II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 9ης Δεκεμβρίου 1998

σχετικά με το μέτρο που προγραμματίζει να εφαρμόσει η Ιρλανδία υπέρ της εργοδοσίας για την επιστροφή των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης που καταβάλλονται για τους ναυτιλλόμενους που απασχολούνται σε ορισμένες κατηγορίες πλοίων τα οποία δεν απαιτείται να έχουν νηολογηθεί σε κράτος μέλος

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(1998) 4278]

(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(1999/651/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 93 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

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

τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών [1],

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους με βάση τις προαναφερθείσες διατάξεις,

Εκτιμώντας:

1. **Διαδικασία**

Με επιστολή της που φέρει ημερομηνία 15 Μαΐου 1997, η οποία καταχωρήθηκε στην Επιτροπή στις 20 Μαΐου 1997, η Ιρλανδία κοινοποίησε στην Επιτροπή την ενίσχυση Ν 322/97. Με επιστολές της με ημερομηνία 30 Ιουνίου και 8 Σεπτεμβρίου 1997, η Επιτροπή ζήτησε περαιτέρω πληροφορίες. Στις 9 Ιουλίου 1997 πραγματοποιήθηκε διμερής συνάντηση. Με επιστολές τους που καταχωρήθηκαν στην Επιτροπή στις 31 Ιουλίου, 27 Οκτωβρίου, 7, 13, 19 και 27 Νοεμβρίου 1997, όπως και στις 2, 4, 8 και 10 Δεκεμβρίου 1997, οι ιρλανδικές αρχές παρείχαν συμπληρωματικές πληροφορίες στην Επιτροπή.

Με επιστολή της που φέρει ημερομηνία 20 Ιανουαρίου 1998, η Επιτροπή ενημέρωσε την Ιρλανδία σχετικά με την απόφασή της:

— να εγκρίνει την ενίσχυση για τα σκάφη τύπου-1,

— να μην αντιτεθεί στην επιστροφή των εισφορών που έχουν καταβληθεί για τις συντάξεις γήρατος των αυτοαπασχολουμένων και των πρώην αυτοαπασχολουμένων που κατέβαλαν εισφορές σε εθελούσια βάση και ήταν ηλικίας 56 ετών στις 6 Απριλίου 1998, διότι αυτό δεν αποτελεί ενίσχυση, και

— να κινήσει τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο 93 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ για την ενίσχυση που αφορά τα πλοία τύπου (μέτρο τύπου που χορηγήθηκε σύμφωνα με τους κανονισμούς του 1997 της κοινωνικής ασφάλισης [Social Welfare Regulations, 1997 (Consolidated Contributions and Insurability) (Amendment) (No. 2) Refund].

Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία είχε δημοσιευτεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* [2]. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τα σχόλιά τους σχετικά με το μέτρο.

Με επιστολή της της 23ης Φεβρουαρίου 1998, η οποία καταχωρήθηκε στην Επιτροπή στις 24 Φεβρουαρίου 1998, η Ιρλανδία διαβίβασε στην Επιτροπή τα σχόλια της σε ό,τι αφορά την προαναφερθείσα διαδικασία του άρθρου 93 παράγραφος 2. Έκτοτε πραγματοποιήθηκαν αρκετές διμερείς επαφές μεταξύ αντιπροσώπων της Επιτροπής και των ιρλανδικών αρχών.

Η Επιτροπή δεν παρέλαβε σχόλια από άλλα κράτη μέλη ή ενδιαφερόμενα μέρη.

[1] ΕΕ C 205 της 5.7.1997, σ. 5.

[2] ΕΕ C 103 της 4.4.1998, σ. 15.

2. **Λεπτομερής περιγραφή του μέτρου ενίσχυσης**

α) *Το μέτρο τύπου-2*

Το τμήμα του σχεδίου N 322/97, για το οποίο η Επιτροπή κίνησε τη διαδικασία, προβλέπει την επιστροφή σε ποσοστό έως 100 % των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης στους εργοδότες που έχουν καταβάλει για την απασχόληση ναυτιλλομένων της ΕΚ σε πλοία του εμπορικού στόλου που μισθώνονται χωρίς πλήρωμα από εκμισθωτή, ο οποίος δεν είναι κάτοικος της Ιρλανδίας (σκάφη τύπου-2).

Για τα σκάφη τύπου-2, των οποίων η μίσθωση και η διαχείριση γίνεται από την Ιρλανδία, δεν απαιτείται να φέρουν τη σημαία κράτους μέλους στο πλαίσιο του προαναφερθέντος μέτρου. Για την προϊστορία της υπόθεσης, πρέπει να αναφερθεί ότι τα σκάφη τύπου-1 είναι πλοία που ανήκουν κατά 51 % τουλάχιστον σε πρόσωπο ή πρόσωπα που διαμένουν στην Ιρλανδία και για τα οποία δεν απαιτείται να έχουν νηολογηθεί στην Ιρλανδία.

β) *Προϋπολογισμός και διάρκεια*

Ο προϋπολογισμός της ενίσχυσης που θα δαπανηθεί για το μέτρο τύπου-2 κοινοποιήθηκε από κοινού με τον προϋπολογισμό για το μέτρο τύπου-1 (το οποίο εγκρίθηκε στην απόφαση της Επιτροπής που αναφέρθηκε ανωτέρω). Ο συνολικός προϋπολογισμός που προβλέπεται και για τα δύο μέτρα είναι 8 εκατ. ΙΕΡ, ο οποίος πρόκειται να δαπανηθεί με ρυθμό 2 εκατ. ΙΕΡ ανά έτος σε μία τετραετία, η οποία άρχισε στις 6 Απριλίου 1996 και λήγει στις 5 Απριλίου 2000. Επειδή, σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρείχαν οι ιρλανδικές αρχές, υπήρχε τη στιγμή που κοινοποιήθηκε το μέτρο μόνο ένα σκάφος τύπου-2 που πληρούσε τις προϋποθέσεις για το μέτρο -2 και επειδή δεν αναμένεται να υπαχθούν άλλα πλοία στο εγγύς μέλλον, μόνον ένα μικρό μέρος του συνολικού αυτού προϋπολογισμού θα χορηγηθεί για το μέτρο τύπου-2.

Τα κονδύλια για το μέτρο αυτό συγκεντρώθηκαν από φόρους που εισπράχθηκαν προηγουμένως.

γ) *Αποδέκτες*

Αποδέκτες της ενίσχυσης της επιστροφής των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης της Ιρλανδίας είναι εργοδότες που απασχολούν ναυτιλλομένους στα προαναφερθέντα σκάφη τύπου-2 του εμπορικού στόλου.

δ) *Στόχος*

Σύμφωνα με τις ιρλανδικές αρχές, η καθιέρωση της επιστροφής των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης και η εφαρμογή της στα προαναφερθέντα σκάφη αποτελεί σημαντική συνιστώσα μιας στρατηγικής που εφαρμόζεται στον τομέα της ναυτιλίας στην Ιρλανδία με σκοπό:

— να διατηρηθεί και να υπάρξει προσέλκυση νέων σκαφών στο νηολόγιο της Ιρλανδίας,
— να ενισχυθεί ο οικονομικός δεσμός μεταξύ ιρλανδών πλοιοκτητών, μεταφορέων και κράτους, και
— να προωθηθεί η ποιοτική ναυτιλία προτύπων ΕΕ.

ε) *Πιθανές επιπτώσεις της ενίσχυσης*

Επιστρέφοντας στους εργοδότες τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης για την απασχόληση των φορολογούμενων στην Ιρλανδία ναυτιλλομένων σε σκάφη τύπου-2, οι ιρλανδικές αρχές αποσκοπούν στην υποστήριξη των ιρλανδικών ναυτιλιακών εταιρειών.

στ) *Αιτίες κίνησης της διαδικασίας*

Δεδομένου ότι το μέτρο τύπου-2 δεν απαιτεί τα επιλέξιμα σκάφη να είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος (δηλαδή να φέρουν τη σημαία κράτους μέλους) όπως απαιτείται με βάση τις κατευθύνσεις για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές, κατά την άποψη της Επιτροπής υπάρχουν σοβαρές υπόνοιες για τη συμβατότητα του μέτρου αυτού με την κοινή αγορά. Έτσι, στην επιστολή της που φέρει ημερομηνία 20 Ιανουαρίου 1998, η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 93 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ για το μέτρο τύπου-2 που περιγράφηκε προηγουμένως.

3. **Σχόλια της Ιρλανδίας**

Η Ιρλανδία απάντησε σε ό,τι αφορά τη διαδικασία του άρθρου 93 παράγραφος 2 εγείροντας δύο θέματα συγκεκριμένα:

— την περίπτωση του μηχανοκίνητου σκάφους τύπου-2 Normandy, και
— το επιχείρημα ότι το μέτρο τύπου-2 πρέπει να ύπαχθεί στο σημείο 3.1 παρά στο επιμέρους τμήμα 3.2 των κατευθύνσεων.

α) *Σκάφη τύπου-2*

Όσον αφορά τη διαδικασία που κινήθηκε με βάση το άρθρο 93 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ για τα πλοία που υπάγονται στο μέτρο τύπου-2, η Ιρλανδία παρατήρησε ότι υπάρχει μόνο ένα σκάφος που μπορεί να επιλεγεί για το μέτρο τύπου-2 —το μηχανοκίνητο Normandy— το οποίο προς το παρόν έχει μισθωθεί στην εταιρεία Irish Continental Group plc., Ferryport, στο Δουβλίνο, από τον Ιανουάριο του 1998 έως τον Οκτώβριο του 1999.

Στα σχόλια τους προς την Επιτροπή, οι ιρλανδικές αρχές αναφέρουν επίσης ότι κατά τη γνώμη τους η σύμβαση μίσθωσης του Normandy συμβαδίζει με το πνεύμα των κατευθύνσεων, παρά το γεγονός ότι το σκάφος φέρει τη σημαία των νήσων Μπαχάμες.

Τα επιχειρήματα υπέρ του ισχυρισμού αυτού συνοψίζονται ως εξής:

i) Το σκάφος επήλθε τελευταία στην ιδιοκτησία μιας εταιρείας της ΕΕ (σουηδική).

ii) Το σκάφος είναι επανδρωμένο μόνο με υπηκόους της ΕΕ (κυρίως ιρλανδούς και βρετανούς), οι οποίοι ανέρχονται σε 150 στην περίοδο χαμηλής ζήτησης και σε 250 στην περίοδο αιχμής.

iii) Τη διάθεση και τη διαχείριση του πλοίου πραγματοποιεί μία εταιρεία της ΕΕ, η Irish Ferries, από το Δουβλίνο και το Rosslare, καθώς και από το Λίβερπουλ για το εμπόριο με το Ηνωμένο Βασίλειο. Στις δραστηριότητες αυτές απασχολείται σημαντικός αριθμός υπηκόων της ΕΕ στο Δουβλίνο και στο Rosslare και σε αντίστοιχες εταιρείες στην ηπειρωτική Ευρώπη.

iv) Το σκάφος εκτελεί περιθωριακό και περιφερειακό δρομολόγιο μεταξύ Rosslare στην Ιρλανδία και της ηπειρωτικής Ευρώπης, το οποίο είναι σημαντικό για τον ενδοκοινοτικό τουρισμό και τις εμπορικές συνδέσεις. Η σύνδεση αυτή, η οποία άρχισε το 1973, είχε απειληθεί από οικονομικές δυνάμεις και από την καθιέρωση νέων κανόνων ασφαλείας, οι οποίοι καθιστούσαν απαγορευτική τη συνεχή χρήση του σκάφους στο δρομολόγιο.

Η οικονομική βιωσιμότητα του δρομολογίου παραμένει συζητήσιμη. Ωστόσο, η εταιρεία Irish Ferries έχει μισθώσει το μηχανοκίνητο σκάφος Normandy για μία περίοδο 21 μηνών έτσι ώστε να διατηρηθεί η σύνδεση και να εκτιμήσει τη μελλοντική του βιωσιμότητα. Η ιρλανδική κυβέρνηση υποστηρίζει πλήρως ότι το δρομολόγιο αυτό πρέπει να διατηρηθεί για στρατηγικούς λόγους (ως εναλλακτική λύση στο χερσαίο δρομολόγιο μέσω του Ηνωμένου Βασιλείου) και επίσης ότι συμβάλλει στη γενική πολιτική αύξησης των ακτοπλοϊκών δρομολογίων στην ΕΕ.

v) Η υπάρχουσα μίσθωση αποτελεί προσωρινό μέτρο (μέχρι τον Οκτώβριο του 1999). Η εταιρεία Irish Ferries, στην αναζήτησή της ενός σκάφους που θα αντικαταστήσει το υπάρχον στο δρομολόγιο Rosslare, προέβησαν σε προσφορές αγοράς δύο σκαφών με την πρόθεση να τα νηολογήσει στην Ιρλανδία. Εντέλει, οι προσφορές δεν απέβησαν επιτυχείς. Το μόνο σκάφος που μπορούσε να εξοπλιστεί με αρκετές κλίνες ήταν το μηχανοκίνητο Normandy.

Όταν λήξει η μίσθωση το 1999, η εταιρεία Irish Ferries θα έχει τη δυνατότητα να διαπραγματευθεί με τους πλοιοκτήτες τη νηολόγηση του πλοίου. Ειδάλλως, εφόσον αποδειχθεί ότι το δρομολόγιο είναι βιώσιμο, η Irish Ferries ενδεχομένως θα αγοράσει ένα σκάφος για το δρομολόγιο, το οποίο τότε θα τεθεί υπό ιρλανδική σημαία. Επομένως η τρέχουσα κατάσταση πρέπει να θεωρηθεί προσωρινή, εφόσον θα ισχύσει μέχρι τον Οκτώβριο του 1999.

vi) Το σκάφος ανήκει στο στόλο που χρησιμοποιεί η εταιρεία μεταξύ Ιρλανδίας Ηνωμένου Βασιλείου και Γαλλίας, όλα δε τα υπόλοιπα σκάφη του στόλου είναι νηολογημένα στην Ιρλανδία.

Επιπλέον, σε ό,τι αφορά τα σκάφη τύπου-2 εν γένει, οι ιρλανδικές Αρχές σημείωσαν ότι τα σκάφη τύπου-2 είναι σκάφη των οποίων μπορεί να αποδειχθεί η συμβατότητά τους προς όλες τις απαιτήσεις των Merchant Shipping Acts από το 1894 έως το 1996 (οι οποίες ορίζουν τις απαιτήσεις για τη νηολόγηση σκαφών στην Ιρλανδία), σαν να είχαν όντως νηολογηθεί με βάση τις ανωτέρω πράξεις της ιρλανδικής νομοθεσίας.

Οι ιρλανδικές αρχές σημειώνουν λοιπόν ότι το σκάφος Normandy, σκάφος τύπου-2 υπόκειται στο ιρλανδικό δίκαιο για τους σκοπούς της κρατικής ενίσχυσης, όπως οιοδήποτε άλλο πλοίο νηολογημένο στην Ιρλανδία.

β) *Δυνατότητα εφαρμογής των κατευθύνσεων στο μέτρο τύπου-2*

Όσον αφορά το τμήμα των κοινοτικών κατευθύνσεων για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές, η Ιρλανδία ισχυρίζεται ότι οι κρατήσεις κοινωνικής ασφάλισης των εργοδοτών από τη μισθοδοσία πρέπει να θεωρηθεί ως μορφή φορολόγησης της εταιρείας, η οποία διαφέρει κατά πολύ από τη φορολόγηση των προσώπων, όπως η κοινωνική ασφάλιση των εργαζομένων και ο φόρος εισοδήματος. Η Ιρλανδία θεωρεί ότι η υποδηλούμενη ευελιξία που υπάρχει στο σημείο 3.1 των κατευθύνσεων για τη «φορολογική μεταχείριση των πλοιοκτητριών εταιρειών» ισχύει στη δεδομένη περίπτωση, διότι η εισφορά της εργοδοσίας (κοινωνική ασφάλιση σχετιζόμενη με την εργασία — PRSI) παρακρατείται επί του συνόλου της μισθοδοσίας των ναυτιλλομένων της εταιρείας.

Η Ιρλανδία υποστηρίζει ότι πρέπει να εφαρμοστεί το πιο ευέλικτο καθεστώς που υποδηλούται στο σημείο 3.1, ιδίως στις φορολογικές ελαφρύνσεις στα πεδία όπου εισπράττονται φόροι από τις ναυτιλιακές εταιρείες για την απασχόληση. Η πρωτογενής προστιθεμένη αξία της ευρωπαϊκής ναυτιλίας μπορεί συχνά να είναι η απασχόληση των ευρωπαίων ναυτιλλομένων. Οι μειώσεις του κόστους απασχόλησης μέσω των ελαφρύνσεων αυτών είναι τα πλέον αποτελεσματικά και πρόσφορα μέσα που διατίθενται για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός.

Παρά το γεγονός ότι η συγκεκριμένη ενίσχυση δεν αποσκοπεί στον επαναπατρισμό των υπηρεσιών διαχείρισης και των επικουρικών υπηρεσιών —διότι αυτές βρίσκονται ήδη εντός της ΕΕ— θα βοηθήσει στην παγίωση της θέσης της εταιρείας με μία καλά εδραιωμένη βάση στην ΕΕ και θα εξυπηρετήσει τη διατήρηση και την παγίωση της βάσης αυτής, οπότε δεν θα χρειασθεί πλέον επαναπατρισμός των υπηρεσιών αυτών σε κάποιο μεταγενέστερο στάδιο.

4. **Εκτίμηση του μέτρου**

α) *Νομική βάση της εκτίμησης*

Τα άρθρα 92 και 93 της συνθήκης περιέχουν τους κανόνες σχετικά με τη συμβατότητα των κρατικών ενισχύσεων με την κοινή αγορά.

Οι κοινοτικές κατευθύνσεις για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές καθοδηγούν όσον αφορά τη συμβατότητα των μέτρων κρατικής ενίσχυσης στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών με την κοινή αγορά, σύμφωνα με το άρθρο 92 της συνθήκης.

β) *Compatibility of the measure*

i) Ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης

Το άρθρο 92 παράγραφος 1 της συνθήκης προβλέπει ότι «ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό δια 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».

Η επιστροφή εισφορών κοινωνικής προστασίας των ναυτιλλομένων έχει ως αποτέλεσμα για το κράτος να εισπράττει λιγότερα έσοδα και, επομένως, πρέπει να θεωρηθεί ότι χορηγείται με κρατικούς πόρους. Εφόσον το μέτρο τύπου-2 ευνοεί μόνο τη ναυτιλία, πρέπει να θεωρηθεί ως μέτρο ειδικό του τομέα. Επιπλέον, επειδή η ναυτιλία αποτελεί τομέα με ισχυρή διεθνή και ενδοκοινοτική διάσταση, μία δημόσια επιχορήγηση του τομέα αυτού απειλεί να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις ναυτιλιακές δραστηριότητες σε άλλα κράτη μέλη. Από αυτό συνεπάγεται ότι η επιστροφή κοινωνικής ασφάλισης που προαναφέρθηκε πρέπει λοιπόν να θεωρηθεί κρατική ενίσχυση υπό την έννοια του άρθρου 92 παράγραφος 1 της συνθήκης.

ii) Σημείο 3.2 των κατευθύνσεων

Οι κοινοτικές κατευθύνσεις για τις κρατικές ενισχύσεις στη ναυτιλία προβλέπουν στο σημείο 3.2 ότι οιαδήποτε ενίσχυση υπό μορφή ελαφρύνσεων από το βάρος των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης όσον αφορά τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης των ευρωπαίων ναυτιλλομένων πρέπει να επιτραπεί, υπό τον όρο ότι οι ναυτιλλόμενοι απασχολούνται σε πλοία νηολογημένα σε κράτος μέλος. Οι κατευθύνσεις επιτρέπουν την εν λόγω ενίσχυση σε μέγιστο ποσοστό 100 % των εισφορών. Με βάση τη διάταξη αυτή, η Επιτροπή κίνησε τη διαδικασία του άρθρου 93 παράγραφος 2 για το μέτρο τύπου-2, καθόσον τα σκάφη τύπου-2 δεν είναι υποχρεωτικό να είναι νηολογημένα σε κράτος-μέλος.

iii) Δυνατότητα εφαρμογής του σημείου 3.2 των κατευθυντήριων γραμμών

Συνοψίζοντας τα σχόλια για τη διαδικασία του άρθρου 93 παράγραφος 2 που προαναφέρθηκε, η Ιρλανδία υποστηρίζει ότι οι κρατήσεις κοινωνικής ασφάλισης της εργοδοσίας στις μισθοδοσίες πρέπει να θεωρηθούν ως μορφή φορολόγησης των εταιρειών, η οποία διαφέρει πολύ από τη φορολόγηση των προσώπων, όπως η κοινωνική ασφάλιση των εργαζομένων και ο φόρος εισοδήματος. Η Ιρλανδία θεωρεί επίσης ότι ισχύει στη δεδομένη περίπτωση που οι εισφορές της εργοδοσίας (PRSI) εισπράττονται επί της συνολικής μισθοδοσίας των ναυτιλλομένων της εταιρείας, η υποδηλούμενη ευλυγισία στο σημείο 3.1 των κατευθύνσεων για τη φορολογική μεταχείριση των πλοιοκτητριών εταιρειών (όπου προβλέπεται η δυνατότητα εξαίρεσης από τη φυσιολογικά απαιτούμενη προϋπόθεση ευρωπαϊκής νηολόγησης υπό ορισμένες περιστάσεις).

Όσον αφορά το επιχείρημα αυτό, πρέπει να σημειωθεί ότι το κεφάλαιο 3 των κατευθύνσεων πραγματεύεται ειδικά το θέμα των «Φορολογικών και κοινωνικών μέτρων για να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα». Χωρίζεται στο σημείο 3.1, το οποίο πραγματεύεται τη «Φορολογική μεταχείριση των ναυτιλιακών εταιρειών» και στο σημείο 3.2, το οποίο πραγματεύεται το «Συναφές προς την εργασία κόστος».

Το σημείο 3.1 αφορά το συμβιβάσιμο ορισμένων μέτρων κρατικής ενίσχυσης με την κοινή αγορά, όπως εκείνα που αφορούν το φόρο επί της χωρητικότητας ή την επιταχυμένη απόσβεση των επενδύσεων. Μόνο για τέτοιου είδους μέτρα όντως οι κατευθύνσεις προβλέπουν ότι μπορούν, κατ' εξαίρεση, να εφαρμοστούν σε όλο το στόλο που χρησιμοποιείται από έναν κοινοτικό πλοιοκτήτη, υπό τον όρο ότι πληρούνται ορισμένα κριτήρια.

Το σημείο 3.2 πραγματεύεται όμως το συμβιβάσιμο των μέτρων κρατικής ενίσχυσης με την κοινή αγορά για διαφόρους τύπους κόστους συνδεόμενου με την εργασία, τα οποία ορίζονται ως εξής:

— μείωση του ύψους των συνεισφορών για την κοινωνική προστασία των ναυτικών της Κοινότητας που απασχολούνται σε πλοία νηολογημένα σε κάποιο κράτος μέλος, και

— μείωση του ύψους του φόρου εισοδήματος για τους ναυτικούς από την Κοινότητα που εργάζονται σε πλοία νηολογημένα σε κάποιο άλλο κράτος μέλος.

Το γεγονός ότι οι μειώσεις του κόστους απασχόλησης υπό μορφή μειωμένων εισφορών για την κοινωνική προστασία και μειώσεων φόρου εισοδήματος αποτελούν το αντικείμενο ειδικού και χωριστού σημείου των κατευθύνσεων δείχνει με σαφήνεια ότι πρόθεση της Επιτροπής είναι να διαχωριστούν τα θέματα αυτά από το σημείο 3.1, το οποίο πραγματεύεται άλλα μέτρα, όπως η φορολόγηση επί της χωρητικότητας.

Συνεπάγεται ότι, για τους σκοπούς εφαρμογής των κατευθυντήριων γραμμών, οιοδήποτε σχέδιο που προβλέπει επιστροφή των εισφορών κοινωνικής προστασίας των ναυτιλλομένων δεν μπορεί να θεωρηθεί ως φορολογικό κίνητρο υπό την έννοια του σημείου 3.1, αλλά πρέπει να θεωρηθεί ως μέτρο συνδεόμενο με την εργασία υπό την έννοια του σημείου 3.2.

Πρέπει να σημειωθεί ότι το επιχείρημα της Ιρλανδίας, σύμφωνα με το οποίο τα σκάφη τύπου-2 υπόκεινται στο ιρλανδικό δίκαιο σαν να είχαν ηδη νηολογηθεί στην Ιρλανδία, δεν αρκεί για να εκπληρωθεί η απαίτηση του σημείου 3.2 των κατευθυντήριων γραμμών, το οποίο προβλέπει ότι τα επιλέξιμα πλοία πρέπει να είναι νηολογημένα σε κάποιο κράτος μέλος. Παρά το γεγονός ότι η επιστροφή σκοπό έχει να περιοριστεί στους κοινοτικούς ναυτικούς (πλοιάρχους και ναυτικούς υποκείμενους σε εισφορές κοινωνικής ασφάλισης στην Ιρλανδία), όπως συμβαίνει με το εγκριθέν μέτρο για τα σκάφη τύπου-1 και όπως απαιτείται από το σημείο 3.2 των κατευθυντήριων γραμμών, η προαναφερθείσα απαίτηση να είναι νηολογημένα τα πλοία σε κράτος μέλος δεν εκπληρούται.

Εν προκειμένω, πρέπει να σημειωθεί ακόμη ότι στις κατευθυντήριες γραμμές αναφέρεται το κλίμα χαμηλής φορολόγησης σε ορισμένες τρίτες χώρες ως το κύριο κίνητρο για τις ναυτιλιακές εταιρείες για να μεταγράψουν τα σκάφη τους, όπως επίσης αναλύονται οι διάφορες αρνητικές επιπτώσεις που απορρέουν από την τάση αυτή. Για να τεθεί φραγμός στην τάση αυτή και για να διορθωθεί η κατάσταση, οι κατευθυντήριες γραμμές επιτρέπουν στα κράτη μέλη να καθιερώσουν φορολογικά και κοινωνικά μέτρα ελαφρύνσεων, έτσι ώστε να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας τους υπό τη σημαία τους. Η Επιτροπή έκρινε, όταν εκπονούσε τις κατευθύνσεις αυτές, ότι τα μέτρα για να μειωθεί το εργασιακό κόστος των ναυτιλλομένων, όπως στη δεδομένη περίπτωση, πρέπει να εφαρμόζονται σε ναυτιλλομένους που απασχολούνται σε πλοία νηολογημένα σε κράτη μέλη. Η απόκλιση από την πολιτική αυτή δεν θα παρείχε αρκετά κίνητρα στους πλοιοκτήτες να νηολογούν τα πλοία τους στα κράτη μέλη και θα μπορούσε να θεωρηθεί ως κρατική ενίσχυση για να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα της μη ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

Το μέτρο τύπου-2, όπως προτείνεται από την Ιρλανδία, το οποίο δεν περιέχει τη δέσμευση για τη νηολόγηση, πρέπει επομένως να θεωρηθεί ασυμβίβαστο με τις προαναφερθείσες κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές.

iv) Η περίπτωση του μηχανοκίνητου σκάφους Normandy

Όσον αφορά το Normandy, το οποίο, σύμφωνα με τις ιρλανδικές αρχές, είναι σήμερα το μόνο σκάφος τύπου-2 που μπορεί να επιλεγεί για το προταθέν μέτρο τύπου-2, πρέπει να σημειωθεί ότι στις επανειλημμένες διμερείς επαφές μετά την κίνηση της διαδικασίας βάσει του άρθρου 93, παράγραφος 2, οι ιρλανδικές αρχές δήλωσαν ότι μπορεί να επιτευχθεί συμφωνία μεταξύ πλοιοκτήτριας εταιρείας και πρακτορείου για τη μεταγραφή του πλοίου υπό ιρλανδική σημαία. Ωστόσο, η συμφωνία αυτή δεν πραγματοποιήθηκε, όπως επίσης δεν υπάρχουν δεσμεύσεις έναντι της Επιτροπής για μια τέτοια κίνηση.

5. **Συμπεράσματα**

Συμπερασματικά, το σχέδιο κρατικής ενίσχυσης όσον αφορά τα σκάφη τύπου-2 πρέπει να θεωρηθεί ασυμβίβαστο με την κοινή αγορά,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η κρατική ενίσχυση, την οποία προγραμματίζει η Ιρλανδία να εφαρμόσει υπέρ της εργοδοσίας για την απασχόληση ναυτιλλομένων σε πλοία του εμπορικού στόλου τα οποία έχουν μισθωθεί χωρίς πλήρωμα από μισθωτή που δεν διαμένει στην Ιρλανδία, είναι ασυμβίβαστη με το άρθρο 92 της συνθήκης ΕΚ.

Συνεπώς, η εν λόγω ενίσχυση δεν μπορεί να εφαρμοστεί.

Άρθρο 2

Η Ιρλανδία ενημερώνει την Επιτροπή, εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, σχετικά με τα μέτρα που έλαβε για να συμμορφωθεί προς την απόφαση αυτή.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιρλανδία.

Βρυξέλλες, 9 Δεκεμβρίου 1998.

Για την Επιτροπή

Neil KINNOCK

Μέλος της Επιτροπής