РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 18 декември 2009 година

относно държавна помощ C 34/07 (ex N 93/06), свързана с въвеждането на схема за данък върху тонажа в полза на международния морски транспорт в Полша

(нотифицирано под номер C(2009) 10376)

(само текстът на полски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

(2010/213/ЕС)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), и по-специално член 108, параграф 2 от него [1],

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочената(ите) разпоредба(и) [2] и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

(1) С писмо от 1 февруари 2006 г. [3] Полша уведоми Комисията за схема за данък върху тонажа. Делото беше заведено под номер N 93/06.

(2) С писма от 9 март, 29 май, 14 ноември 2006 г. и 11 април 2007 г. [4] службите на Комисията поискаха допълнителна информация. С писма от 20 април, 9 май и 6 септември 2006 г., 5 януари и 8 юни 2007 г. [5] полските власти отговориха на Комисията. В допълнение на 19 януари 2007 г. беше проведена среща на техническо равнище.

(3) С писмо от 12 септември 2007 г. [6] Комисията уведоми Република Полша, че е решила да открие официалната процедура по разследване, предвидена в член 88, параграф 2 от Договора за ЕО, по отношение на помощта (наричано по-долу „решението за откриване на процедурата“).

(4) Полша предостави мненията си с писмо от 18 октомври 2007 г. [7]

(5) Решението на Комисията за откриване на официална процедура по разследване беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* [8]. Комисията покани заинтересованите страни да представят мненията си относно помощта.

(6) Комисията получи мнения от една заинтересована страна [9]. Тя ги препрати на Полша, но последната не се възползва от правото си да реагира на тези мнения.

(7) След провеждането на среща между службите на Комисията и полските власти на 14 януари 2009 г., с писмо от 25 февруари 2009 г. [10] полските власти се задължиха да изменят своята схема за данък върху тонажа по отношение на редица въпроси, във връзка с които Комисията изрази своите опасения в решението за откриване на официална процедура по разследване. С писма от 24 март 2009 г. [11], 26 октомври 2009 г. [12] и 9 декември 2009 г. [13] полските власти предоставиха допълнителна информация.

2. ПОДРОБНО ОПИСАНИЕ НА ПОМОЩТА

2.1. Резюме

(8) Данъкът върху тонажа е предназначен да замени за осъществяващите международен морски транспорт корабособственици корпоративния данък или данъка върху доходите на физическите лица с обща сума, изчислена въз основа на тонажа на експлоатирания от тях флот. Международният морски транспорт се определя като транспорт между полско пристанище и чуждестранно пристанище, между чуждестранни пристанища или между полски пристанища, но само при условие че това пътуване представлява част от пътуване на по-дълго разстояние, в рамките на което се акостира и в чуждестранно пристанище. Следователно дейностите по маршрути, които се намират изключително на територията на Полша (каботаж), не подлежат на облагане с данък върху тонажа съгласно действащия Закон за данъка върху тонажа.

2.2. Схемата за данък върху тонажа

(9) Полската схема за данък върху тонажа е създадена по силата на Закон за данъка върху тонажа, приет на 24 август 2006 г. [14] Планира се законът да влезе в сила от 1 януари 2011 г. след одобряването на схемата от страна на Комисията.

([1]) Считано от 1 декември 2009 г. членове 87 и 88 от Договора за ЕО станаха съответно членове 107 и 108 от ДФЕС. Двете групи от разпоредби са по същество идентични. За целите на настоящото решение позоваванията на членове 107 и 108 от ДФЕС следва да се разбират като позовавания съответно на членове 87 и 88 от Договора за ЕО, когато е уместно.

([2]) ОВ C 300, 12.12.2007 г., стр. 22.

([3]) Заведено под входящ номер TREN(2006) A/12656.

([4]) Входящи номера TREN(2006) D/204393, D/210227, D/223420 и TREN(2007) D/307010.

([5]) Заведени под входящи номера TREN(2006) A/19774, A/22657, A/31398 и TREN(2007) A/21073, A/34300.

([6]) Заведено под входящ номер C(2007) 4016.

([7]) Заведено под входящ номер TREN(2007) A/45675.

([8]) Вж. бележка под линия 2.

([9]) Заведено под входящ номер TREN(2007) A/51337.

([10]) Заведено под входящ номер TREN(2009) A/10443.

([11]) Заведено под входящ номер TREN(2009) A/13527.

([12]) Заведено под входящ номер TREN(2009) A/34359.

([13]) Заведено под входящ номер TREN(2009) A/38744.

([14]) Сборник закони 2006, № 183, точка 1353.

(10) Законът за данъка върху тонажа позволява корабните оператори, които подлежат на облагане с данък върху тонажа, да бъдат освободени по отношение на приходите от облагаемите с данък върху тонажа дейности, от плащане на данък върху печалбите, определен в Закона от 31 януари 1989 г. за финансовото управление на държавните предприятия ([15]) и Закона от 1 декември 1995 г. за дължимите суми върху печалби, реализирани от еднолични дружества, които са под контрол на държавния бюджет ([16]). Корабните оператори имат право да изберат данъчно облагане на тонажа като подадат специална декларация, чрез която да изберат този вид данъчно облагане.

(11) Съгласно член 5 от Закона за данъка върху тонажа за всеки плавателен съд, който подлежи на облагане с данък върху тонажа, облагаемите печалби, произтичащи от допустими дейности, се определят като обща сума, изчислена въз основа на нетния му тонаж, както следва: за 100 нетни тона (НТ), за започнато денонощие и съобразно с периода на експлоатация на всички кораби на оператора през въпросния месец, приходите от които подлежат на облагане с данък върху тонажа:

Нетна вместимост на плавателния съд	Изчисляване на фиксираните приходи
До 1 000 НТ	Сума, еквивалентна на 0,5 EUR на 100 НТ
От 1 001 до 10 000 НТ	Сума, еквивалентна на 0,35 EUR на 100 НТ над 1 000 НТ
От 10 001 до 25 000 НТ	Сума, еквивалентна на 0,20 EUR на 100 НТ над 10 000 НТ
От 25 001 NT	Сума, еквивалентна на 0,10 EUR на 100 НТ над 25 000 НТ

(12) За целите на изчислението нетната вместимост на плавателния съд се закръглява нагоре или надолу по следния начин: не се взема предвид вместимост под 50 НТ, а вместимост от 50 НТ или по-голяма се закръглява до най-близките 100 НТ.

(13) Размерът на дължимия данък върху тонажа се изчислява чрез прилагане на ставката от 19 % към данъчната основа.

(14) Размерът на данъка върху тонажа ще бъде изчисляван в евро и ще се плаща в полски злоти по среден обменен курс, публикуван от Националната банка на Полша за последния ден от месеца, за който е дължим данък върху тонажа. Размерът на дължимия данък върху тонажа се изчислява без приспадане на каквито и да било разходи, направени по време на реализирането на тези приходи.

(15) Съгласно член 8 от Закона за данъка върху тонажа приходите от продажбата на плавателен съд, който е допустим за облагане с данък върху тонажа от дружество, подлежащо на облагане с данък върху тонажа, ще попадне извън периметъра на приходите, подлежащи на облагане с данък върху тонажа, и ще бъде обложено с данък с фиксирана ставка в размер на 15 %, когато пълният размер на тези приходи не се използва в срок от три години за закупуването, ремонта, модернизацията или приспособяването на друг плавателен съд.

(16) Физическите лица или съдружниците в дружество, които подлежат на облагане с данък върху доходите на физическите лица, имаха право да приспадат размера на здравноосигурителните вноски от размера на данъка върху тонажа, платен директно от тях през съответната данъчна година ([17]) (член 6 от Закона за данъка върху тонажа), и размера на социалноосигурителните вноски, които те са платили през съответната данъчна година ([18]), от основата на данъка върху тонажа (член 4, параграф 3 от Закона за данъка върху тонажа).

(17) В писмото си от 25 февруари 2009 г. полските власти се задължиха да премахнат от Закона за данъка върху тонажа възможността за приспадане на здравноосигурителните и социалноосигурителните вноски, ако корабособственикът е физическо лице или физическо лице, което е съдружник в дружество ([19]). Следователно тези възможности за приспадане няма да бъдат използвани и за всички субекти, които подлежат на облагане с данък върху тонажа, ще бъде прилаган един и същ метод на изчисляване на основата на данъка върху тонажа и размера на дължимия данък върху тонажа.

2.3. **Критерии за допустимост**

2.3.1. *Допустими плавателни съдове*

(18) Само мореплавателни съдове, вписани в морския регистър на Полша, са допустими за облагане с данък върху тонажа. Следователно плавателен съд, който е допустим за облагане с данък върху тонажа, е плавателен съд, плаващ под флага на Полша и осъществяващ международен морски транспорт, който спазва всички изисквания за мореплаване. За одобряването на даден кораб като мореплавателен обикновено се изисква той да бъде сертифициран като такъв съгласно Международната конвенция за товарните водолинии или Конвенцията за безопасност на човешкия живот на море (наричана по-долу „Конвенцията SOLAS“) ([20]).

2.3.2. *Допустими дейности*

(19) Дейностите, които са допустими за облагане с данък върху тонажа, са следните ([21]):

i) транспортиране на товари и/или пътници;

ii) морски спасителни операции;

iii) влачене по море, при условие че поне 50 % от приходите от действително извършената от кораба влекач дейност през данъчната година са реализирани чрез предоставянето на услуги в областта на морския транспорт, а не чрез операции по влачене към и от пристанище;

([15]) Сборник закони 1992, № 6, точка 27, съгласно направените изменения.

([16]) Сборник закони № 154, точка 792.

([17]) Съгласно определението в Закона от 27 август 2004 г. за здравните услуги, финансирани с публични средства; Сборник закони № 210, точка 2135, с изменения.

([18]) Съгласно определението в Закона за социалноосигурителната система от 13 октомври 1998 г.; Сборник закони 2007, № 11, точка 74, с изменения.

([19]) Вж. член 4, параграфи 3—5, член 6 и член 12, параграф 3 от закона.

([20]) Конвенцията SOLAS беше приета от Международната морска организация (ММО) в Лондон на 1 ноември 1974 г. (транспонирана в Полша, Сборник закони № 61, точки 318 и 319) заедно с протокола към същата Конвенция, съставен в Лондон на 17 февруари 1978 г. (транспониран в Полша, Сборник закони 1984, № 61, точки 320 и 321 и Сборник закони 1986, № 35, точка 177).

([21]) Член 3.1 от Закона за данъка върху тонажа.

iv) драгиране, при условие че поне 50 % от приходите от действително извършената от кораба драга дейност в течение на една година се реализират чрез транспортирането на драгирани материали по море.

(20) В писмото си от 25 февруари 2009 г. полските власти се задължиха да изменят посочените по-горе трета и четвърта разпоредба ([22]) като въведат критерия, според който, за да бъдат включени влаченето и драгирането в схемата за данък върху тонажа, морският транспорт трябва да съставлява поне 50 % от годишното оперативно време на всеки кораб влекач или кораб драга за данъчна година.

(21) Освен това в член 3, параграф 2 от Закона за данъка върху тонажа се предвиждат допълнителни дейности, които са допустими за облагане с данък върху тонажа, при условие че са свързани с предоставянето на посочените по-горе услуги, допустими за облагане с данък върху тонажа.

(22) В член 3, параграф 3 от Закона за данъка върху тонажа се изброяват дейности, които не могат да бъдат допустими за облагане с данък върху тонажа, каквито са например сондирането на морското дъно, риболовът, строителните работи, подводните работи и пр.

2.3.3. *Допустими субекти*

(23) Допустими субекти са оператори, които изпълняват определени критерии.

(24) Определението, дадено за оператор в член 2, параграф 3 от Закона за данъка върху тонажа, е следното: i) частно лице (физическо лице) или юридическо лице, чието място на пребиваване или съответно седалище или адрес на управление се намира на територията на Полша; ii) съдружник в гражданско дружество, регистрирано съдружие, командитно дружество или командитно дружество с акции със седалище, адрес на управление или място на пребиваване, намиращо се на територията на Полша; или iii) чуждестранен предприемач/предприятие по смисъла на Закон от 2 юли 2004 г. за свободата на стопанската дейност ([23]), който/което извършва в Полша дейности, допустими за облагане с данък върху тонажа ([24]); и изпълнява поне едно от следните условия:

— участва пряко в мореплаване чрез мореплавателни съдове, които са негова лична собственост или се притежават от друго лице, и притежава валиден документ за съответствие ([25]),

— притежава плавателен съд, но не осъществява лично мореплаване със свой собствен плавателен съд или с плавателен съд на друго лице,

— управлява плавателен съд на друго лице от името и за сметка на това лице на договорна основа и притежава валиден документ за съответствие ([26]).

(25) По отношение на последното условие (управление на плавателни съдове) полските власти с писмо от 8 юни 2007 г. се задължиха да позволяват на дружествата за управление да се възползват от данъка върху тонажа, само ако гарантират едновременно както управлението на екипажите, така и техническото управление на плавателни съдове.

(26) В допълнение с писмо от 26 октомври 2009 г. ([27]) полските власти разясниха, че дружествата за управление на кораби спазват всички изисквания, които се съдържат в Съобщение на Комисията за предоставяне на насоки относно държавната помощ за дружествата за управление на кораби (наричано по-долу „Насоки за управление на кораби“) ([28]).

(27) По-специално, що се отнася до условията на Насоките за управление на кораби, които гласят, че дружествата за управление на кораби следва да имат принос към икономиката и заетостта в рамките на Съюза (раздел 5.1 от тях) и че следва да съществува икономическа връзка между управляваните кораби и Съюза (раздел 5.2 от тях), полските власти се задължиха по силата на полския Закон за данъка върху тонажа да се изисква управлението на корабите да се извършва от територията на ЕС и на работа в наземните дейности или на корабите да бъдат наемани главно лица с гражданство на държавите на Съюза. В допълнение управлението на кораби от държави, които не са членки на ЕС, се изключва от облекчението на схемата за данък върху тонажа.

(28) Що се отнася до изискването за съвместимост с международните стандарти и стандартите на ЕС, което се съдържа в Насоките за управление на кораби (раздел 5.3 от тях), полските власти разясниха, че Полша членува в Международната морска организация и в качеството си на държава-членка на ЕС тя изпълнява всички международни и европейски стандарти ([29]). Редица национални законодателни актове гарантират съблюдаването на международните изисквания ([30]) от страна на корабособствениците, управителите на кораби и другите дружества, прилагането на които се гарантира и контролира от съответните публични органи.

(29) По отношение на изискването за връзка с флага, касаещо управителите на кораби (раздел 5.4 от Насоките за управление на кораби), полските власти отбелязаха, че строгото задължение на корабособствениците да плават под флага на Полша е приложимо в пълна степен и по отношение на управителите на кораби.

([22]) Тези разпоредби се съдържат в член 3, параграф 1, второ и четвърто тире от Закона за данъка върху тонажа.
([23]) Сборник закони № 173, точка 1807, с изменения.
([24]) Вж. раздел 2.3.2 по-горе.
([25]) Документът за съответствие се издава в съответствие с Конвенцията SOLAS на оператор, който изпълнява изискванията на Международния кодекс за управление на безопасната експлоатация на кораби и предотвратяване на замърсяването (наричан по-долу „Кодекс ISM“). Кодексът ISM беше приет от ММО с резолюция A.741(18) (транспонирана в Полша, Официален вестник на министъра по инфраструктурите от 2005 г., № 4, точка 28).
([26]) Вж. бележка под линия 25.
([27]) Заведено под входящ номер TREN(2009) A/34359.
([28]) ОВ C 132, 11.6.2009 г., стр. 6.
([29]) По-специално Полша е страна по конвенциите SOLAS, MARPOL (Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 2 ноември 1973 г.) и STCW (Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците) с всички изменения към тях.
([30]) По-специално Закона за безопасността на море от 2000 г. (със съответните изменения), Закона за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1995 г. (със съответните изменения), Закона за морското оборудване от 2004 г., Закона за наемане на лица на търговските кораби от 1991 г. (със съответните изменения), Закона за морския кодекс от 2001 г. (със съответните изменения).

(30) По отношение на изискванията за специфичното обучение и социалните условия, които се съдържат в раздел 6 от Насоките за управление на кораби, с писмо от 9 декември 2009 г. ([31]) полските власти се задължиха от момента на влизане в сила на схемата за данък върху тонажа да изискват от всеки работодател на моряци, било то корабособственикът или дружеството за управление на кораби, да спазва конкретните разпоредби на Морската трудова конвенция от 2006 г. ([32]) ([33]).

2.3.4. *Стратегическо и техническо управление*

(31) В точка 33 от решението за откриване на процедурата разбирането на Комисията по отношение на стратегическото управление беше, че „дружество, подлежащо на облагане с данък върху тонажа, трябва да взема своите решения относно значителните капиталови разходи и прехвърляния в Полша. При разглеждането на тези въпроси полските власти следва да вземат под внимание степента, до която персонал, работещ в чужбина, работи под ръководството на персонал, работещ в Полша, и му се отчита. Когато се прави преценка за това дали стратегическата функция се изпълнява в Полша, важен фактор ще бъде и местоположението на главното управление, включително и на висшето ръководство, и мястото, на което се вземат решения както от съвета на директорите, така и от оперативния съвет“.

(32) По отношение на търговското управление Комисията отбеляза в точка 34 от решението за откриване на процедурата, че „данъчните органи ще проверяват дали планирането на маршрута, извършването на резервации за пътници или товари, продоволственото снабдяване и кетъринговото обслужване на кораби, управлението и обучението на персонала, техническото управление на кораби, включително и вземането на решения за ремонт и поддръжка на плавателен съд, се осъществяват в Полша. От значение е също така и поддръжката на средствата за техническо обслужване, такива като центрове за обучение, терминали и пр., в Полша и степента, до която чуждестранните офиси или филиали работят под ръководството на персонала, намиращ се в Полша. Самият факт, че даден кораб е вписан в морски регистър, класиран, застрахован или финансиран в Полша, може да придаде допълнителна тежест на показателите, посочени по-горе. Но във всички случаи трябва да бъдат преминати двете части от изпитанието — проучването на стратегическото управление и търговското управление“.

(33) След приемането на решението за откриване на процедурата полските власти разясниха, че изискванията, които се съдържат в точки 33 и 34 от решението за откриване на процедурата, не са правилни и че в действителност условията, които се съдържат в Закона за данъка върху тонажа по отношение допустимостта на операторите, са алтернативни, а не кумулативни. В действителност член 2, параграф 3, букви а) и б) от Закона за данъка върху тонажа предвижда, че оператор (т.е. лице, подлежащо на облагане с данък върху тонажа, при условие че извършваните от него дейности са допустими) е „*физическо или юридическо лице, съдружник в гражданско дружество, регистрирано съдружие, командитно дружество или командитно дружество с акции, чието място на пребиваване или съответно седалище или управителен съвет трябва да се намира в Полша*“. С други думи, трябва да е изпълнено само едно от следните три условия: i) или всички ключови решения трябва да се вземат в Полша (включително решенията за търговско и стратегическо управление), или ii) главното управление, или iii) ръководният персонал трябва да бъдат установени в Полша.

(34) Полските власти обясниха в допълнение, че в член 2, параграф 3, буква в) от Закона за данъка върху тонажа ясно се предвижда, че операторът може да бъде също така и чуждестранен предприемач ([34]), който осъществява в Полша дейности, допустими за облагане с данък върху тонажа. Следователно не съществува ограничение по отношение на дружествата да осъществяват своята дейност изключително от Полша, за да подлежат на полския режим за данък върху тонажа, а те могат да бъдат установени и в други държави-членки на Съюза/ЕИП.

2.3.5. *Използване на плавателни съдове, наети чрез „чартър ин“*

(35) След приемането на решението за откриване на процедурата полските власти разясниха, че съгласно Закона за данъка върху тонажа (член 2, параграф 3, букви а)—в) от него) дружествата, които ограничават своите дейности до придобиване на кораби чрез „чартър ин“ за определено време или пътуване, не могат да се възползват от данъка върху тонажа. В резултат от това единствено операторите, които са корабособственици или използват плавателни съдове, наети чрез „чартър ин“ (чартър с екипаж) при „беърбоут“ условия (чартър без екипаж), или са управители, могат да бъдат допустими за облагане с данък върху тонажа.

2.3.6. *Ограничителни мерки*

(36) Законът за данъка върху тонажа предвижда редица ограничителни мерки с цел избягване разпространение на предимствата към дейности, които не са допустими в Полша или в други държави. Тези ограничителни мерки са предназначени да предотвратят възползването на дейности, които не отговарят на условията, от облекчението на схемата за данък върху тонажа ([35]).

2.3.7. *Вариант „всичко или нищо“*

(37) В членове 3 и 4 от Закона за данъка върху тонажа се предвижда, че корабособствениците, подлежащи на данък върху тонажа, трябва да плащат данък върху тонажа за всички допустими плавателни съдове и за всички допустими дейности, извършвани на борда на тези плавателни съдове. Следователно избирателно използване на схемата за данък върху тонажа („избиране на най-тлъстите мръвки“) се изключва напълно.

(38) Това правило важи и за групи от дружества. Всички допустими дружества от група от дружества, които подлежат на облагане с данък в Полша, трябва да се включат в полската схема за данък върху тонажа за всички извършвани от тях допустими дейности, щом като едно от дружествата от групата е избрало тази схема.

([31]) Заведено под входящ номер TREN (2009) A/38744.

([32]) Интегрирано в правото на ЕС чрез Директива 2009/13/ЕО на Съвета от 16 февруари 2009 г. за изпълнение на Споразумението, сключено между Асоциациите на корабособствениците от Европейската общност (ECSA) и Европейската федерация на транспортните работници (ETF) относно Морската трудова конвенция от 2006 г., и за изменение на Директива 1999/63/ЕО (ОВ L 124, 20.5.2009 г., стр. 30).

([33]) Това условие ще бъде добавено във вътрешен нормативен акт за прилагане на Закона за данъка върху тонажа.

([34]) По смисъла на разпоредбите на полския закон от 2 юли 2004 г. за свободата на стопанската дейност, Dz U. № 173, точка 1807, с изменения.

([35]) Вж. раздели 2.7.4—2.7.9 от решението за откриване.

(39) Съгласно член 11 от Закона за данъка върху тонажа в случай на сливане между корабособственици, от които поне един подлежи на облагане с данък върху тонажа, или в случаите, в които дружество, подлежащо на облагане с данък върху тонажа, придобива други корабособственици, новообразуваното корабно дружество ще подлежи на данък върху тонажа за целия си флот в неговата съвкупност.

(40) В допълнение, в случай на прекратяване от дадено дружество на дейностите, допустими за облагане с данък върху тонажа, Законът за данъка върху тонажа предвижда, че няма да бъде възможно да се избере отново данък върху тонажа до изтичането на три данъчни години, считано от края на календарната година, през която операторът е прекратил дейностите или се е отказал от данъка върху тонажа.

(41) Освен това дружествата, които подлежат на данък върху тонажа, за определен срок нямат право да се отказват от данък върху тонажа. С този срок, наречен „срок на данъка върху тонажа“, се цели да се избегне редуването от страна на корабособствениците на периоди на облагане с данък върху тонажа и с корпоративен данък в зависимост от размера на техните загуби и печалби. Понастоящем срокът на данъка върху тонажа е фиксиран на 5 години в Закона за данъка върху тонажа (член 10 от закона).

(42) С писмо от 23 февруари 2009 г. полските власти обаче поеха задължението да изменят Закона за данъка върху тонажа, като удължат този срок на 10 години. Следователно, веднъж след като дружествата са избрали да се присъединят към схемата за данък върху тонажа, те ще бъдат задължени да останат в тази схема за срок от поне 10 години.

2.4. **Връзка с флага**

(43) Полската схема за данък върху тонажа, за която е отправено уведомление, има изрична връзка с флага, тоест изискване, по силата на което само плавателните съдове, вписани в Морския регистър на Полша, отговарят на изискванията за облагане с данък върху тонажа.

2.5. **Продължителност на схемата**

(44) С писмо от 13 април 2006 г. полските власти се задължиха да ограничат срока на предложения режим за данък върху тонажа на 10 години и да уведомят повторно за всяко едно удължаване или подновяване на схемата след този срок от 10 години. Освен това с писмо от 9 декември 2009 г. те посочиха, че схемата за данък върху тонажа ще влезе в сила от 1 януари 2011 г.

2.6. **Възможно припокриване с други схеми**

(45) Съгласно информацията, с която Комисията разполага, към настоящия момент не е налична каквато и да било схема за помощ в полза на морския транспорт в Полша.

2.7. **Годишно докладване**

(46) Полските власти са се задължили в своето уведомление да предоставят на Комисията годишни доклади за ситуацията по отношение на промените в регистрирания флот на Полша и заетостта на моряците на този флот, както и за броя на подлежащите на данък върху тонажа дружества или групи.

3. **ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ**

(47) В решението за откриване на процедурата Комисията изрази опасения по отношение на следните пет характеристики на полския режим за данък върху тонажа и тяхната съвместимост с вътрешния пазар:

— фактът, че схемата позволява на физически лица да се възползват от данъка върху тонажа; както и фактът, че схемата позволява на физически или юридически лица, които подлежат на облагане с данък върху доходите на физическите лица и са избрали облагане с данък върху тонажа, да приспадат здравноосигурителните и социалноосигурителните си вноски съответно от размера и основата на техния данък върху тонажа,

— включването в данъка върху тонажа на кораби влекачи и кораби драги, дори когато в извършваните от тях услуги морският транспорт съставлява по-малко от половината от оперативното им време за финансова година,

— възможността на дадено дружество да плаща данък върху тонажа и за плавателните съдове, при които то не изпълнява кумулативно, за своя сметка или за сметка на трета страна, следните три функции: търговското и техническото управление на плавателните съдове и управлението на екипажите, дори за плавателни съдове с тонаж, надхвърлящ четири пъти тонажа на плавателните съдове, при които изпълнява тези три функции,

— изискванията във връзка със стратегическото управление и техническото управление, че по същество всички ключови решения трябва да се вземат в Полша и че ръководният персонал, главното управление и съветът на директорите, както и оперативният съвет трябва да се намират в Полша, което може да породи *de facto* дискриминация и да ограничи свободата на установяване на корабособственици от друга държава-членка,

— фактът, че дружествата, които подлежат на данък върху тонажа, могат да се откажат от схемата за данък върху тонажа, след като са изминали само 5 години, откакто те са се присъединили към тази схема.

4. **МНЕНИЯ НА ПОЛША**

(48) След приемането на решението за откриване на официална процедура по разследване полските власти направиха редица разяснения във връзка с фактите, описани в решението за откриване на процедурата. Те бяха надлежно взети предвид в глава 2 от настоящото решение и по тази причина тук няма да бъдат повторени. Мненията, представени по-долу, са само онези мнения, които имат отношение към опасенията, изразени от Комисията в решението за откриване на процедурата.

Допустимост на физическите лица да бъдат облагани с данък върху тонажа; приспадане, в случай на физически лица, подлежащи на облагане с данък върху тонажа, на здравноосигурителните и социалноосигурителните им вноски съответно от размера и основата на техния данък върху тонажа

(49) В решението за откриване на официална процедура по разследване Комисията повдигна въпроса дали включването на физически лица в схемата за данък върху тонажа следва да бъде възможно. Полските власти заявиха, че изключването на физически лица от схемата за данък върху тонажа би довело до несъвместимост на Закона за данъка върху тонажа с Конституцията на Полша, тъй като последната осигурява равно третиране на всички лица от страна на публичните органи. Освен това полското законодателство не възпрепятства лица, които не са юридически лица, да осъществяват морски транспорт, от което следва, че корабособствениците могат да бъдат и физически лица.

(50) Във връзка с въпроса дали приспадането на здравноосигурителните и социалноосигурителните вноски съответно от размера и основата на данъка върху тонажа е съвместимо с вътрешния пазар, полските власти разясниха, че приспадането е възможно само за физически лица. Те също така се аргументираха, че това намаляване произтича от факта, че социалноосигурителните и здравноосигурителните вноски се компенсират от схемата за данък върху доходите на физическите лица. За да се иска приспадане, не е от значение дали данъкът върху доходите е платен въз основа на доходите или приходите. Приспадането на социалноосигурителните и здравноосигурителните вноски може да бъде извършено също така и от данъкоплатците, които са избрали схема на плащане на данък върху доходите под формата на обща сума, при която се облагат приходите. В допълнение те заявиха, че фактът, че данъкът върху тонажа не се плаща въз основа на действителния доход, не следва да води до липсата на възможност за приспадане на социалноосигурителните и здравноосигурителните вноски съответно от основата и размера на данъка.

(51) Освен това полските власти заявиха, че лишаването на корабособствениците, които са физически лица, от възможността да приспадат социалноосигурителните и здравноосигурителните вноски съответно от основата и размера на данъка върху тонажа би довело до диференциация между правното и данъчното положение на корабособствениците в зависимост от това дали, наред с осъществяваните дейности, които подлежат на облагане с данък върху тонажа, те реализират и други доходи, например от даване под наем или трудови правоотношения.

(52) По-нататък полските власти разясниха, че системата за приспадане касае само лица, които осъществяват допустими търговски дейности, но не и моряци, наети на работа от тях.

(53) Независимо от това, както вече е посочено в съображение 17 от настоящото решение, с писмо от 25 февруари 2009 г. полските власти поеха задължението да изменят своята схема за данък върху тонажа, като премахнат от Закона за данъка върху тонажа възможността за приспадане на здравноосигурителните и социалноосигурителните вноски, ако корабособственикът е физическо лице или физическо лице, което е съдружник в дружество (т.е. член 4, параграфи 3—5, член 6 и член 12, параграф 3 от закона).

Допустимост на дейностите по драгиране и влачене

(54) Във връзка с предварителната оценка на Комисията, че допустимостта за облагане с данък върху тонажа на дейностите по драгиране и влачене следва да се основава на оперативното време на даден кораб влекач или кораб драга в рамките на финансовата година, а не на размера на реализирания приход, полските власти заявиха, че свързването на времето на работа с възможността за облагане на дадена дейност с данък върху тонажа не винаги би отразило в пълна степен осъществяването на тази дейност през годината.

(55) Според тях би било по-уместно да продължат да се използват прилаганите понастоящем подходи, т.е. да се взема предвид делът на дейностите, облагани с данък върху тонажа, в общия обем на приходите, тъй като по този начин е възможно да бъдат проверявани данните, които се съдържат в отчетите, водени от данъкоплатците. Полските власти отбелязаха, че този вид подход позволява по-лесно контролиране както за данъкоплатеца, така и за данъчните органи, както и че той би позволил да се елиминира неразрешеното облагане с данък върху тонажа по отношение на тези конкретни видове дейности в ситуации, в които не са спазени необходимите условия.

(56) Независимо от това, както е посочено в съображение 20 от настоящото решение, в отговор на опасенията, изразени от Комисията в решението за откриване на официална процедура по разследване, с писмо от 25 февруари 2009 г. полските власти се задължиха да изменят прилагания от тях данък върху тонажа, като въведат критерий, според който, за да бъдат включени влачението и драгирането в схемата за данък върху тонажа, морският транспорт трябва да съставлява поне 50 % от годишното оперативно време на всеки кораб влекач или кораб драга за финансова година.

Допустимост на техническото управление и управлението на екипажи, както и на кораби, наети чрез „чартър ин“ за определено време или пътуване, в рамките на схемата за данък върху тонажа

(57) В решението за откриване на официална процедура по разследване Комисията разясни, че в схемата за данък върху тонажа следва да бъдат включени само онези плавателни съдове, по отношение на които корабособственикът гарантира или управлението на екипажа и техническото управление, или търговското управление на кораба, при условие че тонажът на въпросните кораби не превишава четири пъти тонажа на плавателните съдове, по отношение на които корабособственикът изпълнява едновременно тези три функции, а именно: техническо управление на кораба, управление на екипажа и търговско управление. Полските власти заявиха, че те са разработили своята система за данък върху тонажа въз основа на Насоките на Общността относно държавната помощ за морския транспорт ([36]) (наричани по-долу „Насоките“), които не съдържат

([36]) ОВ C 13, 17.1.2004 г., стр. 3.

толкова подробни условия, поради което не е било необходимо те да бъдат включени в разпоредбите на Закона за данъка върху тонажа.

(58) Що се отнася до корабите, наети чрез „чартър ин“ за определено време или пътуване, както е посочено в съображение 35 от настоящото решение, полските власти разясниха, че те няма да бъдат допустими за облагане с данък върху тонажа.

Изисквания по отношение на стратегическото управление и търговското управление

(59) Що се отнася до изискванията, описани в решението за откриване на процедурата във връзка със стратегическото и техническото управление, че по същество всички ключови решения трябва да се вземат в Полша и че ръководният персонал, главното управление и съветът на директорите, както и оперативният съвет трябва да се намират в Полша, полските власти отбелязаха, че тези изисквания не произтичат от разпоредбите на Закона за данъка върху тонажа. Според полските власти разпоредбите на Закона за данъка върху тонажа не предвиждат оценка (проверка) на стратегическото и търговското управление.

(60) Те разясниха в допълнение, че условията, свързани със стратегическото и търговското управление, са алтернативни, а не кумулативни. С други думи, трябва да бъде изпълнено само едно от трите условия: i) или всички ключови решения трябва да се вземат в Полша (включително решенията за търговско и стратегическо управление), или ii) главното управление, или iii) ръководният персонал трябва да бъдат установени в Полша.

(61) Следователно според полските власти не съществува ограничение дружествата да осъществяват своята дейност изключително от Полша, за да подлежат на полския режим за данък върху тонажа, а могат да бъдат установени и в други държави-членки на Съюза/ЕИП.

(62) По отношение на свободата на установяване полските власти обясниха, че корабособственикът може също така да бъде чуждестранен предприемач ([37]), който осъществява в Полша дейности, допустими за облагане с данък върху тонажа. Конкретно те заявиха, че е възможно в полския корабен регистър да бъде вписан плавателен съд, който е собственост на гражданин на държава-членка на Европейския съюз или юридическо лице, чието седалище се намира в държава-членка на Европейския съюз, както и плавателен съд, който:

— е поне наполовина собственост на гражданин на държава-членка на Европейския съюз или юридическо лице, чието седалище се намира в държава-членка на Европейския съюз, при условие че мястото на пребиваване или седалището на основния завод или филиал на собственика на кораба се намира в държава-членка (може да бъде вписан в полския корабен регистър към постоянния корабен регистър при подаване на заявление от всички съсобственици),

— е собственост на капиталово дружество, чието седалище се намира в чужбина, в което дружество гражданинът на държава-членка на Европейския съюз или юридическото лице, чието седалище се намира в държава-членка на Европейския съюз, притежава дялов капитал, при условие че мястото на пребиваване или седалището на основния завод или филиал на собственика на кораба се намира в държава-членка на Европейския съюз (може да бъде вписан в полския корабен регистър към постоянния корабен регистър при подаване на заявление от собственика).

(63) Полските власти също така разясниха, че чуждестранните лица от държавите-членки и страните от ЕИП могат да предприемат и извършват търговски дейности при съблюдаване на същите принципи, които полските предприемачи съблюдават. В допълнение гражданите на държави, които не са членки на ЕС/ЕИП, също могат да предприемат и извършват търговски дейности съгласно същите принципи, които важат и за полските предприемачи, ако те пребивават законно в Полша. Освен това чуждестранните предприемачи (чуждестранно лице, което осъществява търговски дейности в чужбина) могат да предприемат търговски дейности под формата на филиали и да създават представителства в Полша (съгласно Закона за свободата на търговските дейности).

(64) Филиал е обособена и самостоятелна в организационен план част от търговска дейност, осъществявана от предприемач на място, различно от седалището или основното място на стопанска дейност на предприемача. Полските власти заявиха, че откриването на филиал от чуждестранен предприемач не е сложно действие и за тази цел не е необходимо спазването на подробни условия от страна на чуждестранния предприемач. Що се отнася до представителствата, те може да са свързани дори само с дейности, насочени към рекламиране и популяризиране на чуждестранния предприемач.

(65) Въз основа на гореизложеното, във връзка с предварителната оценка на Комисията, че условията за стратегическо и търговско управление, които се съдържат в схемата за данък върху тонажа, изглежда ограничават възможността за установяване на дъщерни дружества, водят на практика до дискриминация и ограничават свободата на установяване, полските власти заявиха, че това заключение е необосновано и не се основава на приложимото законодателство.

Вариантът „Всичко или нищо“

(66) Във връзка с 5-годишния срок на обвързване, предвиден в схемата, за която е отправено уведомление, полските власти подчертаха, че в Насоките не са формулирани условия, свързани с такива срокове.

(67) Освен това въвеждането на 5-годишния срок на данъка върху тонажа създава възможност за постигане на по-бърз ефект от приложените регламенти, например използването отново на полското знаме, т.е. на знамето на Европейския съюз, от страна на полските корабособственици.

(68) Полша заключи, че в контекста на поетия ангажимент след 10 години Полша отново да представи схемата за данък върху тонажа на Европейската комисия като схема за помощ, удължаването на срока на данъка на 10 години ще доведе до затруднения в надлежния анализ на въведената схема, който трябва да бъде извършен, преди тя да бъде представена повторно от Полша.

([37]) По смисъла на разпоредбите на полския закон от 2 юли 2004 г. за свободата на стопанската дейност, Dz U. № 173, точка 1807, с изменения.

(69) Независимо от това, както е отбелязано в съображение 42 от настоящото решение, впоследствие полските власти се задължиха да изменят своята схема за данък върху тонажа, като удължат срока на данъка върху тонажа за дружества на 10 години.

5. МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

(70) Само една заинтересована страна, Bugsier Reederei- und Bergungsgesellschaft mbH & Co. KG (наричана по-долу „Bugsier Reederei“), реагира с писмо от 20 декември 2007 г. на публикуваното в Официален вестник известие, с което се резюмира решението на Комисията от 11 декември 2007 г.

(71) Според *Bugsier Reederei* влаченето не следва да попада в обхвата на полския режим за данък върху тонажа. Според тях включването на тази дейност би могло да причини сериозно нарушаване на конкуренцията в европейския сектор на дейности по влачене.

6. ОЦЕНКА НА МЯРКАТА

6.1. Наличие на помощ съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС

(72) Съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС всяка помощ, предоставена от държава-членка или чрез държавни средства под каквато и да е форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставянето в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото тя засяга търговията между държавите-членки, е несъвместима с вътрешния пазар.

(73) Чрез схемата за данък върху тонажа полските власти предоставят преимущество чрез държавни ресурси, като намаляват корпоративния данък или данъка върху доходите на физическите лица, който този сектор иначе би трябвало да плаща, и по този начин поставят в по-благоприятно положение определени предприятия, тъй като мярката е специално предвидена за сектора на морския транспорт. Такива преимущества заплашват да нарушат конкуренцията и може да засегнат търговията между държавите-членки, тъй като тези транспортни дейности се извършват основно на световния пазар, на който се конкурират предприятия от други държави-членки.

(74) По тази причина Комисията счита, че схемата, за която е отправено уведомление, трябва да бъде квалифицирана като държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

6.2. Правно основание на оценката

(75) Съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС помощите, които имат за цел да улеснят развитието на някои икономически дейности, могат да бъдат считани за съвместими с вътрешния пазар, доколкото тези помощи не засягат по неблагоприятен начин условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес, и следователно тази разпоредба предоставя възможна база за освобождаване от общата забрана за държавна помощ. Комисията счита, че в настоящия случай член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС представлява подходящо правно основание, което е приложимо към схемата, за която е отправено уведомление.

(76) По-специално помощ, която е в полза на морския сектор, трябва да бъде разглеждана в контекста на Насоките, включително и Насоките за управление на кораби, в които са формулирани правилата за допустимост на управлението на екипажа и техническото управление на корабите за облагане с данък върху тонажа или други данъчни договорености.

6.3. Оценка на съвместимостта

(77) В Насоките се определят условията, по силата на които на държавите-членки се позволява да създават определени схеми за държавна помощ, които да подпомагат техния сектор на морски транспорт да реализира общи цели, каквито са:

— подобряване на безопасния, ефективен, сигурен и екологичен морски транспорт,

— насърчаване на записването или презаписването в регистрите на държавите-членки,

— принос за консолидиране на морския отрасъл, установен в държавите-членки, като в същото време се поддържа общ флот, който е конкурентен на световните пазари,

— запазване и подобряване на морско ноу-хау и защитаване и насърчаване на заетостта на моряците от държавите-членки на ЕС/ЕИП, и

— принос за насърчаването на нови услуги в областта на морските превози на къси разстояния в съответствие с Бялата книга за транспортната политика на Общността.

(78) В раздел 3.1, пета алинея от Насоките изрично се посочват схеми за данък върху тонажа като примери за данъчни мерки, които „се оказаха подходящи за запазването на високоценни работни места в частта от морския сектор, базирана на брега“, и следователно могат да бъдат считани за съвместими с вътрешния пазар.

(79) В Насоките обаче се определят някои критерии, които трябват да бъдат спазвани от тези схеми, за да бъдат считани за съвместими с вътрешния пазар.

(80) Критериите са били преразгледани в решението за откриване на процедурата и Комисията е изразила съмнения във връзка с някои от тях. По-долу е представена окончателната оценка на Комисията по отношение на всеки един от тях.

6.4. Допустимост на физическите лица да бъдат облагани с данък върху тонажа; приспадане, в случай на физически лица, подлежащи на облагане с данък върху тонажа, на здравноосигурителните и социалноосигурителните им вноски съответно от размера и основата на техния данък върху тонажа

(81) В решението за откриване на официална процедура по разследване Комисията изрази съмнения дали физическите лица следва да бъдат допустими за облагане с данък върху тонажа. В действителност раздел 3.1, четвърта алинея от Насоките гласи, че „системата, която заменя обичайната **корпоративна данъчна система** с данък върху тонажа,

е държавна помощ“ ([38]). Всъщност, физическите лица по-скоро подлежат на облагане с данък върху доходите на физическите лица, отколкото с корпоративен данък. Осен това схемите за данък върху тонажа, одобрявани досега от Комисията, са включвали единствено заменяне на корпоративни данъчни системи със системи за данък върху тонажа.

(82) Независимо от това Комисията отбелязва, че обхватът на Насоките не се ограничава единствено до юридически лица, а включва и всички възможни субекти, които осъществяват морски транспорт. В действителност раздел 2.1, първа алинея от Насоките гласи, че „В насоките не се прави разграничение между видове получатели в зависимост от тяхната правна структура (без значение дали са дружества, сдружения или **физически лица**), нито между публична или частна собственост, като всяко позоваване на дружества включва всички други видове правни субекти.“ ([38]) Тази разпоредба освен това е съгласувана с подхода, следван от конкурентното право на ЕС, което се отнася само до предприятия, независимо от тяхната правна форма.

(83) В допълнение няма да има разлика в третирането на физическите и юридическите лица, тъй като изчислението на данъчната основа ще бъде еднакво и впоследствие ще бъде прилагана една и съща ставка в размер на 19 % по отношение на всички субекти.

(84) Следователно липсва основание физическите лица да бъдат третирани по различен начин съгласно предвиденото в Насоките и съмненията на Комисията в това отношение са разсеяни.

(85) Още повече, на физическите лица няма да бъде позволявано да намаляват в допълнителна степен дължимия от тях данък върху тонажа (до размер, който се равнява на липса на данъчно задължение), тъй като след поемането на ангажимента от полските власти физическите лица няма да могат да приспадат социалноосигурителни и здравноосигурителни вноски съответно от основата и размера на данъка върху тонажа. Това ще гарантира в допълнителна степен еднакво ниво на плащане на данък върху тонажа за всички субекти, които са допустими за облагане с данък върху тонажа, независимо от тяхната правна форма (физически или юридически лица, чуждестранни предприемачи и пр.).

(86) По отношение на възможността физическите лица да приспадат социалноосигурителните и здравноосигурителните си вноски съответно от основата и размера на техния данък върху тонажа Комисията взема под внимание задължението, поето от полските власти, по силата на което тази разпоредба ще бъде заличена от законодателството. Това задължение също така касае юридическите лица, които подлежат на облагане с данък върху доходите на физическите лица. Комисията приветства това задължение, тъй като такава възможност би противоречала на логическата обосновка на данъка върху тонажа (заменяне на действителната печалба, получена чрез приспадане на действителните разходи от приходите с фиктивна печалба) и би довела до неправомерни преимущества. Възможността също така би могла да бъде предпоставка за неоправдано разграничение в третирането между физическите и юридическите лица.

([38]) Получерният шрифт е добавен от автора.

(87) В допълнение Комисията счита, че определението за чуждестранни и национални субекти, което се съдържа в член 2, параграф 3 от Закона за данъка върху тонажа, не поражда опасения по отношение на възможна дискриминация между тези субекти, като всяко едно възможно поставяне в неблагоприятно положение на чуждестранни субекти по отношение на тяхната допустимост за включване в полската схема за данък върху тонажа е изключено.

6.5. **Основни допустими дейности**

(88) Съгласно посоченото в решението за откриване на официална процедура по разследване Комисията счита, че включването в приложното поле на данъка върху тонажа на международния морски транспорт на товари и/или пътници е в съответствие с Насоките.

(89) Освен това, що се отнася до включването в схемата за данък върху тонажа на дейности, свързани с превоз на товари и/или пътници, Комисията отбелязва, че Насоките действително се прилагат по отношение на дружества, които осъществяват морски услуги, т.е. превоз на стоки или пътници по море ([39]), поради което Насоките изрично обхващат превоза на пътници и/или товари като услуги, допустими за облагане с данък върху тонажа. По отношение на морските спасителни операции (плавателни съдове за спасяване и транспортиране на хора по море) Комисията счита, в съответствие с нейната практика за взимане на решения ([40]), че тези услуги следва да бъдат допустими за облагане с данък върху тонажа, тъй като те са спомагателни и пряко свързани с морския транспорт.

(90) По отношение на влачението в раздел 3.1, четиринадесета алинея от Насоките се предвижда, че „влачене“ попада в обхвата на Насоките, единствено ако повече от 50 % от дейностите по влачене, извършвани действително от влекач през определена година, представляват „морски транспорт“. Времето за престой може да бъде пропорционално приравнено към частта от общата дейност, извършена в действителност от влекача, която представлява „морски транспорт“.

(91) По отношение на драгирането раздел 3.1, шестнадесета алинея от Насоките гласи: „Независимо от това, обаче, финансовите разпоредби за дружествата (като данък върху тонажа) може да се прилагат по отношение на такива кораби драги, чиито дейности представляват „морски транспорт“ — това е транспортиране в дълбоки води на извлечени материали — през повече от 50 % от тяхното годишно оперативно време и само по отношение на такива транспортни дейности.“

([39]) Вж. раздел 2, трета алинея от Насоките, както и Регламент (ЕИО) № 4055/86 на Съвета от 22 декември 1986 г. относно прилагането на принципа на свободното предоставяне на услуги по отношение на морския транспорт между държави-членки и между държави-членки и трети страни (ОВ L 378, 31.12.1986 г., стр. 1); и Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета от 7 декември 1992 г. относно прилагането на принципа за свободно предоставяне на услуги в областта на морския превоз в рамките на държавите-членки (морски каботаж) (ОВ L 364, 12.12.1992 г., стр. 7).

([40]) Вж. по-специално Държавна помощ 330/05 — Литва — Помощ за корабните дружества — Схема за данък върху тонажа, приета на 19.7.2006 г. (ОВ C 90, 25.4.2007 г., стр. 11); Държавна помощ № 114/04 — Италия — Схема за данък върху тонажа за морския транспорт, приета на 20.10.2004 г. (ОВ C 136, 3.6.2005 г., стр. 42).

(92) Трябва да бъде посочено, че както за влачението, така и за драгирането измененията, които полските власти се ангажираха да нанесат в своя Закон за данъка върху тонажа ([41]), ще свържат допустимостта на кораб влекач или кораб драга за облагане с данък върху тонажа с изискването през поне 50 % от тяхното годишно оперативно време да се извършват допустими дейности, като по този начин това изискване ще бъде приведено в пълно съответствие с разпоредбите на Насоките.

(93) В допълнение, що се отнася до драгирането, схемата за данък върху тонажа (член 3, параграф 1, четвърто тире от Закона за данъка върху тонажа) въвежда определение на дейностите, осъществявани от кораби драги, които представляват морски транспорт, а именно транспортирането по море на извлечени материали, което е в съответствие с определението, формулирано в Насоките. По тази причина Комисията счита, че критериите за допустимост по отношение на драгирането са в съответствие с Насоките.

(94) По отношение на влачението обаче „условието услугите по влачене, различни от влачене от, към и в пристанище да съставляват поне 50 % от [оперативното време] ([42]) от действително извършената от кораба влекач дейност в рамките на годината“ (член 3, параграф 1, второ тире от Закона за данъка върху тонажа) не съответства напълно на Насоките.

(95) В действителност тази разпоредба изрично изключва възможността влачението да се извършва в посока към, при напускане на или в рамките на пристанище, което е в съответствие с Насоките ([43]). Не може обаче да бъде изключена възможността другите услуги по влачене, каквито са влачението във вътрешни води или влачението по море без достигане до пристанище, да бъдат допустими за облагане с данък върху тонажа. Тази възможност противоречи на разпоредбите на Насоките, които предвиждат, че допустимостта за облагане с данък върху тонажа следва да се ограничава единствено до дейностите на корабите влекачи, представляващи „морски транспорт“, т.е. транспортирането на пътници или стоки по море. По дело *Комисия/Гърция* ([44]) Съдът разясни, че „Макар че влачението е услуга, която обикновено се предоставя срещу заплащане, по принцип тя не представлява пряко транспортиране на пътници или стоки по море. Тя се състои по-скоро в осигуряването на помощ при преместването на плавателен съд, сондажно съоръжение, платформа или шамандура. Влекач, който помага на плавателен съд […], оказва помощ на този плавателен съд, който превозва пътници или стоки, но самият той не е превозващият плавателен съд.“ ([45]) По тази причина дейностите по влачене не могат да бъдат счетени за дейности, които представляват морски транспорт. Следователно единствено онези дейности, извършвани от кораби влекачи, които пряко включват транспортиране на пътници или стоки по море, могат да бъдат допустими за облагане с данък върху тонажа.

(96) В светлината на горепосоченото Комисията не възразява срещу възможността корабите влекачи да бъдат допустими за облагане с данък върху тонажа, при условие че предоставянето на услуги, представляващи морски транспорт, съставлява поне 50 % от оперативното време от действително извършената от кораба влекач дейност в рамките на годината.

6.6. **Дейности по управление**

Техническо управление и управление на екипажите

(97) Що се отнася до техническото управление и управлението на екипажи, Комисията трябва да гарантира, че полската схема за данък върху тонажа изпълнява всички изисквания, които се съдържат в Насоките за управление на кораби. В това отношение Комисията отбелязва следното.

(98) На първо място, що се отнася до изискванията, които гласят, че дружествата за управление на кораби следва да имат принос към икономиката и заетостта в рамките на Съюза (раздел 5.1 от тях) и че следва да съществува икономическа връзка между управляваните кораби и Съюза (раздел 5.2 от тях), полските власти се задължиха по силата на полския Закон за данъка върху тонажа да се изисква управлението на корабите да се извършва от територията на ЕС и на работа в наземните дейности или на корабите да бъдат наети главно лица с гражданство на държавите на Съюза. Освен това управлението на кораби, които не са регистрирани в държави-членки на ЕС, се изключва от облекчението на схемата за данък върху тонажа. По тази причина Комисията счита, че условията, посочени в раздели 5.1 и 5.2 от Насоките за управление на кораби, са изпълнени.

(99) На второ място, Комисията признава, че Полша е страна участничка в Международната морска организация, както и че тя е страна по всички приложими международни конвенции, които тя е включила в своето национално законодателство. В допълнение тя изпълнява всички задължения, които са ѝ наложени по силата на правото на ЕС. Следователно Комисията счита, че схемата за данък върху тонажа спазва всички международни и европейски стандарти, посочени в раздел 5.3 от Насоките за управление на кораби.

(100) На трето място, Комисията счита, че условието управителите на кораби да управляват изключително кораби, плаващи под флага на Полша, е в пълно съответствие с раздел 5.4 от Насоките за управление на кораби.

(101) На четвърто място, Комисията отбелязва, че независимо от факта, че от полската схема за данък върху тонажа ще се възползват единствено управители на кораби, които извършват „пълен набор от услуги“, т.е. управители, които осъществяват едновременно управление на екипажа и техническо управление, конкретните изисквания, които се съдържат в раздел 6 от Насоките за управление на кораби, следва да бъдат приложими и за тях, тъй като тези управители извършват и услуги по управление на екипажа. Тези изисквания са свързани с обучението, както и с подобряването на социалните условия на моряците.

([41]) Вж. съображение 20 от настоящото решение.

([42]) Текстът е представен във формата, в която ще се появи след нанасяне на изменението, планирано от полските власти.

([43]) По-специално в съответствие с раздел 3.1, четиринадесета алинея от Насоките, която гласи, че: „дейностите по теглене, които се извършват, *inter alia*, в пристанища или които представляват оказване на помощ на плавателен съд със собствена тяга, за да достигне пристанище, не представляват „морски транспорт.““

([44]) C-251/04 от 11 януари 2007 г.

([45]) Вж. параграф 31 от решението.

(102) В това отношение Комисията признава, че полските власти са се ангажирали да изискват от всеки работодател на моряци, било то корабособственикът или дружеството за управление на кораби, да спазва конкретните разпоредби на Морската трудова конвенция от 2006 г. ([46]) Следователно полската схема за данък върху тонажа ще изпълнява изискванията, наложени на управителите на екипажи, които се съдържат в раздел 6 от Насоките за управление на кораби.

(103) С оглед на горепосоченото Комисията прави заключение, че изискванията, които се съдържат в закона за данъка върху тонажа по отношение на управляващите дружества, са в съответствие с разпоредбите на Насоките за управление на кораби.

Стратегическо и търговско управление

(104) Комисията взема предвид разясненията, направени от полските власти във връзка с условията за стратегическо и търговско управление ([47]), и потвърждава, че условията, които се съдържат в схемата за данък върху тонажа във връзка с това управление, действително са алтернативни, а не кумулативни. Следователно, с цел управлението да бъде допустимо за облагане с данък върху тонажа, трябва да е изпълнено само едно от следните три условия: i) или всички ключови решения трябва да се взимат в Полша, или ii) главното управление, или iii) ръководният персонал трябва да бъдат установени в Полша.

(105) Следователно не съществува ограничение дружествата да осъществяват своята дейност изключително от Полша, за да бъдат допустими за облагане с данък върху тонажа, а могат да бъдат установени и в други държави-членки на Съюза/ЕИП.

(106) В контекста на горепосоченото Комисията счита, че условията във връзка със стратегическото и търговското управление, които се съдържат в полската схема за данък върху тонажа, няма да възпрепятстват дружествата от други държави-членки на ЕО/ЕИП да се възползват от полския данък върху тонажа. Още повече, тези условия съответстват на преследваната цел да се осигури дружествата, които подлежат на данък върху тонажа, действително да имат принос към икономиката и заетостта в Полша, което е в съответствие с разпоредбите на Насоките.

Кораби, наети чрез „чартър ин“

(107) Комисията взема под внимание разясненията, направени от полските власти във връзка с изискванията, регламентиращи включването на плавателни съдове, наети чрез „чартър ин“, в схемата за данък върху тонажа.

(108) В това отношение Комисията потвърждава, че е в съответствие с Насоките в схемата за данък върху тонажа да не се включват дружества, които ограничават своите дейности единствено до наемане на кораби чрез „чартър ин“ за определено време и/или пътуване.

(109) Полските власти обясниха в допълнение, че единствено операторите, които осъществяват едновременно търговско управление, техническо управление и управление на екипажи във връзка с конкретен плавателен съд, нает чрез „чартър ин“, ще бъдат допустими за облагане с данък върху тонажа. Следователно Комисията разбира, че единствено плавателни съдове, наети чрез „чартър ин“ при беърбоут условия, ще бъдат допустими за облагане с данък върху тонажа, тъй като само при плавателни съдове, наети чрез този тип „чартър ин“, са изпълнени всичките три функции. По тази причина Комисията няма възражения по отношение на допустимостта на плавателни съдове, наети чрез „чартър ин“ при беърбоут условия, за облагане с данък върху тонажа, тъй като тези плавателни съдове се възприемат като собствени плавателни съдове за целите на схемите за данък върху тонажа.

6.7. **Ограничителни мерки**

(110) Комисията потвърди своето първоначално заключение в решението за откриване на официална процедура по разследване ([48]), че ограничителните мерки по отношение на проверката на сделки в рамките на група въз основа на принципа на сделката между несвързани лица и воденето на отделно счетоводство за допустимите и недопустимите дейности са достатъчни, за да се предотврати разпространение на предимствата към нетранспортни дейности и укриване на данъци.

(111) Следователно по-долу Комисията ще оцени единствено правилата, свързани с варианта „всичко или нищо“.

(112) Законодателството в областта на данъка върху тонажа предвижда, че изборът за включване в схемата, за която е отправено уведомление, трябва да бъде направен съвместно от всички дружества, подлежащи на данъчно облагане в Полша, които са част от група от предприятия, за всички допустими дейности, осъществявани от тях.

(113) Правилата, установени в случай на сливане, разяснени в съображение 39 от настоящото решение, гарантират, че новообразуваното корабно дружество следва да избере данъка върху тонажа, ако поне един от корабособствениците, участващи в сливането, подлежи на облагане с данък върху тонажа.

(114) По отношение на правилата за прекратяване на дейности, които ограничават дружествата да избират повторно данък върху тонажа до изтичането на три данъчни години, Комисията счита, че тези правила са добре замислени с цел избягване на селективно избиране, т.е. дружествата не могат да избират корпоративен данък или данък върху тонажа през различни периоди от осъществяването на техните стопански дейности, в зависимост от това коя данъчна система е по-благоприятна.

(115) В допълнение Комисията отбелязва, че ангажиментът за изменяне на схемата за данък върху тонажа по начин, който задължава дружествата да не се отказват от облагане на плавателни съдове с данък върху тонажа за срок от 10 години, е в съответствие със съществуващите схеми за данък върху тонажа, които вече са одобрени от Комисията, и по тази начин служи за разсейване на опасенията, изразени от Комисията в нейното решение за откриване на официална процедура по разследване.

([46]) Интегрирано в правото на ЕС чрез Директива 2009/13/ЕО на Съвета от 16 февруари 2009 г. за изпълнение на Споразумението, сключено между Асоциациите на корабособствениците от Европейската общност (ECSA) и Европейската федерация на транспортните работници (ETF) относно Морската трудова конвенция от 2006 г., и за изменение на Директива 1999/63/ЕО (ОВ L 124, 20.5.2009 г., стр. 30).

([47]) Вж. съображения 31—34 от настоящото решение.

([48]) Вж. по-специално съображения 102—104 от него.

(116) В заключение Комисията счита, че разглежданата схема за данък върху тонажа спазва критерия на варианта „всичко или нищо“, приложим по отношение на допустимите дейности.

6.8. **Съблюдаване на тавана на помощта**

(117) В глава 11 от Насоките се посочва, че „общата сума на помощта, предоставена по глави от 3 до 6 (а именно данък върху тонажа, освобождаване от плащането на данъка върху доходите и социалноосигурителните вноски на моряците, помощ за смяна на екипаж, инвестиционна и регионална помощ), не трябва да надвишава общия размер на данъците и социалните осигуровки, удържани от дейностите в морския транспорт и от моряците“.

(118) Съгласно информацията, предоставена от полските власти, в Полша не съществува каквато и да било схема за помощ, която би могла да добави държавна помощ към ползите от настоящата схема. По тази причина Комисията прави заключение, че таванът на помощта, предвиден в глава 11 от Насоките, ще бъде съблюдаван.

6.9. **Доклади**

(119) Полските власти се съгласиха да предоставят на Комисията годишни доклади относно прилагането на схемата за данък върху тонажа и въздействието от схемата върху регистрирания флот на Съюза и трудовата заетост на моряците от държавите-членки на Съюза, съгласно изискванията на глава 12 от Насоките,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Помощта, която Полша планира да приведе в действие въз основа на полския Закон за данъка върху тонажа, е съвместима с вътрешния пазар при посоченото в член 2 условие.

Член 2

Дейностите по влачене са допустими за облагане с данък върху тонажа, при условие че предоставянето на услуги, представляващи морски транспорт, съставлява поне 50 % от оперативното време от действително извършената от всеки кораб влекач дейност в рамките на годината.

Член 3

Полша уведомява Комисията в срок два месеца след съобщаването на настоящото решение за мерките, предприети за неговото спазване.

Член 4

Адресат на настоящото решение е Република Полша.

Съставено в Брюксел на 18 декември 2009 година.

За Комисията

Antonio TAJANI

Заместник-председател