υπόψη ως επανεπένδυση πρέπει να διατηρηθεί ως στοιχείο του ενεργητικού τουλάχιστον επί πενταετία. Ωστόσο, μπορεί ενδεχομένως να αντικατασταθεί εντός τριών μηνών σε περίπτωση μεταβίβασης. Εάν η επένδυση, η οποία λαμβάνεται υπόψη ως επανεπένδυση, αντικαταστάθηκε με αυτόν τον τρόπο, οι διατάξεις του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται για τη μεταβίβαση των στοιχείων του ενεργητικού που αποκτήθηκαν εις αντικατάσταση.

8. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται για την περίοδο κατά την οποία τα κέρδη που προέρχονται από τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα καθορίζονται σε συνάρτηση με τη χωρητικότητα.»

[10] Βλέπε τμήμα 2.8.2 της απόφασης της Επιτροπής της 19ης Μαρτίου 2003.

2.2.3. *Φορολογικές εκπτώσεις για την αγορά πλοίων* ([11])

(30) Οι εταιρείες που εδρεύουν στο Βέλγιο ή τα βελγικά υποκαταστήματα των εταιρειών που δεν εδρεύουν στο Βέλγιο, οι οποίες ασκούν αποκλειστικά επιλέξιμες δραστηριότητες ([12]), δύνανται να τύχουν, κατά την αγορά νεότευκτων ή μεταχειρισμένων πλοίων που περιέρχονται για πρώτη φορά στην κυριότητα βέλγου φορολογουμένου, φορολογικής εκπτώσεως λόγω επενδύσεων, η οποία ανέρχεται στο 30 % της τιμής αγοράς τους.

(31) Η φορολογική έκπτωση που δεν χορηγήθηκε, λόγω έλλειψης ή ανεπάρκειας των κερδών κατά τη διάρκεια της αντίστοιχης φορολογικής περιόδου, μεταφέρεται διαδοχικά στα κέρδη των επομένων φορολογικών περιόδων. Σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις σχετικά με τη μεταφορά των ζημιών κατά την έναρξη της κάλυψης από το καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης, το ενδεχομένως μη καταλογισθέν μέρος της έκπτωσης λόγω επενδύσεων, το οποίο παραμένει κατά τη στιγμή που τα προερχόμενα από τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα κέρδη καθορίζονται για πρώτη φορά με βάση τη χωρητικότητα, δύναται να εκπίπτεται εκ νέου από τα κέρδη μετά τη λήξη της περιόδου κατά την οποία η φορολογητέα βάση καθορίζεται με τον τρόπο αυτόν.

2.2.4. *Μείωση του τέλους εγγραφής για τις υποθήκες επί πλοίων*

(32) Ο βελγικός κώδικας τελών εγγραφής, υποθήκης και πρωτοκόλλου τροποποιείται ούτως ώστε, για τη σύσταση υποθήκης επί πλοίων, να μην καταβάλλεται πλέον αναλογικό τέλος εγγραφής, είτε το πλοίο υπόκειται στη συνέχεια στο καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης είτε όχι. Η εν λόγω μείωση του τέλους εγγραφής αφορά τις υποθήκες τόσο επί πλοίων θαλάσσιας, όσο και εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

(33) Στο ισχύον βελγικό σύστημα, για την εγγραφή υποθήκης (επιπλέον μιας σειράς πολύ περιορισμένων πάγιων τελών), υπολογίζονται, αφενός, αμοιβή για τον υποθηκοφύλακα που ανέρχεται σε 0,052 % και, αφετέρου, τέλος εγγραφής 0,5 % επί του ποσού της υποθήκης. Κατά τις βελγικές αρχές, προφανώς αυτό ακριβώς το τέλος καθιστά σχετικά αποτρεπτική τη νηολόγηση υπό βελγική σημαία. Με το νέο καθεστώς, το τέλος κατά την εγγραφή υποθήκης περιορίζεται στο γενικό πάγιο τέλος, ύψους 25 ευρώ, το οποίο προβλέπεται στο άρθρο 11 πρώτο και δεύτερο εδάφιο του βελγικού κώδικα τελών εγγραφής, υποθήκης και πρωτοκόλλου.

(34) Η μεταβίβαση υποθήκης επί πλοίου ή σκάφους, κατόπιν εκχώρησης της απαίτησης έναντι αντιτίμου, συμβατικής υποκατάστασης ή οιασδήποτε άλλης σύμβασης έναντι αντιτίμου, υπόκειται ομοίως σε καταβολή τέλους εγγραφής 0,5 %, σύμφωνα με το άρθρο 92/2 ([13]) του εν λόγω κώδικα. Σύμφωνα με το άρθρο 93 του ιδίου κώδικα, το υπόψη τέλος εγγραφής καταβάλλεται επί του ύψους των εγγυημένων από την υποθήκη ποσών, εξαιρουμένων των τόκων ή των τόκων υπερημερίας τριών ετών, όπως εξασφαλίζεται από το άρθρο 87 του νόμου περί υποθηκών της 16ης Δεκεμβρίου 1951.

2.2.5. *Καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης με βάση τη χωρητικότητα, το οποίο ισχύει για τους διαχειριστές πλοίων για λογαριασμό τρίτων* ([14]).

(35) Δυνάμει του άρθρου 124 του νόμου-προγράμματος, οι διαχειριστές πλοίων για λογαριασμό τρίτων επωφελούνται ομοίως από καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης, αλλά με κλίμακα δέκα φορές ευνοϊκότερη από την προβλεπόμενη στο καθεστώς που ισχύει για τις ναυτιλιακές εταιρείες, διότι και εδώ εφαρμόζονται οι ίδιες τιμές για τα υπό διαχείριση πλοία, όχι όμως ανά 100 κόρους καθαρής χωρητικότητας (κ.κ.χ.), αλλά ανά 1 000 κ.κ.χ.:

(σε ευρώ ανά 1 000 κ.κ.χ.)

Έως 1 000 κόρους καθαρής χωρητικότητας	1,00
Από 1 001 έως 10 000 κόρους καθαρής χωρητικότητας	0,60
Από 10 001 έως 20 000 κόρους καθαρής χωρητικότητας	0,40
Από 20 001 έως 40 000 κόρους καθαρής χωρητικότητας	0,20
Από 40 001 κόρους καθαρής χωρητικότητας και άνω	0,05

(36) Ωστόσο, για τη υπαγωγή στο καθεστώς αυτό, τίθεται ως όρος ότι τουλάχιστον το 75 % των υπό διαχείριση πλοίων πρέπει να είναι νηολογημένα στη βελγική σημαία.

([11]) Μέτρο προβλεπόμενο στο άρθρο 123 του νόμου-προγράμματος της 2ας Αυγούστου 2002:
«Άρθρο 123
1. Κατά παρέκκλιση από τα άρθρα 68 έως 201 του κώδικα φορολογίας εισοδήματος του 1992, οι εταιρείες που εδρεύουν στο Βέλγιο ή τα βελγικά υποκαταστήματα των εταιρειών που δεν εδρεύουν στο Βέλγιο, οι οποίες ασκούν αποκλειστικά τις δραστηριότητες που περιγράφονται στο άρθρο 115 και αφορούν πλοία που έχουν αποκτηθεί νεότευκτα ή μεταχειρισμένα και περιέρχονται για πρώτη φορά στην κυριότητα βέλγου φορολογουμένου, δύνανται να τύχουν φορολογικής εκπτώσεως λόγω επενδύσεων, η οποία ανέρχεται στο 30 % της τιμής αγοράς των πλοίων αυτών.
2. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται για την περίοδο κατά την οποία τα κέρδη που προέρχονται από τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα καθορίζονται σε συνάρτηση με τη χωρητικότητα.
3. Σε περίπτωση έλλειψης ή ανεπάρκειας των κερδών μιας φορολογικής περιόδου για την οποία μπορεί να υπάρξει έκπτωση λόγω επενδύσεων, η απαλλαγή που δεν χορηγήθηκε για την υπόψη φορολογική περίοδο μεταφέρεται διαδοχικά στα κέρδη των επομένων φορολογικών περιόδων.
4. Το ενδεχομένως μη καταλογισθέν μέρος της έκπτωσης λόγω επενδύσεων, το οποίο παραμένει κατά τη στιγμή που τα προερχόμενα από τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα κέρδη καθορίζονται για πρώτη φορά σε συνάρτηση με τη χωρητικότητα, δύναται να εκπίπτεται εκ νέου από τα κέρδη μετά τη λήξη της περιόδου κατά την οποία τα κέρδη καθορίζονται με τον τρόπο αυτόν.»

([12]) Βλέπε τμήμα 2.8.2 της απόφασης της Επιτροπής της 19ης Μαρτίου 2003.

([13]) Τροποποιήθηκε από το άρθρο 17 του βασιλικού διατάγματος αριθ. 12 της 18ης Απριλίου 1967 και από το άρθρο 64 του νόμου της 22ας Δεκεμβρίου 1998.

([14]) Άρθρο 124 του νόμου-προγράμματος της 2ας Αυγούστου 2002.

(37) Οι διαχειριστές για λογαριασμό τρίτων είναι εν γένει εταιρείες παροχής υπηρεσιών, οι οποίες προετοιμάζουν τα πλοία, τα εφοδιάζουν με τον απαιτούμενο εξοπλισμό και διαθέτουν το πλήρωμα για λογαριασμό του πλοιοκτήτη. Στο άρθρο 115 παράγραφος 4 του νόμου-προγράμματος, δίδεται ο εξής ορισμός του διαχειριστή πλοίων για λογαριασμό τρίτων: «ο φορολογούμενος [ο οποίος] *αναλαμβάνει την τεχνική διαχείριση και/ή τον εξοπλισμό πλοίων για λογαριασμό τρίτων*». Οι εν λόγω διαχειριστές για λογαριασμό τρίτων δεν αποτελούν επιχειρήσεις μεταφορών καθ' εαυτές. Οι βελγικές αρχές όντως επιβεβαίωσαν, στην επιστολή τους της 5ης Δεκεμβρίου 2002, ότι η διαχείριση πλοίων για λογαριασμό τρίτων συνιστά δραστηριότητα παροχής υπηρεσιών προς όφελος των πλοιοκτητών και ότι οι διαχειριστές για λογαριασμό τρίτων δεν «πωλούν» υπηρεσίες μεταφορών, είτε πρόκειται για εμπορεύματα είτε για επιβάτες.

2.3. **Λοιπές ενισχύσεις υπέρ των θαλάσσιων μεταφορών**

(38) Οι θαλάσσιες μεταφορές επωφελούνται στο Βέλγιο και από τα εξής άλλα καθεστώτα ενισχύσεων:

— το καθεστώς απαλλαγής από την καταβολή εργοδοτικών εισφορών κοινωνικής ασφάλισης, όπως και καθορισμού ανωτάτου ορίου για την καταβολή εισφορών των μισθωτών [εγκρίθηκε από την Επιτροπή με τις αποφάσεις της 24ης Φεβρουαρίου 1998 ([15]) και της 23ης Ιουνίου 1999 ([16])],

— το καθεστώς απαλλαγής από την καταβολή φόρου επί του μισθού [εγκρίθηκε από την Επιτροπή με απόφαση της 27ης Ιουνίου 2000 ([17])].

2.4. **Περιγραφή των λόγων που οδήγησαν στην κίνηση της διαδικασίας**

(39) Στην απόφασή της τής 19ης Μαρτίου 2003, η Επιτροπή ενέκρινε τα μέτρα ενίσχυσης που προβλέπονται στον νόμο-πρόγραμμα, με εξαίρεση επτά συγκεκριμένα σημεία του νόμου, έναντι των οποίων εξέφρασε αμφιβολίες ως προς το κατά πόσον συμβιβάζονται με την κοινή αγορά. Τέσσερα από αυτά τα επτά σημεία αφορούν το καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης και τρία από αυτά αφορούν τις λοιπές διατάξεις περί ενισχύσεων που προβλέπονται στον υπόψη νόμο-πρόγραμμα.

2.4.1. *Καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης υπέρ των πλοιοκτητών*

2.4.1.1. Τιμές για τα πλοία άνω των 40 000 κόρων

(40) Παρ' όλον ότι, βάσει των κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών, επιτρέπονται καταρχήν τέτοια επίπεδα τιμών, η Επιτροπή έθεσε το ερώτημα μήπως, με την καθιέρωση τιμής 0,05 ευρώ ανά 100 κόρους για τη χωρητικότητα άνω των 40 000 κόρων, υπάρχει ενδεχόμενο να προκύψει ενδοκοινοτική στρέβλωση του ανταγωνισμού, καθώς σε κανένα από τα καθεστώτα κατ' αποκοπήν φορολόγησης που έχουν εγκριθεί στο παρελθόν από την Επιτροπή δεν προβλέπονταν τόσο ευνοϊκές τιμές για τα πλοία που υπερβαίνουν αυτή τη χωρητικότητα.

(41) Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζονται πράγματι, για τα καθεστώτα κατ' αποκοπήν φορολόγησης που έχουν ήδη εγκριθεί από την Επιτροπή, οι τιμές για τον προσδιορισμό της φορολογητέας βάσης, η οποία και υπόκειται στον συντελεστή φόρου εταιρειών.

Πίνακας 1

Τιμές για τον προσδιορισμό της φορολογητέας βάσης στα καθεστώτα κατ' αποκοπήν φορολόγησης ορισμένων κρατών μελών

Τιμές σε ευρώ ανά 100 κόρους και ανά ημέρα

	NL	DE	DK	UK	ES	IE	FI	FR
0-1 000 κ.κ.χ.	0,91	0,92	0,94	0,97	0,9	1	1,38	0,93
έως 10 000 κ.κ.χ.	0,67	0,69	0,67	0,73	0,7	0,75	1,03	0,71
έως 25 000 κ.κ.χ.	0,46	0,46	0,4	0,48	0,4	0,5	0,69	0,47
άνω των 25 000 κ.κ.χ.	0,23	0,23	0,27	0,24	0,2	0,25	0,57	0,24

Πηγή: Επιτροπή.

(42) Ως εκ τούτου, με επιστολή της 30ής Οκτωβρίου 2002, η Επιτροπή ζήτησε από το Βέλγιο να υποβάλει κάθε σχετική πληροφορία και επιχείρημα που θα μπορούσε να δικαιολογήσει την τιμή 0,05 ευρώ για τη χωρητικότητα άνω των 40 000 κόρων, έναντι του γεγονότος ότι οι τιμές που έγιναν στο παρελθόν δεκτές από την Επιτροπή για τα πρόσφατα καθεστώτα κατ' αποκοπήν φορολόγησης στα άλλα κράτη μέλη κυμαίνονται από 0,20 έως 0,25 ευρώ για τις μεγαλύτερες χωρητικότητες.

(43) Με την επιστολή τους της 5ης Δεκεμβρίου 2002, οι βελγικές αρχές προσκόμισαν τα ακόλουθα στοιχεία προκειμένου να δικαιολογήσουν την καθιέρωση ειδικής τιμής για τη χωρητικότητα άνω των 40 000 κόρων. Σύμφωνα με τα αριθμητικά στοιχεία που παρουσίασαν οι βελγικές αρχές, ο συνολικός αριθμός πλοίων άνω των 40 000 κόρων καθαρής χωρητικότητας, παγκοσμίως, ανερχόταν, τον Νοέμβριο του 2002, σε 1 257 πλοία επί συνόλου 28 155 πλοίων του παγκόσμιου στόλου. Αν και αυτός ο τύπος πλοίων αντιπροσωπεύει μόνον το 4,5 % του παγκόσμιου στόλου σε αριθμό πλοίων, αντιστοιχεί, ωστόσο, στο 34,17 % του νεκρού βάρους του παγκόσμιου στόλου ([18]).

(44) Μόνον 143 από τα πλοία αυτά, ήτοι 0,5 % του παγκόσμιου στόλου από απόψεως αριθμού πλοίων και 3,5 % από απόψεως νεκρού βάρους, είναι νηολογημένα σε ορισμένα κράτη μέλη, όπως εμφαίνεται στον ακόλουθο πίνακα, που παρουσίασαν οι βελγικές αρχές.

([15]) Επιστολή SG(98) D/1660. Υπόθεση NN 98/97.

([16]) Επιστολή SG(99) D/4583. Υπόθεση NN 35/99.

([17]) Επιστολή SG(2000) D/105460. Υπόθεση N 142/2000.

([18]) 253 430 610 κ.κ.χ. επί των 741 600 000 κ.κ.χ. του παγκόσμιου στόλου.

Πίνακας 2

Αριθμός πλοίων άνω των 40 000 κόρων στα κράτη μέλη

Χώρα	Αριθμός πλοίων	Σχόλια
Ελλάδα	108	επί συνόλου 3 261 πλοίων του ελληνικού στόλου, εκ των οποίων 2 476 (75 %) φέρουν ξένη σημαία, σύμφωνα με τα στοιχεία της Cnuced/Unctad (Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το εμπόριο και την ανάπτυξη) (36 πλοία > 60 000κ.κ.χ. εκ των οποίων 17 > 100 000κ.κ.χ.
Ισπανία	7	6 πετρελαιοφόρα < 48 933 κ.κ.χ. + 1 πετρελαιοφόρο 60 120 κ.κ.χ.
Ιταλία	6	2 πετρελαιοφόρα 45 740 κ.κ.χ. + 4 πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην ή μεταλλεύματος < 47 584 κ.κ.χ. + 1 πλοίο μεταφοράς φορτίου χύδην 56 579 κ.κ.χ.
Μεγάλη Βρετανία	6	4 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων < 48 880 κ.κ.χ. + 1 πετρελαιοφόρο 41 316 κ.κ.χ. + 1 πετρελαιοφόρο 105 889 κ.κ.χ.
Γαλλία	4	1 πλοίο μεταφοράς φορτίου χύδην 56 709 κ.κ.χ. + 2 πετρελαιοφόρα <100 000 κ.κ.χ. + 1 πετρελαιοφόρο 108 708 κ.κ.χ.
Γερμανία	4	4 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων < 42 233 κ.κ.χ.
Κάτω Χώρες	4	2 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 46 660 κ.κ.χ. + 2 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 48 880 κ.κ.χ.
Λουξεμβούργο	3	3 πετρελαιοφόρα χωρητικότητας από 84 545 κ.κ.χ. έως 95 323 κ.κ.χ.
Πορτογαλία	1	1 πλοίο μεταφοράς φορτίου χύδην 49 344 κ.κ.χ.

Πηγή: βελγικές αρχές.

(45) Οι βελγικές αρχές είναι της γνώμης ότι τα ανωτέρω αριθμητικά στοιχεία δείχνουν ότι, αν και στα άλλα καθεστώτα κατ' αποκοπήν φορολόγησης προβλέπονται φθίνουσες τιμές ανάλογες με τη χωρητικότητα των πλοίων, δεν λαμβάνονται επαρκώς υπόψη τα πλοία μεγάλου μεγέθους. Συγκεκριμένα, τα δεξαμενόπλοια (53 % των πλοίων άνω των 40 000 κόρων) και τα πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην (41,7 % των πλοίων άνω των 40 000 κόρων) κατέχουν σημαντική θέση στον στόλο των βέλγων πλοιοκτητών. Προς επίρρωση αυτών των δεδομένων, οι βελγικές αρχές διαβεβαιώνουν ότι, εάν δεν καθιερωθεί ελκυστική τιμή για τη χωρητικότητα άνω των 40 000 κόρων, τα μεγαλύτερα από τα πλοία βελγικής κυριότητας θα παραμείνουν σε σημαίες ευκαιρίας.

(46) Στην απόφασή της τής 19ης Μαρτίου 2003, η Επιτροπή εξέφρασε, εντούτοις, τον φόβο μήπως η καθιέρωση μιας τόσο χαμηλής τιμής ενθαρρύνει ορισμένους μη βέλγους πλοιοκτήτες να μεταφέρουν τα πλοία τους από κάποιο κοινοτικό νηολόγιο στο βελγικό. Η Επιτροπή κρίνει όντως ότι οι εν λόγω τιμές είναι ενδεχόμενο να δημιουργήσουν κατ' αυτόν τον τρόπο στρεβλώσεις του ανταγωνισμού εντός της Κοινότητας. Η Επιτροπή κίνησε επομένως τη διαδικασία εξέτασης έναντι της καθιέρωσης της τιμής 0,05 ευρώ ανά 100 κόρους, η οποία ισχύει για τη χωρητικότητα άνω των 40 000 κόρων.

2.4.1.2. Παράπλευρες δραστηριότητες χωρίς άμεση σχέση με τις δραστηριότητες μεταφορών

(47) Η Επιτροπή έχει αρνηθεί, μέχρι στιγμής, να αναγνωρίσει ότι τα καθεστώτα κατ' αποκοπήν φορολόγησης με βάση τη χωρητικότητα μπορούν να καλύπτουν δραστηριότητες που δεν έχουν άμεση σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές. Ωστόσο, στην επιστολή τους της 5ης Δεκεμβρίου 2002, οι βελγικές αρχές παρέθεσαν έναν κατάλογο επιλέξιμων δραστηριοτήτων, μεταξύ των οποίων ορισμένες ήγειραν σοβαρές αμφιβολίες από πλευράς Επιτροπής ως προς την άμεση σχέση τους με τις δραστηριότητες μεταφορών, και συγκεκριμένα:

— οι παράπλευρες και προσωρινές δραστηριότητες, τις οποίες αναλαμβάνει η εταιρεία, προκειμένου να χρησιμοποιήσει πλήρως το προσωπικό και το ενεργητικό που διατίθενται για το κύριο έργο της εταιρείας, και εφόσον οι εν λόγω δραστηριότητες είναι ελάχιστες σε σύγκριση με αυτό το κύριο έργο,

— η πώληση προϊόντων που δεν προορίζονται για κατανάλωση επί του πλοίου, όπως είναι τα είδη πολυτελείας, και η παροχή υπηρεσιών χωρίς άμεση σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές, όπως τα στοιχήματα, τυχερά παιχνίδια και καζίνο, καθώς και οι εκδρομές για τους επιβάτες,

— η διαφήμιση και η εμπορική προώθηση,

— τα έσοδα από βραχυπρόθεσμες επενδύσεις του κεφαλαίου κίνησης εξαιρούνται, ωστόσο, τα έσοδα από πάγια χρηματοπιστωτικά στοιχεία,

— οι ναυλομεσιτικές δραστηριότητες (*shipbrokerage*) για λογαριασμό των ιδίων των πλοίων της εταιρείας,

— η μεταβίβαση οργανικών στοιχείων του ενεργητικού, όπως είναι τα ακίνητα που εξυπηρετούν τη διαχείριση και τα μέσα εκμετάλλευσης που χρησιμοποιούνται για τη φόρτωση και εκφόρτωση των πλοίων τα οποία εκμεταλλεύεται η εταιρεία.

(48) Πράγματι, η Επιτροπή έκρινε ότι τέτοιου είδους παράπλευρες δραστηριότητες δεν συνδέονται άμεσα με τις θαλάσσιες μεταφορές και δεν συντελούν άμεσα στην παροχή υπηρεσιών μεταφορών.

(49) Στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή εξέφρασε, επομένως, στην απόφασή της τής 19ης Μαρτίου 2003, αμφιβολίες ως προς το κατά πόσον συμβιβάζεται με την κοινή αγορά η κάλυψη των προαναφερομένων δραστηριοτήτων από το καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης.

2.4.1.3. Έκπτωση, από τον κατ' αποκοπήν φόρο, των ζημιών που προέρχονται από άλλα τμήματα της εταιρείας, μη υποκείμενα στο καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης

(50) Στα καθεστώτα κατ' αποκοπήν φορολόγησης των άλλων κρατών μελών, τα οποία έχουν εγκριθεί από την Επιτροπή, δεν έχουν καθιερωθεί, σύμφωνα με τις πληροφορίες που έχει επί του παρόντος στη διάθεσή της, μηχανισμοί παρεμφερείς με τον προβλεπόμενο στο άρθρο 120 παράγραφος 1 του νόμου-προγράμματος ([19]). Όντως, στο υπόψη άρθρο προβλέπεται η δυνατότητα, για τις εταιρείες που ασκούν ταυτοχρόνως επιλέξιμες και μη επιλέξιμες δραστηριότητες, να εκπίπτουν, από τον φόρο που καθορίζεται κατ' αποκοπήν βάσει της χωρητικότητας, τις ζημίες από άλλα τμήματά τους, εφόσον οι εν λόγω ζημίες δεν κατέστη δυνατόν να αφαιρεθούν από τα κέρδη οιουδήποτε άλλου από τα τμήματά τους κατά την εν λόγω λογιστική χρήση.

(51) Η Επιτροπή έκρινε ότι ο κανόνας αυτός αντίκειται στη γενική αρχή του απόλυτου διαχωρισμού μεταξύ των επιλέξιμων και των μη επιλέξιμων δραστηριοτήτων, για τον προσδιορισμό της φορολογίας, αρχή η οποία έχει τηρηθεί στα άλλα καθεστώτα κατ' αποκοπήν φορολόγησης που έχουν ήδη εγκριθεί.

(52) Η Επιτροπή εξέφρασε, επομένως, αμφιβολίες ως προς το πλεονέκτημα που παρέχεται κατ' αυτόν τον τρόπο στις ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες φορολογούνται στο Βέλγιο, και θέλησε να συγκεντρώσει τις απόψεις και των άλλων κρατών μελών και κάθε άλλου ενδιαφερομένου μέρους σχετικά με τις ενδεχόμενες συνέπειες αυτής της διάταξης σε θέματα ανταγωνισμού. Για τον λόγο αυτόν, η Επιτροπή κίνησε επίσης την επίσημη διαδικασία εξέτασης και όσον αφορά τις διατάξεις του άρθρου 120 παράγραφος 1 του νόμου-προγράμματος.

2.4.1.4. Εκπτώσεις για τα νεώτερα πλοία

(53) Σε κανένα από τα καθεστώτα κατ' αποκοπήν φορολόγησης, που έχουν εγκριθεί στο παρελθόν από την Επιτροπή, δεν προβλέπονται εκπτώσεις σε συνάρτηση με την ηλικία του πλοίου για τον προσδιορισμό της φορολογητέας βάσης.

(54) Η Επιτροπή έθεσε το ζήτημα, στην απόφασή της τής 19ης Μαρτίου 2003, του κατά πόσον αυτό το επιπρόσθετο πλεονέκτημα αποτελεί πράγματι κίνητρο που ευνοεί τη νηολόγηση στη βελγική σημαία των νεώτερων πλοίων, αφού τα πλοία αυτά είναι εν γένει πιθανότερο να πληρούν τους όρους ασφαλείας που επιβάλλει το καθεστώς της βελγικής σημαίας από ό,τι τα πλοία μεγαλύτερης ηλικίας. Η Επιτροπή σημειώνει όντως ότι τα πλοία μεγαλύτερης ηλικίας παρουσιάζουν, κατά κανόνα, ισχυρότερη τάση νηολόγησης σε σημαίες ευκαιρίας. Συν τοις άλλοις, η διάταξη αυτή θα μπορούσε να καταλήξει σε σαφώς χαμηλότερη κατ' αποκοπήν φορολόγηση των πλοίων κάτω των δέκα ετών, από τη φορολόγηση στην οποία θα υπέκειντο τα εν λόγω πλοία στα άλλα κράτη μέλη που έχουν καθιερώσει καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης εγκεκριμένο από την Επιτροπή.

(55) Για τον λόγο αυτόν, η Επιτροπή κίνησε την επίσημη διαδικασία εξέτασης έναντι των εκπτώσεων, που προβλέπονται στο άρθρο 119 παράγραφος 2 του νόμου-προγράμματος, για τα πλοία ηλικίας κάτω των δέκα ετών.

2.4.2. *Μέτρα εκτός του πλαισίου του καθεστώτος κατ' αποκοπήν φορολόγησης υπέρ των πλοιοκτητών*

2.4.2.1. Ταχύτερη απόσβεση εκτός του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών

(56) Στο καθεστώς ταχύτερης απόσβεσης δεν προβλέπεται συσχετισμός με τις επιλέξιμες δραστηριότητες, σε αντίθεση με τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές. Για τον λόγο αυτόν, η Επιτροπή εξέφρασε, στην απόφασή της τής 19ης Μαρτίου 2003, αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητα του εν λόγω καθεστώτος απόσβεσης όσον αφορά την εφαρμογή του σε άλλα πλοία πλην εκείνων που προορίζονται για θαλάσσιες μεταφορές και εκείνων που εκτελούν επιλέξιμες δραστηριότητες.

2.4.2.2. Μείωση του τέλους για τη εγγραφή υποθηκών επί πλοίων

(57) Η μείωση της πληρωμής τέλους εγγραφής υποθηκών αφορά μόνον τις υποθήκες πλοίων, είτε προορίζονται κατά τα άλλα για τη θαλάσσια είτε για την εσωτερική ναυσιπλοΐα, εξαιρουμένων των υποθηκών που αφορούν άλλους τύπους επενδύσεων, όπως τα ακίνητα. Η Επιτροπή θεώρησε, σε πρώτη ανάλυση, ότι αυτή η μείωση φαίνεται επιλεκτική, εφόσον αφορά μόνον ένα μέρος των τύπων ενεργητικού που ενδέχεται να αποτελέσουν αντικείμενο υποθήκης και εφόσον ευνοεί, ακόμη και σε περιορισμένο βαθμό, δραστηριότητες για τις οποίες χρησιμοποιούνται πλοία. Η Επιτροπή εξέφρασε λοιπόν αμφιβολίες επί του ζητήματος του κατά πόσον η εν λόγω μείωση συνιστά κρατική ενίσχυση ή όντως μέτρο γενικής εφαρμογής.

(58) Σε περίπτωση που το μέτρο αποδειχθεί ότι συνιστά ενίσχυση κατά την έννοια της συνθήκης, η Επιτροπή θα έχει σοβαρές αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητά του με την εσωτερική αγορά, δεδομένου ότι το μέτρο αυτό θα βοηθήσει όχι μόνον το σύνολο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων που δεν υπάγονται στις θαλάσσιες μεταφορές, αλλά επίσης και τις σχετικές με την εσωτερική ναυσιπλοΐα δραστηριότητες, οι οποίες δεν υπόκεινται όμως στις προαναφερθείσες κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές, αλλά στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70

([19]) «*Άρθρο 120*

1. Από τα κέρδη που καθορίζονται κατ' αποκοπήν κατά τη διάρκεια μιας φορολογικής περιόδου, σύμφωνα με το άρθρο 119, μπορούν να εκπίπτονται οι επαγγελματικές ζημίες που σημειώνονται κατά τη διάρκεια της ιδίας φορολογικής περιόδου από άλλο τμήμα της εταιρείας, εάν και εφόσον οι εν λόγω επαγγελματικές ζημίες δεν ήταν δυνατόν να αφαιρεθούν από τα κέρδη οιουδήποτε άλλου τμήματος της εταιρείας.»

του Συμβουλίου, της 4ης Ιουνίου 1970, περί ενισχύσεων που χορηγούνται στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών ([20]). Πράγματι, ο υπόψη κανονισμός δεν επιτρέπει τη χορήγηση ενισχύσεων αυτού του είδους.

(59) Επομένως, η Επιτροπή εξέφρασε, στην απόφασή της τής 19ης Μαρτίου 2003, αμφιβολίες ως προς το κατά πόσον συμβιβάζεται με την κοινή αγορά η μείωση των τελών εγγραφής προς όφελος άλλων πλοίων πλην εκείνων που προορίζονται για δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών.

2.4.2.3. Καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης, το οποίο ισχύει για τους διαχειριστές πλοίων για λογαριασμό τρίτων

(60) Πρώτον, όσον αφορά το καθεστώς που ισχύει για τους διαχειριστές πλοίων για λογαριασμό τρίτων, η Επιτροπή σημείωσε, στην απόφασή της τής 19ης Μαρτίου 2003, ότι η δραστηριότητά τους, τουλάχιστον ως προς την οργάνωση του επαγγέλματός τους στο Βέλγιο, δεν είναι δυνατόν να εξομοιωθεί με δραστηριότητα θαλάσσιων μεταφορών. Οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές ([21]), όμως, καλύπτουν μόνον τις επιχειρήσεις θαλάσσιων μεταφορών. Το Βέλγιο φαίνεται ότι είναι το πρώτο κράτος μέλος που θέλει να εφαρμόσει σύστημα κατ' αποκοπήν φορολόγησης για τους υπεργολάβους επιχειρήσεων θαλάσσιων μεταφορών.

(61) Δεύτερον, η Επιτροπή στάθμισε το γεγονός ότι το ίδιο πλοίο είναι δυνατόν να δημιουργήσει δικαίωμα κατ' αποκοπήν φορολόγησης, ταυτοχρόνως, για τον πλοιοκτήτη του και για τον διαχειριστή του πρέπει να υπομνηθεί δε ότι ο διαχειριστής επωφελείται από τιμές δέκα φορές χαμηλότερες από τις τιμές που ισχύουν για τον πλοιοκτήτη κατά τον κατ' αποκοπήν προσδιορισμό της φορολογητέας βάσης.

(62) Τρίτον, το Βέλγιο δεν προσκόμισε στοιχεία που να μπορούν να αποδείξουν ότι το καθεστώς που ισχύει για τους διαχειριστές πλοίων για λογαριασμό τρίτων είναι δυνατόν να ευνοήσει την ανταγωνιστικότητα του στόλου υπό κοινοτική σημαία. Συγκεκριμένα, δεν απεδείχθη ότι το καθεστώς αυτό έχει τη δυνατότητα να ευνοήσει έμμεσα τους βέλγους πλοιοκτήτες, μέσω μείωσης των τιμών των υπηρεσιών τις οποίες παρέχουν οι διαχειριστές για λογαριασμό των πλοιοκτητών.

(63) Τέταρτον, ακόμη και αν ο διαχειριστής θα βρίσκεται στο Βέλγιο, άρα ακόμη και αν οι δραστηριότητες, τις οποίες ασκεί, παρέχονται από το βελγικό έδαφος, δεν είναι βέβαιο ότι όλες οι δραστηριότητες στην ξηρά που αφορούν τη διαχείριση των πλοίων θα ασκούνται όλες από το έδαφος της Κοινότητας. Πράγματι, ένα μέρος των υπηρεσιών, όπως η εμπορική και στρατηγική διαχείριση, οι οποίες δεν παρέχονται από τους διαχειριστές για λογαριασμό τρίτων, θα μπορούσαν να παρέχονται από το έδαφος τρίτης χώρας.

(64) Πέμπτον, το Βέλγιο δεν παρουσίασε, πριν από την κίνηση της διαδικασίας, οικονομικά στοιχεία που να μπορούν να δικαιολογήσουν το γεγονός ότι η φορολογητέα βάση για τους διαχειριστές πλοίων για λογαριασμό τρίτων είναι δέκα φορές χαμηλότερη από εκείνη που ισχύει για τους πλοιοκτήτες.

(65) Τέλος, η Επιτροπή εξέτασε κατά πόσον οι διαχειριστές για λογαριασμό τρίτων εργάζονται αποκλειστικά για βέλγους ή κοινοτικούς πλοιοκτήτες. Όντως, στο προτεινόμενο καθεστώς απαιτείται να είναι εγγεγραμμένα στο βελγικό νηολόγιο μόνον τα τρία τέταρτα των υπό διαχείριση πλοίων. Εάν οι διαχειριστές έχουν τη δυνατότητα να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους σε πλοιοκτήτες που δεν φορολογούνται στην Κοινότητα, εντός του ορίου του ενός τετάρτου του υπό διαχείριση στόλου τους, τότε υπάρχει κίνδυνος να παραχωρηθεί οικονομικό πλεονέκτημα σε μη κοινοτικούς θαλάσσιους μεταφορείς.

(66) Για όλους αυτούς τους λόγους, η Επιτροπή εξέφρασε, στην απόφασή της τής 19ης Μαρτίου 2003, αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητα του καθεστώτος που ισχύει για τους διαχειριστές πλοίων για λογαριασμό τρίτων ([22]).

([20]) ΕΕ L 130 της 15.6.1970, σ. 1 κανονισμός, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 543/97 (ΕΕ L 84 της 26.3.1997, σ. 6).

([21]) Στο τμήμα 3.1, με τίτλο «φορολογική μεταχείριση των ναυτιλιακών εταιρειών», οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές αναφέρονται σε φορολογικά καθεστώτα υπέρ των «ναυτιλιακών εταιρειών» και των «πλοιοκτητών».

([22]) *«Άρθρο 124*

1. Κατόπιν αιτήσεως του ενδιαφερομένου, τα φορολογητέα κέρδη που προέρχονται από τη διαχείριση πλοίων για λογαριασμό τρίτων, κατά παρέκκλιση από τα άρθρα 183, 185, 189 έως 207, 233, πρώτο εδάφιο, και 235 έως 240 του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος του 1992, καθορίζονται κατ' αποκοπήν, βάσει της χωρητικότητας των πλοίων των οποίων ασκείται η διαχείριση.

2. Η προβλεπόμενη στην παράγραφο 1 αίτηση υποβάλλεται από τον φορολογούμενο στη φορολογική υπηρεσία, η οποία λαμβάνει σχετική απόφαση εντός τριών μηνών από την ημερομηνία παραλαβής της αίτησης. Η εν λόγω προθεσμία δύναται να παραταθεί κατόπιν συμφωνίας μεταξύ του φορολογουμένου και της φορολογικής υπηρεσίας. Η υπηρεσία αποφαίνεται επί της αιτήσεως, με απόφαση υποκείμενη σε προσφυγή.

3. Σε περίπτωση αποδοχής της προβλεπόμενης στην παράγραφο 1 αίτησης, το καθεστώς προσδιορισμού των κερδών που προέρχονται από τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα σε συνάρτηση με τη χωρητικότητα, σύμφωνα με το παρόν άρθρο, αρχίζει να παράγει αποτελέσματα από τη φορολογική περίοδο που ακολουθεί την περίοδο κατά την οποία υπεβλήθη η αίτηση. Ο φορολογούμενος έχει τη δυνατότητα να παραιτηθεί από την κάλυψη του προαναφερθέντος καθεστώτος το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη της φορολογικής περιόδου που περατώνεται κατά τη διάρκεια του δέκατου πολιτικού έτους, ή πολλαπλάσιού του, μετά το έτος κατά το οποίο υπεβλήθη η αίτηση.

4. Ανά πλοίο, ανά ημέρα και ανά 1 000 κόρους καθαρής χωρητικότητας, τα κέρδη της φορολογικής περιόδου, τα οποία προέρχονται από τη διαχείριση πλοίων για λογαριασμό τρίτων, προσδιορίζονται ανάλογα με τις τιμές που καθορίζονται στον ακόλουθο πίνακα:

1,00 EUR για την κλίμακα έως 1 000 κόρους καθαρής χωρητικότητας

0,60 EUR για την κλίμακα από 1 000 κόρους καθαρής χωρητικότητας έως 10 000 κόρους καθαρής χωρητικότητας

0,40 EUR για την κλίμακα από 10 000 κόρους καθαρής χωρητικότητας έως 20 000 κόρους καθαρής χωρητικότητας

0,20 EUR για την κλίμακα από 20 000 κόρους καθαρής χωρητικότητας έως 40 000 κόρους καθαρής χωρητικότητας

0,05 EUR για την κλίμακα από 40 000 κόρους καθαρής χωρητικότητας και άνω.

5. Το ενδεχομένως μη καταλογισθέν μέρος των ζημιών που προέρχονται από τη διαχείριση πλοίων για λογαριασμό τρίτων, το οποίο παραμένει κατά τη στιγμή που τα κέρδη καθορίζονται για πρώτη φορά σε συνάρτηση με τη χωρητικότητα, δύναται να εκπίπτεται εκ νέου από τα κέρδη μετά τη λήξη της περιόδου κατά την οποία τα κέρδη καθορίζονται με τον τρόπο αυτόν.

6. Το καθεστώς που ορίζεται στο παρόν άρθρο προορίζεται αποκλειστικά για τους φορολογουμένους που διαχειρίζονται πλοία για λογαριασμό τρίτων και των οποίων τουλάχιστον το 75 % του αριθμού των πλοίων που διαχειρίζονται για λογαριασμό τρίτων πρέπει να είναι εγγεγραμμένα στο βελγικό νηολόγιο. Οι επιχειρήσεις οι οποίες επιθυμούν να κάνουν χρήση του καθεστώτος του παρόντος άρθρου δεν δύνανται να ασκούν άλλη δραστηριότητα πλην της διαχείρισης πλοίων.»

3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ

3.1. Παρατηρήσεις της *Union Royale des Armateurs Belges*

(67) Με επιστολή της 26ης Αυγούστου 2003, η βασιλική ένωση βέλγων εφοπλιστών (*Union Royale des Armateurs Belges*), στο εξής «βασιλική ένωση», σωματείο μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα του οποίου είναι μέλη οι εφοπλιστές του Βελγίου, διαβίβασε στην Επιτροπή τα σχόλιά της επί όλων των σημείων που αποτελούν αντικείμενο της επίσημης διαδικασίας εξέτασης.

(68) Κατά πρώτον, η βασιλική ένωση τονίζει ότι η χαμηλή τιμή που ισχύει για την κλίμακα άνω των 40 000 κόρων έχει σκοπό να προωθήσει την επιστροφή υπό κοινοτική σημαία των πλοίων που υπερβαίνουν αυτή τη χωρητικότητα, υπενθυμίζοντας ότι τα εν λόγω πλοία αντιπροσωπεύουν σε αριθμό μόνον το 4,5 % του παγκόσμιου στόλου (1 257 πλοία επί συνολικού αριθμού 28 155 πλοίων σε παγκόσμια κλίμακα), αλλά ωστόσο το 34,17 % του νεκρού βάρους παγκοσμίως (253 430 610 επί 741 600 000 τόνων νεκρού βάρους).

(69) Όσον αφορά την έκπτωση για τα νεώτερα πλοία (50 % για τα πλοία ηλικίας κάτω των 5 ετών και 25 % για τα πλοία ηλικίας μεταξύ 5 και 10 ετών), η βασιλική ένωση τονίζει ότι έχει προπάντων σκοπό να προωθήσει τους νεώτερους στόλους, οι οποίοι περιλαμβάνουν ασφαλέστερα και οικολογικότερα πλοία. Σημειώνει ότι αυτές οι εκπτώσεις μπορούν επίσης να συμβάλουν στη διατήρηση ελκυστικών και ποιοτικών θέσεων απασχόλησης στον ναυτιλιακό τομέα και στην ξηρά, καθώς και στη διατήρηση της ναυτικής τεχνογνωσίας στην Ευρώπη.

(70) Όσον αφορά τη δυνατότητα της ναυτιλιακής εταιρείας να εκπίπτει από τον κατ' αποκοπήν φόρο τις ζημίες των άλλων τμημάτων της, η βασιλική ένωση υποστηρίζει ότι η απαγόρευση αυτής της δυνατότητας θα κατέληγε σε διακριτική μεταχείριση μεταξύ βελγικών εταιρειών, λαμβανομένου υπόψη ότι οι εταιρείες που δεν διαθέτουν ναυτιλιακό τμήμα μπορούν να συμψηφίσουν τις ζημίες του έτους, τις οποίες υπέστησαν ορισμένα τμήματα, με τα κέρδη άλλων τμημάτων, ενώ οι εν λόγω ζημίες δεν μπορούν να εκπίπτονται από τα κέρδη που καθορίζονται βάσει της χωρητικότητας.

(71) Όσον αφορά τον κατάλογο των παράπλευρων δραστηριοτήτων, για τις οποίες εξέφρασε αμφιβολία η Επιτροπή, η βασιλική ένωση παρατηρεί ότι η βελγική κυβέρνηση εμπνεύσθηκε από τα σχόλια του ΟΟΣΑ και από τα καθεστώτα φόρου χωρητικότητας στις Κάτω Χώρες και στο Ηνωμένο Βασίλειο. Υπογραμμίζει ιδίως ότι οι ναυλομεσιτικές δραστηριότητες για λογαριασμό των ιδίων των πλοίων της εταιρείας ανταποκρίνονται πλήρως στο πνεύμα των κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών.

(72) Όσον αφορά το καθεστώς ταχύτερης απόσβεσης των πλοίων, η βασιλική ένωση τονίζει ότι εκείνη ακριβώς ζήτησε από τη βελγική κυβέρνηση να κατοχυρώσει νομοθετικά ένα φορολογικό καθεστώς το οποίο προϋπήρχε, κατ' αυτήν, πριν από την έναρξη ισχύος της συνθήκης, προκειμένου να ενισχύσει τη νομική κατοχύρωση του εν λόγω καθεστώτος.

(73) Όσον αφορά τη μείωση των τελών εγγραφής υποθηκών πλοίων, πλην εκείνων που προορίζονται για δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών, η βασιλική ένωση παρατηρεί ότι ο φόρος αυτός δεν υφίσταται στην πλειονότητα των άλλων κρατών μελών. Η μη αποδοχή αυτής της μείωσης θα έθετε, κατά την άποψή της, τους ιδιοκτήτες βελγικών πλοίων σε μειονεκτική ανταγωνιστική θέση. Συν τοις άλλοις, η βασιλική ένωση υπογραμμίζει ότι το μέτρο θα συμβάλει ώστε να βελτιωθεί η ανταγωνιστική θέση του τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

(74) Όσον αφορά τη δραστηριότητα διαχείρισης πλοίων για λογαριασμό τρίτων, η βασιλική ένωση τονίζει ότι στο προτεινόμενο καθεστώς απαιτείται να είναι νηολογημένο υπό βελγική σημαία τουλάχιστον το 75 % των υπό διαχείριση πλοίων. Ομοίως, παρατηρεί ότι είναι φυσικό να δικαιούνται οι διαχειριστές διαφορετική κατ' αποκοπήν φορολόγηση από τους πλοιοκτήτες, αφού οι διαχειριστές δεν ασκούν το ίδιο επάγγελμα και δεν διατρέχουν τους ιδίους κινδύνους με τους πλοιοκτήτες.

3.2. Παρατηρήσεις της *Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe*

(75) Με επιστολή της 3ης Ιουλίου 2003, η ομοσπονδία των γερμανικών λιμενικών επιχειρήσεων (*Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe*) διαβίβασε τις παρατηρήσεις της στην Επιτροπή. Είναι της γνώμης ότι οι ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές δεν πρέπει να καταλήγουν σε ενδοκοινοτικές στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στον τομέα της ρυμούλκησης. Υπογραμμίζει ότι η ανταγωνιστικότητα των διαφόρων λιμένων στην Ευρώπη εξαρτάται, σε σημαντικό βαθμό, από το κόστος ρυμούλκησης. Η ομοσπονδία υποστηρίζει ότι είναι επιθυμητή η ανάπτυξη του ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων ρυμούλκησης στον ίδιο λιμένα, όπως και μεταξύ λιμένων, διότι συντελεί στη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας των διαφόρων λιμένων. Παρ' όλα ταύτα, όσο επιθυμητός και να είναι, ο ανταγωνισμός αυτός πρέπει να ασκείται υπό παρεμφερείς όρους ανταγωνισμού.

(76) Η ομοσπονδία θεωρεί ατυχές το γεγονός ότι το καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης εφαρμόζεται για τις βελγικές επιχειρήσεις ρυμούλκησης. Εν γένει, είναι της γνώμης ότι τα καθεστώτα ελάφρυνσης του εργατικού κόστους προς όφελος των επιχειρήσεων ρυμούλκησης δεν συμβιβάζονται με τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές. Εν κατακλείδι, η ομοσπονδία ζητεί να κηρυχθούν ασυμβίβαστα με την κοινή αγορά όλα τα καθεστώτα ενισχύσεων υπέρ του τομέα της ρυμούλκησης.

3.3. Παρατηρήσεις του *Handelskammer Hamburg*

(77) Με επιστολή της 18ης Ιουλίου 2003, το Εμπορικό Επιμελητήριο του Αμβούργου (*Handelskammer Hamburg*) διαβίβασε στην Επιτροπή τις παρατηρήσεις του, ως εκπρόσωπος ολόκληρης της οικονομίας του Αμβούργου και των επιχειρήσεών του.

(78) Το Εμπορικό Επιμελητήριο εκφράζει τον φόβο του μήπως το βελγικό καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας νοθεύσει τον ανταγωνισμό, όχι μόνον μεταξύ των επιχειρήσεων ρυμούλκησης, αλλά επίσης και μεταξύ των λιμένων της Βόρειας Ευρώπης. Έχει την άποψη ότι οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές δεν πρέπει να αφορούν τις δραστηριότητες ναυσιπλοΐας ούτε στα εσωτερικά ύδατα, ούτε στο εσωτερικό και πέριξ των θαλάσσιων λιμένων. Για τον λόγο αυτόν, ζητεί να επεκταθεί η επίσημη διαδικασία εξέτασης στην εφαρμογή του καθεστώτος στον τομέα της ρυμούλκησης.

3.4. **Παρατηρήσεις της επιχείρησης *Bugsier***

(79) Με επιστολή της 2ας Ιουνίου 2003, η επιχείρηση *Bugsier Rederei- und Bergungs- Gesellsschaft mbH* διαβίβασε στην Επιτροπή τις παρατηρήσεις της, ως ενδιαφερόμενο μέρος, ζητώντας να ληφθεί υπόψη ολόκληρη η αλληλογραφία της, η οποία διαβιβάσθηκε στην Επιτροπή κατά το χρονικό διάστημα από το 2000 έως το 2003. Συγκεκριμένα, θεωρεί ότι οι όροι, που προβλέπονται στον νόμο-πρόγραμμα, σχετικά με τη ρυμούλκηση, ιδίως με το κριτήριο «θαλάσσια, με άδεια ναυσιπλοΐας», δεν επαρκούν για να αποφευχθεί, στο εσωτερικό της Κοινότητας, αθέμιτος ανταγωνισμός στον τομέα της ρυμούλκησης στους λιμένες και ζητεί από την Επιτροπή να επεκτείνει την επίσημη διαδικασία εξέτασης και σε αυτή την πτυχή του νόμου-προγράμματος.

4. **ΣΧΟΛΙΑ ΤΟΥ ΒΕΛΓΙΟΥ**

(80) Η Επιτροπή απέστειλε τα ακόλουθα έγγραφα στις βελγικές αρχές, για διατύπωση σχολίων, κατ' εφαρμογή του άρθρου 6 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999:

— τις παρατηρήσεις της *Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe*, με επιστολή της 7ης Αυγούστου 2003,

— τις παρατηρήσεις του *Handelskammer Hamburg*, με επιστολή της 7ης Αυγούστου 2003,

— τις παρατηρήσεις της επιχείρησης *Bugsier Rederei- und Bergungs- Gesellschaft mbH*, με επιστολή της 7ης Αυγούστου 2003,

— τις παρατηρήσεις της *Union Royale des Armateurs Belges*, με επιστολή της 17ης Σεπτεμβρίου 2003.

(81) Η Επιτροπή δεν έλαβε, από πλευράς βελγικών αρχών, σχόλια επί των παρατηρήσεων που διαβιβάσθηκαν.

(82) Με επιστολή της 7ης Μαΐου 2003, οι βελγικές αρχές διαβίβασαν στην Επιτροπή τα σχόλιά τους επί της αποφάσεως της Επιτροπής, της 19ης Μαρτίου 2003, να κινήσει την επίσημη διαδικασία εξέτασης έναντι ορισμένων πτυχών των σχεδιαζομένων φορολογικών μέτρων υπέρ των θαλάσσιων μεταφορών.

4.1. **Καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης υπέρ των πλοιοκτητών**

4.1.1. *Χαμηλή τιμή για τη χωρητικότητα άνω των 40 000 κόρων στο καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης* ([23]).

(83) Στην απόφασή της τής 19ης Μαρτίου 2003, η Επιτροπή έθεσε το ερώτημα μήπως – ακόμη και αν οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών ([24]) δεν απαγορεύουν καταρχήν την καθιέρωση τιμής 0,05 ευρώ ανά 100 κόρους για τη χωρητικότητα άνω των 40 000 κόρων – με την τιμή αυτή υπάρχει ενδεχόμενο να προκύψει ενδοκοινοτική στρέβλωση του ανταγωνισμού. Όντως, σε κανένα από τα καθεστώτα κατ' αποκοπήν φορολόγησης που έχουν εγκριθεί στο παρελθόν από την Επιτροπή δεν προβλέπονταν τόσο ευνοϊκά μέτρα για τα πλοία άνω των 40 000 κόρων. Εξ άλλου, η Επιτροπή προσπάθησε να διατηρήσει τις τιμές φορολόγησης, στα διάφορα καθεστώτα, που έχουν εγκριθεί στο παρελθόν, εντός σχετικά περιορισμένων ορίων, όπως εμφαίνεται στον πίνακα 1, προκειμένου να εξασφαλίσει υψηλό βαθμό σύγκλισης των διαφόρων καθεστώτων φορολόγησης μέσα στην Κοινότητα.

(84) Το Βέλγιο υπογραμμίζει ότι η εν λόγω τιμή, καθ' εαυτή, δεν αντίκειται στις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές. Συν τοις άλλοις, οι βελγικές αρχές αναφέρουν ότι σκοπός του μέτρου αυτού δεν είναι να δημιουργήσει ενδοκοινοτική στρέβλωση του ανταγωνισμού, αλλά να προωθήσει την επιστροφή στη βελγική σημαία των υπό βελγικό έλεγχο πλοίων τα οποία έχουν χωρητικότητα άνω των 40 000 κόρων.

(85) Οι βελγικές αρχές υπενθυμίζουν ότι τα πλοία άνω των 40 000 κόρων αντιπροσωπεύουν μόνον το 4,5 % του παγκόσμιου στόλου, ήτοι 1 257 πλοία. Από τα πλοία αυτά, μόνον 143 είναι νηολογημένα στην Κοινότητα, ήτοι 11,38 %. Η πλειονότητα των εν λόγω πλοίων (108 πλοία ή 75,52 % του «ευρωπαϊκού» στόλου άνω των 40 000 κόρων) είναι νηολογημένα στην Ελλάδα. Λαμβανομένου υπόψη του περιορισμένου αριθμού των σχετικών πλοίων, οι βελγικές αρχές υποθέτουν ότι αυτός είναι ο λόγος που τα άλλα κράτη μέλη δεν καθιέρωσαν μέχρι τώρα ειδικά μέτρα γι' αυτόν τον τύπο πλοίων.

(86) Παρ' όλα ταύτα, το Βέλγιο θέλησε να προσελκύσει στη σημαία του τα πλοία μεγάλης μεταφορικής ικανότητας, προβλέποντας τιμή προσαρμοσμένη, μεταξύ άλλων, στις ιδιαιτερότητές τους. Οι βελγικές αρχές παρατηρούν ότι η φορολογική επιβάρυνση, ακόμη και μετά τη θέσπιση του καθεστώτος κατ' αποκοπήν φορολόγησης, όπως σχεδιάζεται από το Βέλγιο, είναι ακόμη 2, και μάλιστα και 2,5 φορές υψηλότερη από το ποσό των καταβαλλομένων φόρων σε τρίτες χώρες με σημαία ευκαιρίας ή σε χώρες όπως η Μάλτα και η Κύπρος. Για τις δεύτερες, οι βελγικές αρχές υποστηρίζουν ότι μάλλον η προσχώρηση αυτών των χωρών στην Ευρωπαϊκή Ένωση θα προκαλέσει στρέβλωση του ανταγωνισμού, παρά η καθιέρωση στο Βέλγιο ειδικής τιμής, προσαρμοσμένης στα πλοία μεγάλης χωρητικότητας.

([23]) Άρθρο 119 παράγραφος 1 του νόμου-προγράμματος.

([24]) Προηγούμενη έκδοση (ΕΕ C 205 της 5.7.1997, σ. 5).

(87) Κατά τις βελγικές αρχές, το γεγονός ότι τα άλλα κράτη μέλη δεν έδειξαν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τα πλοία μεγάλης χωρητικότητας, κατά πάσα πιθανότητα λόγω του περιορισμένου αριθμού ή της ανυπαρξίας των σχετικών πλοίων σε αυτά τα κράτη μέλη, δεν μπορεί να εμποδίσει το Βέλγιο να ακολουθήσει διαφορετική πολιτική επί του θέματος.

(88) Τέλος, οι βελγικές αρχές αναφέρονται στις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές, στις οποίες προβλέπεται, στο τμήμα 3.1 δεύτερο εδάφιο τελευταία φράση, ότι «η προτιμότερη λύση φαίνεται να είναι η δημιουργία συνθηκών που επιτρέπουν στους πλοιοκτήτες να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά τον ανταγωνισμό με τις σημαίες ευκαιρίας.»

4.1.2. *Κάλυψη από το καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης των κερδών από ορισμένες δραστηριότητες χωρίς άμεση σχέση με τις δραστηριότητες μεταφορών*

(89) Κατά την κατάρτιση του καταλόγου επιλέξιμων δραστηριοτήτων, οι οποίες περιλαμβάνονται στην απάντηση που απεστάλη στην Επιτροπή στις 5 Δεκεμβρίου 2002, το Βέλγιο εμπνεύσθηκε από τα ακόλουθα στοιχεία:

— τα σχόλια του ΟΟΣΑ σχετικά με το υπόδειγμα φορολογικής σύμβασης όσον αφορά το εισόδημα και την περιουσία: συγκεκριμένα, το σχόλιο που αφορά το άρθρο 8: «θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές»,

— τα καθεστώτα φόρου χωρητικότητας που θεσπίσθηκαν στις Κάτω Χώρες και στο Ηνωμένο Βασίλειο, τα οποία εγκρίθηκαν από την Επιτροπή με τις αποφάσεις της 20ής Μαρτίου 1996 και της 2ας Αυγούστου 2000.

(90) Δεδομένου ότι ο κατάλογος επιλέξιμων δραστηριοτήτων είναι εμπνευσμένος από ορισμένα υφιστάμενα καθεστώτα, οι βελγικές αρχές θεωρούν ότι η Επιτροπή θα πρέπει να τους προσφέρει την ίδια μεταχείριση με εκείνη που επιφύλαξε στα άλλα κράτη μέλη.

(91) Πιο συγκεκριμένα, οι βελγικές αρχές αναφέρουν ότι, για τις παράπλευρες και προσωρινές δραστηριότητες, τις οποίες αναλαμβάνει η εταιρεία, προκειμένου να χρησιμοποιήσει πλήρως το προσωπικό και το ενεργητικό που διατίθενται για το κύριο έργο της εταιρείας, και εφόσον οι εν λόγω δραστηριότητες είναι ελάχιστες σε σύγκριση με αυτό το κύριο έργο, το υπόψη κείμενο είναι εμπνευσμένο από το καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης, με βάση τη χωρητικότητα, στο Ηνωμένο Βασίλειο ([25]).

(92) Όσον αφορά την πώληση προϊόντων που δεν προορίζονται για κατανάλωση επί του πλοίου, όπως είναι τα είδη πολυτελείας, και την παροχή υπηρεσιών χωρίς άμεση σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές, όπως τα στοιχήματα, τυχερά παιχνίδια και καζίνο, καθώς και οι εκδρομές για τους επιβάτες, οι βελγικές αρχές διατείνονται ότι το μέτρο είναι επίσης εμπνευσμένο από το καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης, με βάση τη χωρητικότητα, στο Ηνωμένο Βασίλειο.

([25]) Απόφαση της Επιτροπής της 2ας Αυγούστου 2000, υπόθεση N 790/1999.

(93) Ως προς τη διαφήμιση και την εμπορική προώθηση, οι βελγικές αρχές υπογραμμίζουν ότι τα σημεία 7 και 8 των σχολίων του ΟΟΣΑ σχετικά με το υπόδειγμα φορολογικής σύμβασης συγκαταλέγουν τη διαφήμιση και την εμπορική προώθηση μεταξύ των συμπληρωματικών δραστηριοτήτων που συνδέονται με την άμεση εκμετάλλευση πλοίων ([26]).

(94) Αναφορικά με τα έσοδα από βραχυπρόθεσμες επενδύσεις του κεφαλαίου κίνησης, τις ναυλομεσιτικές δραστηριότητες [*ship-brokerage* ([27])] για λογαριασμό των ιδίων των πλοίων της εταιρείας και τη μεταβίβαση οργανικών στοιχείων του ενεργητικού, όπως είναι τα ακίνητα που εξυπηρετούν τη διαχείριση και τα μέσα εκμετάλλευσης που χρησιμοποιούνται για τη φόρτωση και εκφόρτωση των πλοίων τα οποία εκμεταλλεύεται η εταιρεία, οι βελγικές αρχές βασίσθηκαν στην αιτιολογική έκθεση ([28]) που αφορά το ολλανδικό καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης με βάση τη χωρητικότητα ([29]).

4.1.3. *Διατάξεις με σκοπό να επιτρέπεται η έκπτωση, από τον φόρο που καθορίζεται κατ' αποκοπήν βάσει της χωρητικότητας, των ζημιών των άλλων τμημάτων, οι οποίες δεν κατέστη δυνατόν να αφαιρεθούν από τα κέρδη οιουδήποτε άλλου τμήματος της εταιρείας*

(95) Το βελγικό φορολογικό δίκαιο σε θέματα φόρου εταιρειών προβλέπει ότι οι εταιρείες φορολογούνται επί του συνολικού ποσού των κερδών, πράγμα το οποίο συνεπάγεται τον συμψηφισμό των κερδών και ζημιών του ιδίου φορολογικού έτους μεταξύ όλων των τμημάτων και/ή υποκαταστημάτων της εταιρείας.

([26]) «7. Οι επιχειρήσεις θαλάσσιων μεταφορών […] επιδίδονται συχνά σε συμπληρωματικές δραστηριότητες, περισσότερο ή λιγότερο συνδεδεμένες με την άμεση εκμετάλλευση των πλοίων […]. Αν και δεν τίθεται θέμα απαρίθμησης εδώ όλων των βοηθητικών δραστηριοτήτων που ενδέχεται να καλύπτονται από τη διάταξη, είναι ωστόσο χρήσιμο να παρατεθούν ορισμένα παραδείγματα.

8. Η διάταξη ισχύει ιδίως για τις ακόλουθες δραστηριότητες:

[…]

γ) τη διαφήμιση και την εμπορική προώθηση

[…]»

([27]) Επίσης λεγόμενες «cargadoor» στα ολλανδικά.

([28]) *Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar* 1995-1996, 24 482, nr.3. Ανεπίσημη μετάφραση από τις βελγικές υπηρεσίες του αποσπάσματος της ολλανδικής αιτιολογικής έκθεσης: «Για την εφαρμογή του εν λόγω άρθρου, τα κέρδη που προέρχονται από τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα περιλαμβάνουν τα κέρδη τα οποία αποφέρουν δραστηριότητες άμεσα συνδεδεμένες με την εκμετάλλευση των προαναφερομένων πλοίων. Μεταξύ των δραστηριοτήτων αυτών, συγκαταλέγονται η φόρτωση και εκφόρτωση από τον πλοιοκτήτη για ίδιο λογαριασμό, καθώς και οι ναυλομεσιτικές δραστηριότητες τις οποίες ασκεί για ίδιο λογαριασμό. Οι εν λόγω άμεσα συνδεδεμένες δραστηριότητες καλύπτονται από το καθεστώς μόνον εφόσον ασκούνται για πλοία τα οποία εκμεταλλεύεται ο φορολογούμενος. Θεωρείται ομοίως άμεσα συνδεδεμένη, η μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων, εφόσον τα στοιχεία αυτά χρησιμοποιούνται κατά την εκμετάλλευση από τον φορολογούμενο. Αυτό αφορά όχι μόνον τα πλοία τα οποία εκμεταλλεύεται ο φορολογούμενος, αλλά επίσης, παραδείγματος χάριν, τα ακίνητα όπου είναι συγκεντρωμένη η διαχείριση και τα στοιχεία του ενεργητικού της επιχείρησης που χρησιμοποιούνται για τη φόρτωση και εκφόρτωση των πλοίων.»

([29]) Απόφαση της Επιτροπής της 20ής Μαρτίου 1996, υπόθεση N 738/1995.

(96) Οι βελγικές αρχές υπενθυμίζουν ότι με το κατ' αποκοπήν καθεστώς καθορίζεται όχι ο κατ' αποκοπήν φόρος με βάση τη χωρητικότητα, αλλά τα φορολογητέα κέρδη που αποφέρει η θαλάσσια ναυσιπλοΐα.

(97) Εξάλλου, οι βελγικές αρχές κρίνουν ότι η θέση που υιοθετήθηκε από την Επιτροπή θα κατέληγε σε διακριτική μεταχείριση μεταξύ βελγικών εταιρειών, λαμβανομένου υπόψη ότι οι εταιρείες που δεν διαθέτουν ναυτιλιακό τμήμα μπορούν να συμψηφίσουν τις ζημίες του έτους, τις οποίες υπέστησαν ορισμένα τμήματα, με τα κέρδη άλλων τμημάτων, ενώ οι εν λόγω ζημίες δεν μπορούν να εκπίπτονται από τα κέρδη που καθορίζονται βάσει της χωρητικότητας.

4.1.4. *Έκπτωση 50 % για τα πλοία ηλικίας κάτω των 5 ετών και 25 % για τα πλοία ηλικίας μεταξύ 5 και 10 ετών*

(98) Οι βελγικές αρχές τονίζουν ότι οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές δεν υπαγορεύουν κανέναν κανόνα σχετικά με τις εφαρμοστέες τιμές, τις οποίες επιτρέπεται να προβλέψουν τα κράτη μέλη στα καθεστώτα κατ' αποκοπήν φορολόγησης, ούτε σχετικά με τη δυνατότητα να καθιερώσουν κίνητρα για τα νεώτερα πλοία. Το γεγονός ότι δεν προβλέπεται τέτοια έκπτωση στα άλλα καθεστώτα που έχουν εγκριθεί στο παρελθόν, δεν μπορεί, κατά την άποψη των βελγικών αρχών, να εμποδίσει το Βέλγιο να καθιερώσει το εν λόγω κίνητρο.

(99) Η Επιτροπή αναφέρει, στην απόφασή της τής 19ης Μαρτίου 2003, ότι γνωρίζει εκ πείρας ότι τα πλοία μεγαλύτερης ηλικίας παρουσιάζουν ισχυρότερη τάση νηολόγησης σε σημαίες ευκαιρίας. Οι βελγικές αρχές υποστηρίζουν ότι τα επιχειρήματα αυτά έρχονται σε αντίθεση με την πραγματικότητα και είναι αβάσιμα, παραπέμπουν δε σε ένα απόσπασμα της έκθεσης «Review of Maritime Transport», του 2002 ([30]), που επισυνάπτουν στην επιστολή τους της 7ης Μαΐου 2003.

4.2. **Φορολογικά μέτρα εκτός του πλαισίου του καθεστώτος κατ' αποκοπήν φορολόγησης υπέρ των πλοιοκτητών**

4.2.1. *Καθεστώς ταχύτερης απόσβεσης*

(100) Σύμφωνα με τις βελγικές αρχές, το καθεστώς ταχύτερης απόσβεσης θεσπίσθηκε το 1951 και ήδη υπέστη διάφορες τροποποιήσεις, εκ των οποίων η τελευταία έλαβε χώρα το 1996. Το καθεστώς αυτό άρα ανάγεται σε μια εποχή που προηγείται της υπογραφής της συνθήκης. Μεταφέρθηκε στη νομοθεσία, με τον νόμο-πρόγραμμα της 2ας Αυγούστου 2002, προκειμένου να αποκτήσει μεγαλύτερη νομική κατοχύρωση.

(101) Οι βελγικές αρχές προσκόμισαν στην Επιτροπή ορισμένα αποδεικτικά στοιχεία, τα οποία καταδεικνύουν ότι το καθεστώς υπήρχε πριν από την έναρξη ισχύος της συνθήκης, την 1η Ιανουαρίου 1958. Πράγματι, οι βελγικές αρχές επισύναψαν στην επιστολή τους της 7ης Μαΐου 2003 εσωτερική εγκύκλιο του υπουργείου Οικονομικών, με ημερομηνία 24 Αυγούστου 1951, περί καθορισμού των όρων εφαρμογής του ειδικού καθεστώτος αποσβέσεως των πλοίων, καθώς και επιστολή του υπουργείου Οικονομικών απευθυνόμενη στο γενικό συνδικάτο των πλοιοκτητών, με ημερομηνία 13 Ιανουαρίου 1967, η οποία αναφέρει ότι το εν λόγω καθεστώς βρισκόταν πάντοτε σε ισχύ.

4.2.2. *Μείωση της καταβολής τελών εγγραφής για τις υποθήκες πλοίων που δεν προορίζονται για θαλάσσιες μεταφορές*

(102) Τα φορολογικά κίνητρα είναι δυνατόν να γίνουν εν γένει δεκτά, υπό την προϋπόθεση ότι περιορίζονται στις δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών. Οι βελγικές αρχές είναι της γνώμης ότι η μείωση των τελών εγγραφής για τα πλοία θαλάσσιων μεταφορών συμβιβάζεται με το τμήμα 3.1 των κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών, εάν τυχόν αποδειχθεί ότι το εν λόγω μέτρο συνιστά ενίσχυση κατά την έννοια της συνθήκης.

(103) Οι βελγικές αρχές ανέφεραν ότι το μέτρο αυτό θεσπίσθηκε, κατά κύριο λόγο, διότι δεν υπάρχουν αντίστοιχοι φόροι για την εγγραφή υποθηκών επί πλοίων στις Κάτω Χώρες και στο Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου. Κατά την άποψή τους, η απουσία τέτοιου φόρου σε δύο όμορες με το Βέλγιο χώρες θα έθετε τον βελγικό στόλο σε μειονεκτική θέση από άποψη ανταγωνισμού.

4.2.3. *Καθεστώς που ισχύει για τους διαχειριστές πλοίων για λογαριασμό τρίτων* ([31])

(104) Εις απάντηση στις παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν από την Επιτροπή, στην απόφασή της τής 19ης Μαρτίου 2003, οι βελγικές αρχές επισημαίνουν, αναφερόμενες στην αιτιολογική έκθεση που συνοδεύει το νομοσχέδιο-πρόγραμμα, ότι το καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης θεσπίσθηκε προκειμένου να καταστεί ανταγωνιστικότερη η τεχνική διαχείριση των πλοίων, όπως και για τη ναυτολόγηση πληρωμάτων για τα πλοία βάσει σύμβασης διαχείρισης. Κατά την άποψή τους, υπάρχει, για τις δραστηριότητες αυτές, μια τεράστια αγορά στην οποία το Βέλγιο καταλαμβάνει μέχρι στιγμής εξαιρετικά περιορισμένη θέση.

(105) Σύμφωνα με τις βελγικές αρχές, οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές αναφέρουν ρητά τη μετεγκατάσταση των παράπλευρων δραστηριοτήτων (όπως είναι η διαχείριση των πλοίων) σε τρίτες χώρες (τμήμα 1.2 πέμπτο εδάφιο), γεγονός το οποίο επέσυρε ακόμη σημαντικότερη απώλεια θέσεων απασχόλησης, τόσο στη θάλασσα, όσο και στην ξηρά. Ο νόμος-πρόγραμμα προβλέπει ότι τουλάχιστον το 75 % των υπό διαχείριση πλοίων πρέπει να είναι εγγεγραμμένα στο βελγικό νηολόγιο. Οι βελγικές αρχές παρατηρούν ότι

([30]) Έκθεση της γραμματείας της CNUCED: UNCTAD/RMT/2002 UNITED NATIONS PUBLICATION Αριθ. πωλήσεως E.02.II.D.23 ISBN 92-1-112571-5 ISSN 0566-7682.

([31]) Άρθρο 124 του νόμου-προγράμματος.

δεν υφίσταται αυτή η προϋπόθεση για το καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης υπέρ των επιχειρήσεων θαλάσσιων μεταφορών. Τέλος, για να μπορούν να επωφεληθούν από αυτό το καθεστώς, οι διαχειριστές δεν δύνανται να ασκούν άλλες δραστηριότητες πλην της διαχείρισης πλοίων.

(106) Κατά τα άλλα, οι βελγικές αρχές αναγνωρίζουν ότι, για τον προσδιορισμό του κατ' αποκοπήν φόρου, το ίδιο πλοίο είναι δυνατόν να ληφθεί υπόψη δύο φορές: μία φορά, για λογαριασμό του πλοιοκτήτη και μία φορά, για λογαριασμό του διαχειριστή. Καθώς πρόκειται για χωριστά νομικά πρόσωπα, που ασκούν διαφορετικές δραστηριότητες, οι βελγικές αρχές θεωρούν ότι είναι φυσικό, στην περίπτωση αυτή, να προσδιορίζονται και να φορολογούνται χωριστά εισοδήματα. Κατά τις βελγικές αρχές, το γεγονός ότι εφαρμόζονται διαφορετικές τιμές δικαιολογείται όντως υπό το πρίσμα της ακόλουθης διαπίστωσης: από διαφορετικές δραστηριότητες πηγάζει δικαίωμα διαφορετικής αμοιβής.

5. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

5.1. 'Υπαρξη ενίσχυσης κατά την έννοια της συνθήκης ΕΚ

(107) Δυνάμει του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.

(108) Μέσω της κατ' αποκοπήν φορολόγησης με βάση τη χωρητικότητα, οι βελγικές αρχές σκοπεύουν να προσφέρουν με κρατικούς πόρους πλεονεκτήματα σε ορισμένες επιχειρήσεις. Οι εν λόγω επιδοτήσεις απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό και ενδέχεται να επηρεάσουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές. Για τους προαναφερομένους λόγους, τα διάφορα επίμαχα μέτρα, το οποία απετέλεσαν αντικείμενο της επίσημης διαδικασίας εξέτασης, συνιστούν κρατικές ενισχύσεις, κατά την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, της συνθήκης.

(109) Το καθεστώς ταχύτερης απόσβεσης των πλοίων, καθεστώς το οποίο προσφέρει ακόμη πιο γενναιόδωρους κανόνες απόσβεσης από τους προβλεπόμενους στα άρθρα 61 έως 64 του βελγικού κώδικα φορολογίας εισοδήματος του 1992, είναι ειδικό, κατά το μέτρο που περιορίζεται σε μια ορισμένη ομάδα στοιχείων του ενεργητικού. Το μέτρο συνιστά όντως κρατική ενίσχυση, κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης.

(110) Είναι κατόπιν σκόπιμο να εξακριβωθεί κατά πόσον ο φόρος εγγραφής κατά τη σύσταση υποθήκης επί πλοίων συνιστά ενίσχυση. Οι βελγικές αρχές δεν προσκόμισαν στοιχεία προκειμένου να αποδείξουν ότι το εν λόγω τέλος εγγραφής αποτελεί μοναδική περίπτωση στην Κοινότητα ή ότι όλα τα άλλα κράτη μέλη δεν προβλέπουν ισοδύναμο φόρο για την εγγραφή υποθήκης πλοίων.

(111) Εξάλλου, η Επιτροπή σημειώνει ότι αυτό το τέλος εγγραφής καταβάλλεται για τις υποθήκες που εγγράφονται επί ακινήτων περιουσιακών στοιχείων και ότι το επίμαχο καθεστώς δεν περιορίζεται στα πλοία, είτε χρησιμοποιούνται για τις θαλάσσιες μεταφορές, είτε για την εσωτερική ναυσιπλοΐα. Η Επιτροπή σημειώνει ότι εντάσσεται στη λογική του συστήματος των φόρων για την εγγραφή υποθηκών η είσπραξη τελών εγγραφής ανάλογων με το ποσό της υποθήκης, ανεξαρτήτως του τύπου των στοιχείων του ενεργητικού τα οποία βαρύνει αυτή η υποθήκη.

(112) Η Επιτροπή είναι, επομένως, της γνώμης ότι η κατάργηση, ή η σημαντική μείωση, αυτού του φόρου μόνον για ένα μέρος των σχετικών τομέων δραστηριοτήτων αποτελεί κρατική ενίσχυση, κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, δεδομένου ότι το καθεστώς συνεχίζει να ισχύει πάντοτε για τις υπόλοιπες δραστηριότητες για τις οποίες πρέπει να εγγράφονται υποθήκες. Επιπλέον, το μέτρο αφορά μόνον μία κατηγορία στοιχείων του ενεργητικού, αφού το όφελος της εν λόγω μείωσης δεν προσφέρεται για άλλες κατηγορίες στοιχείων του ενεργητικού εκτός των πλοίων. Το εν λόγω μέτρο δεν δύνανται άρα να εξομοιωθεί με μέτρο γενικής εφαρμογής.

(113) Τέλος, το καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης υπέρ των διαχειριστών πλοίων για λογαριασμό τρίτων, είναι ειδικό, όπως και εκείνο υπέρ των πλοιοκτητών. Συνιστά άρα ενίσχυση, κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης.

(114) Εξ άλλου, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι ο χαρακτήρας κρατικής ενίσχυσης, κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, επαληθεύθηκε στην απόφαση της 19ης Μαρτίου 2003. Οι βελγικές αρχές δεν αμφισβήτησαν, κατά τα άλλα, αυτή την εκτίμηση στα σχόλια που διαβίβασαν σχετικά με την υπόψη απόφαση.

(115) Εν γένει, η Επιτροπή κρίνει ότι οι ενισχύσεις που απετέλεσαν αντικείμενο της επίσημης διαδικασίας εξέτασης είναι, συν τοις άλλοις, παράνομες, εφόσον δεν υφίσταται πλέον νομικό ή διοικητικό κώλυμα για την εφαρμογή τους, κατόπιν της έκδοσης του βασιλικού διατάγματος της 7ης Μαΐου 2003, ακόμη και ελλείψει πραγματικής παροχής των ωφελημάτων. Η Επιτροπή θεωρεί ατυχές το γεγονός ότι το Βέλγιο έθεσε σε εφαρμογή τα επίμαχα μέτρα, χωρίς προηγούμενη έγκριση από πλευράς της.

5.2. Νομική βάση

(116) Βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ), δύνανται να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με την κοινή αγορά οι ενισχύσεις για την προώθηση της αναπτύξεως ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών τομέων, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον. Η Επιτροπή κρίνει ότι το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ), αποτελεί την ενδεδειγμένη νομική βάση, η οποία είναι εφαρμοστέα στη συγκεκριμένη περίπτωση.

(117) Οι ενισχύσεις υπέρ του ναυτιλιακού τομέα θα πρέπει να εξετασθούν ιδίως υπό το πρίσμα των κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών. Σε αυτές τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές ορίζονται τα συστήματα κρατικών ενισχύσεων, που επιτρέπεται να θεσπισθούν προς υποστήριξη των συμφερόντων του κοινοτικού ναυτιλιακού κλάδου, για την επίτευξη γενικών στόχων, όπως:

— η διασφάλιση των θέσεων απασχόλησης στην Κοινότητα (τόσο στη θάλασσα, όσο και στην ξηρά),

— η βελτίωση της ασφάλειας,

— η διατήρηση της ναυτικής τεχνογνωσίας στην Κοινότητα και η ανάπτυξη των ναυτικών δεξιοτήτων.

(118) Δεδομένου ότι τα μέτρα που εξετάσθηκαν κατά την επίσημη διαδικασία εξέτασης τέθηκαν σε εφαρμογή, είναι σκόπιμο να ληφθεί ως βάση το κείμενο που ίσχυε κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος των διαφόρων μέτρων. Επομένως, για όλα τα εξεταζόμενα μέτρα, η Επιτροπή προέβη σε ανάλυση της συμβατότητας των διαφόρων προβλεπομένων φορολογικών μέτρων ακριβώς βάσει των εν ισχύι κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών, ήτοι εκείνων που δημοσιεύθηκαν στις 17 Ιανουαρίου 2004 ([32]). Ούτως εχόντων των πραγμάτων, οι νέες κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές δεν διαφέρουν αισθητά από τις παλαιότερες όσον αφορά τα μέτρα ενίσχυσης που άπτονται της φορολογίας των επιχειρήσεων ([33]), εκτός όσον αφορά τη μεταχείριση των διαχειριστών πλοίων για λογαριασμό τρίτων. Στην περίπτωση που τα εξεταζόμενα μέτρα αφορούσαν ενδεχομένως άλλους τομείς πλην των θαλάσσιων μεταφορών, η Επιτροπή ανέτρεξε στα κοινοτικά κείμενα που εφαρμόζονται για τις κρατικές ενισχύσεις στους σχετικούς τομείς.

5.3. **Ανάλυση των μέτρων που υπάγονται στο καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης**

(119) Κατ' αρχάς, η Επιτροπή λαμβάνει δεόντως υπόψη τις παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν από διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με την ανάγκη να επεκταθεί η επίσημη διαδικασία εξέτασης στην εφαρμογή των φορολογικών μέτρων στον τομέα της ρυμούλκησης. Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι αυτή η πτυχή του νόμου-προγράμματος δεν είναι δυνατόν να αποτελέσει αντικείμενο της παρούσας απόφασης, δεδομένου ότι η απόφαση για την κίνηση της επίσημης διαδικασίας εξέτασης δεν αφορούσε αυτή την πτυχή. Προς υπόμνηση, η Επιτροπή είχε όντως κρίνει, στην απόφασή της για κίνηση της διαδικασίας, ότι οι όροι που προβλέπονται στον νόμο-πρόγραμμα επαρκούσαν για να αποκλεισθεί από τα φορολογικά οφέλη κάθε δραστηριότητα ρυμούλκησης που δεν υπάγεται στον ορισμό των θαλάσσιων μεταφορών. Η εκτίμηση αυτή αμφισβητήθηκε από διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη, έστω και αν δεν κλήθηκαν, στην απόφαση της 19ης Μαρτίου 2003, να διατυπώσουν τις παρατηρήσεις τους επί αυτής της πτυχής του νόμου-προγράμματος. Η Επιτροπή προτίθεται να ασχοληθεί με αυτή την πτυχή του νόμου-προγράμματος σε άλλη απόφαση, με βάση περισσότερο εμπεριστατωμένη μελέτη των επιπτώσεων του νόμου-προγράμματος στον τομέα της ρυμούλκησης στο Βέλγιο.

(120) Υπό το φως των παρατηρήσεων που διαβιβάσθηκαν από τα διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη και των σχολίων που διατυπώθηκαν από τις βελγικές αρχές, η Επιτροπή εξετάζει, το ένα κατόπιν του άλλου, τα επτά σημεία έναντι των οποίων κίνησε, στις 19 Μαρτίου 2003, την επίσημη διαδικασία εξέτασης.

5.3.1. *Τιμές για τα πλοία άνω των 40 000 κόρων*

(121) Η Επιτροπή σημειώνει, πρωταρχικά, ότι οι βελγικές αρχές δεσμεύθηκαν να μην εφαρμόσουν την τιμή 0,05 ευρώ, όσο η Επιτροπή δεν έχει αποφανθεί σχετικά με τη συμβατότητά της με την κοινή αγορά, κατά το πέρας της επίσημης διαδικασίας εξέτασης. Επομένως, αυτό το μέτρο δεν τέθηκε σε εφαρμογή.

(122) Η Επιτροπή σημειώνει, εξάλλου, ότι σε κανένα από τα καθεστώτα κατ' αποκοπήν φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας, που έχουν εγκριθεί στο παρελθόν από την Επιτροπή, δεν προβλεπόταν ειδική μεταχείριση για τα πλοία πολύ μεγάλης χωρητικότητας και ότι οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές αφήνουν περιθώριο διακριτικής ευχέρειας ως προς το αποδεκτό επίπεδο των τιμών στο καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης. Κατά τα άλλα, η Επιτροπή δεν διαθέτει επαρκή πείρα των εν λόγω καθεστώτων για να είναι σε θέση να κρίνει εάν οι τιμές ήταν αρκετά ελκυστικές ώστε να αποτελέσουν κίνητρο για τους πλοιοκτήτες να επαναπατρίσουν, από σημαία τρίτης χώρας σε κοινοτική σημαία, τα πλοία μεγάλης χωρητικότητας, όπως αυτά για τα οποία προβλέπεται τιμή 0,05 ευρώ.

(123) Η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν συμβιβάζεται με την κοινή αγορά το σχέδιο των βελγικών αρχών να εφαρμόσουν επίσης την ειδική τιμή 0,05 ευρώ για τα πλοία άνω των 40 000 κόρων και για τα πλοία που φέρουν ήδη τη σημαία ενός εκ των κρατών μελών. Ο στόχος των κατευθυντηρίων γραμμών είναι προπάντων η ενίσχυση του κοινοτικού στόλου – και με τον τρόπο αυτόν η δημιουργία, ιδίως, θέσεων απασχόλησης στην Κοινότητα – όπως και η εξασφάλιση, μεταξύ άλλων, ότι τα πλοία υπόκεινται στους κοινοτικούς κανόνες σε θέματα ασφαλείας. Είναι προφανές ότι ο εν λόγω στόχος έχει ήδη επιτευχθεί, εάν το πλοίο φέρει ήδη τη σημαία ενός εκ των κρατών μελών.

(124) Είναι, εξάλλου, σκόπιμο να αποφευχθεί η περίπτωση να αποπειραθούν, παρ' όλα ταύτα, οι πλοιοκτήτες να επωφεληθούν από την τιμή 0,05 ευρώ, όταν επαναπατρίζουν τα πλοία τους από μια κοινοτική σημαία στη βελγική σημαία, μέσω

([32]) Βλέπε υποσημείωση 4.

([33]) Βλέπε τμήμα 3.1 των κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών.

προσωρινής υπαγωγής τους υπό σημαία τρίτης χώρας. Για τον λόγο αυτόν, προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι η καθιέρωση τιμής 0,05 ευρώ δεν θα επιφέρει καμμία ενδοκοινοτική αλλαγή σημαίας, η Επιτροπή θεωρεί αναγκαίο να επιβάλει, για τα πλοία που προέρχονται από νηολόγια τρίτων χωρών, ελάχιστη περίοδο 5 ετών, διάρκεια κατά την οποία θα πρέπει να ήταν προηγουμένως νηολογημένο σε μη κοινοτική σημαία ένα πλοίο που επαναπατρίζεται στη βελγική σημαία. Υπό αυτή την προϋπόθεση, θα καταστεί πράγματι δυνατόν να επιτευχθεί ο στόχος που τίθεται στις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές, δηλαδή να μεταφερθούν τα πλοία, που ελέγχονται από κοινοτικούς πλοιοκτήτες και είναι νηολογημένα σε σημαία τρίτης χώρας, στα κοινοτικά νηολόγια, και να αποκλεισθεί ταυτοχρόνως ο κίνδυνος να επηρεασθούν οι ενδοκοινοτικές συναλλαγές.

(125) Επομένως, η Επιτροπή κρίνει ότι η καθιέρωση τιμής 0,05 ευρώ ανά 100 κόρους για τη χωρητικότητα άνω των 40 000 κόρων, όπως προβλέπεται στο άρθρο 119 παράγραφος 1 του νόμου-προγράμματος της 2ας Αυγούστου 2002, συμβιβάζεται με την κοινή αγορά, υπό τον όρο να είναι νεότευκτα τα σχετικά πλοία, ειδάλλως να ήταν νηολογημένα τουλάχιστον κατά την τελευταία πενταετία σε μη κοινοτική σημαία. Εάν ο εν λόγω όρος δεν εκπληρωθεί, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο δεν συμβιβάζεται με την κοινή αγορά. Όντως, ελλείψει αυτών των εγγυήσεων, υφίσταται σημαντικός κίνδυνος να επιφέρει η προαναφερθείσα τιμή 0,05 ευρώ στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στις ενδοκοινοτικές συναλλαγές.

5.3.2. *Κάλυψη από το καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης των κερδών που αποφέρουν ορισμένες δραστηριότητες*

(126) Η Επιτροπή σημειώνει, κατ' αρχάς, ότι οι δραστηριότητες που απετέλεσαν αντικείμενο της κίνησης της επίσημης διαδικασίας εξέτασης προέρχονται από έναν κατάλογο που παρουσίασαν οι βελγικές αρχές στην απάντησή τους προς την Επιτροπή, με ημερομηνία 5 Δεκεμβρίου 2002. Όπως υπενθύμισαν οι βελγικές αρχές, στην επιστολή τους της 7ης Μαΐου 2003, το Βέλγιο εμπνεύσθηκε αυτόν τον ενδεικτικό κατάλογο από το υπόδειγμα φορολογικής σύμβασης του ΟΟΣΑ όσον αφορά το εισόδημα και την περιουσία, καθώς και από τα καθεστώτα, τα λεγόμενα φόρου χωρητικότητας, που θεσπίσθηκαν στις Κάτω Χώρες και στο Ηνωμένο Βασίλειο.

(127) Η Επιτροπή σημειώνει ότι, στον κατάλογο των δραστηριοτήτων τις οποίες αφορά η κίνηση της διαδικασίας, περιλαμβάνονται ταυτοχρόνως προσοδοφόρες δραστηριότητες, για τις οποίες είναι απολύτως σημαντικό το ζήτημα του κατά πόσον είναι ή δεν είναι επιλέξιμες, και δραστηριότητες που προκαλούν μόνον έξοδα για τους πλοιοκτήτες, για τις οποίες το εν λόγω ζήτημα δεν φαίνεται να είναι σημαντικό. Αυτές οι δεύτερες δραστηριότητες είναι όντως αναπόσπαστες από τις δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών και, επομένως, είναι λογικό να συμπεριλαμβάνονται τα έξοδα, τα οποία συνεπάγονται, στο λογιστικό πλαίσιο που χρησιμεύει στον υπολογισμό των κερδών, τα οποία υπόκεινται στο καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης, προκειμένου, μεταξύ άλλων, να μην εκπίπτονται, ενδεχομένως, τα υπόψη έξοδα από τα κέρδη που υπολογίζονται για τις τυχόν μη επιλέξιμες δραστηριότητες.

5.3.2.1. Οι παράπλευρες και προσωρινές δραστηριότητες

(128) Όσον αφορά τις παράπλευρες και προσωρινές δραστηριότητες, «τις οποίες αναλαμβάνει η εταιρεία, προκειμένου να χρησιμοποιήσει πλήρως το προσωπικό και το ενεργητικό που διατίθενται για το κύριο έργο της εταιρείας, και εφόσον οι εν λόγω δραστηριότητες είναι ελάχιστες σε σύγκριση με αυτό το κύριο έργο», η Επιτροπή σημειώνει ότι οι βελγικές αρχές δεν προέβαλαν επιχειρήματα που να καταδεικνύουν ότι αυτού του είδους οι δραστηριότητες είναι απαραίτητες ή αναπόσπαστες από τις δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών, ούτε αποσαφήνισαν μέχρι ποιο όριο και υπό ποιες προϋποθέσεις ορισμένες δραστηριότητες, εκ φύσεως μη επιλέξιμες, μπορούν να ενταχθούν στο πλαίσιο της κατ' αποκοπήν φορολόγησης.

(129) Η Επιτροπή είναι άρα της γνώμης ότι τέτοιου είδους δραστηριότητες, εφόσον δεν μπορούν να υπαχθούν σε μία από τις κατηγορίες επιλέξιμων δραστηριοτήτων, αποτελούν μη επιλέξιμες δραστηριότητες. Η Επιτροπή υπενθυμίζει τη σταθερή προσέγγιση, την οποία ακολούθησε στις τελευταίες της αποφάσεις, έναντι των μη επιλέξιμων δραστηριοτήτων, ώστε να αποφύγει οιαδήποτε κατάχρηση κατά την εφαρμογή των καθεστώτων υπέρ των θαλάσσιων μεταφορών.

(130) Η Επιτροπή θεωρεί, τέλος, ότι η έλλειψη σαφών ορίων και κανόνων για τον συνυπολογισμό αυτών των παράπλευρων και προσωρινών δραστηριοτήτων είναι δυνατόν να αποτελέσει σημαντική πιθανή πηγή παρεκκλίσεων από τον αρχικό στόχο του καθεστώτος.

(131) Για όλους τους προαναφερομένους λόγους, η Επιτροπή κρίνει ότι η κάλυψη αυτών των δραστηριοτήτων από το καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης δεν συμβιβάζεται με την κοινή αγορά.

5.3.2.2. Η πώληση προϊόντων και υπηρεσιών που δεν προορίζονται για κατανάλωση επί του πλοίου

(132) Είναι σκόπιμο να εξακριβωθεί, εν προκειμένω, κατά πόσον η πώληση προϊόντων που δεν προορίζονται για κατανάλωση επί του πλοίου, όπως είναι τα είδη πολυτελείας, ή η παροχή υπηρεσιών χωρίς άμεση σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές, όπως τα στοιχήματα, τυχερά παιχνίδια και καζίνο, καθώς και οι εκδρομές για τους επιβάτες, είναι δυνατόν να θεωρηθεί επιλέξιμη δραστηριότητα.

(133) Στις προηγούμενες αποφάσεις της, προκειμένου να διατηρηθεί περιβάλλον ισότιμου ανταγωνισμού εντός της Κοινότητας, σύμφωνα με τους στόχους των κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών, υπήρξε πάγια πολιτική της Επιτροπής να μην καλύπτονται, στο πλαίσιο των καθεστώτων κατ' αποκοπήν φορολόγησης, η πώληση ειδών ή η παροχή υπηρεσιών που δεν

συνδέονται άμεσα με τις θαλάσσιες συγκοινωνίες. Θεώρησε ότι η πώληση ειδών πολυτελείας, όπως και τα στοιχήματα, τυχερά παιχνίδια και καζίνο, επί των επιλέξιμων πλοίων δεν μπορεί να είναι αναπόσπαστη από τις θαλάσσιες συγκοινωνίες και ότι οι δραστηριότητες αυτές δεν μπορούν άρα να είναι επιλέξιμες. Με αυτή τη λογική ακριβώς, οι εν λόγω δραστηριότητες αποκλείσθηκαν ρητά από το καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης της Ιρλανδίας ([34]), της Φινλανδίας ([35]) και της Γαλλίας ([36]).

(134) Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι βελγικές αρχές δεν δύνανται να επικαλούνται κείμενα εφαρμογής σχετικά με καθεστώς φορολόγησης σε ένα κράτος μέλος, εφόσον τα εν λόγω κείμενα δεν απετέλεσαν αντικείμενο κοινοποίησης στην Επιτροπή και δεν μνημονεύθηκαν στην απόφαση της Επιτροπής για την έγκριση του εν θέματι καθεστώτος. Με άλλα λόγια, ένα κράτος μέλος δεν δύναται να επικαλεσθεί την ύπαρξη παράνομων ενισχύσεων, υποτιθέμενη ή πραγματική, σε άλλο κράτος μέλος, για να δικαιολογήσει τη συμβατότητα ανάλογων ενισχύσεων στο δικό του έδαφος.

(135) Βάσει του ανωτέρω σκεπτικού, η Επιτροπή κρίνει ότι η κάλυψη, από το καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης, της πώλησης προϊόντων και υπηρεσιών που δεν προορίζονται για κατανάλωση επί του πλοίου δεν συμβιβάζεται με την κοινή αγορά.

5.3.2.3. Η διαφήμιση και η εμπορική προώθηση

(136) Επιβάλλεται να γίνει διάκριση αναλόγως με το κατά πόσον οι δραστηριότητες διαφήμισης και εμπορικής προώθησης αποτελούν έξοδο για τον πλοιοκτήτη (παροχή υπηρεσιών από τρίτον) ή πηγή εσόδων (παροχή υπηρεσιών από τον πλοιοκτήτη).

(137) Όταν αποτελούν έξοδα συνδεδεμένα με τις θαλάσσιες μεταφορές (δαπάνες διαφήμισης και εμπορικής προώθησης προς όφελος των ιδίων των δραστηριοτήτων της ναυτιλιακής εταιρείας), η διαφήμιση και η εμπορική προώθηση πρέπει να εντάσσονται στο πλαίσιο του καθεστώτος κατ' αποκοπήν φορολόγησης. Πράγματι, οι δραστηριότητες διαφήμισης και εμπορικής προώθησης, στην προκειμένη περίπτωση, συνιστούν επιλέξιμες δραστηριότητες, κατά την έννοια ότι δεν είναι προσοδοφόρες για τη ναυτιλιακή εταιρεία.

(138) Όταν οι δραστηριότητες διαφήμισης και εμπορικής προώθησης αποτελούν πηγή εσόδων για τη ναυτιλιακή εταιρεία, είναι σκόπιμο να εξακριβωθεί εάν είναι αναπόσπαστες από τις δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών. Παραδείγματος χάριν, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι, βάσει των κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών, μόνον οι δραστηριότητες που είναι άμεσα συνδεδεμένες με τις θαλάσσιες μεταφορές δύνανται να είναι επιλέξιμες στα καθεστώτα κατ' αποκοπήν φορολόγησης, οι δε «μη συναφείς προς τη ναυτιλία δραστηριότητες» δεν δύνανται να είναι επιλέξιμες. Η πώληση διαφημιστικών χώρων επί των επιβατηγών πλοίων αποτελεί συνήθη δραστηριότητα μιας επιχείρησης που εκτελεί θαλάσσιες συγκοινωνίες. Σε τέτοια περίπτωση, η συμπερίληψη της εν λόγω δραστηριότητας στο καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι συμβιβάζεται με την κοινή αγορά. Αντιθέτως, όταν οι δραστηριότητες διαφήμισης και εμπορικής προώθησης αποτελούν παράπλευρες δραστηριότητες της ναυτιλιακής εταιρείας, που δεν είναι άμεσα συνδεδεμένες με την παροχή θαλάσσιων μεταφορών από αυτήν, η Επιτροπή είναι τότε της γνώμης ότι δεν μπορούν να θεωρηθούν ως επιλέξιμες.

5.3.2.4. Τα έσοδα από βραχυπρόθεσμες επενδύσεις του κεφαλαίου κίνησης

(139) Όπως συμβαίνει με κάθε εμπορική επιχείρηση, τα έσοδα, τα οποία αποφέρουν σε μια ναυτιλιακή εταιρεία μεταφορών οι βραχυπρόθεσμες τοποθετήσεις του κεφαλαίου κίνησης, είναι αποτέλεσμα συνήθους οικονομικής διαχείρισης. Εξ άλλου, τα έσοδα αυτά ενδέχεται να έχουν μεγαλύτερη σημασία για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις των οποίων οι δραστηριότητες χαρακτηρίζονται, σε μεγάλο βαθμό, από εποχικότητα.

(140) Η επένδυση του κεφαλαίου κίνησης σε βραχυπρόθεσμες τοποθετήσεις στις χρηματαγορές αποτελεί συνήθη δραστηριότητα, άμεσα συνδεδεμένη με την κύρια δραστηριότητα της ναυτιλιακής εταιρείας. Η Επιτροπή εκτιμά, ως εκ τούτου, ότι τα έσοδα αυτά είναι επιλέξιμα, εφόσον αντιστοιχούν στο χρηματοοικονομικό προϊόν του τακτικού κεφαλαίου κίνησης της ναυτιλιακής εταιρείας σε σχέση με την πραγματοποίηση επιλέξιμων δραστηριοτήτων. Εάν το χρηματοοικονομικό προϊόν προέρχεται από έκτακτα ρευστά διαθέσιμα της ναυτιλιακής εταιρείας, ή μάλιστα εάν αφορά μακροπρόθεσμες τοποθετήσεις, ή ακόμη μάλλον εάν αντιστοιχεί στα ρευστά διαθέσιμα που προέρχονται από μη επιλέξιμες δραστηριότητες, η Επιτροπή είναι τότε της γνώμης ότι το εν λόγω προϊόν δεν θα μπορεί να είναι επιλέξιμο για το καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης.

(141) Η Επιτροπή θεωρεί άρα ότι η συμπερίληψη των εσόδων από βραχυπρόθεσμες επενδύσεις του κεφαλαίου κίνησης συμβιβάζεται με την κοινή αγορά, εφόσον τα έσοδα αυτά αντιστοιχούν στο χρηματοοικονομικό προϊόν του τακτικού κεφαλαίου κίνησης της ναυτιλιακής εταιρείας, το οποίο προέρχεται από την πραγματοποίηση επιλέξιμων δραστηριοτήτων.

5.3.2.5. Οι ναυλομεσιτικές δραστηριότητες (*shipbrokerage*) για λογαριασμό των ιδίων των πλοίων της εταιρείας

(142) Οι ναυλομεσιτικές δραστηριότητες συνίστανται στην εξεύρεση φορτίων σε έναν λιμένα για λογαριασμό του πλοιοκτήτη, όπως και στην υπεράσπιση των συμφερόντων του. Οι ναυλομεσιτικές δραστηριότητες για ίδιο λογαριασμό συνίστανται στην εξεύρεση, σε έναν λιμένα, επιπρόσθετων φορτίων για να συμπληρωθεί η φόρτωση των ιδίων των πλοίων του πλοιοκτήτη.

([34]) Απόφαση της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2002, υπόθεση N 504/02. Βλέπε ιδίως σημείο 29.

([35]) Απόφαση της Επιτροπής της 16ης Οκτωβρίου 2002, υπόθεση N 195/02. Βλέπε ιδίως τμήμα 2.8.2.

([36]) Απόφαση της Επιτροπής της 13ης Μαΐου 2003, υπόθεση N 737/02. Βλέπε ιδίως σημείο 26.

(143) Οι βελγικές αρχές υποστήριξαν ότι βασίσθηκαν στην αιτιολογική έκθεση του ολλανδικού νόμου, με τον οποίο θεσπίσθηκε το καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης με βάση τη χωρητικότητα ([37]). Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι δεν μπορεί να δεχθεί αυτό το επιχείρημα ως απόδειξη του επιλέξιμου χαρακτήρα της εν λόγω δραστηριότητας.

(144) Η Επιτροπή σημειώνει, εντούτοις, ότι η εν λόγω δραστηριότητα δεν είναι προσοδοφόρος για τη ναυτιλιακή εταιρεία, στον βαθμό που αποτελεί συνήθη δραστηριότητα για έναν πλοιοκτήτη που επιζητεί να εξεύρει τον μέγιστο αριθμό φορτίων για τα πλοία του. Πράγματι, αυτή η δραστηριότητα δεν προσφέρει προστιθέμενη αξία, που αυξάνει τον κύκλο εργασιών, στους υπάρχοντες πελάτες του πλοιοκτήτη και δεν μπορεί να δικαιολογήσει ειδική αμοιβή από πλευράς των νέων πελατών, που ευρέθησαν για να συμπληρωθεί το φορτίο. Πρόκειται για συνήθη δραστηριότητα του πλοιοκτήτη που φροντίζει για την αποδοτικότητα των στοιχείων του ενεργητικού του.

(145) Για τους προαναφερομένους λόγους, η Επιτροπή κρίνει ότι η συμπερίληψη, στο καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης, των ναυλομεσιτικών δραστηριοτήτων για ίδιο λογαριασμό συμβιβάζεται με την κοινή αγορά.

5.3.2.6. Η μεταβίβαση οργανικών στοιχείων του ενεργητικού

(146) Η μεταβίβαση οργανικών στοιχείων του ενεργητικού, όπως είναι ο εξοπλισμός εκμετάλλευσης, που χρησιμοποιείται για ίδιο λογαριασμό για τη φόρτωση και εκφόρτωση των πλοίων τα οποία εκμεταλλεύεται η εταιρεία, είναι δυνατόν να θεωρηθεί δραστηριότητα άμεσα συνδεδεμένη με τις θαλάσσιες μεταφορές, όπως ακριβώς και η υπεραξία από τα πλοία εντάσσεται κλασσικά στο πλαίσιο ενός καθεστώτος κατ' αποκοπήν φορολόγησης, όταν υπολογίζεται ανάλογα με τον χρόνο παραμονής υπό το καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης.

(147) Αντιθέτως, δεν ισχύει το ίδιο για την υπεραξία από τα κτίρια γραφείων, τα οποία εκ φύσεως δεν χρησιμοποιούνται για θαλάσσιες μεταφορές. Τα εν λόγω στοιχεία του ενεργητικού είναι όντως δυνατόν να χρησιμοποιηθούν από οιονδήποτε άλλον τύπο επιχείρησης. Εάν η μεταβίβαση δεν αφορά περιουσιακό στοιχείο το οποίο εκ φύσεως προορίζεται για δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών, η υπεραξία από την πώληση αυτή δεν δύναται να υπαχθεί στο καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης.

(148) Η συμπερίληψη της υπεραξίας που αφορά μόνον περιουσιακά στοιχεία τα οποία εκ φύσεως προορίζονται για δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών συμβιβάζεται άρα με την κοινή αγορά.

5.3.2.7. Συμπεράσματα ως προς την επιλεξιμότητα των διαφόρων δραστηριοτήτων που εξετάσθηκαν

(149) Εν συμπεράσματι, η Επιτροπή κρίνει ότι δεν συμβιβάζεται με την κοινή αγορά η κάλυψη που προσφέρεται από το καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης στις ακόλουθες δραστηριότητες:

— τις παράπλευρες και προσωρινές δραστηριότητες,

— την πώληση προϊόντων που δεν προορίζονται για κατανάλωση επί του πλοίου, όπως είναι τα είδη πολυτελείας, και την παροχή υπηρεσιών χωρίς άμεση σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές, όπως τα στοιχήματα, τυχερά παιχνίδια και καζίνο, καθώς και οι εκδρομές για τους επιβάτες,

— τα έσοδα από επενδύσεις, εφόσον δεν αντιστοιχούν στην απόδοση των ταμειακών διαθεσίμων της επιχείρησης,

— τη διαφήμιση και την εμπορική προώθηση, εφόσον δεν αντιστοιχούν στην πώληση διαφημιστικών χώρων επί των επιλέξιμων πλοίων,

— τις ναυλομεσιτικές δραστηριότητες για λογαριασμό πλοίων που ανήκουν σε τρίτους,

— τη μεταβίβαση οργανικών στοιχείων του ενεργητικού, εφόσον δεν προορίζονται εκ φύσεως για θαλάσσιες μεταφορές.

(150) Αντιθέτως, η Επιτροπή κρίνει ότι συμβιβάζεται με την κοινή αγορά η κάλυψη που προσφέρεται από το καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης στις ακόλουθες δραστηριότητες:

— τα έσοδα από βραχυπρόθεσμες επενδύσεις του κεφαλαίου κίνησης, εφόσον αντιστοιχούν στην απόδοση των ταμειακών διαθεσίμων της επιχείρησης,

— τη διαφήμιση και την εμπορική προώθηση, εφόσον αντιστοιχούν στην πώληση διαφημιστικών χώρων επί των επιλέξιμων πλοίων,

— τις ναυλομεσιτικές δραστηριότητες (*shipbrokerage*) για λογαριασμό των ιδίων των πλοίων της εταιρείας,

— τη μεταβίβαση οργανικών στοιχείων του ενεργητικού, εφόσον προορίζονται εκ φύσεως για θαλάσσιες μεταφορές.

5.3.3. *Έκπτωση, από τον κατ' αποκοπήν φόρο, των ζημιών άλλων τμημάτων*

(151) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, στις προηγούμενες αποφάσεις της, επέμεινε ότι πρέπει να θεσπίζονται αποτρεπτικά μέτρα έναντι των καταχρήσεων (επίσης λεγόμενα μέτρα «ring-fencing»), με σκοπό να αποφευχθεί η πιθανότητα να επωφελούνται οι μη επιλέξιμες δραστηριότητες από μέτρα αρχικά προοριζόμενα αποκλειστικά για τις θαλάσσιες μεταφορές. Τα εν λόγω περιοριστικά μέτρα είναι ουσιαστικής σημασίας, προκειμένου να αποφευχθεί το ενδεχόμενο να απωλέσουν την αξιοπιστία τους οι μηχανισμοί προστασίας του κοινοτικού κλάδου θαλάσσιων μεταφορών και, συνεπώς, την αιτιολόγησή τους έναντι του κοινοτικού δικαίου, όταν επεκτείνονται σε δραστηριότητες που δεν υπόκεινται στις πιέσεις του διεθνούς ανταγωνισμού, τις οποίες υφίσταται ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών.

([37]) Βλέπε υποσημείωση 29.

(152) Για τον λόγο αυτόν, η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι θέμα καίριας σημασίας να διατηρηθεί απόλυτος λογιστικός διαχωρισμός μεταξύ των επιλέξιμων και των μη επιλέξιμων δραστηριοτήτων, για τον προσδιορισμό της αντίστοιχης φορολογίας τους. Η αρχή αυτή επαληθεύθηκε στα άλλα καθεστώτα κατ' αποκοπήν φορολόγησης που εγκρίθηκαν από την Επιτροπή.

(153) Οι βελγικές αρχές δεν κατόρθωσαν να αποδείξουν ότι είναι αναγκαία η άρση του διαχωρισμού μεταξύ των ναυτιλιακών τμημάτων, για τον υπολογισμό των φορολογητέων κερδών, τόσο έναντι του ναυτιλιακού τομέα, όσο και των άλλων σχετικών τομέων.

(154) Η Επιτροπή δεν κατανοεί, εξ άλλου, το επιχείρημα που προέβαλε η *Union Royale des Armateurs Belges*, σύμφωνα με το οποίο οι επιχειρήσεις που δεν προέβησαν σε ανάλογο διαχωρισμό θα ευρεθούν σε μειονεκτική θέση ([38]). Πράγματι, οι βελγικές αρχές δεσμεύθηκαν, στην επιστολή τους της 5ης Σεπτεμβρίου 2002, να προβλέψουν ότι οι εταιρείες, που ασχολούνται ταυτοχρόνως με επιλέξιμες και μη επιλέξιμες δραστηριότητες, πρέπει να προβούν σε λογιστικό διαχωρισμό. Η δέσμευση αυτή αποτελεί για την Επιτροπή εγγύηση για την τήρηση της αρχής του απόλυτου λογιστικού διαχωρισμού μεταξύ των επιλέξιμων και των μη επιλέξιμων δραστηριοτήτων. Η συγκεκριμένη περίπτωση, την οποία αναφέρει η βασιλική ένωση, δεν είναι άρα δυνατόν να υπάρξει.

(155) Κρίνοντας απαραίτητο να διατηρηθεί αυστηρός λογιστικός διαχωρισμός μεταξύ επιλέξιμων και μη επιλέξιμων δραστηριοτήτων, η Επιτροπή κρίνει ότι δεν συμβιβάζονται με την κοινή αγορά οι διατάξεις που προβλέπονται στο άρθρο 120 παράγραφος 2 του νόμου-προγράμματος, βάσει των οποίων επιτρέπεται έκπτωση, από τον φόρο που καθορίζεται κατ' αποκοπήν, των ενδεχομένων ζημιών των άλλων τμημάτων, που φορολογούνται κανονικά.

5.3.4. *Εκπτώσεις για τα πλοία ηλικίας κάτω των 10 ετών*

(156) Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη ότι επιθυμία των βελγικών αρχών είναι να ευνοήσουν τα νεώτερα πλοία, με σκοπό να προωθήσουν έναν στόλο με ασφαλέστερα και οικολογικότερα πλοία. Σημειώνει, παρ' όλα ταύτα, ότι κανένα από τα καθεστώτα κατ' αποκοπήν φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας, τα οποία εφαρμόσθηκαν από τα κράτη μέλη και εγκρίθηκαν από την Επιτροπή, δεν περιέχει ειδικές τιμές που διαφέρουν σε συνάρτηση με την ηλικία του σχετικού πλοίου.

(157) Η Επιτροπή σημειώνει, κατά τα άλλα, ότι, εάν με τις ονομαστικές τιμές που προβλέπονται από το Βέλγιο μπορεί να καταστεί συγκρίσιμο το επίπεδο φορολόγησης σε σχέση με τα άλλα καθεστώτα, που έχουν εγκριθεί στο παρελθόν από την Επιτροπή για τα άλλα κράτη μέλη, δεν συμβαίνει το ίδιο εάν εφαρμοσθούν εκπτώσεις κατά 25 % ή 50 % για τα νεώτερα πλοία. Εάν εφαρμόζονταν αυτές οι εκπτώσεις, το επίπεδο φορολόγησης στο Βέλγιο θα γινόταν πολύ ελκυστικό σε σχέση με τα καθεστώτα τα οποία έχουν ήδη εφαρμοσθεί στα άλλα κράτη μέλη.

([38]) Βλέπε τμήμα 3.1, σημείο 70.

(158) Η Επιτροπή έχει προσπαθήσει, στις προηγούμενες αποφάσεις της, να υποχρεώσει τα καθεστώτα κατ' αποκοπήν φορολόγησης να συγκλίνουν προς κοινά χαρακτηριστικά και προς πολύ παραπλήσια επίπεδα φορολόγησης, όπως εμφαίνεται στον πίνακα 1. Το γεγονός ότι οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές δεν αναφέρουν εάν μπορεί ή δεν μπορεί να προβλεφθεί θετική διακριτική μεταχείριση υπέρ των νεώτερων πλοίων δεν περιορίζει τη διακριτική ευχέρεια της Επιτροπής να καθορίσει ποια είναι τα μέτρα που ενδέχεται να δημιουργήσουν στρεβλώσεις σε βαθμό που αντιβαίνει προς το κοινό συμφέρον. Κατά την άποψη της Επιτροπής, η καθιέρωση εκπτώσεων για τα πλοία ηλικίας από 0 έως 10 ετών είναι ενδεχόμενο να διαταράξει την ισορροπία που έχει επιτευχθεί μέχρι τώρα μεταξύ των κρατών μελών που έχουν καθιερώσει καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης. Η Επιτροπή θεωρεί άρα ότι είναι προς το κοινό συμφέρον να μην επιτραπεί σε ορισμένα καθεστώτα κατ' αποκοπήν φορολόγησης να αποκλίνουν πολύ από τα χαρακτηριστικά των καθεστώτων που έχουν εγκριθεί στο παρελθόν και, ιδιαίτερα, να ευνοήσουν τα νεώτερα πλοία.

(159) Εξ άλλου, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν είναι ανάγκη να προβλεφθούν επιπρόσθετα πλεονεκτήματα υπέρ των νεώτερων πλοίων για να υπάρξει συμβολή στην επίτευξη των στόχων που τίθενται στις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές.

(160) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι εκπτώσεις, που προβλέπονται στο άρθρο 119 παράγραφος 2 του νόμου-προγράμματος, δεν συμβιβάζονται με την κοινή αγορά.

5.4. **Ανάλυση των μέτρων που δεν υπάγονται στο καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης των θαλάσσιων μεταφορών**

5.4.1. *Καθεστώς ταχύτερης απόσβεσης για τα πλοία που δεν προορίζονται για θαλάσσιες μεταφορές*

(161) Η Επιτροπή υπενθυμίζει, πρώτα απ' όλα, ότι το μέτρο είναι όντως κρατική ενίσχυση, κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, δεδομένου ότι αποτελεί παρέκκλιση από τα άρθρα 61 έως 64 του βελγικού κώδικα φορολογίας εισοδήματος του 1992, σχετικά με τις ταχύτερες αποσβέσεις, και ότι προσφέρει ακόμη πιο γενναιόδωρους κανόνες απόσβεσης από τους προβλεπόμενους στα υπόψη άρθρα.

(162) Η Επιτροπή σημειώνει ότι οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές δεν απαγορεύουν τις ταχύτερες αποσβέσεις υπέρ των θαλάσσιων μεταφορών. Θεωρεί, αντιθέτως, ότι το επίμαχο καθεστώς αποτελεί υφιστάμενο μέτρο, κατά την έννοια του άρθρου 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999.

(163) Μολαταύτα, η Επιτροπή σημειώνει ότι, εκτός του πλαισίου των θαλάσσιων μεταφορών, οι διάφοροι κοινοτικοί κανόνες που ισχύουν στους διάφορους τομείς, τους οποίους ενδέχεται να αφορά αυτή η ταχύτερη απόσβεση, όπως στους τομείς της αλιείας ([39]) ή των εσωτερικών πλωτών μεταφορών ([40]), δεν επιτρέπουν τη χορήγηση ενισχύσεων αυτού του είδους.

(164) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η απόφαση της 19ης Μαρτίου 2003, για την κίνηση της επίσημης διαδικασίας εξέτασης, αποτελεί ομοίως πρόσκληση προς το Βέλγιο να υποβάλει τα σχόλιά του βάσει του άρθρου 17 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999.

(165) Λαμβάνοντας υπόψη το αδικαιολόγητο πλεονέκτημα που παρέχει το εν λόγω καθεστώς στα πλοία που δεν εκτελούν επιλέξιμες δραστηριότητες, η Επιτροπή θεωρεί αναγκαίο να προτείνει στο Βέλγιο ενδεδειγμένα μέτρα για τη συγκεκριμένη περίπτωση, δυνάμει του άρθρου 18 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999. Επομένως, με την παρούσα απόφαση, η Επιτροπή προτείνει στο Βέλγιο τα ακόλουθα ενδεδειγμένα μέτρα: το Βέλγιο καταργεί, πριν από τις 30 Ιουνίου 2005, την παροχή του ειδικού καθεστώτος επιλογής που ισχύει για τις αποσβέσεις, όπως προβλέπεται στο άρθρο 121 του νόμου-προγράμματος, για όλα τα πλοία που δεν εκτελούν επιλέξιμες δραστηριότητες. Το Βέλγιο θα ενημερώσει την Επιτροπή, πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2004, σχετικά με την απόφασή του να συμμορφωθεί με τα εν λόγω ενδεδειγμένα μέτρα.

5.4.2. *Μείωση της πληρωμής τελών εγγραφής για τις υποθήκες επί πλοίων που δεν προορίζονται για θαλάσσιες μεταφορές*

(166) Όπως και για το μέτρο που μόλις εξετάσθηκε, η Επιτροπή σημειώνει ότι, εκτός του πλαισίου των θαλάσσιων μεταφορών, οι διάφοροι κοινοτικοί κανόνες που ισχύουν στους διάφορους τομείς, τους οποίους ενδέχεται να αφορά η μείωση του τέλους εγγραφής, όπως στους τομείς της αλιείας ([41]) ή των εσωτερικών πλωτών μεταφορών, δεν επιτρέπουν τη χορήγηση ενισχύσεων αυτού του είδους.

(167) Αν και μπορούν να γίνουν δεκτές, έναντι των κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών, τέτοιου είδους επενδυτικές ενισχύσεις, όπως υπενθυμίζεται στην απόφαση της Επιτροπής της 19ης Μαρτίου 2003, δεν ισχύει το ίδιο για τα πλοία που δεν προορίζονται εκ φύσεως για θαλάσσιες μεταφορές (ρυμουλκά, βυθοκόρους, σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας κ.λπ.). Η Επιτροπή κρίνει άρα ότι η μείωση της πληρωμής ή η απαλλαγή από την πληρωμή τελών εγγραφής για τις υποθήκες επί πλοίων που δεν προορίζονται για θαλάσσιες μεταφορές συνιστά κρατική ενίσχυση που δεν συμβιβάζεται με την κοινή αγορά.

([39]) Βλέπε τις κατευθυντήριες γραμμές για την εξέταση κρατικών ενισχύσεων στον τομέα της αλιείας και της υδατοκαλλιέργειας (ΕΕ C 19 της 20.1.2001, σ. 7).

([40]) Βλέπε υποσημείωση 20.

([41]) Βλέπε υποσημείωση 39.

5.4.3. *Καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης υπέρ των διαχειριστών πλοίων για λογαριασμό τρίτων*

(168) Η Επιτροπή σημειώνει ότι κανένα ενδιαφερόμενο μέρος, πλην της *Union Royale des Armateurs Belges*, δεν σχολίασε το καθεστώς υπέρ των διαχειριστών πλοίων, το οποίο ωστόσο απετέλεσε αντικείμενο της επίσημης διαδικασίας εξέτασης, που κινήθηκε στις 19 Μαρτίου 2003.

(169) Η Επιτροπή θέτει το ζήτημα του κατά πόσον οι διαχειριστές πλοίων για λογαριασμό τρίτων ασκούν δραστηριότητα θαλάσσιων μεταφορών. Η διαχείριση πλοίων για λογαριασμό τρίτων, επίσης λεγόμενη «ship-management» σε ορισμένες χώρες, στο Βέλγιο συνίσταται στη ναυτολόγηση πληρώματος για το πλοίο και, ενδεχομένως, στον εφοδιασμό του πλοίου με τον απαιτούμενο εξοπλισμό για τις προβλεπόμενες δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών. Ο διαχειριστής για λογαριασμό τρίτων προσφέρει υπηρεσία στον εφοπλιστή ή τον πλοιοκτήτη: δεν συνάπτει πράγματι καμμία σύμβαση μεταφορών με τον φορτωτή. Η δραστηριότητά του δεν δύναται άρα να εξομοιωθεί με παροχή υπηρεσιών μεταφορών.

(170) Οι νέες κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, που δημοσιεύθηκαν στις 17 Ιανουαρίου 2004, προβλέπουν ότι οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων μπορούν στο εξής να δικαιούνται καταβολή ενίσχυσης για τα πλοία των οποίων έχουν αναλάβει πλήρως τη διαχείριση του πληρώματος και την τεχνική διαχείριση ([42]). Οι εν λόγω εταιρείες είναι επιλέξιμες μόνον εφόσον έχουν αναλάβει την πλήρη ευθύνη για τη λειτουργία του πλοίου, καθώς και όλα τα καθήκοντα και τις ευθύνες που επιβάλλει ο κώδικας ISM ([43]). Η Επιτροπή δεν είναι, επομένως, σε θέση να επιτρέψει παρά μόνον τις ενισχύσεις για τους διαχειριστές πλοίων οι οποίοι πληρούν τους όρους που τίθενται στις νέες κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές.

(171) Όσον αφορά το επίπεδο φορολόγησης των διαχειριστών πλοίων για λογαριασμό τρίτων, η Επιτροπή σημειώνει ότι, με βάση ορισμένα αριθμητικά στοιχεία που παρουσίασαν οι βελγικές αρχές, επί ίσης χωρητικότητας στόλου, ο διαχειριστής έχει πολύ μικρότερο κύκλο εργασιών από τον πλοιοκτήτη, έστω και λόγω των δαπανών κεφαλαίου στις οποίες

([42]) Βλέπε ιδίως το τμήμα 3.1 των κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών: «Είναι επίσης ενδιαφέρον να διευκρινιστεί ότι, αν και οι ναυτιλιακές εταιρείες που εδρεύουν στην Κοινότητα είναι οι φυσικοί αποδέκτες των ανωτέρω προγραμμάτων φορολογικών μέτρων, επιλέξιμες δύνανται επίσης να είναι ορισμένες εταιρείες διαχείρισης πλοίων που είναι εγκατεστημένες στην Κοινότητα, υπό τους ιδίους όρους. Οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων είναι νομικά πρόσωπα που παρέχουν διάφορα είδη υπηρεσιών στους πλοιοκτήτες, όπως τεχνικός έλεγχος, πρόσληψη και εκπαίδευση πληρώματος, διαχείριση πληρώματος και λειτουργία πλοίων. Σε ορισμένες περιπτώσεις οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων αναλαμβάνουν και την τεχνική διαχείριση και τη διαχείριση του πληρώματος. Όταν αυτό συμβαίνει, ενεργούν ως κλασσικοί "πλοιοκτήτες" όσον αφορά το μεταφορικό σκέλος. Επιπλέον, όπως και οι ναυτιλιακές εταιρείες, ο κλάδος αντιμετωπίζει ισχυρό και εντεινόμενο ανταγωνισμό σε διεθνές επίπεδο. Για τους λόγους αυτούς, φαίνεται αναγκαίο να επεκταθεί η δυνατότητα φορολογικής ελάφρυνσης σε αυτήν την κατηγορία διαχείρισης πλοίων.».

([43]) «Κώδικας ISM»: Διεθνής κώδικας διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και για την πρόληψη της ρύπανσης, ο οποίος εγκρίθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) με το ψήφισμα Α.741(18).

υποβάλλεται ο πλοιοκτήτης, όχι όμως ο διαχειριστής. Σύμφωνα με το παράδειγμα των βελγικών αρχών, υπάρχει σχέση ένα προς εκατό μεταξύ του κύκλου εργασιών του διαχειριστή και του πλοιοκτήτη, για πλοίο τύπου *Very Large Crude Carrier* (VLCC). Το ίδιο παράδειγμα δείχνει ότι εάν ο διαχειριστής υπέκειτο στο καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης με τις ίδιες τιμές που ισχύουν για τον πλοιοκτήτη, ο κατ' αποκοπήν φόρος του θα ήταν σημαντικά υψηλότερος από εκείνον που θα κατέβαλλε υπό το κανονικό καθεστώς φόρου εταιρειών. Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι, εάν αυτή η διαπίστωση μπορούσε να τεκμηριωθεί με πιο εμπεριστατωμένη μελέτη όσον αφορά τη σχέση μεταξύ του αντίστοιχου κύκλου εργασιών που έχουν αυτά τα δύο επαγγέλματα, για ισοδύναμα πλοία, θα ήταν όντως λογικό να υπόκεινται οι διαχειριστές σε χαμηλότερες τιμές φορολόγησης από εκείνες που ισχύουν για τους πλοιοκτήτες. Ελλείψει μελέτης, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι, βάσει των πληροφοριών που διαθέτει σήμερα, δεν είναι σε θέση να δεχθεί, σε αυτό το στάδιο, σχέση ένα προς δέκα στις τιμές φορολόγησης, με βάση τη χωρητικότητα, μεταξύ των πλοιοκτητών και των διαχειριστών πλοίων.

(172) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω σκέψεων, όπως και των διαθέσιμων πληροφοριών, η Επιτροπή κρίνει ότι ένα καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης προς όφελος των διαχειριστών πλοίων για λογαριασμό τρίτων – φορολόγησης με βάση τη χωρητικότητα του υπό διαχείριση στόλου – συμβιβάζεται με την κοινή αγορά, εφόσον οι τιμές ανάλογα με τη χωρητικότητα είναι ίδιες με εκείνες που ισχύουν για τις επιχειρήσεις θαλάσσιων μεταφορών και εφόσον οι εν λόγω διαχειριστές αναλαμβάνουν ταυτοχρόνως τη διαχείριση του πληρώματος και την τεχνική διαχείριση των πλοίων, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών για τις ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, που δημοσιεύθηκαν στις 17 Ιανουαρίου 2004.

6. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

(173) Εν συμπεράσματι, η Επιτροπή κρίνει, όσον αφορά το καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης υπέρ των πλοιοκτητών, όπως θεσπίζεται με τον νόμο-πρόγραμμα της 2ας Αυγούστου 2002, ότι:

α) η καθιέρωση τιμής 0,05 ευρώ ανά 100 κόρους για τη χωρητικότητα άνω των 40 000 κόρων (άρθρο 119 παράγραφος 1 του νόμου-προγράμματος) συμβιβάζεται με την κοινή αγορά, υπό τον όρο να είναι νεότευκτα τα σχετικά πλοία, ειδάλλως να ήταν νηολογημένα τουλάχιστον κατά την τελευταία πενταετία σε μη κοινοτική σημαία

β) η κάλυψη από το καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης των εσόδων που αποφέρουν οι ακόλουθες δραστηριότητες (άρθρο 115 παράγραφος 2 του νόμου-προγράμματος) δεν συμβιβάζεται με την κοινή αγορά:

— οι παράπλευρες και προσωρινές δραστηριότητες,

— η πώληση προϊόντων που δεν προορίζονται για κατανάλωση επί του πλοίου, όπως είναι τα είδη πολυτελείας, και η παροχή υπηρεσιών χωρίς άμεση σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές, όπως τα στοιχήματα, τυχερά παιχνίδια και καζίνο και οι εκδρομές για τους επιβάτες,

— οι βραχυπρόθεσμες επενδύσεις του κεφαλαίου κίνησης, εφόσον δεν αντιστοιχούν στην απόδοση των ταμειακών διαθεσίμων της επιχείρησης που προέρχονται από επιλέξιμες δραστηριότητες ([44]),

— η διαφήμιση και η εμπορική προώθηση, εφόσον δεν αντιστοιχούν στην πώληση διαφημιστικών χώρων επί των επιλέξιμων πλοίων,

— οι ναυλομεσιτικές δραστηριότητες (*shipbrokerage*) για λογαριασμό πλοίων που ανήκουν σε τρίτους,

— η μεταβίβαση οργανικών στοιχείων του ενεργητικού, εφόσον δεν προορίζονται εκ φύσεως για θαλάσσιες μεταφορές.

γ) η κάλυψη από το καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης των εσόδων που αποφέρουν οι ακόλουθες δραστηριότητες (άρθρο 115 παράγραφος 2 του νόμου-προγράμματος) συμβιβάζεται με την κοινή αγορά:

— οι βραχυπρόθεσμες επενδύσεις του κεφαλαίου κίνησης, εφόσον αντιστοιχούν στην απόδοση των ταμειακών διαθεσίμων της επιχείρησης που προέρχονται από επιλέξιμες δραστηριότητες ([45]),

— η διαφήμιση και η εμπορική προώθηση, εφόσον αντιστοιχούν στην πώληση διαφημιστικών χώρων επί των επιλέξιμων πλοίων,

— οι ναυλομεσιτικές δραστηριότητες (*shipbrokerage*) για λογαριασμό των ιδίων των πλοίων της εταιρείας,

— η μεταβίβαση οργανικών στοιχείων του ενεργητικού, εφόσον προορίζονται εκ φύσεως για θαλάσσιες μεταφορές.

δ) η έκπτωση, από τον φόρο που καθορίζεται κατ' αποκοπήν βάσει της χωρητικότητας, των ζημιών των άλλων τμημάτων, οι οποίες δεν κατέστη δυνατόν να αφαιρεθούν από τα κέρδη οιουδήποτε άλλου τμήματος της εταιρείας κατά την εν λόγω λογιστική χρήση (άρθρο 120 παράγραφος 1 του νόμου-προγράμματος), δεν συμβιβάζεται με την κοινή αγορά

([44]) Οι επιλέξιμες δραστηριότητες περιγράφονται στο τμήμα 2.8.2, σημεία 66 έως 75, της απόφασης της 19ης Μαρτίου 2003, καθώς και στο σημείο 173 στοιχείο γ) της παρούσας απόφασης.

([45]) Βλέπε υποσημείωση 44.

ε) οι μειωμένες τιμές, που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό του κατ' αποκοπήν φόρου για τα πλοία ηλικίας κάτω των 10 ετών (άρθρο 119 παράγραφος 2 του νόμου-προγράμματος), δεν συμβιβάζονται με την κοινή αγορά.

(174) Για τα φορολογικά μέτρα εκτός του πλαισίου του καθεστώτος κατ' αποκοπήν φορολόγησης υπέρ των πλοιοκτητών, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν συμβιβάζονται με την κοινή αγορά:

— το ειδικό καθεστώς απόσβεσης, που προβλέπεται στο άρθρο 121 του νόμου-προγράμματος, για όλα τα πλοία που δεν εκτελούν επιλέξιμες δραστηριότητες

— η μείωση του τέλους εγγραφής για τις υποθήκες επί πλοίων που δεν προορίζονται για θαλάσσιες μεταφορές.

(175) Μόνον επί τη βάσει των πληροφοριών που διαθέτει, η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να θεωρήσει ότι συμβιβάζεται με την κοινή αγορά το καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης υπέρ των διαχειριστών πλοίων για λογαριασμό τρίτων, όπως προβλέπεται στο άρθρο 124 του νόμου-προγράμματος. Η εν λόγω εκτίμηση θα μπορούσε, ενδεχομένως, να αναθεωρηθεί σε μελλοντική απόφαση της Επιτροπής, με βάση νέα κοινοποίηση, καθώς και πληρέστερες και σημαντικότερες πληροφορίες.

(176) Αντιθέτως, η Επιτροπή θεωρεί ότι συμβιβάζεται με την κοινή αγορά το καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης υπέρ των διαχειριστών πλοίων για λογαριασμό τρίτων, υπό τον όρο ότι οι τιμές ανάλογα με τη χωρητικότητα είναι ίδιες με εκείνες που ισχύουν για τις επιχειρήσεις θαλάσσιων μεταφορών και ότι οι εν λόγω διαχειριστές αναλαμβάνουν ταυτοχρόνως τη διαχείριση του πληρώματος και την τεχνική διαχείριση των πλοίων, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών για τις ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, που δημοσιεύθηκαν στις 17 Ιανουαρίου 2004.

(177) Η παρούσα απόφαση είναι αμέσως εκτελεστή, επίσης και όσον αφορά την ανάκτηση τυχόν ατομικών ενισχύσεων, οι οποίες έχουν χορηγηθεί παρανόμως, υπό την επιφύλαξη της πιθανότητας να μην χαρακτηρισθούν ενδεχομένως οι ενισχύσεις αυτές ως κρατικές ενισχύσεις, κατόπιν εξέτασης και των τεσσάρων κριτηρίων που παρατίθενται στο άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, ή να θεωρηθούν ως ενισχύσεις συμβατές με την κοινή αγορά, λόγω των ιδίων των χαρακτηριστικών τους,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Τα φορολογικά μέτρα, που περιλαμβάνονται στον βελγικό νόμο-πρόγραμμα της 2ας Αυγούστου 2002, για τα οποία κινήθηκε επίσημη διαδικασία εξέτασης, με απόφαση της Επιτροπής της 19ης Μαρτίου 2003, συνιστούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης.

Άρθρο 2

Η καθιέρωση, στο καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης υπέρ των πλοιοκτητών, μειωμένης τιμής 0,05 ευρώ ανά 100 κόρους για τη χωρητικότητα άνω των 40 000 κόρων συμβιβάζεται με την κοινή αγορά, υπό τον όρο να είναι νεότευκτα τα πλοία άνω των 40 000 κόρων, τα οποία αφορά η εφαρμογή της εν λόγω μειωμένης τιμής, ή να ήταν νηολογημένα υπό τη σημαία τρίτης χώρας κατά τη διάρκεια της πενταετίας που προηγείται της έναρξης της κάλυψης από το καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης.

Άρθρο 3

1. Δεν είναι επιλέξιμα στο καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης υπέρ των πλοιοκτητών τα έσοδα που αποφέρουν οι ακόλουθες δραστηριότητες:

α) οι παράπλευρες και προσωρινές δραστηριότητες

β) η πώληση προϊόντων που δεν προορίζονται για κατανάλωση επί του πλοίου, όπως είναι τα είδη πολυτελείας, και η παροχή υπηρεσιών χωρίς άμεση σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές, όπως τα στοιχήματα, τυχερά παιχνίδια και καζίνο και οι εκδρομές για τους επιβάτες

γ) τα έσοδα από βραχυπρόθεσμες επενδύσεις του κεφαλαίου κίνησης, εφόσον δεν αντιστοιχούν στην απόδοση των ταμειακών διαθεσίμων της επιχείρησης που προέρχονται από επιλέξιμες δραστηριότητες

δ) η διαφήμιση και η εμπορική προώθηση, εφόσον δεν αντιστοιχούν στην πώληση διαφημιστικών χώρων επί των επιλέξιμων πλοίων

ε) οι ναυλομεσιτικές δραστηριότητες (*shipbrokerage*) για λογαριασμό πλοίων που ανήκουν σε τρίτους

στ) η μεταβίβαση οργανικών στοιχείων του ενεργητικού, εφόσον δεν προορίζονται εκ φύσεως για θαλάσσιες μεταφορές.

Η συμπερίληψή τους στο καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης υπέρ των πλοιοκτητών δεν συμβιβάζεται με την κοινή αγορά.

2. Είναι επιλέξιμα στο καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης υπέρ των πλοιοκτητών τα έσοδα που αποφέρουν οι ακόλουθες δραστηριότητες:

α) τα έσοδα από βραχυπρόθεσμες επενδύσεις του κεφαλαίου κίνησης, εφόσον αντιστοιχούν στην απόδοση των ταμειακών διαθεσίμων της επιχείρησης που προέρχονται από επιλέξιμες δραστηριότητες

β) η διαφήμιση και η εμπορική προώθηση, εφόσον αντιστοιχούν στην πώληση διαφημιστικών χώρων επί των επιλέξιμων πλοίων

γ) οι ναυλομεσιτικές δραστηριότητες (*shipbrokerage*) για λογαριασμό των ιδίων των πλοίων της εταιρείας

δ) η μεταβίβαση οργανικών στοιχείων του ενεργητικού, εφόσον προορίζονται εκ φύσεως για θαλάσσιες μεταφορές.

Η συμπερίληψή τους στο καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης υπέρ των πλοιοκτητών συμβιβάζεται με την κοινή αγορά, υπό την επιφύλαξη της τήρησης των όρων της παρούσας παραγράφου.

Άρθρο 4

Η έκπτωση, από τον φόρο που καθορίζεται κατ' αποκοπήν βάσει της χωρητικότητας υπέρ των πλοιοκτητών, των ζημιών άλλων τμημάτων της φορολογούμενης εταιρείας, τα οποία δεν υπόκεινται στον κατ' αποκοπήν φόρο, δεν συμβιβάζεται με την κοινή αγορά.

Άρθρο 5

Οι εκπτώσεις των τιμών φορολόγησης, στο πλαίσιο της κατ' αποκοπήν φορολόγησης υπέρ των πλοιοκτητών, για τα πλοία ηλικίας κάτω των 10 ετών, δεν συμβιβάζονται με την κοινή αγορά.

Άρθρο 6

Η εφαρμογή του καθεστώτος ταχύτερης απόσβεσης πλοίων για πλοία που δεν προορίζονται εκ φύσεως για θαλάσσιες μεταφορές δεν συμβιβάζεται με την κοινή αγορά.

Ως ενδεδειγμένο μέτρο, προτείνεται στο Βέλγιο να καταργήσει το ειδικό καθεστώς επιλογής που εφαρμόζεται στις αποσβέσεις, για όλα τα πλοία που δεν προορίζονται εκ φύσεως για θαλάσσιες μεταφορές, πριν από τις 30 Ιουνίου 2005.

Το Βέλγιο ενημερώνει την Επιτροπή, πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2004, σχετικά με την απόφασή του να συμμορφωθεί με τα εν λόγω ενδεδειγμένα μέτρα.

Άρθρο 7

Η μείωση της πληρωμής ή η απαλλαγή από την πληρωμή τελών εγγραφής για τις υποθήκες επί πλοίων που δεν προορίζονται εκ φύσεως για θαλάσσιες μεταφορές δεν συμβιβάζεται με την κοινή αγορά.

Άρθρο 8

Το καθεστώς κατ' αποκοπήν φορολόγησης με βάση τη χωρητικότητα, που προβλέπεται υπέρ των διαχειριστών πλοίων για λογαριασμό τρίτων, συμβιβάζεται με την κοινή αγορά, υπό τον όρο ότι οι εν λόγω διαχειριστές αναλαμβάνουν ταυτοχρόνως τη διαχείριση του πληρώματος και την τεχνική διαχείριση των πλοίων, σύμφωνα με τις διατάξεις των εν ισχύι κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών για τις ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, και ότι οι τιμές ανάλογα με τη χωρητικότητα είναι ίδιες με εκείνες που ισχύουν για τις επιχειρήσεις θαλάσσιων μεταφορών.

Άρθρο 9

Το Βέλγιο ενημερώνει την Επιτροπή, εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, για τα μέτρα που έλαβε προκειμένου να καταστήσει τον νόμο-πρόγραμμα της 2ας Αυγούστου 2002 σύμφωνο με την παρούσα απόφαση και να προβεί, ενδεχομένως, στην ανάκτηση των ασυμβίβαστων ενισχύσεων, οι οποίες έχουν χορηγηθεί παρανόμως κατ' εφαρμογή του εν λόγω νόμου-προγράμματος. Οι τόκοι πρέπει να υπολογισθούν σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής ([46]), και ιδίως, τα άρθρα 9, 10 και 11.

Άρθρο 10

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο του Βελγίου.

Βρυξέλλες, 30 Ιουνίου 2004.

Για την Επιτροπή
Loyola DE PALACIO
Αντιπρόεδρος

([47]) ΕΕ L 140 της 30.4.2004, σ. 1.