KOMMISSIONENS AFGØRELSE

af 18. december 2009

om statsstøtte C 34/07 (ex N 93/06) om indførelse af en ordning om tonnageafgift til fordel for den internationale søtransportsektor i Polen

(meddelt under nummer K(2009) 10376)

(Kun den polske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2010/213/EU)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 108, stk. 2, første afsnit ([1]),

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med disse artikler ([2]), under hensyntagen til disse bemærkninger og

ud fra følgende betragtninger:

1. PROCEDURE

(1) Ved brev af 1. februar 2006 ([3]) anmeldte Polen en ordning om tonnageafgift til Kommissionen. Sagen er registreret under sagsnummer N 93/06.

(2) Ved brev af 9. marts, 29. maj og 14. november 2006 og 11. april 2007 ([4]) anmodede Kommissionens tjenestegrene om yderligere oplysninger. Ved brev af 20. april, 9. maj og 6. september 2006 samt 5. januar og 8. juni 2007 ([5]) svarede de polske myndigheder Kommissionen. Desuden blev der afholdt et teknisk møde den 19. januar 2007.

(3) Ved brev af 12. september 2007 ([6]) underrettede Kommissionen Republikken Polen om sin beslutning om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2, vedrørende støtten (i det følgende benævnt »beslutningen om at indlede proceduren«).

(4) Polen fremsatte sine bemærkninger ved brev af 18. oktober 2007 ([7]).

(5) Kommissionens beslutning om at indlede proceduren blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* ([8]). Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte bemærkninger til støtten.

(6) Kommissionen modtog bemærkninger fra én interesseret part ([9]). Den videresendte bemærkningerne til Polen, som undlod at benytte sin ret til at kommentere dem.

(7) Efter et møde mellem Kommissionens tjenestegrene og de polske myndigheder den 14. januar 2009 gav de polske myndigheder ved brev af 25. februar 2009 ([10]) tilsagn om at ændre tonnageafgiftsordningen på en række punkter, som ifølge Kommissionen i beslutningen om at indlede proceduren var genstand for bekymring. Ved brev af 24. marts 2009 ([11]), 26. oktober 2009 ([12]) og 9. december 2009 ([13]) fremlagde de polske myndigheder yderligere oplysninger.

2. DETALJERET BESKRIVELSE AF STØTTEN

2.1. Resumé

(8) I henhold til ordningen om tonnageafgift kan redere, der beskæftiger sig med international søtransport, i stedet for selskabsskat eller personlig indkomstskat vælge at betale et engangsbeløb, der beregnes på grundlag af deres flådes tonnage. International søtransport defineres som transport mellem en polsk havn og en udenlandsk havn, mellem udenlandske havne eller mellem polske havne, men kun under forudsætning af, at rejsen er en del af en længere rejse, der også går til en udenlandsk havn. Aktiviteter på ruter, der udelukkende befinder sig i Polen (cabotage), er derfor ikke berettiget til tonnageafgift i henhold til den aktuelle lov om tonnageafgift.

2.2. Ordningen om tonnageafgift

(9) Den polske ordning om tonnageafgift blev indført ved lov om tonnageafgift, vedtaget den 24. august 2006 ([14]). Det er heri fastsat, at loven træder i kraft fra den 1. januar 2011, når Kommissionen har godkendt ordningen.

([1]) Med virkning fra den 1.12.2009 er EF-traktatens artikel 87 og 88 blevet til henholdsvis artikel 107 og 108 i TEUF. De to sæt bestemmelser er i det væsentlige identiske. I denne afgørelse skal henvisninger til artikel 107 og 108 i TEUF efter omstændighederne forstås som henvisninger til EF-traktatens artikel 87 og 88.
([2]) EUT C 300 af 12.12.2007, s. 22.
([3]) Registreret under ref. TREN(2006) A/12656.
([4]) Ref. TREN(2006) D/204393, D/210227, D/223420 og TREN(2007) D/307010.
([5]) Registreret under ref. TREN(2006) A/19774, A/22657, A/31398 og TREN(2007) A/21073, A/34300.
([6]) Registeret under ref. K(2007) 4016.
([7]) Registreret under ref. TREN(2007) A/45675.
([8]) Se fodnote 2.
([9]) Registreret under ref. TREN(2007) A/51337.
([10]) Registreret under ref. TREN(2009) A/10443.
([11]) Registreret under ref. TREN(2009) A/13527.
([12]) Registreret under ref. TREN(2009) A/34359.
([13]) Registreret under ref. TREN (2009) A/387 44.
([14]) Lovtidende 2006 nr. 183, pkt. 1353.

(10) Lov om tonnageafgift giver i forbindelse med omsætning fra støtteberettigede aktiviteter skibsbefragtere, som er tonnageafgiftspligtige, mulighed for fritagelse fra betaling af skat af fortjenesten som fastlagt i lov af 31. januar 1989 om den finansielle forvaltning af offentlige virksomheder ([15]) og lov af 1. december 1995 om betalinger af fortjenester i statsejede enkeltmandsvirksomheder ([16]). Skibsbefragterne kan vælge tonnageafgiftsbehandlingen ved at indgive en særlig erklæring om, at de ønsker denne type beskatning.

(11) I henhold til artikel 5 i lov om tonnageafgift skal den skattepligtige fortjeneste af berettigede aktiviteter for hvert skib, der er genstand for tonnageafgifter, fastsættes til en fast sats, der beregnes på grundlag af nettotonnagen som følger: pr. 100 NT pr. påbegyndt 24-timers periode, som svarer til driftsperioden for alle befragterens fartøjer i en given måned, hvis indtægter er genstand for tonnageafgift:

Skibets nettokapacitet	Beregning af indtægter baseret på fast sats
Op til 1 000 NT	Svarende til 0,5 EUR pr. 100 NT
Fra 1 001 til 10 000 NT	Svarende til 0,35 EUR pr. 100 NT over 1 000 NT
Fra 10 001 til 25 000 NT	Svarende til 0,20 EUR pr. 100 NT over 10 000 NT
Fra 25 001 NT	Svarende til 0,10 EUR pr. 100 NT over 25 000 NT

(12) Med henblik på beregningen rundes skibets nettokapacitet op eller ned på følgende måde: en kapacitet på mindre end 50 NT udelades, og en kapacitet på mindst 50 NT rundes op til nærmeste 100 NT.

(13) Størrelsen af tonnageafgiften beregnes ud fra afgiftsgrundlaget, hvortil der anvendes en sats på 19 %.

(14) Størrelsen af tonnageafgiften beregnes i EUR og udbetales i PLN under anvendelse af den af nationalbanken i Polen offentliggjorte gennemsnitlige valutakurs, der foreligger den sidste dag i den måned, hvor tonnageafgiften skal betales. Størrelsen af den pligtige tonnageafgift beregnes uden at fradrage nogen af de omkostninger, der opstår i forbindelse med tilvejebringelsen af en sådan omsætning.

(15) I henhold til artikel 8 i lov om tonnageafgift henhører indtægterne fra en tonnageafgiftsvirksomheds salg af et berettiget skib ikke under de tonnageafgiftspligtige indtægter og pålægges afgift ud fra en standardsats på 15 %, når indtægterne ikke inden for tre år fuldt ud benyttes til at erhverve, reparere, modernisere eller tilpasse et andet skib.

([15]) Lovtidende 1992 nr. 6, pkt. 27, som ændret.
([16]) Lovtidende nr. 154, pkt. 792.

(16) Privatpersoner eller medlemmer af et partnerskab, som er omfattet af pligten til at betale personlig indkomstskat, kunne fradrage bidrag til sygeforsikringen fra de tonnageafgifter, de havde betalt direkte det pågældende skatteår ([17]) (artikel 6 i lov om tonnageafgift), og det sociale sikringsbidrag, de havde betalt i løbet af det pågældende skatteår ([18]) kunne fradrages tonnageafgiftsgrundlaget (artikel 4, stk. 3, i lov om tonnageafgift).

(17) I brevet af 25. februar 2009 gav de polske myndigheder tilsagn om at fjerne muligheden for at fradrage sociale sikrings- og sygeforsikringsbidrag fra lov om tonnageafgift, såfremt rederen er en fysisk person eller en fysisk person i et partnerskab ([19]). Derfor vil disse fradragsmuligheder ikke blive anvendt, og den samme metode vil blive anvendt til beregning af tonnageafgiftsgrundlaget og størrelsen af den tonnageafgift, der skal betales, vil blive anvendt på alle de enheder, som er berettiget til tonnageafgiften.

2.3. **Kriterier for støtteberettigelse**

2.3.1. *Støtteberettigede skibe*

(18) Kun de søgående skibe, der er opregnet i det polske skibsregister, er berettiget til tonnageafgift. Følgelig er et støtteberettiget skib et skib, der sejler under polsk flag, og som opererer inden for international søtransport og overholder alle søfartskravene. For at få anerkendt et skib som søgående kræves det normalt, at dette attesteres i henhold til International Load Line eller the Safety of Life at Sea Convention (i det følgende benævnt »SOLAS-konventionen«) ([20]).

2.3.2. *Støtteberettigede aktiviteter*

(19) De aktiviteter, der er berettiget til tonnageafgiften, er ([21]):

i) transport af gods og/eller passagerer

ii) redningsaktioner til søs

iii) bugsering til søs under forudsætning af, at mindst 50 % af omsætningen fra det arbejde, slæbebåden faktisk udfører i et skatteår, henhører under ydelser vedrørende søtransport og ikke bugsering til eller fra en havn

([17]) Som fastlagt i lov af 27.8.2004 om sundhedstjenester finansieret ved offentlige midler; Lovtidende nr. 210/6, stk. 2135, som ændret.
([18]) Som fastlagt i lov af 13.10.1998 om den sociale sikringsordning; Lovtidende 2007 nr. 11, pkt. 74, som ændret.
([19]) Jf. lovens art. 4, stk. 3-5, artikel. 6 og artikel 12, stk. 3.
([20]) SOLAS-konventionen blev vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) i London den 1.11.1974 (gennemført i polsk lovtidende nr. 61, pkt. 318 og 319) sammen med protokollen til samme konvention, som blev vedtaget i London den 17.2.1978 (gennemført i Polen; Lovtidende 1984, nr. 61, pkt. 320 og 321, og 1986, nr. 35, pkt. 177).
([21]) Artikel 3, stk. 1, i lov om tonnageafgift.

iv) opmudring/sandsugning under forudsætning af, at 50 % af omsætningen fra det arbejde, opmudrings-/sandsugningsfartøjerne faktisk udfører i et skatteår, henhører under ydelser vedrørende søtransport af materialerne.

(20) I brevet af 25. februar 2009 gav de polske myndigheder tilsagn om at ændre den ovennævnte anden og tredje bestemmelse ([22]) ved, med henblik på at inddrage bugsering og opmudring/sandsugning i tonnageafgiftsordningen, at indføre et kriterium om, at mindst 50 % af hver slæbebåds eller opmudrings-/sandsugningsfartøjs årlige driftstid i et skatteår skulle udgøre søtransport.

(21) Desuden vedrører artikel 3, stk. 2, i lov om tonnageafgift accessoriske aktiviteter, som er berettiget til tonnageafgift under forudsætning af, at de er knyttet til de ovenfor nævnte støtteberettigede tjenesteydelser.

(22) Artikel 3, stk. 3, i lov om tonnageafgift indeholder en liste over aktiviteter, som aldrig er berettiget til tonnageafgift, såsom undersøgelser af havbunden, fiskeri, byggevirksomhed, arbejder under vandet mv.

2.3.3. *Støtteberettigede enheder*

(23) Støtteberettigede virksomheder er erhvervsdrivende, der opfylder bestemte kriterier.

(24) En erhvervsdrivende er i artikel 2, stk. 3, i lov om tonnageafgift defineret således: i) en privatperson (fysisk person) eller en juridisk person, som har sin bopæl, sit forretningssted eller hovedkontor i Polen, ii) en partner i et partnerskab, interessentskab, selskab med begrænset ansvar eller anpartsselskab, som har sit forretningssted, hovedkontor eller bopæl i Polen, eller iii) en udenlandsk entreprenør/virksomhed i den forstand, hvori udtrykket anvendes i lov af 2. juli 2004 om de økonomiske aktiviteters frihed ([23]), som i Polen udøver aktiviteter, der er berettiget til tonnageafgiften ([24]), og som opfylder mindst en af de følgende betingelser:

— er direkte involveret i navigering ved hjælp af søfartøjer, som ejes personligt eller ejes af en anden person, og er indehaver af et overensstemmelsesdokument ([25])

— ejer et skib, men er ikke personligt involveret i navigeringen af sit eget skib eller en anden persons skib

— administrerer en anden persons skib på denne persons vegne og for dennes regning på grundlag af en aftale, og som er indehaver af et overensstemmelsesdokument ([26]).

(25) Hvad angår den sidste betingelse (skibsadministration) gav de polske myndigheder ved brev af 8. juni 2007 tilsagn om at tillade, at administrationsselskaber kun er omfattet af tonnageafgiften, såfremt de både har ansvar for den tekniske administration og besætningsadministrationen af skibene.

(26) Hertil kommer, at de polske myndigheder ved brev af 26. oktober 2009 ([27]) præciserede, at skibsadministrationsselskaberne overholder alle kravene i Kommissionens meddelelse om vejledning om statsstøtte til skibsadministrationsselskaber (i det følgende benævnt »vejledning om skibsadministration«) ([28]).

(27) Hvad navnlig angår betingelserne i vejledning om skibsadministration om, at skibsadministrationsselskaber skal bidrage til EU's økonomi og beskæftigelsestal (afdeling 5.1), og at der skal være en økonomisk forbindelse mellem de administrerede skibe og EU (afdeling 5.2), gav de polske myndigheder tilsagn om, at den polske lov om tonnageafgift vil kræve, at skibsadministrationen skal udføres fra EU-området, og at navnlig EU-borgere vil blive beskæftiget i de landbaserede aktiviteter eller på skibene. Desuden er skibsadministration af skibe, som ikke er fra EU, udelukket fra ordningen om tonnageafgift.

(28) For så vidt angår kravet om overensstemmelse med EU's og internationale standarder i vejledning om skibsadministration (afdeling 5.3) præciserede de polske myndigheder, at Polen er medlem af Den Internationale Søfartsorganisation, og at det som EU-medlemsstat opfylder alle de internationale og europæiske standarder ([29]). En række nationale retsakter sikrer rederes, skibsadministratorers og andre virksomheders overholdelse af de internationale krav ([30]), hvis anvendelse sikres og kontrolleres af de respektive offentlige myndigheder.

(29) For så vidt angår det krav til flagandelen, der gælder for skibsadministratorer (afdeling 5.4 i vejledning om skibsadministration), fremhævede de polske myndigheder, at den stringente forpligtelse for redere til at sejle under polsk flag også gælder fuldt ud for skibsadministratorer.

([22]) Fremgår af artikel 3, stk. 1, andet og fjerde led i lov om tonnageafgift.
([23]) Lovtidende nr. 173, pkt. 1807, som ændret.
([24]) Se afsnit 2.3.2. ovenfor.
([25]) Overensstemmelsesdokumentet udstedes i henhold til SOLAS-konventionen til en befragter, som opfylder kravene i International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (herefter »ISM-koden«). ISA-koden blev vedtaget af IMO ved resolution A.741(18) (gennemført i Polen, lovtidende vedrørende ministeriet for infrastruktur 2005, nr. 4, pkt. 28).
([26]) Jf. fodnote 25.
([27]) Registreret under ref. TREN (2009) A/34359.
([28]) EUT C 132 af 11.6.2009, s. 6.
([29]) Polen har navnlig tiltrådt konventionerne SOLAS, MARPOL og STCW med alle de dertil hørende ændringer.
([30]) Navnlig lov om sikkerhed til søs 2000 (med ændringer), lov om forebyggelse af forurening fra skibe 1995 (med ændringer), lov om maritimt udstyr 2004, lov om beskæftigelse på handelsskibe 1991 (med ændringer), lov om søfart 2001 (med ændringer.)

(30) Hvad angår de særlige krav om uddannelse og arbejdsforhold i afdeling 6 i vejledning om skibsadministration gav de polske myndigheder ved brev af 9. december 2009 ([31]) tilsagn om, at de fra det tidspunkt, hvor lov om tonnageafgift træder i kraft, vil stille krav om, at hvert besætningsmedlems arbejdsgiver, hvad enten der er tale om en reder eller et skibsadministrationsselskab, skal overholde de særlige bestemmelser i konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 ([32]) ([33]).

2.3.3. *Strategisk og teknisk administration*

(31) I 33. betragtning til beslutningen om at indlede proceduren var Kommissionens opfattelse for så vidt angår strategisk administration, at »en tonnageafgiftsvirksomhed skal træffe sine beslutninger om væsentlige kapitaludgifter og overdragelser i Polen. Under vurderingen heraf vil de polske myndigheder tage hensyn til omfanget af arbejdskraft baseret i tredjelande. som ledes af, og som rapporterer til personale baseret i Polen. I forbindelse med vurderingen af, om de strategiske opgaver udøves i Polen, vil det endvidere være vigtigt at lokalisere hovedkontorerne og den øverste ledelse samt lokalisere beslutningstagningen i både bestyrelsen og den administrative ledelse«.

(32) Med hensyn til den kommercielle administration bemærkede Kommissionen i 34. betragtning til beslutningen om at indlede proceduren, at »skattemyndighederne vil kontrollere, at ruteplanlægningen, reservationer til passagerer eller fragt, provianterings- og cateringskibe, administration og uddannelse af de ansatte, teknisk administration af skibe, herunder beslutninger om reparationer og vedligeholdelse af skibe, finder sted i Polen. Det er også relevant at fastholde støttefaciliteter såsom uddannelsescentre, terminaler mv. i Polen samt omfanget af arbejde udført af udenlandske kontorer eller filialer under ledelse af personale, der er baseret i Polen. Den omstændighed, at skibet sejler under polsk flag, og er forsikret og finansieret i Polen, kan give de ovennævnte elementer større vægt. Under alle omstændigheder skal begge dele af testen, undersøgelsen af den strategiske administration og den kommercielle administration bestås«.

(33) Som følge af beslutningen om at indlede proceduren præciserede de polske myndigheder at de krav, der blev nævnt i 33. og 34. betragtning til beslutningen, ikke er korrekte, og at betingelserne i lov om tonnageafgifter vedrørende de erhvervsdrivendes støtteberettigelse er fakultative og ikke kumulative. Artikel 2, stk. 3, litra a) og b), i lov om tonnageafgift bestemmer faktisk, at en erhvervsdrivende (dvs. en person, der er berettiget til tonnageafgift under forudsætning af, at vedkommendes aktiviteter er støtteberettigede) er »en fysisk eller juridisk person, partner i et partnerskab, interessentskab, selskab med begrænset ansvar eller anpartsselskab, som har sin bopæl, sit forretningssted eller sin bestyrelse i Polen«. Med andre ord skal kun én af de følgende tre betingelser opfyldes: i) enten skal alle centrale beslutninger træffes i Polen (herunder kommerciel og strategisk administration), eller ii) hovedkontoret eller iii) den øverste ledelse skal være etableret i Polen.

(34) De polske myndigheder forklarede endvidere, at artikel 2, stk. 3, litra c), i lov om tonnageafgift klart bestemmer, at den erhvervsdrivende også kan være en udenlandsk entreprenør ([34]), som udøver tonnageafgiftsberettigede aktiviteter i Polen. Derfor er virksomheder ikke begrænset til udelukkende at udøve virksomhed fra Polen med henblik på at blive omfattet af den polske tonnageafgiftsordning, men de kan være etableret i andre EU/EØS-medlemsstater.

2.3.5. *Brug af indchartrede skibe*

(35) Som følge af beslutningen om at indlede proceduren præciserede de polske myndigheder, at virksomheder i henhold til lov om tonnageafgift (artikel 2, stk. 3, litra a) — c)), hvis aktiviteter er begrænset til indchartrede skibe på tids- eller rejsebasis, ikke kan omfattes af tonnageafgifter. Følgelig er kun erhvervsdrivende som er redere, eller som bruger indchartrede skibe uden besætning eller administratorer berettigede til tonnageafgifter.

2.3.6. *Afgrænsningsforanstaltninger*

(36) Lov om tonnageafgift indeholder en række afgræsningsforanstaltninger med henblik på at undgå en afsmittende virkning på aktiviteter i Polen eller i andre lande, som ikke er støtteberettigede. Disse afgrænsningsforanstaltninger tilsigter at undgå, at ikke-kvalificerende aktiviteter omfattes af tonnageafgiftsordningen ([35]).

2.3.7. *»Alt eller intet«-muligheden*

(37) Artikel 3 og 4 i lov om tonnageafgift bestemmer at redere, som er berettigede til tonnageafgifter, skal inddrage alle berettigede skibe og alle berettigede aktiviteter, der udøves ombord på disse skibe, i tonnageafgiftsordningen. Følgelig er en selektiv brug af tonnageafgiftsordningen (cherry picking) helt udelukket.

(38) Denne regel finder også anvendelse på koncerner. Alle berettigede selskaber i en koncern som er skattepligtige i Polen, skal indtræde i den polske tonnageafgiftsordning for så vidt angår alle de berettigede aktiviteter, så snart et selskab i koncernen er indtrådt i ordningen.

([31]) Registreret under ref. TREN (2009) A/387 44.

([32]) Gennemført i EU-retten ved Rådets direktiv 2009/13/EF af 16.2.2009 om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem »European Community Shipowners« Associations (ECSA) og »European Transport Workers« Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006, og om ændring af direktiv 1999/63/EF (EUT L 124 af 20.5.2009, s. 30).

([33]) Denne betingelse vil blive indført som en intern bestemmelse om gennemførelsen af lov om tonnageafgift.

([34]) I den forstand, hvori udrykket anvendes i lov af 2.7.2004 om fri udøvelse af økonomiske aktiviteter, Dz U. No 173, punkt 1807, som ændret.

([35]) Jf. afsnit 2.7.4-2.7.9 i beslutningen om at indlede proceduren.

(39) I henhold til artikel 11 i lov om tonnageafgifter er et nyetableret rederi i tilfælde af en fusion mellem redere, hvoraf mindst én er tonnageafgiftspligtig, eller hvor et tonnageafgiftsselskab erhverver andre redere, tonnageafgiftspligtig for så vidt angår hele den samlede berettigede flåde.

(40) I tilfælde af en virksomheds ophør med aktiviteter, der er berettiget til tonnageafgifter, bestemmer lov om tonnageafgifter endvidere, at det ikke igen vil være muligt at vælge tonnageafgiften før udløbet af en periode på tre år regnet fra slutningen af det kalenderår, i hvilket den erhvervsdrivende ophørte med aktiviteterne eller fravalgte tonnageafgiften.

(41) Endvidere er tonnageafgiftsvirksomheder i en bestemt periode udelukket fra at »fravælge« tonnageafgifter. Med denne periode, der kaldes »tonnageafgiftsperioden«, tilsigtes det at undgå, at redere skifter mellem perioder med tonnageafgifter og perioder med selskabsskat afhængig af størrelsen af deres gæld og fortjeneste. Tonnageafgiftsperioden er på nuværende tidspunkt fastsat til fem år i lov om tonnageafgift (lovens artikel 10).

(42) Imidlertid gav de polske myndigheder ved brev af 23. februar 2009 tilsagn om at ændre lov om tonnageafgift ved at forlænge denne periode til ti år. Derfor vil virksomheder, når de beslutter at indtræde i ordningen, være forpligtet til at forblive i tonnageafgiftsordningen i mindst ti år.

2.4. **Flagføring**

(43) Den anmeldte polske tonnageafgiftsordning har en bestemt regel om flagføring, dvs. et krav om, at kun skibe, der er opført i det polske skibsregister, er berettigede til tonnageafgift.

2.5. **Ordningens varighed**

(44) Ved brev af 13. april 2006 gav de polske myndigheder tilsagn om at begrænse varigheden af den foreslåede tonnageafgiftsordning til ti år og om at genanmelde enhver forlængelse eller fornyelse af ordningen efter denne tiårsperiode. Desuden anførte de ved brev af 9. december 2009, at tonnageafgiftsordningen vil træde i kraft fra den 1. januar 2011.

2.6. **Mulig overlapning med andre ordninger**

(45) Ifølge de oplysninger, Kommissionen råder over, findes der ikke på nuværende tidspunkt en støtteordning til fordel for søtransport i Polen.

2.7. **Årlig rapportering**

(46) De polske myndigheder har i deres anmeldelse forpligtet sig til at fremsende årlige rapporter til Kommissionen om situationen med hensyn til ændringer i den polske registrerede flåde og beskæftigelsen af søfarende på denne flåde samt antallet af tonnageafgiftsselskaber eller -koncerner.

3. **BEGRUNDELSE FOR INDLEDNING AF UNDERSØGELSESPROCEDUREN**

(47) I beslutningen om at indlede proceduren udtrykte Kommissionen bekymring for de følgende fem egenskaber ved den polske tonnageafgiftsordning og dennes forenelighed med det indre marked:

— den omstændighed, at ordningen gav fysiske personer mulighed for at betale tonnageafgifter, samt den omstændighed, at ordningen gav fysiske eller juridiske personer, som er genstand for personlig indkomstskat, og som har valgt tonnageafgiften, mulighed for at fradrage sociale sikringsbidrag og sygeforsikringsbidrag henholdsvis fra deres tonnageafgift og tonnageafgiftsgrundlaget

— det forhold, at tonnageskatteordningen dækker slæbebåde og opmudrings-/sandsugningsfartøjer, selv når sådanne fartøjer benyttes til at udføre opgaver, der kan betegnes som søtransport i mindre end halvdelen af deres driftstid i et givet regnskabsår

— en reders mulighed for at lade tonnageafgiftsordningen omfatte fartøjer, for hvilke det ikke samtidig for egen eller for tredjeparts regning varetager følgende tre opgaver: kommerciel og teknisk administration af skibe samt besætningsadministration af en tonnage, der mere end fire gange overstiger tonnagen for skibe, for hvilke rederiet varetager de tre opgaver

— kravene for så vidt angår den strategiske og tekniske administration, hvorefter alle beslutninger skal træffes i Polen, og den øverste ledelse, hovedkontorerne, bestyrelsen og den administrative ledelse skal befinde sig i Polen, hvilket kunne give anledning til en faktisk forskelsbehandling og begrænse etableringsfriheden for redere fra andre medlemsstater

— den omstændighed, at tonnageafgiftsvirksomheder kan fravælge tonnageafgiftsordningen allerede fem år efter at have valgt den.

4. **Polens bemærkninger**

(48) Efter vedtagelsen af beslutningen om at indlede proceduren foretog de polske myndigheder en række præciseringer vedrørende de faktiske omstændigheder, som er beskrevet i denne beslutning. De er på behørig vis taget i betragtning i den foreliggende afgørelses kapital 2, og vil således ikke blive gentaget. De nedenfor angivne kommentarer vedrører alene de bekymringer, Kommissionen udtrykte i beslutningen om at indlede proceduren.

Fysiske personers berettigelse til tonnageafgifter. Fysiske tonnageafgiftspligtige personers fradrag af sygeforsikringsbidrag og sociale sikringsbidrag fra henholdsvis deres tonnageafgift og afgiftsgrundlag

(49) I beslutningen om at indlede proceduren spurgte Kommissionen, om det skulle være muligt at inddrage fysiske personer i tonnageafgiftsordningen. De polske myndigheder gjorde gældende, at såfremt fysiske personer ikke blev inddraget i tonnageafgiftsordningen, ville det indebære, at loven om tonnageafgift var i strid med den polske forfatning, eftersom forfatningen kræver, at de offentlige myndigheder behandler alle lige. Desuden er den polske lovgivning ikke til hinder for, at andre personer end juridiske personer beskæftiger sig med søtransport, hvorfor redere også kan være fysiske personer.

(50) Hvad angår spørgsmålet, hvorvidt fradrag af sociale sikringsbidrag og sygeforsikringsbidrag i henholdsvis tonnageafgiftsbeløbet og afgiftsgrundlaget er foreneligt med det indre marked, præciserede de polske myndigheder, at kun fysiske personer er omfattet. De var endvidere af den opfattelse, at sådanne fradrag er baseret på den omstændighed, at sociale sikringsbidrag og sygeforsikringsbidrag kompenseres af den personlige indkomstskatteordning. Det er ikke i forbindelse med fradragsberettigelse væsentligt, om indkomstskatten betales på grundlag af lønindtægt eller erhvervsindtægter. Fradrag af sociale sikringsbidrag og sygeforsikringsbidrag kan også foretages af skattepligtige, som har valgt at betale tonnageafgift efter en fast sats, på grundlag af hvilken der beregnes indkomstskat. De har endvidere gjort gældende, at den omstændighed, at tonnageafgiften ikke betales på grundlag af den faktiske indkomst, ikke kan være afgørende for den manglende mulighed for at fradrage det sociale sikrings- og sygeforsikringsbidrag i henholdsvis afgiftsgrundlaget og afgiften.

(51) Desuden har de polske myndigheder gjort gældende, at såfremt man fratager de redere, som er fysiske personer muligheden for at fradrage sociale sikringsbidrag og sygeforsikringsbidrag i henholdsvis afgiftsgrundlaget og tonnageafgiften, vil det indebære en differentiering af redernes retlige og beskatningsmæssige status, der afhænger af, om de ud over at udøve aktiviteter, der er genstand for tonnageafgifter, har anden indkomst, dvs. fra udlejnings- eller ansættelsesforhold.

(52) De polske myndigheder præciserede endvidere, at fradragsordningen kun vedrører personer, som udøver berettigede aktiviteter, og ikke de søfolk, de beskæftiger.

(53) Som anført i 17. betragtning til denne beslutning gav de polske myndigheder i brevet af 25. februar 2009 ikke desto mindre tilsagn om at ændre tonnageafgiftsordningen ved at fjerne muligheden for at fradrage sociale sikrings- og sygeforsikringsbidrag fra lov om tonnageafgift, såfremt rederen er en fysisk person eller en fysisk person i et partnerskab (dvs. lovens artikel 4, stk. 3-5, artikel 6 og artikel 12, stk. 3).

Berettigelse af opmudrings-/sandsugnings- og bugseringsaktiviteter

(54) Med hensyn til Kommissionens foreløbige vurdering om at opmudrings-/sandsugnings- og bugseringsaktiviteters mulighed for at blive pålagt tonnageafgifter skal baseres på driftstiden for en bestemt slæbebåd eller opmudrings-/sandsugningsfartøj i et skatteår og ikke på størrelsen af de genererede indtægter, anførte de polske myndigheder, at en sammenknytning af driftstiden med muligheden for at pålægge en bestemt aktivitet tonnageafgifter ikke altid vil afspejle udøvelsen af denne aktivitet i løbet af året.

(55) Efter myndighedernes opfattelse vil det være mere passende at bibeholde de aktuelle løsninger, dvs. basere sig på omfanget af de aktiviteter, der er omfattet af tonnageafgiften, som en andel af den samlede omsætning, idet der i sådanne tilfælde er mulighed for at kontrollere de oplysninger, der er angivet i den skattepligtiges regnskaber. De polske myndigheder har hævdet, at denne løsning er nemmere at kontrollere, både for den skattepligtige og for skattemyndighederne, og dette skulle gøre det muligt at eliminere uautoriseret brug af tonnageafgifter for at dække disse bestemte typer aktiviteter i situationer, hvor betingelserne ikke er opfyldt.

(56) Som anført i 20. betragtning til den foreliggende afgørelse gav de polske myndigheder som svar på Kommissionens bekymringer i beslutningen om at indlede proceduren ikke desto mindre den 25. februar 2009 tilsagn om at ændre tonnageafgiften ved at indføre kriteriet om, at for at få omfattet bugserings- og opmudring/sandsugning af tonnageafgiften, skal mindst 50 % af hver slæbebåd eller opmudrings-/sandsugningsfartøjs driftstid i et skatteår udgøre søtransport.

Berettigelse af teknisk administration og besætningsadministration samt indchartrede skibe på tids- eller rejsebasis under tonnageafgiftsordningen

(57) I beslutningen om at indlede proceduren præciserede Kommissionen, at kun de skibe, i forhold til hvilke rederen sikrer enten skibets besætningsadministration og den tekniske administration eller skibets kommercielle administration, skulle omfattes af tonnageafgiften, forudsat at skibets tonnage ikke fire gange overstiger tonnagen for skibe, for hvilke rederen på samme tid udøver disse tre opgaver, nemlig: teknisk administration af skibet, besætningsadministration og kommerciel administration. De polske myndigheder har gjort gældende, at de har udarbejdet tonnageafgiftsordningen på grundlag af Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren ([36]) (i det følgende benævnt »retningslinjerne«), som ikke indeholder sådanne detaljerede

([36]) EUT C 13 af 17.1.2004, s. 3.

betingelser, hvorfor sådanne betingelser ikke skal indgå i bestemmelserne i lov om tonnageafgift.

(58) Hvad angår indchartrede skibe på tids- eller rejsebasis har de polske myndigheder som anført i 35. betragtning til denne afgørelse præciseret, at disse ikke kan være berettigede til tonnageafgift.

Krav i forbindelse med strategisk administration og kommerciel administration

(59) Hvad angår de krav, der er beskrevet i beslutningen om at indlede proceduren vedrørende strategisk administration og teknisk administration, hvorefter alle centrale beslutninger skal træffes i Polen, og den øverste ledelse, hovedkvarteret, bestyrelsen og den administrerende ledelse skal befinde sig i Polen, har de polske myndigheder anført, at disse krav ikke indgår i bestemmelserne i lov om tonnageafgift. Ifølge de polske myndigheder indeholder lov om tonnageafgift ikke bestemmelser om vurderinger (undersøgelser) af strategisk og kommerciel administration.

(60) De præciserede endvidere, at betingelserne vedrørende strategisk og kommerciel administration er fakultative og ikke fakultative. Med andre ord skal kun én af de følgende tre betingelser opfyldes: i) enten skal alle centrale beslutninger træffes i Polen (herunder kommerciel og strategisk administration), eller ii) hovedkontoret eller iii) den øverste ledelse skal være etableret i Polen.

(61) Derfor er virksomheder ifølge de polske myndigheder ikke begrænset til udelukkende at udøve virksomhed fra Polen med henblik på at blive omfattet af den polske tonnageafgiftsordning, men de kan være etableret i andre EU/EØS-lande.

(62) Hvad angår etableringsfriheden har de polske myndigheder forklaret, at en reder også kan være en udenlandsk erhvervsdrivende ([37]), som i Polen udøver tonnageafgiftsberettigede aktiviteter. De har nemlig gjort gældende, at det er muligt i det polske skibsregister at registrere et skib, som er ejet af en EU-borger eller en juridisk person, hvis hjemsted befinder sig i en EU-medlemsstat, samt et skib, som:

— mindst er 50 % ejet af en EU-borger eller en juridisk person, hvis hjemsted er registreret i en medlemsstat, forudsat at rederen har bopæl eller selskabets hovedsæde eller filial i en medlemsstat (kan indføres i det polske skibsregister i det permanente skibsregister efter ansøgning fra alle medejerne)

— er ejet af en kapitalsammenslutning med hovedsæde i udlandet, i hvilken sammenslutning en EU-borger eller en juridisk person, som har hovedsæde i en EU-medlemsstat har en kapitalandel, forudsat at rederen har bopæl eller selskabets hovedsæde eller filial i en EU-medlemsstat (kan indføres i det polske skibsregister i det permanente skibsregister efter ansøgning fra ejeren).

(63) De polske myndigheder præciserede også, at udlændinge fra medlemsstaterne og EØS-lande kan opstarte og udøve forretningsaktiviteter efter de samme principper som polske erhvervsdrivende. Hertil kommer, at borgere uden for EU og EØS også kan opstarte og udøve forretningsaktiviteter efter de samme principper som polske borgere, hvis de har lovlig bopæl i Polen. Endvidere kan udenlandske erhvervsdrivende (en udlænding, som udøver forretningsaktiviteter i udlandet) udøve forretningsaktiviteter i form af filialer og etablere kontorer i Polen (i henhold til lov om frihed til at udøve forretningsaktiviteter).

(64) En filial er en adskilt og organisatorisk uafhængig del af de forretningsaktiviteter, den erhvervsdrivende udøver uden for den erhvervsdrivendes forretningssted eller hovedvirksomhed. De polske myndigheder har gjort gældende, at det ikke er kompliceret for en udenlandsk erhvervsdrivende at åbne en filial, og at det ikke kræver, at den udenlandske erhvervsdrivende opfylder detaljerede krav. Hvad angår repræsentative aktiviteter må disse udelukkende omfatte aktiviteter, der vedrører reklamer og salgsfremstød for den udenlandske forretningsdrivende.

(65) På grundlag af ovenstående og i lyset af Kommissionens foreløbige vurdering af, at betingelserne for strategisk og kommerciel administration i tonnageafgiftsordningen formentlig begrænser muligheden for at etablere datterselskaber og synes at give anledning til problemer i form af faktisk forskelsbehandling samt begrænse etableringsfriheden, har de polske myndigheder anført, at denne konklusion er ubegrundet og ikke baseret på gældende lovgivning.

»Alt eller intet«-muligheden

(66) Hvad angår den femårige fastlåsningsperiode i den anmeldte ordning, har de polske myndigheder understreget, at retningslinjerne ikke indeholder betingelser vedrørende fastlåsningsperioder.

(67) Hertil kommer, at indførelsen af tonnageafgiftsperioden på fem år giver mulighed for at opnå en hurtigere virkning af de gennemførte regler såsom tilbageførsel af skibe ejet af polske rederier til brug under polsk flag, dvs. EU-flag.

(68) Polen har konkluderet, at i lyset af tilsagnet om, at Polen efter ti år igen vil anmelde tonnageafgiftsordningen til Europa-Kommissionen som en støtteordning, vil forlængelsen af tonnageafgiftsperioden til ti år indebære vanskeligheder i forhold til den passende analyse af den indførte ordning, som skal udføres, inden Polen igen anmelder den.

([37]) I den forstand, hvori udtrykket anvendes i lov af 2.7.2004 om fri udøvelse af økonomiske aktiviteter, Dz U. No 173, punkt 1807, som ændret.

(69) Som anført i 42. betragtning til denne afgørelse gav de polske myndigheder ikke desto mindre tilsagn om at ændre tonnageafgiftsordningen ved at udvide tonnageafgiftsperioden for virksomheder til ti år.

5. BEMÆRKNINGER FRA INTERESSEREDE PARTER

(70) Kun en interesseret part, Bugsier Reederei- und Bergungsgesellschaft mbH & Co. KG (i det følgende benævnt »Bugsier Reederei«) reagerede ved brev af 20. december 2007 på offentliggørelsen i EU-Tidende af meddelelsen med sammendraget af Kommissionens beslutning af 11. december 2007.

(71) Ifølge Bugsier Reederei bør bugsering ikke være omfattet af den polske tonnageafgiftsordning. Efter deres opfattelse kan dette medføre en alvorlig konkurrencefordrejning i den europæiske bugseringssektor.

6. VURDERING AF FORANSTALTNINGEN

6.1. Spørgsmålet om, hvorvidt der er tale om statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF

(72) Ifølge artikel 107, stk. 1, i TEUF, 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 det indre marked i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.

(73) De polske myndigheder tildeler gennem tonnageafgiftsordningen ved hjælp af statsmidler en fordel ved at sænke den selskabsskat eller personlige indkomstskat, som denne sektor ellers skulle betale, hvorved visse virksomheder begunstiges, eftersom foranstaltningen kun gælder søtransportsektoren. Sådanne fordele truer med at fordreje konkurrencevilkårene og kan påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne, da sådanne søfartsaktiviteter i det væsentlige udøves på verdensmarkedet, som virksomheder fra andre medlemsstater konkurrerer på.

(74) Kommissionen finder derfor, at den anmeldte foranstaltning udgør statsstøtte, jf. artikel 107, stk. 1, i TEUF.

6.2. Retsgrundlag for vurderingen

(75) I henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF kan støtte til fremme af udviklingen af visse erhvervsgrene betragtes som forenelig med det indre marked, når den ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse, og denne bestemmelse kan således muligvis danne grundlag for en undtagelse fra det generelle forbud mod statsstøtte. I denne sag finder Kommissionen, at artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF udgør det relevante retsgrundlag for vurderingen af den anmeldte foranstaltning.

(76) Støtte til fordel for søfartssektoren skal undersøges i lyset af retningslinjerne, herunder vejledning om skibsadministration, som fastlægger regler for berettigelsen af tonnageafgifter eller andre afgiftsordninger for besætningsadministration og teknisk administration.

6.3. Vurdering af foreneligheden

(77) Retningslinjerne fastlægger de betingelser, på hvilke medlemsstaterne kan indføre statsstøtteordninger til støtte for deres søtransportindustri for at forfølge overordnede målsætninger, såsom at:

— gøre en sikker, effektiv og miljøvenlig søtransport bedre

— fremme indflagning eller genflagning i medlemsstaternes registre

— medvirke til at konsolidere det maritime kompleks i medlemsstaterne og fastholde flådens generelle konkurrenceevne på verdensmarkederne

— bevare og forbedre den maritime knowhow og beskytte og fremme beskæftigelsen blandt EU/EØS-søfolk, og

— medvirke til at fremme nye tjenester inden for nærskibsfart i overensstemmelse med hvidbogen om Fællesskabets transportpolitik.

(78) Afdeling 3.1, femte afsnit, i retningslinjerne nævner særlig tonnageafgiftsordninger som eksempler på fiskale foranstaltninger, hvor »[d]et er blevet påvist, at sådanne foranstaltninger sikrer arbejdspladser af høj kvalitet i den maritime sektor […]«, og som derfor er forenelige med det indre marked.

(79) Imidlertid fastlægger retningslinjerne bestemte kriterier, som disse ordninger skal opfylde for at kunne anses for forenelige med det indre marked.

(80) Kriterierne blev gennemgået i beslutningen om at indlede proceduren, og Kommissionen er i tvivl om flere af disse kriterier. I det følgende fremlægges Kommissionens endelige vurdering af hvert enkelt kriterium.

6.4. Fysiske personers berettigelse til tonnageafgifter: fysiske tonnageafgiftspligtige personers fradrag af sygeforsikringsbidrag og sociale sikringsbidrag i henholdsvis deres tonnageafgift og afgiftsgrundlaget

(81) I beslutningen om at indlede proceduren rejste Kommissionen tvivl om, hvorvidt fysiske personer bør være berettigede til tonnageafgifter. Retningslinjernes afdeling 3.1, fjerde afsnit, bestemmer ganske rigtigt, at »[…] den ordning, hvorefter den sædvanlige selskabsbeskatning

erstattes med en tonnageafgift, [udgør samtidig] statsstøtte« ([38]). Fysiske personer er nemlig genstand for personlig indkomstskat og ikke selskabsskat. Endvidere dækker den tonnageafgiftsordning, som Kommissionen har godkendt indtil nu, kun erstatningen af selskabsskattesystemet med tonnageafgiftsordningen.

(82) Kommissionen har ikke desto mindre taget i betragtning, at rækkevidden af retningslinjerne ikke blot er begrænset til juridiske personer, men omfatter alle mulige enheder, som beskæftiger sig med søtransport. Retningslinjernes afdeling 2.1, første afsnit er ganske rigtigt affattet således: »Retningslinjerne skelner ikke mellem forskellige typer af støttemodtagere efter deres juridiske form (om de er selskaber, partnerskaber eller privatpersoner) eller mellem offentlige og private ejerforhold, og henvisninger til virksomheder skal anses for at omfatte alle andre juridiske personer.« ([38]) Dette stemmer desuden overens med EU's konkurrencelovgivning, som blot henviser til virksomheder, uafhængigt af deres juridiske status.

(83) Hertil kommer, at der ikke foreligger forskelsbehandling af fysiske og juridiske personer, eftersom beregningen af afgiftsgrundlaget vil være den samme, og da den samme sats på 19 % derfor vil blive anvendt på alle enheder.

(84) Derfor er der ingen grund til i henhold til retningslinjerne at behandle fysiske personer anderledes, og Kommissionen har ingen grund til tvivl på dette punkt.

(85) Endvidere vil fysiske personer ikke få adgang til yderligere at begrænse deres tonnageafgift (således at de slet ikke betaler afgifter), eftersom fysiske personer ifølge de polske myndigheders tilsagn ikke kan fradrage sociale sikrings- og sygeforsikringsbidrag i henholdsvis deres tonnageafgifter og tonnageafgiftsgrundlaget. Dette vil desuden sikre en ensartet sats for betaling af tonnageafgifter for alle enheder, der er berettiget til tonnageafgifter, uafhængigt af deres retlige status (fysiske eller juridiske personer, udenlandske erhvervsdrivende osv.).

(86) Hvad angår fysiske personers mulighed for at fradrage sociale sikrings- og sygeforsikringsbidrag i henholdsvis tonnageafgiften og tonnageafgiftsgrundlaget, har Kommissionen taget de polske myndigheders tilsagn i betragtning, hvorefter denne mulighed vil blive fjernet fra loven. Dette tilsagn omfatter også juridiske personer, som er genstand for personlig indkomstskat. Kommissionen bifalder dette tilsagn, da en sådan mulighed ville være i strid med begrundelsen for tonnageafgiften (at erstatte den normale fortjeneste med en teoretisk fortjeneste ved at fradrage de reelle omkostninger fra indtægterne) og skabe uberettigede fordele. Den kunne også indebære en uberettiget forskel i behandlingen af fysiske og juridiske personer.

([38]) Fremhævet tilføjelse.

(87) Desuden er Kommissionen af den opfattelse, at definitionen af udenlandske og nationale enheder i artikel 2, stk. 3, i lov om tonnageafgift ikke giver anledning til bekymring for så vidt angår den mulige forskelsbehandling mellem disse enheder, da enhver potentiel ulempe for disse udenlandske enheder er udelukket med hensyn til deres berettigelse til den polske tonnageafgiftsordning.

6.5. **Støtteberettigede hovedaktiviteter**

(88) Som anført i beslutningen om at indlede proceduren er Kommissionen af den opfattelse, at den omstændighed, at tonnageafgiften omfatter international søtransport af gods og/eller passagerer, er i overensstemmelse med retningslinjerne.

(89) Endvidere bemærker Kommissionen, hvad angår den omstændighed, at tonnageafgiftsordningen omfatter aktiviteter vedrørende transport af gods og/eller passagerer, at retningslinjerne ganske rigtigt finder anvendelse på virksomheder, der yder maritime tjenester, dvs. søtransport af gods eller passagerer ([39]), hvorfor retningslinjerne udtrykkeligt omfatter transport af passagerer og/eller gods som tjenesteydelser, der er berettiget til tonnageafgifter. Med hensyn til redningsaktioner til søs (skibe til redning og transport af personer til søs) finder Kommissionen i overensstemmelse med sin beslutningspraksis ([40]), at sådanne tjenesteydelser skal være omfattet af tonnageafgiften, da de er tilknyttet og direkte berører søtransporten.

(90) Med hensyn til bugsering bestemmer retningslinjernes afdeling 3.1, 14. afsnit, at »Bugsering« [kun] omfattes af retningslinjerne, hvis over 50 % af de bugseringsaktiviteter, der faktisk udføres af en slæbebåd i et givet år, udgøres af »søtransport«. Ventetid kan forholdsmæssigt lægges til den del af slæbebådens samlede aktivitet, der består af »søtransport«.

(91) Med hensyn til opmudring/sandsugning bestemmer retningslinjernes afdeling 3.1, 16. afsnit: »Beskatningsordningerne for virksomheder (f.eks. tonnageafgift) kan kun anvendes for opmudrings-/sandsugningsfartøjer, hvis aktiviteter udgør »søtransport« —dvs. transport på havet af opgravede materialer — for over 50 % af deres årlige driftstids vedkommende og kun for sådanne transportaktiviteter.«

([39]) Jf. retningslinjernes afsnit 2, tredje afsnit samt Rådets forordning (EØF) nr. 4055/86 af 22.12.1986 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport mellem medlemsstaterne indbyrdes og mellem medlemsstaterne og tredjelande (EFT L 378 af 31.12.1986, s. 1) og Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7.12.1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads) (EFT L 364, af 12.12.1992, s. 7).

([40]) Jf. navnlig statsstøtte N 330/05 — Litauen — Støtte til rederier — Tonnageafgiftsordning, vedtaget den 19.7.2006 (EUT C 90 af 25.4.2007, s. 11); Statsstøtte N 114/04 — Italien — Tonnageafgiftsordning for søtransporten, vedtaget den 20.10.2004 (EUT C 136 af 3.6.2005, s. 42).

(92) Det bemærkes, at hvad angår både bugsering og opmudring/sandsugning vil de ændringer, de polske myndigheder gav tilsagn om at udføre i lov om tonnageafgift ([41]) gøre en slæbebåd eller et opmudrings-/sandsugningsfartøjs berettigelse til tonnageafgifter afhængig af, om mindst 50 % af den årlige driftstid udgør berettigede aktiviteter, hvilket bringer dette krav fuldt ud i overensstemmelse med retningslinjernes bestemmelser.

(93) For så vidt angår opmudring/sandsugning anvender tonnageafgiftsordningen (artikel 3, stk. 1, fjerde led, i lov om tonnageafgift) en definition af de aktiviteter, der udøves af opmudrings-/sandsugningsfartøjer, som udgør søtransport, dvs. søtransport af opgravede materialer, som er i overensstemmelse med definitionen i retningslinjerne. Kommissionen er derfor af den opfattelse, at kriterierne for støtteberettigelse i forbindelse med opmudring/sandsugning er i overensstemmelse med retningslinjerne.

(94) Hvad derimod angår bugsering, er betingelsen om, at »over 50 % af [den driftstid] ([42]), der faktisk udføres af en slæbebåd i et givet år, udgøres af levering af bugseringstjenester ud over bugsering til og fra en havn eller inden for en havn« (artikel 3, stk. 1, andet led, i lov om tonnageafgifter), ikke fuldt ud i overensstemmelse med retningslinjerne.

(95) Denne bestemmelse udelukker ganske rigtigt udtrykkeligt bugsering til og fra en havn eller inden for en havn, hvilket er i overensstemmelse med retningslinjerne ([43]). Det kan dog ikke udelukkes, at andre bugseringstjenester såsom bugsering i indre farvande eller bugsering til søs uden at komme til en havn kan være berettiget til tonnageafgifter. Dette er i strid med bestemmelserne i retningslinjerne, som bestemmer, at det kun er de af slæbebådenes aktiviteter, der udgør »søtransport«, dvs. søtransport af gods eller passagerer, som kan være berettiget til tonnageafgifter. I dommen i sagen *Kommissionen* mod *Grækenland* ([44]) præciserede Domstolen endvidere, at »[s]elv om bugsering er en ydelse, der normal leveres mod betaling, består den i princippet ikke i almindelig søtransport af gods eller passagerer. Der er snarere tale om assistance til flytning af et skib, en borerig, en platform eller en bøje. En bugserbåd, som hjælper et andet skib […] assisterer det skib, som transporterer passagererne eller godset, men det er ikke selv noget transportskib« ([45]). Derfor kan bugseringsaktiviteter ikke anses for at udgøre søtransport. Følgelig er det kun de tjenester, der ydes af slæbebåde, som direkte involverer søtransport af passagerer eller gods, som kan være berettiget til tonnageafgifter.

(96) På baggrund af ovenstående gør Kommissionen ikke indsigelser mod muligheden for, at slæbebåde er berettiget til tonnageskat, såfremt mindst 50 % af hver enkelte slæbebåds faktiske driftstid i et givet år stammer fra tjenesteydelser, som udgør søtransport.

6.6. **Administrative aktiviteter**

Teknisk administration og besætningsadministration

(97) Hvad angår den tekniske administration og besætningsadministrationen skal Kommissionen sikre, at den polske tonnageafgiftsordning opfylder alle kravene i vejledning om skibsadministration. I den forbindelse bemærker Kommissionen følgende:

(98) Hvad for det første angår betingelserne i vejledning om skibsadministration om, at skibsadministrationsselskaber skal bidrage til EU's økonomi og beskæftigelsestal (afdeling 5.1), og at der skal være en økonomisk forbindelse mellem de administrerede skibe og EU (afsnit 5.2), gav de polske myndigheder tilsagn om, at den polske lov om tonnageafgift vil kræve, at skibsadministrationen skal udføres fra EU-området, og at navnlig EU-borgere vil blive beskæftiget i de landbaserede aktiviteter eller på skibene. Desuden er skibsadministration af skibe, som ikke er fra EU, udelukket fra ordningen om tonnageafgift. Derfor er Kommissionen af den opfattelse, at betingelserne i afdeling 5.1 og 5.2 i vejledning om skibsadministration er opfyldt.

(99) For det andet erkender Kommissionen, at Polen er medlem af Den Internationale Søfartsorganisation, og at Polen er part i alle de relevante internationale konventioner, som den har gennemført i sin lovgivning. Hertil kommer, at Polen opfylder alle sine forpligtelser for så vidt angår den relevante EU-lovgivning. Følgelig er Kommissionen af den opfattelse, at tonnageafgiftsordningen opfylder de internationale og europæiske standarder i henhold til afdeling 5.3 i vejledning om skibsadministration.

(100) For det tredje finder Kommissionen, at betingelsen om, at skibsadministratorer skal administrere skibe, der udelukkende sejler under polsk flag, er fuldt ud i overensstemmelse med afdeling 5.4 i vejledning om skibsadministration.

(101) For det fjerde bemærker Kommissionen, at selv om den polske tonnageafgiftsordning kun vil finde anvendelse på »fuldstændige« skibsadministratorer, dvs. dem, som både udfører besætningsadministration og teknisk administration, skal de særlige krav i afdeling 6 i vejledning om skibsadministration også finde anvendelse på dem, eftersom sådanne administratorer også udfører besætningsadministration. Disse krav vedrører uddannelse og forbedring af arbejdsforhold for de søfarende.

([41]) Se 20. betragtning til denne afgørelse.
([42]) Teksten er gengivet, således som den vil fremstå efter de polske myndigheders planlagte ændring.
([43]) Navnlig retningslinjernes afdeling 3.1, 14. afsnit, som er affattet således: »bugseringsaktiviteter, der udføres bl.a. i havne, eller som består i at bistå fartøjer med egen fremdrift med at lægge til i en havn, ikke anses for »søtransport«.«
([44]) Dom af 11.1.2007, sag C-251/04.
([45]) Jf. dommens præmis 31.

(102) I denne henseende erkender Kommissionen, at de polske myndigheder gav tilsagn om, at de vil kræve af hver enkelt søfarendes arbejdsgiver, hvad enten det er en reder eller et skibsadministrationsselskab, at denne overholder de særlige bestemmelser i konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 ([46]). Derfor vil den polske tonnageafgiftsordning opfylde kravene til besætningsadministration i henhold til afdeling 6 i vejledning om skibsadministration.

(103) På baggrund af ovenstående konkluderer Kommissionen, at kravene til administrationsselskaber i lov om tonnageafgift er i overensstemmelse med vejledning om skibsadministration.

Strategisk og kommerciel administration

(104) Kommissionen har taget hensyn til de polske myndigheders præciseringer vedrørende kravene til strategisk og kommerciel administration ([47]) og bekræfter, at kravene i tonnageafgiftsordningen til en sådan administration er fakultative og ikke kumulative. For at være berettiget til tonnageafgifter er det derfor kun én af de følgende tre betingelser, der skal være opfyldt: i) enten skal alle centrale beslutninger træffes i Polen, ii) hovedkontoret skal befinde sig i Polen, eller iii) den øverste ledelse skal være etableret i Polen.

(105) Derfor er virksomhederne ikke begrænset til udelukkende at udøve aktiviteter fra Polen med henblik på at blive omfattet af den polske tonnageafgiftsordning, men de kan være etableret i andre EU/EØS-medlemsstater.

(106) På baggrund af ovenstående er Kommissionen af den opfattelse, at betingelserne vedrørende strategisk og kommerciel administration i den polske tonnageafgiftsordning ikke vil hindre virksomheder fra andre EU/ØSU-lande i at drage fordel af den polske tonnageafgift. Endvidere står betingelserne i forhold til det formål, der søges opnået, om at kontrollere at tonnageafgiftsvirksomheder rent faktisk bidrager til de økonomiske aktiviteter og beskæftigelsen i Polen, hvilket er i overensstemmelse med retningslinjerne.

Indchartrede skibe

(107) Kommissionen har taget hensyn til de polske myndigheders præciseringer vedrørende kravene om, at indchartrede skibe skal være omfattet af tonnageafgiftsordningen.

(108) I denne henseende bekræfter Kommissionen, at det er i overensstemmelse med retningslinjerne at virksomheder, som begrænser deres aktiviteter til kun at omfatte indchartrede skibe på tids- eller rejsebasis, ikke er omfattet af tonnageafgiftsordningen.

(109) De polske myndigheder har endvidere forklaret, at kun erhvervsdrivende, som samtidig udfører kommerciel administration, teknisk administration og besætningsadministration i forbindelse med visse indchartrede skibe, kan være berettiget til tonnageafgifter. Kommissionen har derfor forstået, at kun indchartrede skibe uden besætning kan være berettiget til tonnageafgifter, da de er de eneste indchartrede skibe, for hvilke alle de tre opgaver vil blive udført. Den har derfor ingen indsigelser med hensyn til det forhold, at indchartrede skibe uden besætning er berettiget til tonnageafgifter, da sådanne skibe sidestilles med egne skibe i forbindelse med tonnageafgiftsordningen.

6.7. **Afgrænsningsforanstaltninger**

(110) Kommissionen bekræfter sine oprindelige konklusioner i beslutningen om at indlede proceduren ([48]), hvorefter afgrænsningsforanstaltninger med hensyn til kontrol af transaktioner inden for en koncern baseret på armslængdeprincippet og føring af adskilte regnskaber for berettigede og ikke-berettigede aktiviteter er tilstrækkelige med henblik på at undgå en mulig afsmittende virkning på aktiviteter, der ikke er søfartsrelaterede, samt skatteunddragelse.

(111) Derfor vil Kommissionen herefter kun vurdere bestemmelserne vedrørende »alt eller intet«-muligheden.

(112) Tonnageafgiftsloven bestemmer, at valget om at indgå i den anmeldte ordning skal træffes i fællesskab af alle selskaber, som er skattepligtige i Polen, og som er en del af en koncern, for alle de berettigede aktiviteter.

(113) De regler, der finder anvendelse i tilfælde af fusioner, og som er præciseret i 39. betragtning til denne afgørelse, sikrer, at det nyetablerede rederi skal vælge tonnageafgiften, såfremt mindst én af de redere, der deltager i fusionen, er tonnageafgiftspligtig.

(114) Med hensyn til bestemmelserne om ophør af aktiviteter, som forhindrer virksomhederne i igen at vælge tonnageafgiften indtil udløbet af en periode på tre år, er Kommissionen af den opfattelse, at de er velegnede til at hindre »cherry picking«, så selskaberne ikke vil få mulighed for at vælge mellem selskabsskat eller tonnageafgifter i forskellige perioder af deres økonomiske aktiviteter alt efter, hvilken skatteordning der er mest gunstig.

(115) Desuden bemærker Kommissionen, at tilsagnet om at ændre tonnageafgiftsordningen så virksomhederne skal fastholde skibene under tonnageafgiftsordningen i en periode på ti år, er i overensstemmelse med de eksisterende tonnageafgiftsordninger, som Kommissionen allerede har godkendt, og løser således de problemer, Kommissionen gjorde opmærksom på i sin beslutning om at indlede proceduren.

([46]) Gennemført i EU-retten ved Rådets direktiv 2009/13/EF af 16.2.2009 om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem »European Community Shipowners« Associations (ECSA) og »European Transport Workers« Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006, og om ændring af direktiv 1999/63/EF (EUT L 124 af 20.5.2009, s. 30).

([47]) Se betragtning 31-34 til den foreliggende afgørelse.

([48]) Se navnlig betragtning 102-104 hertil.

(116) Konkluderende er Kommissionen af den opfattelse, at den behandlede tonnageafgiftsordning opfylder kriterierne for den »alt eller intet«-mulighed, der finder anvendelse på berettigede aktiviteter.

6.8. **Overholdelse af støtteloftet**

(117) Ifølge retningslinjernes kapitel 11 må »det samlede støttebeløb, som ydes efter kapitel 3-6 [dvs. tonnageafgifter, fritagelse for betaling af indkomstskat og sociale bidrag for søfolk, støtte til besætningsudskiftning, investering og regionalstøtte], ikke […] overstige det samlede beløb for skatter og socialsikringsbidrag, der opkræves fra skibsfartsaktiviteter og fra søfolk«.

(118) Ifølge oplysningerne fra de polske myndigheder foreligger der ikke nogen eksisterende støtteordning i Polen, som kan indebære yderligere statsstøtte til fordel for den foreliggende ordning. Derfor konkluderer Kommissionen, at støtteloftet i retningslinjernes kapitel 11 vil blive overholdt.

6.9. **Rapporter**

(119) De polske myndigheder har indvilliget i at fremsende Kommissionen årsrapporter om gennemførelsen af tonnageafgiftsordningen og dens virkninger på den EU-registrerede flåde samt anvendelsen af EU-søfolk, som omhandlet i retningslinjernes kapitel 12 —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den støtte, Polen planlægger at gennemføre på grundlag af den polske lov om tonnageafgift, er forenelig med det indre marked på de i artikel 2 nævnte betingelser.

Artikel 2

Bugseringsaktiviteter skal være omfattet af tonnageafgift, såfremt mindst 50 % af hver enkelt slæbebåds faktiske driftstid i et givet år henhører under de tjenesteydelser, som udgør søtransport.

Artikel 3

Polen underretter senest to måneder efter meddelelsen af denne afgørelse Kommissionen om, hvilke foranstaltninger der er truffet for at efterkomme afgørelsen.

Artikel 4

Denne afgørelse er rettet til Republikken Polen.

Udfærdiget i Bruxelles, den 18. december 2009.

På Kommissionens vegne

Antonio TAJANI

Næstformand