II

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

DECIZII

COMISIE

DECIZIA COMISIEI

din 17 iunie 2009

privind ajutorul de stat C 5/07 (ex N 469/05) referitor la limitarea obligațiilor de informare impuse companiilor maritime înscrise în sistemul danez de impozitare pe tonaj

[notificată cu numărul C(2009) 4522]

(Numai textul în limba daneză este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2009/868/CE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

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

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispoziția sau dispozițiile menționate anterior ([1]),

întrucât:

1. PROCEDURĂ

(1) Prin scrisoarea din 13 septembrie 2005 ([2]), Danemarca a informat Comisia cu privire la o modificare a sistemului danez de impozitare pe tonaj, inițial autorizat prin decizia din 12 martie 2002 ([3]) (cazul N 563/01).

(2) Această modificare a fost înregistrată ca ajutor notificat sub numărul N 469/05. Modificarea notificată a fost introdusă prin Legea nr. 408 din 1 iunie 2005.

(3) Prin scrisorile din 28 octombrie 2005, 19 mai și 29 august 2006 ([4]), Comisia a solicitat autorităților daneze să furnizeze informații suplimentare, informații care au fost transmise în răspunsurile acestora din 22 noiembrie 2005, 30 iunie 2006 și 29 septembrie 2006 ([5]).

(4) Prin decizia din 7 februarie 2007, Comisia a hotărât să inițieze procedura oficială de investigare (denumită în continuare „decizia de deschidere"), în conformitate cu articolul 4 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE ([6]) (denumit în continuare „regulamentul privind procedura în materie de ajutor de stat"). Prin decizia din 4 aprilie 2007, la cererea autorităților daneze, Comisia a adoptat o decizie rectificativă de modificare a deciziei de deschidere. Un rezumat al deciziei și conținutul integral al scrisorii în limba oficială – și în varianta sa corectată – au fost publicate în JO C 135 din 19 iunie 2007 ([7]).

([1]) JO C 135, 19.6.2007, p. 6.

([2]) Înregistrată cu numărul de referință TREN(2005) A/23228.

([3]) Textul deciziei este disponibil în limba oficială la adresa de Internet: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transports-2001/n563-01.pdf Comisia a aprobat prin decizia din 1 decembrie 2004 (Cauza nr. 171/04) extinderea listei tipurilor de operațiuni auxiliare eligibile (cele în strânsă legătură și direct corelate cu furnizarea de servicii de transport) pentru a include închirierea spațiilor comerciale aflate la bord, precum magazinele sau chioșcurile, fie unor companii terțe, fie unei părți independente a companiei maritime și fie pentru activități eligibile, fie pentru activități neeligibile desfășurate în aceste chioșcuri. Textul acestei a doua decizii este disponibil în limba oficială la următoarea adresă de Internet: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transports-2004/n171-04.pdf

([4]) Numerele de referință TREN(2005) D/122520, TREN(2006) D/209990 și D/217824.

([5]) Înregistrate sub numerele de referință TREN (2005) A/29975, TREN(2006) A/26422 și A/33708.

([6]) JO L 83, 27.3.1999, p. 1.

([7]) A se vedea: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2007/c_135/c_13520070619en00060019.pdf

(5) Prin scrisoarea din 7 martie 2007 ([8]), Danemarca a prezentat observațiile sale cu privire la decizia de deschidere. Doar o singură parte interesată a comunicat observații, prin adresa din 19 iulie 2007 ([9]).

2. DESCRIEREA MĂSURII

2.1. Descrierea măsurii notificate privind sistemul de impozitare pe tonaj

(6) Măsura notificată a fost descrisă în decizia de deschidere și va fi reamintită în prezenta secțiune.

(7) Tranzacțiile comerciale între două companii aparținând aceluiași grup trebuie să aibă loc pe baza principiului deplinei concurențe. Potrivit acestui principiu, trebuie să se efectueze o verificare a consecvenței prețurilor din tranzacțiile dintre filialele care aparțin aceluiași grup de companii cu prețurile de pe piață. Pentru a permite administrației fiscale să verifice dacă acest principiu este respectat, companiile trebuie să furnizeze toate informațiile necesare privind tranzacțiile lor comerciale cu filiale aparținând aceluiași grup.

(8) Legea nr. 408 din 1 iunie 2005 scutește companiile maritime daneze supuse impozitării conform sistemului danez de impozitare pe tonaj ([10]) de la obligația de a furniza autorităților fiscale toate informațiile necesare privind tranzacțiile lor financiare cu companii străine care aparțin aceluiași grup.

(9) Mai exact, articolul 1 alineatul (9) din legea menționată prevede că „alineatele (1)-(8) nu se aplică nici companiilor etc. care își declară veniturile în conformitate cu legea privind impozitarea pe tonaj, în ceea ce privește tranzacțiile controlate cu persoane juridice străine sau care sunt stabilite permanent [a se vedea alineatul (1) punctele 2-4], caz în care venitul înregistrat din aceste tranzacții va fi alocat veniturilor supuse impozitului pe tonaj.” Alineatele (1)-(8) la care se face trimitere în articol sunt conținute în articolul 3B alineatul (9) din Legea privind gestionarea impozitelor (Legea consolidată nr. 869 din 12 august 2004, astfel cum a fost modificată ultima oară prin articolul 1 din Legea nr. 1441 din 22 decembrie 2004). Aceste alineate se referă la două obligații majore impuse tuturor companiilor daneze care își desfășoară activitatea în Danemarca, respectiv:

(a) de a furniza în mod sistematic, odată cu declarația de venit, informații privind tranzacțiile comerciale cu filiale din străinătate; și

(b) de a pregăti documentația scrisă privind modul în care au fost stabilite prețurile și condițiile acestor tranzacții. Această documentație se trimite autorităților fiscale numai la cerere.

(10) Într-adevăr, modificările notificate prevăd scutirea companiilor supuse impozitării de tonaj de la ambele obligații în ceea ce privește tranzacțiile lor transfrontaliere, în timp ce aceste obligații rămân valabile pentru companiile supuse impozitării pe tonaj în ceea ce privește tranzacțiile între filialele de pe teritoriul Danemarcei.

(11) Măsura notificată va avea, prin urmare, un impact asupra principiului „deplinei concurențe” („arm's length principle”) menționat în secțiunea 2.11.1 din decizia inițială din 12 martie 2002 de aprobare a sistemului danez de impozitare pe tonaj ([11]), deoarece va modifica obligația de a furniza informații și evidențe impusă companiilor care beneficiază de impozitul pe tonaj în ceea ce privește tranzacțiile lor transfrontaliere.

(12) Scutirea de la obligația de a furniza informații și evidențe este specifică pentru companiile supuse impozitării pe tonaj.

2.2. Descrierea sistemului existent

(13) Sistemul de impozitare pe tonaj este descris în deciziile Comisiei din 12 martie 2002 în cazul N 563/01 și din 7 februarie 2007 în cazul N 469/05. Principalele caracteristici ale sistemului vor fi reamintite în continuare, în prezenta secțiune.

(14) Venitul aferent tuturor operațiunilor eligibile și impozabile în baza sistemului de impozitare pe tonaj reprezintă o sumă forfetară care corespunde sumei valorilor fixe stabilite pentru fiecare navă în funcție de tonaj, indiferent de profitul real înregistrat de compania maritimă, după cum urmează:

până la 1 000 NT (tone net)	7 DKK (~ 0,90 EUR) per 100 NT pe zi
1 001-10 000 NT	5 DKK (~ 0,70 EUR) per 100 NT pe zi
10 001-25 000 NT	3 DKK (~ 0,40 EUR) per 100 NT pe zi
> 25 000 NT	2 DKK (~ 0,30 EUR) per 100 NT pe zi

(15) Venitul calculat astfel este impozitat la cota normală a impozitului pe profit.

([8]) Înregistrată sub numărul de referință TREN(2007) A/25703.
([9]) Înregistrată sub numărul de referință TREN(2007) A/38091.
([10]) Descris în continuare în secțiunea 2.2.
([11]) A se vedea nota de subsol 3. Secțiunea 2.11.1 din decizie explică faptul că prevederile referitoare la „principiul deplinei concurențe” din legislația fiscală daneză se aplică și sistemului danez de impozitare pe tonaj.

(16) Pus în aplicare începând cu 1 ianuarie 2001, acest sistem este deschis companiilor care fac obiectul impozitului/impozabile în Danemarca (cele care au un punct de lucru stabil în Danemarca) și care furnizează servicii de transport maritim. De asemenea, sistemul este deschis companiilor străine care se înregistrează în Danemarca prin mutarea sediului lor administrativ în această țară. Doar veniturile provenind din operațiuni de transport maritim pot fi incluse în acest sistem.

(17) Companiile maritime sunt libere să opteze pentru acest sistem sau nu. Opțiunea trebuie exercitată cel târziu în momentul depunerii declarației de impozit aferente anului în care impozitarea pe tonaj se utilizează pentru prima oară. Decizia de a beneficia sau nu de impozitarea pe tonaj are caracter obligatoriu pe o perioadă de 10 ani. În Danemarca, toate companiile maritime care aparțin aceluiași grup de companii trebuie să facă aceeași alegere cu privire la impozitarea pe tonaj. Atunci când o companie maritimă optează pentru sistemul de impozitare pe tonaj, toate navele și operațiunile sale care îndeplinesc condițiile intră sub incidența acestui regim fiscal.

(18) Potrivit informațiilor deținute de Comisie, Danemarca aplică în prezent doar un singur alt sistem în favoarea operatorilor de transport maritim, în plus față de sistemul de impozitare pe tonaj: acela care scutește armatorii de la plata impozitului pe venit și a contribuției la asigurările sociale pentru navigatorii lor care lucrează la bordul navelor eligibile (așa-numitul sistem DIS) ([12]).

2.3. **Durata**

(19) Astfel cum s-a reamintit în decizia din 7 februarie 2007, autoritățile daneze s-au angajat, prin scrisoarea din 14 februarie 2006, să notifice încă o dată, în termen de 10 ani, modificarea notificată. Prin urmare, se consideră că măsura examinată expiră la sfârșitul anului 2015.

2.4. **Buget**

(20) Astfel cum s-a reamintit în decizia din 7 februarie 2007, autoritățile daneze au arătat că această modificare nu ar trebui să aibă vreun impact bugetar asupra sistemului existent. Ajutoarele individuale nu vor fi modificate prin schimbarea propusă.

3. **MOTIVELE DESCHIDERII PROCEDURII DE INVESTIGARE**

(21) În decizia sa de deschidere, Comisia a exprimat două preocupări majore cu privire la măsura notificată.

— În primul rând, ar trebui stabilit modul în care Danemarca ar putea garanta în continuare, după punerea în aplicare a măsurii notificate, că autoritățile sale fiscale pot încă detecta orice tentativă de evaziune fiscală din partea filialelor străine ale companiilor maritime impozitate în baza taxei daneze pe tonaj și pot informa țara străină în cauză cu privire la această tentativă. În caz contrar, Comisia a ridicat problema dacă alte țări, inclusiv statele membre cu excepția Danemarcei, ar trebui să suporte sarcina de a verifica toate tranzacțiile transfrontaliere cu companii impozitate în baza taxei daneze pe tonaj (majoritatea fiind, foarte probabil, companii cu sediul în Danemarca).

— În al doilea rând, Comisia a ridicat problema legitimității tratamentului inegal în ceea ce privește obligația de a furniza informații și evidențe, între beneficiarii care au numai filiale naționale neeligibile pentru taxa pe tonaj și beneficiarii care au numai filiale străine. Având în vedere jurisprudența Matra ([13]), un asemenea tratament inegal ar putea, într-adevăr, să afecteze compatibilitatea sistemului.

(22) Comisia a reamintit că măsurile de asigurare sunt esențiale pentru garantarea caracterului „impermeabil” al sistemelor de impozitare pe tonaj.

(23) În special, fără o punere eficientă în aplicare a măsurii de asigurare în cauză, alte sectoare în afara transportul maritim, indiferent dacă sunt din statul membru respectiv sau din alte țări, pot beneficia de posibilitatea de a se sustrage de la plata impozitului pe profit prin tranzacții comerciale cu o filială impozitată în baza sistemului de impozitare pe tonaj al statului membru în cauză.

(24) Comisia și-a exprimat, de asemenea, preocuparea că modificarea măsurii de asigurare care face obiectul notificării va conduce la o situație în care activitățile care sunt impozabile în alte țări și care, prin urmare, nu sunt supuse sistemului de impozitare pe tonaj din Danemarca vor beneficia în mod necorespunzător de acesta din urmă prin intermediul unor tranzacții la prețuri inechitabile cu filiale având sediul în Danemarca și fiind supuse taxei daneze pe tonaj.

([12]) Cazul NN 116/98 aprobat prin decizia Comisiei din 13 noiembrie 2002. Textul deciziei este disponibil în limba oficială la următoarea adresă de Internet: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transports-1998/nn116-98.pdf

([13]) A se vedea hotărârea Matra din 15 iunie 1993 a Curții de Justiție în cauza C-225/91, Matra/Comisia, în special punctul 41: „41. În acest sens, se remarcă faptul că, în timp ce procedura prevăzută la articolele 92 și 93 lasă în mare măsură la latitudinea Comisiei și, în anumite condiții, la latitudinea Consiliului adoptarea unei decizii privind compatibilitatea unui sistem de ajutor de stat cu cerințele pieței comune, reiese clar din sistemul general al tratatului că această procedură nu trebuie să producă niciodată un rezultat contrar dispozițiilor specifice din tratat (hotărârea în cauza 73/79 Comisia/Italia, Culegere 1980, p. 1533, punctul 11). De asemenea, Curtea a susținut că aceste aspecte ale ajutorului care contravin unor prevederi specifice ale tratatului, în afara articolelor 92 și 93, pot fi atât de indisolubil corelate cu obiectul ajutorului, încât este imposibil să fie evaluate separat (hotărârea în cauza 74/76 Iannelli/Meroni, Culegere 1977, p. 557).”

(25) Comisia a remarcat faptul că autoritățile fiscale daneze mențin, totuși, posibilitatea efectuării unor verificări *ex post* cu privire la tranzacțiile intragrup care implică doar companii supuse taxei daneze pe tonaj.

4. OBSERVAȚIILE AUTORITĂȚILOR DANEZE REFERITOARE LA DECIZIA DE DESCHIDERE A INVESTIGĂRII

(26) Prin scrisoarea din 15 martie 2007 ([14]), autoritățile daneze au reacționat la decizia de deschidere, arătând că nu au alte observații și că, prin urmare, fac referire la răspunsurile pe care le-au comunicat anterior, prin scrisorile din 22 noiembrie 2005, 30 iunie 2006 și 29 septembrie 2006.

(27) Scrisoarea din 22 noiembrie 2005 menționează următoarele: „Sistemul notificat nu va implica niciun transfer de resurse ale statului către companiile beneficiare. Este o reducere a cerinței privind raportarea și documentarea, care nu are nicio valoare economică în sine. Sistemul notificat nu implică, așadar, niciun avantaj suplimentar financiar sau fiscal etc., în comparație cu sistemele aprobate anterior de Comisie. Companiile maritime care fac obiectul taxei pe tonaj trebuie să respecte principiul deplinei concurențe pentru toate tranzacțiile lor controlate. Sistemul notificat nu schimbă acest lucru. Sistemul cuprinde doar o reducere a cerinței privind documentarea conformității cu principiul deplinei concurențe, pentru anumite tranzacții controlate."

(28) În scrisoarea din 30 iunie 2006, autoritățile daneze au indicat că, înainte de intrarea în vigoare a Legii nr. 408 din 1 iunie 2005, obligația de a furniza informații și evidențe se aplica doar în cazul tranzacțiilor transfrontaliere între filiale. Legea respectivă extinde această obligație la tranzacțiile între o companie supusă taxei daneze pe tonaj și o filială care nu este supusă acestei impozitări, dar care este impozabilă în Danemarca.

(29) În scrisoarea din 29 septembrie 2006, autoritățile daneze arată că, în ceea ce privește necesitatea ca țările străine, inclusiv alte state membre decât Danemarca, să poarte sarcina controlării tuturor tranzacțiilor transfrontaliere cu companiile impozitate în baza taxei daneze pe tonaj:

„Autoritățile fiscale ale unei țări au sarcina de a verifica declarațiile de venituri ale societăților și persoanelor fizice impozabile din țara respectivă. În baza angajamentelor internaționale, este posibil să fie necesar ca aceste informații să fie transmise altor țării – fie din proprie inițiativă, fie la cerere.

Autoritatea fiscală a statului membru este cea care trebuie să decidă modul în care își duce la îndeplinire sarcinile de control. Pentru autoritățile fiscale daneze este extrem de importantă garantarea veniturilor fiscale, ținând seama de resursele disponibile. Aceasta înseamnă că activitățile de control ale acestora se vor concentra, în mod normal, pe entitățile impozabile care au fost evaluate din punct de vedere al riscurilor și în privința cărora s-a constatat necesitatea unei monitorizări atente.

Modificarea propusă a sistemului danez de impozitare pe tonaj nu modifică această stare de fapt. În schimb, poate afecta oportunitățile autorităților fiscale daneze de a respecta solicitările de informații provenite de la autoritățile fiscale din alte țări.

În ceea ce privește, în special, prețul de transfer, acesta poate fi dificil de obținut după dovezile necesare privind efectuarea tranzacțiilor în interiorul grupului în conformitate cu principiul deplinei concurențe. De multe ori, baza pentru realizarea unei comparații care să fie utilizată pentru evaluare este incompletă. Prin urmare, este mult mai ușor să se obțină evidențele necesare în momentul efectuării tranzacției intragrup. Obligația de a furniza evidențe constituie un stimulent clar și permanent pentru asigurarea materialelor care susțin concluzia că tranzacțiile interne au fost efectuate în conformitate cu principiul deplinei concurențe.

Semnificația modificării notificate este aceea că entitățile supuse taxei pe tonaj sunt scutite de obligația de a furniza evidențe dacă tranzacțiile vizează companii străine din grup. Fiind scutite, aceste entități nu vor face obiectul aceleiași cerințe de asigurare a materialelor în mod permanent sau, într-adevăr, nu vor mai fi deloc obligate să justifice concluzia că tranzacțiile cu acele companii din grup au fost efectuate în conformitate cu principiul deplinei concurențe. O solicitare din partea altei țări de a furniza informații poate fi respectată dacă există materialele, de exemplu conturi ale companiei cu documente justificative. Totuși, autoritățile fiscale daneze nu vor putea solicita întocmirea unor noi materiale doar pentru a fi utilizate de autoritățile fiscale ale altei țări. Dacă o entitate impozabilă nu este supusă obligației de a furniza înregistrări, nu va fi, de exemplu, posibil să se solicite ca acea entitate să întocmească o analiză comparativă în beneficiul altei țări. În acest sens, scutirea poate fi păgubitoare pentru alte țări."

(30) Aceeași scrisoare din 29 septembrie 2006 menționează următoarele, referitor la faptul dacă, după introducerea măsurii notificate, asigurarea acesteia ar reprezenta o garanție împotriva oricărei tentative de evaziune fiscală din partea filialelor străine ale companiilor maritime care plătesc taxa daneză pe tonaj:

„Pentru ca o astfel de asigurare să fie posibilă, ar fi necesar ca cel puțin în fiecare an toate entitățile supuse taxei pe tonaj cu companii străine din grup să fie verificate și ca toate tranzacțiile între cele două părți să fie controlate în această privință. Totuși, o astfel de măsură ar fi complet nerealistă. Autoritățile fiscale daneze trebuie să stabilească o prioritate a resurselor și să încerce să își optimizeze activitățile de control.

([14]) Înregistrată cu numărul de referință TREN(2007) A/26997.

Normele aplicabile sunt o expresie a faptului că s-a încercat crearea celei mai bune asigurări împotriva evaziunii fiscale. Modificarea notificată – scutirea de la obligația de a furniza informații și registre – va diminua puțin ca efect această limitare. De aici notificarea către Comisie."

(31) Prin scrisoarea menționată anterior, autoritățile daneze au anunțat că modificarea va submina puțin măsura de limitare, specificând însă că „puțin înseamnă efectiv puțin". Potrivit autorităților daneze, „în cazul în care celălalt stat membru vizat de o tranzacție transfrontalieră are, de asemenea, un sistem de impozitare pe tonaj, modificarea nu are nicio importanță. Probleme pot apărea numai la țările care nu au pus în aplicare un astfel de sistem de impozitare pe tonaj. Totuși, în acest caz va fi important dacă țara respectivă a introdus ea însăși obligația de furnizare a evidențelor sau nu a considerat necesar să impună această obligație pentru contribuabilii săi."

(32) La întrebarea cum se poate justifica un tratament inegal, în ceea ce privește obligația de a furniza informații și evidențe, între companiile care plătesc taxa daneză pe tonaj și cele care nu o plătesc (dar care fac obiectul impozitului danez pe profit), autoritățile daneze au răspuns că declarația specială de venit, inclusiv lipsa deducerilor, înseamnă că obligația de a furniza informații și evidențe este mai puțin relevantă pentru persoanele care trebuie să plătească taxa pe tonaj.

5. OBSERVAȚII EXPRIMATE DE PĂRȚILE INTERESATE

(33) Doar o singură parte interesată, Asociația Armatorilor din Danemarca, *Danmarks Rederiforening*, a reacționat la publicarea în JO a anunțului de prezentare a deciziei de deschidere.

(34) Prin scrisoarea din 19 iulie 2007 ([15]), Asociația Armatorilor din Danemarca reamintește că o companie maritimă daneză trebuie, ca și înainte, să acționeze în condițiile deplinei concurențe, atât pe plan intern, între activitatea impozitată pe tonaj și activitatea generală, cât și pe plan extern, în relație cu companii din grupuri străine. De asemenea, compania trebuie să fie în continuare capabilă să prezinte dovezi pentru prețurile utilizate.

(35) Asociația Armatorilor din Danemarca subliniază că, prin măsura notificată, companiile nu trebuie să furnizeze în avans informații cu privire la tranzacțiile comerciale cu filiale străine, ci numai la cerere.

(36) În ceea ce privește legitimitatea aplicării unui tratament diferit companiilor în legătură cu procedurile administrative, Asociația Armatorilor din Danemarca subliniază că, desigur, opinia Comisiei nu poate fi aceea că anumitor companii ar trebui să li se impună sarcini administrative inutile doar pentru a fi tratate în mod egal din punctul de vedere al concurenței cu alte companii pentru care autoritățile consideră că procedurile în cauză sunt necesare.

6. COMENTARIILE DANEMARCEI CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE TERȚILOR

(37) Danemarca nu a transmis comentarii la observațiile prezentate de Asociația Armatorilor din Danemarca.

7. EVALUAREA AJUTORULUI

7.1. Existența unui ajutor în temeiul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE

(38) În temeiul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE, orice ajutor acordat de un stat membru sau prin resurse de stat, în orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența, favorizând anumite întreprinderi sau producția de anumite bunuri, este considerat, în măsura în care afectează schimburile comerciale între statele membre, ca fiind incompatibil cu piața comună.

(39) Prin sistemul impozitului pe tonaj autoritățile daneze acordă un avantaj, prin reducerea impozitului pe profit pe care acest sector ar trebui altminteri să-l plătească, prin resurse de stat, favorizând astfel anumite întreprinderi, deoarece măsura este specifică sectorului de transport maritim internațional. Aceste subvenții amenință să denatureze concurența și ar putea afecta schimburile comerciale între statele membre, atât timp cât aceste activități de transport maritim se desfășoară, în esență, pe o piață globală.

(40) Comisia consideră că măsura notificată nu afectează calificarea sistemului ca ajutor de stat în înțelesul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE.

(41) În acest context, principalul aspect care trebuie stabilit este dacă măsura intenționată ar modifica evaluarea din decizia Comisiei din 12 martie 2002 ([16]) cu privire la compatibilitatea generală a sistemului cu piața comună.

7.2. Compatibilitatea măsurii

(42) În temeiul articolului 87 alineatul (3) litera (c) din Tratatul CE, ajutorul acordat pentru facilitarea dezvoltării anumitor activități economice poate fi considerat compatibil cu piața comună dacă acest ajutor nu afectează în mod negativ condițiile de realizare a schimburilor comerciale într-o măsură contrară interesului comun, asigurând astfel o posibilă bază pentru o scutire de la interdicția generală privind acordarea ajutoarelor de stat. În cazul de față, Comisia consideră că măsura notificată ar trebui examinată în temeiul articolului 87 alineatul (3) litera (c) din Tratatul CE.

([15]) Înregistrată cu numărul de referință TREN(2007) A/38091.

([16]) A se vedea nota de subsol 3.

(43) În mod special, ajutorul în favoarea sectorului maritim ar trebui examinat în lumina orientărilor comunitare din 2004 privind ajutorul de stat pentru transportul maritim ([17]) (denumite în continuare „orientările").

7.2.1. *Relaxarea măsurilor de asigurare*

(44) Astfel cum s-a reamintit în decizia de deschidere, una dintre principalele condiții pentru compatibilitatea cu piața comună a sistemelor de impozitare pe tonaj este punerea în aplicare a unor măsuri de asigurare aferente acestor sisteme. În special, această condiție este reflectată în secțiunea 3.1 ultimul paragraf din orientări, care arată că „în cazurile în care o companie de navigație este implicată, de asemenea, în alte activități comerciale, se solicită conducerea unei contabilități transparente pentru a preveni «interferarea» cu activitățile care nu intră în sfera activităților de navigație".

(45) Măsurile de asigurare care fac parte integrantă din sistem au ca scop să garanteze că nicio activitate, alta decât transportul maritim, în statul membru în cauză sau în orice alt stat membru sau țară terță nu poate beneficia în mod indirect de sistem. În cazul în care sistemul de taxare pe tonaj, astfel cum a fost modificat, ar putea avea ca potențial rezultat faptul că o activitate care nu se înscrie în sfera activităților de navigație ar beneficia de sistemul danez de impozitare pe tonaj, compatibilitatea acestuia din urmă ar putea fi pusă în discuție.

(46) Una dintre principalele măsuri de asigurare este verificarea – pe baza principiului deplinei concurențe – a tranzacțiilor comerciale între companiile impozitate cu taxa pe tonaj și eventualele filiale ale acestora (sau partea companiilor în cauză care este supusă impozitului normal pe profit), indiferent dacă aceste filiale sunt întreprinderi naționale sau străine.

(47) Într-adevăr, chiar dacă autoritățile daneze consideră că o cerință privind raportarea și documentarea nu are, în sine, nicio valoare economică, aceasta se referă de fapt la tranzacțiile financiare care au caracter economic intrinsec; fără punerea în aplicare, în mod eficient, a măsurii de asigurare în ceea ce privește tranzacțiile comerciale, alte sectoare decât cel al transportului maritim, fie din statul membru în cauză sau din alte țări, pot beneficia de posibilitatea de a evita impozitul pe profit prin tranzacțiile comerciale cu o filială care plătește taxa pe tonaj stabilită de statul membru respectiv, fără ca acest lucru să fie justificat de vreun obiectiv legitim de interes comun.

(48) În plus, în cazul în care măsurile de asigurare se dovedesc ineficiente sau este probabil să fie ineficiente, chiar și numai parțial, Comisia consideră că sistemul impozitării pe tonaj poate crea posibilitatea evaziunii fiscale în dauna altor state membre sau țări SEE.

([17]) JO C 13, 17.1.2004, p. 3.

(49) Reiese deja din aceste motive că relaxarea măsurilor de asigurare trebuie privită ca având un impact negativ asupra condițiilor de desfășurare a schimburilor comerciale, într-o măsură în care contravine interesului comun. Sistemul, în aceste condiții, ar fi incompatibil cu piața comună.

7.2.2. *Distincția între filialele din țară și cele din străinătate*

(50) În plus, Comisia înțelege că autoritățile daneze intenționează să verifice în continuare – în aplicarea măsurii de restricționare bazate pe principiul deplinei concurențe – tranzacțiile între două companii afiliate, în care una dintre ele beneficiază de taxa pe tonaj, ca și înainte, dar numai dacă ambele sunt impozabile în Danemarca.

(51) În consecință, în timp ce verificarea tranzacțiilor infranaționale cu o companie supusă taxei pe tonaj ar rămâne sub supravegherea și în responsabilitatea autorităților fiscale daneze, verificarea tranzacțiilor transfrontaliere între o companie supusă taxei de tonaj în Danemarca și o filială străină ar rămâne în responsabilitatea țării străine în cauză, ceea ce ar conduce la o lipsă de monitorizare și supraveghere a tranzacțiilor financiare internaționale.

(52) Rezultatul este că măsura notificată modifică sistemul danez de impozitare pe tonaj, aprobat de Comisie în anul 2002 ([18]), deoarece va scuti companiile supuse impozitării pe tonaj de la îndeplinirea cerințelor care erau în vigoare în 2002. Celelalte activități, în afara transportului maritim, desfășurate într-un alt stat membru sau într-o țară din SEE, de către o filială a unei întreprinderi supuse impozitării pe tonaj în Danemarca, ar putea beneficia mai ușor de taxa daneză pe tonaj și ar putea fi scutite de impozitul normal pe profit în statul membru sau în țara din SEE în cauză. Acest lucru este recunoscut de Danemarca atunci când declară că măsura de asigurare respectivă va fi „puțin" diminuată ca efect. Totuși, ar trebui să fie aplicate principiile nediscriminării și tratamentului egal pentru toate companiile din sector; autoritățile daneze pornesc de la premisa că frauda și evaziunea fiscală în tranzacțiile comerciale sunt neobișnuite, însă, chiar dacă așa ar sta lucrurile, controlul pare a fi necesar, în scopul asigurării exactității în tranzacțiile internaționale.

(53) Comisia consideră că măsura de asigurare în ceea ce privește tranzacțiile intragrup trebuie să protejeze împotriva denaturărilor pieței comune apărute, de asemenea, și din avantajele acordate companiilor afiliate în statul membru în cauză și în celelalte state membre. Altfel, consecințele evaziunii fiscale prin intermediul unei companii care face obiectul impozitării pe tonaj ar avea un impact grav asupra funcționării pieței comune.

([18]) A se vedea nota de subsol 3.

(54) În consecință, Comisia consideră că statul membru care a introdus un sistem de impozitare pe tonaj trebuie să trateze tranzacțiile transfrontaliere intragrup (tranzacțiile transfrontaliere de care ar putea beneficia companiile afiliate din oricare alt stat membru sau dintr-o țară din SEE) ca și cum de aceste tranzacții ar fi beneficiat companiile de pe teritoriul său. Cu alte cuvinte, un stat membru, în scopul punerii în aplicare a măsurii de asigurare privind tranzacțiile intragrup, trebuie să aplice tranzacțiilor unei companii supuse impozitării pe tonaj cu o filială străină aceleași standarde ca acelea pe care le aplică tranzacțiilor cu o filială națională care nu face obiectul impozitării pe tonaj.

(55) În conformitate cu principiile nediscriminării și tratamentului egal, statul membru care aplică taxa pe tonaj trebuie să impună aceeași obligație de a furniza informații și registre, prin măsura de asigurare în cauză, atât pentru tranzacțiile infranaționale (care pot fi în detrimentul statului membru respectiv), cât și pentru tranzacțiile transfrontaliere (care pot fi în detrimentul altor state membre sau țări SEE). Aceste informații sunt, într-adevăr, esențiale pentru controlul prețului de transfer din cadrul unui grup de companii.

(56) Prin limitarea verificărilor pe care autoritățile daneze trebuie să le efectueze în ceea ce privește tranzacțiile dintre o companie care se supune sistemului danez de impozitare pe tonaj și oricare dintre filialele sale, Danemarca nu respectă principiile nediscriminării și tratamentului egal. Procedând astfel, Danemarca ar transfera cel puțin parțial sarcina verificării respectării obiectivelor sistemului, precum și posibila denaturare rezultată a pieței comune, celuilalt stat membru sau țării SEE în care este impozitată filiala în cauză care nu este supusă taxei pe tonaj și care este implicată în tranzacție.

(57) Prin urmare, Comisia concluzionează că măsura notificată va avea ca rezultat diminuarea semnificativă ca efect a măsurii de asigurare dintr-un alt stat membru sau țară SEE.

(58) În plus, Comisia consideră nejustificat tratamentul inegal în ceea ce privește obligația de a furniza informații și evidențe, între beneficiarii care au doar filiale naționale neeligibile pentru taxa pe tonaj și beneficiarii care au și filiale în străinătate. Măsura ar crea, astfel, o denaturare nejustificată a concurenței între companiile care au filiale străine și cele care nu au.

(59) Ca rezultat, efectele măsurii notificate sunt de natură să afecteze condițiile de desfășurare a schimburilor comerciale într-un mod care contravine interesului comun, în înțelesul articolului 87 alineatul (3) litera (c) din Tratatul CE, și nu corespund cerinței enunțate în secțiunea 3.1 ultimul paragraf din orientări. Prin urmare, măsura în cauză trebuie declarată incompatibilă cu piața comună, în înțelesul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE.

7.3. **Concluzii**

(60) În concluzie, Comisia este de părere că măsura notificată ar conduce la denaturări contrare interesului comun, în înțelesul articolului 87 alineatul (3) litera (c) din Tratatul CE, și astfel ar face ca sistemul danez de impozitare pe tonaj să fie incompatibil cu piața comună, în înțelesul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Măsura notificată constând în abrogarea, pentru armatorii supuși taxei daneze pe tonaj, a obligației impuse altminteri tuturor celorlalte companii de a furniza autorităților fiscale daneze informații comerciale privind toate tranzacțiile comerciale cu filiale stabilite în străinătate, în temeiul Legii nr. 408 din 1 iunie 2005, este incompatibilă cu piața comună.

În consecință, măsura nu poate fi pusă în aplicare.

Articolul 2

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

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează Regatului Danemarcei.

Adoptată la Bruxelles, 17 iunie 2009.

Pentru Comisie
Antonio TAJANI
Vicepreședinte