

A VERSENYPOLITIKA VÉGREHAJTÁSÁRA VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

BIZOTTSÁG

ÁLLAMI TÁMOGATÁS – DÁNIA

Állami támogatás C 58/07 (ex N 240/07) – A meglévő, tonna szerinti adózási rendszer módosítása

Felhívás észrevételek benyújtására az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése értelmében

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/C 48/05)

A Bizottság 2007. december 11-i levelében – amelynek hiteles nyelvű másolata ezen összefoglaló után található – értesítette a Dán Királyságot, hogy a fent említett támogatással kapcsolatosan az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése alapján eljárás megindításáról határozott.

Az érdekeltek észrevételeiket ezen összefoglaló és az azt követő levél közzététele után egy hónapon belül nyújthatják be az alábbi címre:

Európai Bizottság
Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatóság
A igazgatóság, 4. csoport
B-1049 Brüsszel
Fax: (32-2) 296 41 04

E megjegyzéseket továbbítjuk a Dán Királyságnak. Az észrevételeket benyújtó érdekeltek írásban, kérésüket megindokolva kérhetik adataik bizalmas kezelését.

AZ ÖSSZEFOGLALÁS SZÖVEGE

1. AZ INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA

1.1. Cím

1. A tonna szerinti dániai adózási rendszer módosítása

1.2. A rendszer bejelentett módosításainak leírása

2. Dánia javaslatai:

- a tonna szerint adózott hajók eladásából származó nyereség után a tonna szerinti adózási rendszer alapján történjen az adózás,
- a közös használatú állomány kezeléséből származó bevétel után a tonna szerinti adózási rendszer alapján történjen az adózás,
- a saját úrtartalom és a bérelt úrtartalom közötti arány úgy módosuljon, hogy a bérelt hajók esetében a tonna szerinti adózási rendszerben megadózott bruttó úrtartalom tízszer nagyobb lehessen, mint a hajózási társaság saját tulajdonában lévő hajók esetében,
- legyen lehetőség a tonna szerint meghatározott adóból levonni a kamatokat, maximum az eszközök adóköteles értékének 6,5 %-áig (elhatároló intézkedés), és
- a nem tonna szerint adózó társaságoknak legyen lehetőségük visszamenőleg, 2001-től kezdve a tonna szerinti adózási rendszert választani.

1.3. A bejelentett módosítások hatása a költségvetésre

3. A 2007-es pénzügyi évre az adókiesés becsült nagysága 7,5 millió DKK (kb. 1 millió EUR). Ez a kiesés minden évben fokozatosan nő, 2016-ban eléri a 30 millió DKK-t (körülbelül 4 millió EUR).

2. AZ INTÉZKEDÉSNEK A KÖZÖS PIACCAL VALÓ ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE TEKINTÉBEN FELMÉRÜLŐ KÉTSÉGEK

4. Azt, hogy a bejelentett intézkedések összeegyeztethetők-e a közös piaccal, a tengeri fuvarozáshoz nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatások ⁽¹⁾ (a továbbiakban iránymutatások) alapján kell vizsgálni. Az iránymutatások alapján a társaságok azzal a feltétellel kaphatnak a tagállamoktól támogatást, hogy fő tevékenységük a tengeri fuvarozás.
5. A Bizottságnak kételyei vannak afelől, hogy a következő módosítások összeegyeztethetők-e a közös piaccal:
- a közös használatú állomány kezeléséből származó bevétel után a tonna szerinti adózási rendszer alapján adózzanak,
 - a saját úrtartalom és a bérelt úrtartalom közötti arány úgy módosuljon, hogy a bérelt hajók esetében tízszer nagyobb lehessen a tonna szerinti adózási rendszerben megadóztatott bruttó úrtartalom, mint a hajózási társaságok saját tulajdonában lévő hajók esetében, valamint
 - a nem tonna szerint adózó társaságoknak legyen lehetőségük visszamenőleg, 2001-től kezdve a tonna szerinti adózási rendszert választani.
6. Ezeken túl a Bizottság véleménye szerint a tonna szerinti adóztatott hajók eladásából származó nyereségnek a tonna szerinti adózási rendszerben történő adóztatása, valamint a fent leírt új elhatároló intézkedések nem befolyásolják a tonna szerinti dániai adózási rendszer közös piaccal való összeegyeztethetőségét.

A LEVÉL SZÖVEGE

„1. SAGSFORLØB

1. Ved elektronisk forsendelse af 30. april 2007 anmeldte Danmark over for Kommissionen en række ændringer i den danske tonnageskatteordning. Disse ændringer er registreret under sagsnummer N 240/07.
2. Den nuværende tonnageskatteordning blev godkendt ved Kommissionens beslutning af 12. marts 2002 (sag N 563/01 ⁽²⁾). Den blev anvendt med tilbagevirkende kraft fra begyndelsen af 2001.
3. Tonnageskatteordningen er blevet ændret i flere omgange ⁽³⁾. Den foregående ændring, der bestod i en lempelse af oplysningspligten for rederier, som er omfattet af tonnageskatteordningen, for så vidt angår deres koncerninterne handelstransaktioner, førte til, at Kommissionen den 24. januar 2007 traf afgørelse ⁽⁴⁾ om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure. Denne procedure er endnu ikke afsluttet.
4. Kommissionen anmodede pr. brev af 10. juli og 3. august 2007 ⁽⁵⁾ om yderligere oplysninger. Anmodningerne blev besvaret pr. brev henholdsvis den 13. og den 5. september 2007 ⁽⁶⁾.

2. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN

2.1. Foranstaltningens betegnelse

5. Ændring af tonnageskatteordningen

2.2. Kort beskrivelse af den anmeldte ændring af ordningen

6. De danske myndigheder agter at ændre tonnageskatteordningen på følgende områder:
- indkomst ved administration af skibspuljesamarbejde (pool fees) henføres til beskatning under tonnageskatteordningen
 - avancer ved salg af tonnagebeskattede skibe henføres til beskatning under tonnageskatteordningen

⁽¹⁾ HL C 13., 2004.1.17., 3. o.

⁽²⁾ Beslutningen findes på det officielle sprog på følgende internetadresse:
http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-2001/n563-01.pdf

⁽³⁾ Se Kommissionens beslutning af 6. december 2004 i sag N 171/04. Beslutningen findes på det officielle sprog på følgende internetadresse:
http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-2004/n171-04.pdf

⁽⁴⁾ EUT C 135 af 21.6.2003, s. 6. Meddelelsen i EU-Tidende og selve beslutningen findes på det officielle sprog på følgende internetadresse:
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2007:135:0006:01:DA:HTML>

⁽⁵⁾ Referencenummer TREN(2007)D/314417 og D/315795.

⁽⁶⁾ Registreret under ref. TREN(2007)A/42223 & 41693.

- det maksimalt accepterede forhold mellem egen tonnage og lejet tonnage øges fra 1:4 til 1:10
 - der er gives kun mulighed for i tonnageskatten at fradrage renter, der ikke overstiger den skattemæssige værdi af selskabets aktiver ganget med 6,5 %
 - rederier, der ikke deltager i tonnageskatteordningen, får mulighed for at vælge at deltage med tilbagevirkende kraft fra og med begyndelsen af 2001.
7. De første tre ændringer indgår i lovforslag nr. 211, de sidste to i lovforslag nr. 213.

2.3. Beskrivelse af tonnageskatteordningen

8. Tonnageskatteordningen er godkendt ved Kommissions beslutning af 12. marts 2002 ⁽⁷⁾. Den blev indført i 2002 med mulighed for at anvende ordningen fra og med indkomståret 2001. Formålet med ordningen er at sikre danske rederiers internationale konkurrenceevne. Ordningen blev justeret i 2005, delvis i forbindelse med gennemførelsen af nye EU-retningslinjer for søtransportsektoren.
9. Under tonnageskatteordningen erstattes den almindelige selskabsbeskatning med en særlig skatteordning, hvor det skattepligtige udbytte erstattes af et fast beløb, der fastsættes på grundlag af tonnagen i den flåde, som det pågældende selskab driver. Den skattepligtige indkomst opgøres ikke som under de almindelige regler som forskellen mellem skattepligtige indtægter og fradragsberettigede udgifter, men som et fiktivt beløb beregnet på grundlag af den tonnage, som rederiet anvender. Tonnageskatten opkræves uafhængigt af rederiets faktiske driftsresultat. Skatten opkræves således også i de år, hvor rederivirksomheden måtte give underskud.
10. Der gives ikke fradrag for driftsomkostninger under tonnageskatteordningen og heller ikke for afskrivninger på skibe, der er omfattet af ordningen. Anvendelse af ordningen er frivillig for rederierne. Vag eller fravalg af tonnagebeskatning er imidlertid bindende for en periode på 10 år.

2.4. Detaljeret beskrivelse af den anmeldte foranstaltning

11. Den anmeldte foranstaltning er en opfølgning på økonomi- og erhvervsministeriets handlingsplan »Danmark som Europas førende søfartsnation (Det Blå Danmark)«. På grundlag af denne handlingsplan har den danske regering aftalt med den danske søfartssektor at:
- skibspuljehonorarer (pool-fees) og avancer ved salg af skibe skal henføres under tonnageskatteordningen
 - lejede skibe kan inddrages i tonnageskatteordningen, forudsat at deres tonnage er lavere end ti (tidligere fire) gange den bruttotonnage, som rederiet selv ejer.
12. Ovennævnte handlingsplan indeholdte tillige et forslag om kabelskibe. I den forbindelse bør det bemærkes, at skatteministeren i forslag til lov om ændring af selskabsskatteoven, aktieavancebeskatningsloven, fusionsskatteoven og andre skattelove (skattefri omstrukturering af selskaber og justering af sambeskatningsreglerne m.v.) har foreslået, at søfolk ombord på kabelskibe kan omfattes af de særlige regler om skattefri nettohyre (DIS-ordningen). Så vidt Kommissionen forstår, er forslaget om kabellægningsaktiviteter omfattet af anmeldelsen af 15. januar 2007, der er registreret under nummer N 43/07, og som i øjeblikket er genstand for en undersøgelsesprocedure ⁽⁸⁾.
13. Danmark foreslår, at:
- avancer ved salg af tonnagebeskattede skibe henføres til beskatning under tonnageskatteordningen
 - indkomst ved administration af puljesamarbejde henføres til beskatning under tonnageskatteordningen
 - forholdet mellem egen tonnage og lejet tonnage ændres således, at bruttotonnagen fra lejede skibe i tonnageskatteordningen kan være ti gange større end den bruttotonnage rederiet selv ejer og
 - den øvre tidsgrænse for skibe, der er lejet med besætning (time-charter) med en købsoption ændres således, at lejeperioden kan være op til 7 år
 - selskaber, der ikke deltager i tonnageordningen, kan få lov til at indtræde i ordningen med tilbagevirkende kraft fra 2001.

⁽⁷⁾ Sag N 563/01. Beslutningen er offentligt tilgængelig på følgende internetadresse:
http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-2001/n563-01.pdf

⁽⁸⁾ Kommissionens beslutning af 10. juli 2007. EUT C 213 af 12.10.2007, s. 22. Meddelelsen i EU-Tidende og selve beslutningen findes på det officielle sprog på følgende internetadresse:
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2007:213:0022:01:DA:HTML>

2.4.1. Skibe lejet med besætning (time-chartrede skibe)

14. I tonnageskatteloven sondres der mellem skibe lejet uden besætning (bareboat-charter) og skibe lejet med besætning (time-charter). Ved bareboat-charter står lejeren for skibets drift på samme måde, som hvis skibet havde været ejet af rederiet selv. Ved time-charter varetages visse dele af skibets drift derimod ofte af udlejeren.
15. Skibe lejet uden besætning (bareboat-charter) kan uden begrænsninger anvendes under tonnageskatteordningen. Skibe lejet med besætning (time-charter) kan ligeledes omfattes af ordningen, men kun inden for bestemte grænser. Der kan i et indkomstår højst inddrages lejet bruttotonnage svarende til fire gange rederiets egen bruttotonnage under tonnageskatteordningen. Indkomst hidrørende fra eventuel overskydende lejet tonnage skal beskattes efter skattelovgivningens almindelige regler.
16. Bedømmelsen af, om det ovennævnte krav til egentonnagen er opfyldt, foretages som en samlet bedømmelse over hele indkomståret. Ved bedømmelsen sidestilles skibe lejet uden besætning med rederiets egne skibe. Det samme gælder skibe lejet med besætning, når de er lejet for en periode på mindst et år og højst fem år, og når det samtidig er aftalt, at lejer senest ved lejemalets udløb kan erhverve skibet til højst markedsprisen på det tidspunkt, hvor skibet blev udlejet.
17. Koncernforbundne rederier, som anvender tonnageskatteordningen, kan opgøre forholdet mellem egen tonnage og fremmed tonnage under ét for hele den flåde, de driver, men dette er ingen betingelse. Hvis muligheden vælges, foretages opgørelsen som et gennemsnit over indkomståret.
18. Danmark foreslår, at denne bestemmelse ændres således, at lejet bruttotonnage svarende til op til ti gange rederiets egen bruttotonnage kan inddrages under tonnageskatteordningen.
19. Ved bedømmelsen sidestilles skibe lejet med besætning med egne skibe, når de er lejet for en periode på mindst et år og højst fem år, og når der samtidig med indgåelsen af lejemalet er aftalt en køberet (købsoption), hvorefter lejer senest ved lejemalets udløb kan erhverve skibet til højst markedsprisen på det tidspunkt, hvor skibet blev udlejet og køberetten aftalt.
20. Desuden foreslås den nævnte øvre tidsgrænse ændret fra fem til syv år.
21. Ifølge de danske myndigheder har en række selskaber, bl.a. *A/S Dampskibsselskabet TORM*, *Dampskibsselskabet Norden A/S*, *J. Lauritzen A/S*, *CLIPPER* og *ATLAS*, haft problemer med at holde andelen af lejet tonnage inden for den nuværende grænse og har flyttet aktiviteter til udenlandske datterselskaber i tredjelande såsom Singapore.
22. Imidlertid har de danske skattemyndigheder bemærket, at ingen af de større rederier hidtil har overskredet grænsen for lejet tonnage. Ifølge de oplysninger, som de danske myndigheder har forelagt, er et af selskaberne tæt på grænsen, men har endnu ikke overskredet den. De danske myndigheder har tilkendegivet over for Kommissionen, at de ikke råder over oplysninger om, hvorvidt andre selskaber end rederierne og de ovennævnte selskaber, har været hæmmet af den nuværende grænse for lejet tonnage.
23. Ifølge de oplysninger, som Kommissionen har modtaget, har skatteministeriet heller ingen oplysninger om, hvor stor den samlede tonnage er, som er lejet med besætning og omfattet af tonnageskatteordningen, og for at finde frem til dette tal ville myndighederne være nødt til at gennemgå alle tonnageskattede selskabers selvangivelser manuelt⁽⁹⁾. Heller Søfartsstyrelsen har nogen statistikker over, hvor stor en del af den samlede time-chartrede tonnage der er tonnageskattet.

2.4.2. Indkomst ved administration af puljesamarbejde

Administration af skibspuljer

24. Tonnageskatteloven omfatter kun et rederis egne skibe. Puljeadministration af andre rederiers skibe er derfor ikke omfattet af tonnageskatteordningen, men derimod af de almindelige skatteregler.
25. Puljesamarbejde er den hyppigst forekommende form for horisontalt samarbejde i søfartssektoren, særlig i trampsektoren. Der findes ingen universel puljetype, men de nedennævnte træk forekommer at være fælles for alle puljer. Ideen bag puljesamarbejde er, at rederierne skaber en pulje af skibe, således at kunderne kun behøver at henvende sig ét sted. Dette kan give rederierne mulighed for at betjene deres kunder bedre og mere fleksibelt, end hvis de opererer enkeltvis.

⁽⁹⁾ Dette fremgår af de danske myndigheders svar af 13. september 2007.

26. Standardtypen er en skibspulje, hvori der indgår et antal skibe af samme type, der ejes af forskellige rederier, men administreres under ét. De skibe, der indgår i en pool, er ofte af mere eller mindre samme type. Dette kan medføre, at puljen bliver i stand til at tiltrække store fragtkontrakter og gennem omhyggelig planlægning at mindske antallet af ballaststrækninger. Der vil normalt være en puljeadministrator, der står for den kommercielle organisation (f.eks. fælles markedsføring, forhandling af fragtrater og centralisering af indtægter og omkostninger) og den kommercielle administration (planlægning af sejlads og instrukser til skibene, udpegelse af havneagenter, orientering af kunderne, udstedelse af fakturaer, bestilling af bunkers, inkassering af skibenes indtægter og fordeling af indtægterne efter et forudfastsat system mv.). Puljeadministratoren handler ofte under tilsyn fra et overordnet eksekutivudvalg, der repræsenterer rederierne. Den tekniske drift af skibene (sikkerhed, besætning, reparationer, vedligeholdelse osv.) sorterer under de enkelte ejere. Selv om puljedeltagerne har en fælles markedsføring, leverer de ydelserne på et individuelt grundlag.
27. Et væsentligt formål med at etablere puljer er, at rederne ved at gå sammen opnår stordriftsfordele, f.eks. i form af en bedre geografisk dækning af markedet, større fleksibilitet i udnyttelsen af den samlede flåde og tilstrækkelig kapacitet til at indgå større rammeaftaler med store kunder. Gennem puljedeltagelse kan det enkelte rederi måske reducere risikoen for ikke at opnå tilstrækkeligt med laster til sine skibe, og derved kan det måske forbedre indtjeningen.
28. For visse puljer (medlemskontrollerede puljer) gælder det, at de administreres af et af de rederier, der deltager i samarbejdet. Det administrerende rederi modtager et honorar (»pool fee«) for administrationen fra de andre rederier. Puljehonorarer er således en ydelse/aktivitet, der er forbundet med selve skibsdriften.
29. At samle skibene i større flåder kan have følgende fordele for rederne:
- Det bliver muligt at kombinere beskæftigelse på kortere og længere kontrakter, hvilket fordeler risikoen samtidig med, at der er mulighed for at drage nytte af kortvarige ratestigninger.
 - Poolen kan løfte opgaver over et større geografisk område end det enkelte rederi, der kun råder over nogle få skibe, kan alene. Når skibene puljes er der større chance for, at der er et skib til rådighed, når en kunde efterspørger det. Det er i højere grad muligt for rederierne at have det rigtige skib på det rigtige sted på det rigtige tidspunkt.
 - Der kan indgås større kontrakter, der kræver mange skibe. Hermed er det muligt at indgå aftaler med store afskibere, som har et stort transportbehov, som et enkelt rederi, der kun råder over nogle få skibe, måske ikke kan dække alene.
30. Puljesamarbejdet kan således gøre det muligt at indgå kontrakter, der ellers måtte afvises. Herved sikres beskæftigelsen ombord på rederiets egne skibe, og der skabes nye markedsmuligheder, hvilket også kan øge den økonomiske aktivitet på land.

Den nuværende situation

31. De honorarer, som et rederi modtager i forbindelse med puljesamarbejde, regnes ikke med som indtægt, der er omfattet af tonnageskatteordningen.

Foreslået ændring

32. Ifølge de danske myndigheder er puljesamarbejde mellem rederier en integreret del af moderne rederivirksomhed. Det er almindeligt, at driften af skibe — både tank- og bulkskibe — sker i puljer, hvor flere rederier lægger deres skibe sammen. De danske myndigheder anser det derfor for naturligt at lade hele puljeadministrationshonoraret omfatte af tonnageskatteordningen.
33. Danmark foreslår følgelig, at indkomst ved puljeadministration henføres til beskatning efter tonnageskatteloven. Det er således de danske myndigheders opfattelse, at den skibsreder, der administrerer puljen, ikke behøver lade puljefartøjernes tonnage indgå i beregningen af sin skattepligtige indkomst, hvis skibet ejes (eller er lejet af) et andet selskab. Et skibs tonnage tælles fortsat med under det rederi, der ejer (eller lejer) skibet.
34. Der opstilles tre betingelser for, at et rederi, der administrerer en skibspulje, kan henføre indkomsten ved administration af puljesamarbejdet til tonnageskatteordningen:
- 1) Alle skibe i puljen skal beskattes efter tonnageskatteloven eller for så vidt angår skibe, der ikke beskattes i Danmark, anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven. Skibe, der ikke beskattes i Danmark, skal således også levere søtransportydelser i overensstemmelse med tonnageskattelovens § 10, og skibenes aktivitet må ikke være omfattet af tonnageskattelovens § 8. De almindelige betingelser om, at skibene har en bruttotonnage på 20 t eller derover skal tillige gælde de udenlandske beskattede skibe i puljesamarbejdet.

- 2) Det administrerende rederi skal have mindst ét skib i puljen, i overensstemmelse med tonnageskattelovens § 7, stk. 3, som ikke adskiller sig fra de andre skibe i puljen. Det er tilstrækkeligt, at dette skibet er et lejet skib (med eller uden besætning), der opfylder betingelserne i § 7, stk. 3. Skibet må ikke adskille sig fra de andre skibe i puljen, dvs. det skal deltage på lige fod med de øvrige rederiers skibe mht. skibstype, størrelse og fordeling af puljens overskud.
 - 3) Skibe under puljeadministration må i henhold til ligningslovens § 2 ikke ejes af koncernforbundne rederier. Denne bestemmelse indsættes for at undgå, at skibsmæglingsvirksomhed formelt omdannes til et puljesamarbejde.
35. En undersøgelse, der er bestilt af de danske myndigheder, viser, at puljehonorarer allerede er omfattet af tonnageskatteordninger i Cypern, Nederlandene og Det Forenede Kongerige, mens Grækenland helt har fritaget puljehonorarer fra beskatning i henhold til andre skatteregler end tonnageskatteordningen.

2.4.3. Avancer ved salg af tonnagebeskattede skibe

36. Avancer ved salg af skibe beskattes i dag efter skattelovgivningens almindelige regler. Sådan avance beregnes som forskellen mellem salgssummen og anskaffelsessummen tillagt udgift til forbedringer. Der er altså kun tale om en skattepligtig indkomst i de tilfælde, hvor skibet stiger i værdi efter anskaffelse. Der findes tilsvarende bestemmelser om beskatning af avancer på skibe, der endnu ikke er fuldt færdiggjorte, og på skibskontrakter.
37. Der er kun fradrag for tab på skibe, der både erhverves og afhændes inden for samme indkomstår. Endvidere kan tabene kun fradrages i avancer på skibe.
38. Ud fra konkurrencemæssige hensyn foreslår Danmark, at avancer ved salg af tonnagebeskattede skibe henføres til beskatning under tonnageskatteordningen. Det er planen, at denne ændring kun skal gælde for salg af skibe, der omfattes af tonnageskatteordningen den 1. januar 2007 eller senere, og for kontrakter om levering af skibe, hvor skibet leveres den 1. januar 2007 eller senere.
39. Det foreslås endvidere, at ovenstående tillige gælder skibe, der kan omfattes af tonnageskatteordningen, men som endnu ikke er færdiggjorte i et sådant omfang, at de kan indgå i rederiets drift. Endelig vil det også gælde for afhændelser af købskontrakter på skibe, der kunne omfattes af tonnageskatteordningen.
40. Handlingsplanen (Det Blå Danmark) har afdækket, at salgssavancer ved køb og salg som hovedregel er omfattet af tonnagebeskatning i andre medlemsstater, herunder Tyskland, Cypern, Nederlandene og Storbritannien. Handlingsplanen konstaterede, at der er tale om en stor aktivitet for de danske rederier, at danske selskaber ikke fuldt ud har samme vilkår som nogle af deres konkurrenter og at reglerne derfor kan virke som en negativ konkurrencefaktor, der modvirker rederivirksomhed under den danske tonnageskatteordning.

2.4.4. Mulighed for at fradrage renter i selskabsskatten for så vidt angår ikke-tonnagebeskattede aktiver

41. I tonnageskattelovens § 12 findes en særlig bestemmelse om tonnagebeskattede rederiers fradrag for nettofinansudgifter (renter samt gevinst og tab opgjort efter kursgevinstlovens regler, bortset fra valuta-kursgevinst og -tab). Ifølge denne bestemmelse skal nettofinansudgifter fordeles forholdsmæssigt efter den regnskabsmæssige værdi af egne aktiver tilknyttet tonnagebeskattet rederivirksomhed og den regnskabsmæssige værdi af øvrige egne aktiver. Valutakursgevinst og -tab fordeles efter samme regler. Formålet med denne ring-fencing-foranstaltning er at undgå den såkaldte »thick capitalization« af tonnagebeskattede aktiviteter, hvor et tonnagebeskattet selskab fordeler hele sin gæld eller størstedelen heraf til aktiviteter, der beskattes efter de almindelige selskabsskatte regler, og ingen til aktiviteter, der beskattes efter tonnageskatteloven.
42. Den del af nettofinansudgifterne, der fordeles til den tonnagebeskattede rederivirksomhed, er ikke fradragberettigede efter de gældende regler. Hvis selskabet udelukkende driver tonnagebeskattet rederivirksomhed, har selskabet således ikke fradrag for renteudgifterne.
43. Den anmeldte ændring består i at ovennævnte ring-fencing-foranstaltning erstattes af følgende: Hvis et rederi beskattes både efter selskabsskatteloven og tonnageskatteloven, kan der fra den skattepligtige fortjeneste højst fradrages renter på løbende lån svarende til den bogførte værdi af de aktiver, der ikke er tonnagebeskattet, ganget med 6,5 %. Rentekorrektionsbestemmelsen skal forhindre, at rederivirksomheden primært finansieres ved egenkapital, mens renteudgifterne placeres andre steder, hvor de kan føres til fradrag.
44. Det er Kommissionens opfattelse, at den anmeldte ændring styrker den pågældende ring-fencing-foranstaltning.

2.4.5. Anvendelse af tonnageskatteordningen med tilbagevirkende kraft

45. Ifølge denne ændring skal rederier, der har valgt ikke at anvende tonnageskatteordningen undtagelsesvis have mulighed for at ombestemme sig med tilbagevirkende kraft.
46. Tonnageskatteoven fik virkning fra og med indkomståret 2001. Det fremgår af den oprindelige ikrafttrædelsesbestemmelse, at rederier, som kunne vælge ordningen dengang, skulle træffe valg om anvendelsen af ordningen senest ved rettidig indgivelse af selvangivelse for indkomståret 2002. Med andre ord: rederier, der ikke inden fristens udløb havde truffet valg om at anvende tonnageskatteordningen, ansås for at have fravalgt ordningen for en periode på 10 år regnet fra indkomståret 2001.
47. Hvis et rederi, der i første omgang ikke havde valgt at anvende ordningen, nu ansøger om at blive omfattet af ordningen, vil det ifølge den foreslåede ændring blive anset for at have tiltrådt ordningen med virkning fra og med indkomståret 2001. Der bør her bemærkes, at 2001 var det år, hvor den danske tonnageskatteordning oprindeligt trådte i kraft. Hvis rederiet ikke opfyldt betingelserne for anvendelse af tonnageskatteordningen i indkomståret 2001, anses det for at have valgt at benytte ordningen fra og med det første indkomstår, hvor betingelserne for tonnageskatning var opfyldt.
48. Ifølge forslaget skal anmodninger om alligevel at tiltræde ordningen fremsættes senest seks måneder efter, at loven er trådt i kraft. Loven skal træde i kraft, når den er godkendt af Kommissionen.

2.5. Budget

49. Hvad angår henførelse af avancer ved tonnageskattede skibe til beskatning under tonnageskatteordningen, gælder dette kun for avancer fra salg af skibe, der er erhvervet den 1. januar 2007 eller senere, og for kontrakter om levering af skibe, hvor skibet leveres den 1. januar 2007 eller senere. Ifølge de danske myndigheder vil der derfor gå mange år, før forslaget får fuld indvirkning på indtægterne. De danske myndigheder anslår med en vis usikkerhed, at et skib gennemsnitligt er på samme hænder i 7-10 år.
50. Ligeledes med en vis usikkerhed anslår de danske myndigheder, at skibe, der er over 5 år gamle, vil være faldet så meget i værdi, at de normalt ikke vil kunne sælges med fortjeneste. De største avancer forventes derfor ved salg af forholdsvis nye skibe.
51. Derfor anslår Danmark, at forslaget om, at tonnageskatteoven skal omfatte avancer ved salg af skibe, gradvist vil få fuld virkning over en periode på omkring 10 år. Indtægtstab i indkomståret 2007 anslås til ca. 2,5 mio. DKK (ca. 0,33 mio. EUR). Herefter forventes det at stige med 2,5 mio. DKK (ca. 0,33 mio. EUR) om året frem til 2016, hvorefter det anslås at være på 25 mio. DKK (ca. 3,33 mio. EUR) om året.
52. Inddragelsen af puljehonorarindkomster forventes at koste omkring 5 mio. DKK (ca. 0,67 mio. EUR) om året.
53. Den foreslåede ændring om lejede skibe forventes imidlertid ikke at have nogen konsekvenser for indtægterne på budgettet.
54. Følgende tabel viser det anslåede årlige tab af indtægter på elementerne i lovforslaget i de kommende år, opgjort i 2007-priser og -niveauer som i lovforslaget.

Tabel 1

Årligt indtægtstab i millioner kroner i skatteårene 2007-2016

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Avancer	2,5	5,0	7,5	10,0	12,5	15,0	17,5	20,0	22,5	25
Puljeadministrationshonorarer	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Time-charter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
I alt	7,5	10,0	12,5	15,0	17,5	20,0	22,5	25,0	27,5	30,0

Bemærk: Mio. kr. i 2007-priser og -niveauer.

55. Det årlige tab antages at være konstant fra 2016. Årsagen bag det gradvist stigende anslåede tab af indtægter fra avancer (kapitalgevinst) i perioden 2007-2016 er, at lovforslaget kun omfatter avancer fra salg af skibe, der er erhvervet den 1. januar 2007 eller senere, og for kontrakter om levering af skibe, hvor skibet leveres den 1. januar 2007 eller senere.

2.6. Andre statsstøtteordninger, som finder anvendelse på søtransport i Danmark

56. Så vidt Kommissionen ved, anvender Danmark i øjeblikket kun én anden støtteordning inden for søtransport: DIS-ordningen, der fritager dansk baserede skibsredere fra at betale socialsikringsbidrag og indkomstskat for deres søfolk ⁽¹⁰⁾.

3. FORELØBIG VURDERING AF, OM DER ER TALE OM STATSSTØTTE

57. Når Kommissionen indleder den formelle undersøgelsesprocedure, gælder det i henhold til artikel 6 i procedureforordningen ⁽¹¹⁾, at »beslutningen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure skal sammenfatte de relevante faktiske og retlige spørgsmål, indeholde en foreløbig vurdering fra Kommissionens side med hensyn til støttekarakteren af den påtænkte foranstaltning og anføre, om der er tvivl om, hvorvidt den er forenelig med fællesmarkedet«.
58. Kommissionens foreløbige vurdering af foranstaltningens støttekarakter følger herefter.
59. Ifølge EF-traktatens artikel 87, stk. 1, er »statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med fællesmarkedet i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne«.
60. Kommissionen mener, at de planlagte ændringer i den eksisterende statsstøtteordning opretholder ordningens karakter af støtte som omhandlet i EF-traktatens artikel 87, stk. 1. De anmeldte foranstaltninger ændrer således ikke på Kommissionens opfattelse af, at ordningen udgør statsstøtte. Kommissionen skal derfor foretage en foreløbig vurdering af den ændrede ordnings forenelighed med fællesmarkedet.

4. TVIVL OM STØTTENS FORENELIGHED MED FÆLLESMARKEDET

4.1. Retsgrundlag

61. De anmeldte foranstaltningers forenelighed med fællesmarkedet skal undersøges på grundlag af EU-retningslinjerne for statsstøtte til søtransportsektoren ⁽¹²⁾ (i det følgende benævnt »retningslinjerne«). Ifølge retningslinjerne kan rederivirksomheder på bestemte betingelser modtage tilskud fra medlemsstaterne, hvis de leverer tjenesteydelser, som opfylder EF-definitionen af søtransport, jf. Rådets forordning (EØF) nr. 4055/86 og (EØF) nr. 3577/92.
62. Vurderet på grundlag heraf er Kommissionen i tvivl om nogle af de anmeldte foranstaltningers forenelighed med fællesmarkedet, idet de ikke er i overensstemmelse med Kommissionens hidtidige praksis hvad angår tonnageskatteordninger. Denne praksis er blevet etableret via en række beslutninger om indførelse eller ændring af tonnageskatteordninger i medlemsstaterne:
- den nederlandske tonnageskatteordning (sag N 738/95, godkendt den 20. marts 1996)
 - den tyske tonnageskatteordning (sag N 396/98, godkendt den 25. november 1998)
 - den britiske tonnageskatteordning (sag N 790/99, godkendt den 2. august 2000)
 - den spanske tonnageskatteordning (sag N 736/01, godkendt den 27. februar 2002)
 - den danske tonnageskatteordning (sag N 563/01, godkendt den 12. marts 2002)
 - den finske tonnageskatteordning (sag N 195/02, godkendt den 16. oktober 2002)
 - den irske tonnageskatteordning (sag N 504/02, godkendt den 11. december 2002)
 - den belgiske tonnageskatteordning (sag N 433/02, godkendt den 19. marts 2003)
 - den franske tonnageskatteordning (sag N 737/02, godkendt den 13. maj 2003)

⁽¹⁰⁾ Sag N 116/98, godkendt ved Kommissionens beslutning af 13. november 2002. Beslutningen findes på det officielle sprog på følgende internetadresse:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-1998/nn116-98.pdf

⁽¹¹⁾ Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 af 22. marts 1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93. EFT L 83 af 27.3.1999, s. 1-9.

⁽¹²⁾ EUT C 13 af 17.1.2004, s. 3. Retningslinjerne findes på følgende internetadresse:

http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/da/oj/2004/c_013/c_01320040117da00030012.pdf

- tonnageskatteordningen for Baskerlandet i Spanien (sag N 572/02, godkendt den 5. februar 2003)
- den italienske tonnageskatteordning (sag N 114/04, godkendt den 20. oktober 2004)
- den litauiske tonnageskatteordning (sag N 330/05, godkendt den 19. juli 2006)
- den polske tonnageskatteordning (sag N 93/06, godkendt den 10. juli 2007).

4.2. Foreløbig vurdering af foreneligheden med fællesmarkedet

63. Kommissionen skal tage stilling til, om de forskellige ændringer, der er blevet anmeldt til Kommissionen, er forenelige med fællesmarkedet.

4.2.1. Støtteberettigede indchartrede skibe

64. Hvad angår mindsteandelen af egen tonnage i forhold til lejet tonnage, nærer Kommissionen på dette stadium af den foreløbige analyse en vis tvivl om, hvorvidt den påtænkte lempelse af de gældende regler for skibe, der lejes på tids- eller sørejsbasis, er forenelig med fællesmarkedet.
65. I sine tidligere beslutninger har Kommissionen etableret en regel om, at den del af de skibe, der ikke ejes af støtteberettigede rederier, og som overstiger en vis tærskel, ikke kan omfattes af tonnageskatten. Reglen var motiveret af Kommissionens ønske om at sikre, at støtten er til gavn for redere, der reelt er skibsejere. Hidtil har tonnageskatteordningerne indeholdt bestemmelser om, at mindst 20 % af tonnagen for samtlige skibe, der er underlagt tonnagebeskatning, skal være ejet af støttemodtagerne. Ellers skulle enhver yderligere kapacitet, som overstiger tærsklen på 1:4 (et ton ejet i forhold til fire ton lejet på tids- eller sørejsbasis ⁽¹³⁾), beskattes efter de almindelige selskabsskatteregler.
66. Det oprindelige sigte var at undgå, at tonnagebeskatningen bliver til fordel for skibsmæglere ⁽¹⁴⁾, der handler med skibskapacitet, eller at de oprindelige redere omdanner sig selv til sådanne skibsmæglere ved at gå bort fra søtransport som deres kerneaktivitet. Som det fastslås i retningslinjerne, skal Kommissionen sørge for, at nye og eksisterende ordninger er i overensstemmelse med dens tidligere beslutninger ⁽¹⁵⁾. Alle de tonnageskatteordninger, der på det seneste er blevet godkendt af Kommissionen, omfatter en sådan regel med et forhold på 1:4 eller 1:3.
67. Kommissionen er fortsat i tvivl om, hvorvidt den gældende begrænsning i den støtteberettigede tonnage for lejede skibe kan lempes eller ej. De danske myndigheder har ikke fremlagt oplysninger eller forhold, som kan støtte tesen om, at det har vist sig nødvendigt i den aktuelle konkurrencesituation at forhøje forholdet fra 1:4 til 1:10.
68. Kommissionen er også i tvivl om, hvorvidt en sådan lempelse i én medlemsstat kan føre til konkurrencefordrejning i forhold til rederier i andre medlemsstater.

4.2.2. Støtteberettigelse af honorarindkomst fra administration af skibspuljer

69. Hvad angår inddragelse under tonnagebeskatningen af honorarindkomst fra administrationen af tredjemandsskibe, er Kommissionen af den opfattelse, at rederier, der administrerer en pulje af skibe, varetager en væsentlig del af søtransporten, nemlig den kommercielle administration af søtransportkapacitet.
70. En skibspuljeadministrators rolle er at udligne udbud og efterspørgsel på bestemte ruter med henblik på bestemte former for transport. Et rederi udfører sædvanligvis selv denne opgave, men kan også gøre det på tredjemands vegne, hvis sidstnævnte overlader den kommercielle administration af nogle af sine skibe til det administrerende rederi. Denne opgave kan dog også udføres af en skibsmægler, der alene handler med søtransportkapacitet. Kommissionen spekulerer på, om det er nødvendigt — som det hidtil har været tilfældet med skibe, der lejes med besætning på tids- eller sørejsbasis (time-charter) — at sætte grænse for, hvor stor en del af den puljetonnage, der ikke direkte ejes af støttemodtageren, der kan være støtteberettiget. Risikoen er, at administratorer af skibspuljer primært bliver skibsmæglere og gradvis mister erfaring og knowhow hvad angår teknisk administration og bemanning.

⁽¹³⁾ Dette forhold svarer til ovennævnte procentsats på 20 % af den samlede tonnage for administrerede skibe, idet den samlede tonnage for administrerede skibe svarer til summen af den ejede tonnage (og samtidig indchartret under en bareboat-charterkontrakt) og tonnagen for indchartrede skibe under en sørejsbaseret kontrakt eller en time-charterkontrakt.

⁽¹⁴⁾ Skibsmæglere beskæftiger sig ikke med den tekniske forvaltning af skibe og administrationen af besætninger. De indhenter transportanmodninger fra deres kunder (sædvanligvis redere) på bestemte ruter og indchartrer skibe på tids- eller sørejsbasis (skibe med besætning) med henblik på at imødekomme disse anmodninger.

⁽¹⁵⁾ Se afsnit 3.1: »For at fastholde den nuværende balance vil Kommissionen kun godkende ordninger, der beskatter den samme tonnage i rimelig overensstemmelse med de ordninger, som allerede er blevet godkendt«.

71. Principielt kan skibsmægling ikke omfattes af tonnageskatningen, således som de danske myndigheder påpeger i deres anmeldelse.
72. Efter Kommissionens opfattelse kan administration af skibspuljer sidestilles med skibsmægling for tredjemands regning og kan under alle omstændigheder i praksis varetages af skibsmæglere. Af denne grund finder Kommissionen på dette stadium af analysen, at det kunne være muligt for at sikre konsekvens i regelanvendelsen at anvende de samme regler på indkomst fra administration af skibspuljer som på indkomst fra virksomhed udøvet med time-chartrede skibe. Hvis denne regel anvendes på honorarindkomst fra administrationen af skibspuljer, indebærer den, at tonnageskattebehandlingen begrænses til søtransportkapacitet, der ikke overstiger fire gange tonnagen af direkte ejede skibe (langtidslejet uden besætning).
73. Kommissionen er i tvivl om, hvorvidt den støtteberettigede tonnage for tredjemandskibe, der administreres i en skibspulje, kan overstige fire gange det administrerende rederis egen administrerede tonnage, uden at dette fordrejer konkurrencen i Fællesskabet i et omfang, der strider mod den fælles interesse.
74. Desuden tvivler Kommissionen på det berettigede i ikke at lægge tonnagen for administrerede skibe til den samlede tonnage, der skal lægges til grund ved beregningen af tonnageskatten. De danske myndigheders forslag vil i deres nuværende form føre til en situation, hvor ekstraindkomst unddrages normal selskabsskat, og hvor de skibe, der genererer denne indkomst, heller ikke medregnes ved beregningen af tonnageskatten.
75. Endelig er Kommissionen af den opfattelse med hensyn til påstanden om, at honorarindkomst fra administrationen af skibspuljer er omfattet af de gældende tonnageskatteordninger i andre medlemsstater, at denne betragtning ikke har nogen betydning for vurderingen af foreneligheden af de her omhandlede foranstaltninger. Endvidere omtaler kommissionsbeslutningerne om godkendelse af de pågældende ordninger ikke, at honorarindkomst fra administration af skibspuljer skal inkluderes som indkomst, der kan beskattes under tonnageskatningen.
76. Kommissionen er derfor i tvivl om, hvorvidt denne ændring i sin nuværende form er forenelig med fællesmarkedet.

4.2.3. Støtteberettigelse af avancer ved salg af tonnageskattede skibe

77. I sin beslutning af 19. marts 2003 ⁽¹⁶⁾ om den belgiske tonnageskatteordning accepterede Kommissionen, at avancer ved afhændelse af tonnageskattede aktiver kan falde ind under tonnageskatningen.
78. Tilsvarende gælder det under den britiske tonnageskatning, at når et aktiv afhændes, og dette aktiv er (eller har været) et tonnageskattet aktiv, er det kun den fortjeneste eller det tab, der kan henføres til det tidsrum, hvor aktivet **ikke** var et tonnageskattet aktiv, der lægges til grund til skattemæssige formål som en skattepligtig fortjeneste eller et fradragsberettiget tab ⁽¹⁷⁾. En sådan regel blev dog ikke omtalt i Kommissionens beslutning af 2. august 2000 ⁽¹⁸⁾, hvorved ordningen blev godkendt.
79. Generelt betragter Kommissionen salg af skibe som en normal aktivitet inden for rederivirksomhed. Denne aktivitet kan medføre kapitalgevinster, som kan udgøre en betydelig del af en rederivirksomheds indkomst. Der er derfor god grund til at lægge avancer ved salg af skibe ind under tonnageskatningen. Det er også muligt at anlægge den synsvinkel, at skattefritagelse for kapitalgevinster ved salg af skibe, der er underlagt tonnageskatning, repræsenterer modydelsen for det forhold, at virksomheder under tonnageskatning ikke kan udnytte skattecredit i relation til afskrivningerne på de pågældende skibe i de første fem år efter anskaffelsen. Det skal også erindres, at de skibe, der er genstand for salg, skal have udført støtteberettigede aktiviteter og have været underlagt tonnageskatning inden salget.
80. Kommissionen finder derfor, at avancer ved salg af støtteberettigede skibe bør anses for at falde ind under tonnageskatningen. Hvis dette ikke var tilfældet, ville redere være fristet til via en tilbageleasingkontrakt (lease-back) at overføre deres ejede skibe til »ejende selskaber«, som bedre kunne udnytte afskrivningerne og de potentielle gevinster i tilknytning til de berørte skibe.
81. Kommissionen konkluderer således, at forslaget om at inkludere avancer ved salg af skibe i tonnageskatningen er foreneligt med fællesmarkedet.

⁽¹⁶⁾ Se beslutningens punkt 73, EUT C 145 af 21.6.2003, s. 4. Beslutningens tekst findes på følgende internetadresse: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/da/oj/2003/c_145/c_14520030621da00040047.pdf

⁽¹⁷⁾ Se bl.a.: <http://www.hmrc.gov.uk/manuals/tmmanual/ttm08010.htm>

⁽¹⁸⁾ Sag N 790/99. Beslutningens tekst findes på følgende internetadresse: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-1999/n790-99.pdf

4.2.4. Fradrag af renter fra tonnageskat

82. I Kommissionens hidtidige beslutningspraksis har ring-fencing-foreanstaltninger udgjort en væsentlig del af tonnageskatteordningerne, og enhver ændring af sådanne foranstaltninger skal anmeldes til Kommissionen i henhold til EF-traktatens artikel 88, stk. 3, idet en sådan ændring kan give anledning til tvivl om hele tonnageskatteordningens forenelighed med fællesmarkedet.
83. Efter Kommissionens opfattelse frembyder den regel, Danmark foreslår, praktiske fordele i form af forenkling og forudsigelighed i forhold til den gældende ring-fencing-foreanstaltning. Kommissionen finder, at den sats på 6,5 %, der gælder for den bogførte værdi af alle aktiver, der ikke er tonnagebeskattet, er en korrekt afspejling af den samlede rente, som med rimelighed kan knyttes til de lån, der finansierer de pågældende aktiver.
84. Kommissionen konkluderer derfor, at den anmeldte ændring ikke udgør en begrænsning for det sæt af ring-fencing-foreanstaltninger, der knytter sig til den danske tonnageskatteordning, og at ordningen forsynet med denne nye regel fortsat er forenelig med fællesmarkedet.

4.2.5. Anvendelse af tonnageskatteordningen med tilbagevirkende kraft

85. Et af de vigtige elementer i tonnageskatteordninger er, at rederivirksomheder skal vælge mellem den almindelige selskabsskat og en fast beskatning, og at de skal være forpligtet af dette valg i en periode på mindst 10 år ⁽¹⁹⁾, som det er tilfældet i alle kommissionsbeslutninger. Formålet med denne forpligtelse er at forhindre virksomheder, der er underlagt tonnagebeskatningen, i at udnytte fordelene ved den bedste disponible skatteordning (»cherry-picking«) alt efter deres overskud.
86. Kommissionen bemærker, at så vidt den ved, indeholder ingen af de tonnageskatteordninger, den har godkendt, bestemmelser om, at tonnagebeskatningen kan have tilbagevirkende kraft. Kommissionen spekulerer på, om muligheden for virksomheder, der ikke er underlagt tonnagebeskatning, til at vælge tonnagebeskatning med tilbagevirkende kraft ikke underminerer målsætningen om at forhindre »cherry-picking«. Kommissionen har ingen indvendinger mod, at rederivirksomheder har mulighed for at indtræde i tonnageskatteordningen, når de ønsker det, for en periode på mindst 10 år, selv om de tidligere opfyldte støtteberettigelseskriterierne ⁽²⁰⁾, men så vidt Kommissionen forstår, findes denne mulighed ikke under den danske tonnageskatteordning. Kommissionen er imidlertid i tvivl om, hvorvidt indtræden i tonnageskatteordningen med tilbagevirkende kraft og dermed den efterfølgende nyberegning af den skat, der skal betales af de implicerede virksomheder, er forenelig med fællesmarkedet.
87. Kommissionen stiller også spørgsmålstegn ved, om denne nye mulighed vil gøre den danske tonnageskatteordning mere attraktiv end de ordninger, der er i kraft i andre medlemsstater med en tonnageskatteordning, og dermed føre til konkurrencefordrejninger i Fællesskabet.
88. Kommissionen er derfor i tvivl om, hvorvidt den foreslåede ændring af tonnageskatteordningen er forenelig med fællesmarkedet.

5. KONKLUSION

89. I lyset af ovenstående finder Kommissionen, at der er behov for en undersøgelsesprocedure til at hjælpe med til at afklare:
- om begrænsningen i den støtteberettigede tonnage for indchartrede skibe kan lempes eller ej og, i bekræftende fald, i hvilket omfang
 - om honorarindkomst fra administrationen af skibspuljer kan henføres til beskatning under tonnageskatteordningen og, i bekræftende fald, på hvilke betingelser

⁽¹⁹⁾ Se eksempelvis:

– punkt 16 i beslutningen af 19. marts 2003 om den belgiske tonnageskatteordning. EUT C 145 af 21.6.2003, s. 4. Beslutningens tekst findes på følgende internetadresse:
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/da/oj/2003/c_145/c_14520030621da00040047.pdf

– afsnit 3d på side 2 i beslutningen af 2. august 2000 om den britiske tonnageskatteordning. Beslutningens tekst findes på følgende internetadresse:
http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-1999/n790-99.pdf

⁽²⁰⁾ Eftersom Kommissionen accepterede princippet om inddragelse under tonnageskatteordningen i hele dens varighed under den franske ordning (se punkt 23 i beslutningen af 13. maj 2003 i sag N 737/02: beslutningens tekst findes på følgende internetadresse:
http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-2002/n737-02.pdf) og under den spanske ordning (se afsnit 2.3 i beslutningen af 27. februar 2002 i sag N 736/01: beslutningens tekst findes på følgende internetadresse:
http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-2001/n736-01.pdf)

- om muligheden for med tilbagevirkende kraft at vælge tonnagebeskatning både er i overensstemmelse med de ring-fencing-foreanstaltninger, der har til formål at forhindre »cherry-picking«, og tidligere kommissionsbeslutninger om godkendelse af tonnageskatteordninger.
90. Kommissionen beslutter i lyset af ovenstående vurdering at indlede en formel undersøgelsesprocedure, jf. statsstøtteprocedureforordningens ⁽²¹⁾ artikel 4, stk. 4 ⁽²²⁾, for så vidt angår de foreslåede ændringer.
91. I lyset af de foregående overvejelser anmoder Kommissionen i overensstemmelse med forordningens artikel 6, stk. 1 ⁽²³⁾, Danmark om at fremsætte sine bemærkninger til de ovennævnte spørgsmål og at fremsende alle oplysninger, som kan bidrage til vurderingen af de påtænkte støtteforanstaltninger, inden for én måned fra datoen for modtagelsen af dette brev. Kommissionen opfordrer de danske myndigheder til straks at fremsende en kopi af dette brev til de potentielle støttemodtagere.
92. Derudover finder Kommissionen, at henførslen af avancer ved salg af skibe, der henhører under tonnageskatteordningen, til beskatning under tonnageskatteordningen og indførelsen af den nye ring-fencing-foreanstaltning, der er beskrevet i afsnit 2.4.4, ikke ændrer den danske tonnageskatteordnings forenelighed med fællesmarkedet.
93. Kommissionen minder Danmark om, at EF-traktatens artikel 88, stk. 3, har opsættende virkning. Den henleder også de danske myndigheders opmærksomhed på artikel 14 ⁽²⁴⁾ i førnævnte forordning, der foreskriver, at al ulovlig støtte kan kræves tilbagebetalt fra støttemodtagerne.
94. Kommissionen gør Danmark opmærksom på, at den vil underrette interesserede parter ved at offentliggøre dette brev samt et fyldestgørende resumé af det i *Den Europæiske Unions Tidende*. Kommissionen informerer også interesserede parter i EFTA-lande, som har underskrevet EØS-aftalen, ved at offentliggøre en meddelelse i *Den Europæiske Unions Tidendes* EØS-tillæg, og den informerer EFTA-Tilsynsmyndigheden ved at fremsende en kopi af dette brev. Alle interesserede parter vil blive opfordret til at fremsætte deres bemærkninger senest en måned efter offentliggørelsen.”

⁽²¹⁾ Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 af 22. marts 1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93. EFTL 83 af 22.3.1999, s. 1.

⁽²²⁾ Artikel 4, stk. 4, i forordning (EF) nr. 659/1999:

4. Konstaterer Kommissionen efter en foreløbig undersøgelse, at en anmeldt foranstaltning giver anledning til tvivl om, hvorvidt den er forenelig med fællesmarkedet, beslutter den at indlede proceduren efter traktatens artikel 93, stk. 2, i det følgende benævnt »beslutning om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure«.

⁽²³⁾ Artikel 6, stk. 1, i forordning (EF) nr. 659/1999:

1. Beslutningen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure skal sammenfatte de relevante faktiske og retlige spørgsmål, indeholde en foreløbig vurdering fra Kommissionens side med hensyn til støttekarakteren af den påtænkte foranstaltning og anføre, om der er tvivl om, hvorvidt den er forenelig med fællesmarkedet. I beslutningen skal den pågældende medlemsstat og andre interesserede parter opfordres til at fremsætte bemærkninger inden for en nærmere fastsat frist, der normalt ikke må overstige en måned. I behørigt begrundede tilfælde kan Kommissionen forlænge denne frist.

⁽²⁴⁾ Artikel 14 i forordning (EF) nr. 659/1999:

Tilbagebetaling af støtte

1. I negative beslutninger om ulovlig støtte bestemmer Kommissionen, at den pågældende medlemsstat skal træffe alle nødvendige foranstaltninger til at kræve støtten tilbagebetalt fra støttemodtageren, i det følgende benævnt »beslutning om tilbagebetaling«. Kommissionen kræver ikke tilbagebetaling af støtten, hvis det vil være i modstrid med et generelt princip i fællesskabslovgivningen.

2. Den støtte, der skal tilbagebetales i medfør af en beslutning om tilbagebetaling, skal indeholde renter beregnet på grundlag af en passende sats, der fastsættes af Kommissionen. Renterne betales fra det tidspunkt, hvor den ulovlige støtte var til støttemodtagerens rådighed, og indtil den tilbagebetales.

3. Med forbehold af eventuel kendelse fra Domstolen efter traktatens artikel 185 skal tilbagebetalingen ske omgående og i overensstemmelse med gældende procedurer i den pågældende medlemsstats nationale ret, forudsat at disse giver mulighed for omgående og effektiv gennemførelse af Kommissionens beslutning. Til det formål og i tilfælde af søgsmål ved de nationale domstole træffer de pågældende medlemsstater alle nødvendige foranstaltninger, som er til rådighed i deres respektive retssystemer, herunder også foreløbige foranstaltninger, dog med forbehold af fællesskabsretten.