BESCHLUSS DER KOMMISSION

vom 18. Dezember 2009

über die staatliche Beihilfe C 34/07 (ex N 93/06) über die Einführung einer Tonnagesteuerregelung für den internationalen Seeverkehr in Polen

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2009) 10376)

(Nur der polnische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2010/213/EU)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Funktionsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2 ([1]),

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Äußerung gemäß den vorgenannten Artikeln ([2]) und unter Berücksichtigung dieser Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

(1) Polen hat bei der Kommission mit Schreiben vom 1. Februar 2006 ([3]) eine Tonnagesteuerregelung angemeldet. Die Beihilfe wurde unter der Nummer N 93/2006 registriert.

(2) Mit Schreiben vom 9. März, 29. Mai und 14. November 2006 sowie vom 11. April 2007 ([4]) forderten die Dienststellen der Kommission ergänzende Angaben an. Die polnischen Behörden antworteten mit Schreiben vom 20. April, 9. Mai und 6. September 2006 sowie vom 5. Januar und 8. Juni 2007 ([5]). Darüber hinaus fand am 19. Januar 2007 ein Treffen auf technischer Ebene statt.

(3) Die Kommission hat die Republik Polen mit Schreiben vom 12. September 2007 ([6]) von ihrem Beschluss in Kenntnis gesetzt, wegen dieser Beihilfe das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten (nachstehend „Einleitungsbeschluss").

(4) Polen hat seine Stellungnahme mit Schreiben vom 18. Oktober 2007 ([7]) übermittelt.

(5) Der Beschluss der Kommission über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht ([8]). Die Kommission hat die Beteiligten zur Äußerung zu der betreffenden Beihilfe aufgefordert.

(6) Die Kommission hat die Stellungnahme eines Beteiligten ([9]) erhalten. Diese Stellungnahme wurde Polen übermittelt, das jedoch nicht von seinem Recht Gebrauch machte, hierzu Bemerkungen abzugeben.

(7) Im Anschluss an ein Treffen zwischen den Dienststellen der Kommission und den polnischen Behörden am 14. Januar 2009 verpflichteten sich die polnischen Behörden mit Schreiben vom 25. Februar 2009 ([10]), ihre Tonnagesteuerregelung in einigen Punkten zu ändern, zu denen die Kommission in ihrem Beschluss über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens Bedenken angemeldet hatte. Mit Schreiben vom 24. März 2009 ([11]), 26. Oktober 2009 ([12]) und 9. Dezember 2009 ([13]) übermittelten die polnischen Behörden ergänzende Angaben.

2. AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER BEIHILFE

2.1 Zusammenfassung

(8) Im Rahmen der Tonnagesteuerregelung können Schiffseigner, die im internationalen Seeverkehr tätig sind, anstelle von Körperschaftsteuer oder Einkommensteuer einen Pauschalbetrag entrichten, der sich auf der Grundlage der Tonnage ihrer Flotte berechnet. Als internationaler Seeverkehr gilt der Verkehr zwischen einem polnischen und einem ausländischen Hafen, zwischen ausländischen Häfen oder zwischen polnischen Häfen, sofern diese auf einer Strecke liegen, bei der auch ein ausländischer Hafen angelaufen wird. Für Tätigkeiten, die ausschließlich im polnischen Inlandverkehr erbracht werden (Kabotage), kann daher nach dem geltenden Tonnagesteuergesetz diese Regelung nicht in Anspruch genommen werden.

2.2 Die Tonnagesteuerregelung

(9) Die polnische Tonnagesteuerregelung wurde durch das Tonnagesteuergesetz vom 24. August 2006 ([14]) eingeführt. Das Gesetz soll am 1. Januar 2011 nach Genehmigung durch die Kommission in Kraft treten.

([1]) Mit Wirkung vom 1. Dezember 2009 sind an die Stelle der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag die Artikel 107 bzw. 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) getreten. Die Artikel 87 und 88 EG-Vertrag und die Artikel 107 bzw. 108 AEUV sind im Wesentlichen identisch. Für die Zwecke dieses Beschlusses sind Bezugnahmen auf Artikel 107 bzw. Artikel 108 AEUV gegebenenfalls als Bezugnahmen auf Artikel 87 bzw. Artikel 88 EG-Vertrag zu verstehen.
([2]) ABl. C 300 vom 12.12.2007, S. 22.
([3]) Registriert unter der Nummer TREN(2006) A/12656.
([4]) Referenzen TREN(2006) D/204393, D/210227, D/223420 and TREN(2007) D/307010.
([5]) Registriert unter den Nummern TREN(2006) A/19774, A/22657, A/31398 und TREN(2007) A/21073, A/34300.
([6]) Registriert unter der Nr. C(2007) 4016.
([7]) Registriert unter der Nummer TREN(2007) A/45675.
([8]) Siehe Fußnote 2.
([9]) Registriert unter der Nummer TREN(2007) A/51337.
([10]) Registriert unter der Nummer TREN(2009) A/10443.
([11]) Registriert unter der Nummer TREN(2009) A/13527.
([12]) Registriert unter der Nummer TREN(2009) A/34359.
([13]) Registriert unter der Nr. TREN(2009) A/38744.
([14]) Gesetzblatt 2006, Nr. 183, Punkt 1353.

(10) Im Tonnagesteuergesetz ist vorgesehen, dass tonnagesteuerpflichtige Schiffsbetreiber für ihre Einkünfte aus Tätigkeiten, die für die Tonnagesteuer in Betracht kommen, die Gewinnsteuer gemäß dem Gesetz vom 31. Januar 1989 über das Finanzmanagement staatlicher Unternehmen ([15]) und dem Gesetz vom 1. Dezember 1995 über Gewinne von dem Fiskus gehörenden Einpersonengesellschaften ([16]) nicht abführen müssen. Die Schiffsbetreiber können sich durch Vorlage einer entsprechenden Erklärung für die Besteuerung auf der Grundlage der Tonnage entscheiden.

(11) Gemäß Artikel 5 des Tonnagesteuergesetzes wird für jedes der Tonnagesteuer unterliegende Schiff ein Pauschalbetrag für den steuerpflichtigen Gewinn aus Tätigkeiten, für die die Tonnagesteuer in Anspruch genommen werden kann, festgesetzt; dieser Pauschalbetrag wird auf der Grundlage der Nettotonnage des Schiffs je 100 NT, je angefangenem 24-Stunden-Zeitraum und entsprechend der Betriebszeit sämtlicher Schiffe des Betreibers, für die die Einkünfte nach der Tonnage besteuert werden, im betreffenden Zeitraum berechnet:

Nettoraumgehalt des Schiffs	Berechnung des Pauschalbetrags
Bis zu 1 000 NT	Gegenwert von 0,5 EUR je 100 NT
von 1 001 bis 10 000 NT	Gegenwert von 0,35 EUR je 100 NT über 1 000 NT hinaus
von 10 001 bis 25 000 NT	Gegenwert von 0,20 EUR je 100 NT über 10 000 NT hinaus
über 25 001 NT	Gegenwert von 0,10 EUR je 100 NT über 25 000 NT hinaus

(12) Bei der Berechnung wird der Nettoraumgehalt des Schiffs folgendermaßen auf- oder abgerundet: Ein Raumgehalt unter 50 NT wird nicht berücksichtigt, ein Raumgehalt von 50 NT oder mehr wird auf die nächsten 100 NT aufgerundet.

(13) Die Höhe der zu entrichtenden Tonnagesteuer ergibt sich durch Anwendung eines Steuersatzes von 19 % auf die Steuerbemessungsgrundlage.

(14) Der Tonnagesteuerbetrag wird in Euro berechnet und in PLN entrichtet, wobei der von der polnischen Nationalbank veröffentlichte Wechselkurs zugrunde gelegt wird, der am letzten Tag des Monats gilt, für den die Tonnagesteuer zu entrichten ist. Bei der Berechnung des zu entrichtenden Tonnagesteuerbetrags bleiben die bei der Erwirtschaftung der Einkünfte anfallenden Kosten unberücksichtigt.

(15) Gemäß Artikel 8 des Tonnagesteuergesetzes werden Einkünfte aus dem Verkauf eines für die Tonnagesteuer in Betracht kommenden Schiffs durch ein Tonnagesteuer-Unternehmen nicht für die Tonnagesteuer berücksichtigt, sondern pauschal mit einem Satz von 15 % besteuert, wenn sie nicht innerhalb von drei Jahren vollständig für Kauf, Reparatur, Modernisierung oder Umbau eines anderen Schiffs verwendet werden.

([15]) Gesetzblatt 1992, Nr. 6, Ziffer 27, in der geänderten Fassung.
([16]) Gesetzblatt 154, Nr. 183, Ziffer 792.

(16) Einkommensteuerpflichtige Personen oder Mitglieder einer Personengesellschaft können ihre Krankenversicherungsbeiträge von dem Tonnagesteuerbetrag abziehen, den sie im betreffenden Steuerjahr direkt entrichtet haben ([17]) (Artikel 6 des Tonnagesteuergesetzes), und die Sozialversicherungsbeiträge, die sie im betreffenden Steuerjahr bezahlt haben ([18]), auf die Steuerbemessungsgrundlage anrechnen (Artikel 4 Absatz 3 des Tonnagesteuergesetzes).

(17) In ihrem Schreiben vom 25. Februar 2009 verpflichteten sich die polnischen Behörden, im Tonnagesteuergesetz die Möglichkeit zu streichen, dass Sozialversicherungsbeiträge und Krankenversicherungsbeiträge abgezogen werden können, wenn es sich bei dem Schiffseigner um eine natürliche Person oder eine natürliche Person, die Mitglied einer Personengesellschaft ist, handelt ([19]). Diese Abzugsmöglichkeiten entfallen also, so dass für alle Wirtschaftseinheiten, die die Tonnagesteuer in Anspruch nehmen können, die gleiche Methode zur Berechnung der Steuerbemessungsgrundlage und des Betrags der Tonnagesteuer angewandt wird.

2.3 **Kriterien für die Inanspruchnahme der Tonnagesteuer**

2.3.1 *Für die Tonnagesteuer in Betracht kommende Schiffe*

(18) Tonnagesteuer kann nur für Seeschiffe in Anspruch genommen werden, die im polnischen Register eingetragen sind. Ein für die Tonnagesteuer in Betracht kommendes Schiff muss also die polnische Flagge führen, im internationalen Seeverkehr eingesetzt werden und alle Anforderungen für den Verkehr auf See erfüllen. Für die Zulassung eines Schiffs zum Verkehr auf See ist in der Regel ein entsprechendes Zeugnis gemäß dem Internationalen Freibord-Übereinkommen oder dem Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (nachstehend „SOLAS-Übereinkommen“) ([20]) erforderlich.

2.3.2 *Für die Tonnagesteuer in Betracht kommende Tätigkeiten*

(19) Für die Tonnagesteuer kommen folgende Tätigkeiten in Betracht ([21]):

i) Beförderung von Fracht und/oder Fahrgästen;

ii) Rettungsmaßnahmen auf See;

iii) Schleppdienste auf See, sofern mindestens 50 % der Einkünfte aus diesen Tätigkeiten in einem Geschäftsjahr durch Seeverkehr und nicht durch Hafenschleppdienste erbracht wurden;

([17]) Gemäß dem Gesetz vom 27. August 2004 über staatlich finanzierte Gesundheitsdienste; Gesetzblatt 210, Nr. 6, Ziffer 2135, in der geänderten Fassung.
([18]) Gemäß dem Gesetz über das Sozialversicherungssystem vom 13. Oktober 1998; Gesetzblatt 2007, Nr. 11, Ziffer 74, in der geänderten Fassung.
([19]) Siehe Art. 4(3)-(5), Art. 6 und Art. 12(3) des Gesetzes.
([20]) Das SOLAS-Übereinkommen wurde am 1. November 1974 von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) in London verabschiedet (Umsetzung in Polen: Gesetzblatt, Nr. 61, Ziffern 318 und 319), das dazugehörige Protokoll wurde am 17. Februar 1978 in London unterzeichnet (Umsetzung in Polen: Gesetzblatt 1984, Nr. 61, Ziffern 320 und 321, und 1986, Ziffer 35, Ziffer 177).
([21]) Artikel 3.1 des Tonnagesteuergesetzes.

iv) Baggerarbeiten, sofern 50 % der von den Baggerschiffen im Laufe eines Jahres erwirtschafteten Einkünfte aus der Beförderung von ausgebaggertem Material auf See stammen.

(20) In ihrem Schreiben vom 25. Februar 2009 verpflichteten sich die polnischen Behörden, die dritte und vierte der oben genannten Bestimmungen dahingehend zu ändern ([22]), dass Schlepp- und Baggertätigkeiten nur dann in die Tonnagesteuerregelung einbezogen werden können, wenn mindestens 50 % der Tätigkeiten der Schlepp- und Baggerschiffe während eines Geschäftsjahrs Seeverkehr darstellen.

(21) Darüber hinaus ist in Artikel 3 Absatz 2 des Tonnagesteuergesetzes vorgesehen, dass auch Hilfstätigkeiten für die Tonnagesteuer in Betracht kommen, sofern sie mit der Erbringung der oben genannten in Betracht kommenden Dienste verbunden sind.

(22) In Artikel 3 Absatz 3 des Tonnagesteuergesetzes ist eine Liste von Tätigkeiten festgelegt, für die in keinem Fall Tonnagesteuer in Anspruch genommen werden kann, beispielsweise Erforschung des Meeresbodens, Fischerei, Bauarbeiten, Unterwasserarbeiten usw..

2.3.3 *Für die Tonnagesteuer in Betracht kommende Wirtschaftseinheiten*

(23) Für die Tonnagesteuer in Betracht kommen Unternehmen, die bestimmte Kriterien erfüllen.

(24) Ein Betreiber ist in Artikel 2 Absatz 3 des Tonnagesteuergesetzes definiert als: i) eine natürliche oder juristische Person, die ihren Wohnsitz beziehungsweise ihre eingetragene Niederlassung oder ihren Verwaltungssitz auf dem Gebiet Polens hat; ii) ein Partner in einer Gesellschaft des bürgerlichen Rechts, Partnerschaftsgesellschaft, Kommanditgesellschaft oder Kommanditgesellschaft auf Aktien, die ihre eingetragene Niederlassung, ihren Verwaltungssitz beziehungsweise ihren Wohnsitz auf dem Gebiet Polens hat; oder (iii) ein ausländischer Unternehmer im Sinne des Gesetzes vom 2. Juli 2004 über die Gewerbefreiheit ([23]), der in Polen Tätigkeiten ausübt, die für die Tonnagesteuer in Betracht kommen ([24]); und mindestens eine der folgenden Bedingungen erfüllt:

— er muss unmittelbar im Seeverkehr tätig sein und eigene Seeschiffe oder Seeschiffe, die Eigentum einer anderen Person sind, einsetzen, sowie im Besitz eines gültigen Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften ([25]) sein;

— er muss Eigner eines Schiffs sein, braucht aber sein eigenes Schiff oder das einer anderen Person nicht selbst zu betreiben;

— er muss auf vertraglicher Basis im Namen und auf Rechnung einer anderen Person für das Management eines Schiffs dieser Person zuständig und im Besitz eines gültigen Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften ([26]) sein.

(25) Hinsichtlich der letzten Bedingung (Schiffsmanagement) verpflichteten sich die polnischen Behörden mit Schreiben vom 8. Juni 2007, vorzusehen, dass Managementunternehmen die Tonnagesteuerregelung nur dann in Anspruch nehmen können, wenn sie sowohl das Besatzungsmanagement als auch das technische Management der Schiffe übernehmen.

(26) Darüber hinaus erklärten die polnischen Behörden mit Schreiben vom 26. Oktober 2009 ([27]), dass die Schiffsmanagementgesellschaften alle Anforderungen erfüllen, die im Leitfaden der Kommission zu staatlichen Beihilfen für Schiffsmanagementgesellschaften (nachstehend „Schiffsmanagement-Leitfaden") ([28]) genannt sind.

(27) Hinsichtlich der im Schiffsmanagement-Leitfaden festgelegten Voraussetzungen, dass Schiffsmanagementgesellschaften einen Beitrag zur Wirtschaft und zur Beschäftigung in der Union leisten sollen (Abschnitt 5.1.), und dass es eine wirtschaftliche Verbindung zwischen den betreuten Schiffen und der Union geben soll (Abschnitt 5.2.), verpflichteten sich die polnischen Behörden, im polnischen Tonnagesteuergesetz vorzuschreiben, dass das Schiffsmanagement vom Gebiet der EU aus erfolgen muss und dass an Land oder an Bord vorwiegend Bürger der Union beschäftigt werden. Darüber hinaus wird festgelegt, dass die Tonnagesteuerregelung nicht für das Management von Schiffen in Anspruch genommen werden kann, die keine Flagge der Union führen.

(28) Zur Einhaltung der in Abschnitt 5.3 des Schiffsmanagement-Leitfadens genannten internationalen Normen und EU-Vorschriften merkten die polnischen Behörden an, dass Polen Mitglied der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation ist und als EU-Mitgliedstaat alle internationalen and europäischen Normen erfüllt ([29]). Durch eine Reihe nationaler Rechtsvorschriften wird sichergestellt, dass Schiffseigner, Schiffsmanager und andere Unternehmen die internationalen Anforderungen ([30]) erfüllen, und die Anwendung dieser Vorschriften wird durch die zuständigen staatlichen Behörden gewährleistet und kontrolliert.

(29) In Bezug auf die für Schiffsmanagementgesellschaften vorgeschriebene Bindung an die Flagge (Abschnitt 5.4. des Schiffsmanagement-Leitfadens) wiesen die polnischen Behörden darauf hin, dass die für Schiffseigner geltende Verpflichtung zum Führen der polnischen Flagge auch uneingeschränkt für Schiffsmanagementgesellschaften gilt.

([22]) Artikel 3 Absatz 1 zweiter und vierter Gedankenstrich des Tonnagesteuergesetzes.
([23]) Gesetzblatt Nr. 173, Ziffer 1807, in der geänderten Fassung.
([24]) Siehe Abschnitt 2.3.2.
([25]) Das Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften wird gemäß dem SOLAS-Übereinkommen einem Betreiber ausgestellt, der die Anforderungen des Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung (nachstehend „ISM-Code") erfüllt. Der ISM-Code wurde von der IMO durch Entschließung A.741(18) angenommen (Umsetzung in Polen: Amtsblatt des Ministeriums für Infrastruktur 2005, Nr. 4, Ziffer 28).
([26]) Siehe Fußnote 25.
([27]) Registriert unter der Nummer TREN(2009) A/34359.
([28]) ABl. C 132 vom 11.6.2009, S. 6.
([29]) Insbesondere ist Polen Vertragspartei des SOLAS-, des MARPOL- und des STCW-Übereinkommens einschließlich aller geänderten Fassungen dieser Übereinkommen.
([30]) Insbesondere Gesetz zum Schutz des menschlichen Lebens auf See aus dem Jahr 2000 (mit Änderungen), Gesetz zur Verhütung der Meeresverschmutzung aus dem Jahr 1995 (mit Änderungen), Gesetz über Schiffsausrüstung aus dem Jahr 2004, Gesetz über die Beschäftigung auf Handelsschiffen aus dem Jahr 1991 (mit Änderungen), Seeverkehrsgesetz aus dem Jahr 2001 (mit Änderungen).

(30) Hinsichtlich der zusätzlichen Anforderungen in Bezug auf die Ausbildung und auf die sozialen Bedingungen in Abschnitt 6 des Schiffsmanagement-Leitfadens verpflichteten sich die polnischen Behörden mit Schreiben vom 9. Dezember 2009 ([31]), ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Tonnagesteuerregelung von jedem Arbeitgeber, der Seeleute beschäftigt, unabhängig davon, ob es sich um den Schiffseigner oder eine Schiffsmanagementgesellschaft handelt, die Einhaltung der einschlägigen Vorschriften des Seearbeitsübereinkommens von 2006 ([32]) ([33]) zu verlangen.

2.3.4 *Strategisches und technisches Management*

(31) In Nummer 33 des Einleitungsbeschlusses vertrat die Kommission die Ansicht, unter strategischem Management sei zu verstehen, dass die Entscheidungen über erhebliche Sachinvestitionen und Veräußerungen eines der Tonnagesteuer unterliegenden Unternehmens in Polen getroffen werden. Bei der Beurteilung dieses Sachverhalts müssten die polnischen Behörden berücksichtigen, in welchem Umfang Personal im Ausland unter der Leitung von in Polen ansässigem Personal arbeitet und diesem verantwortlich ist. Weiter spielt bei der Beurteilung der Frage, ob die strategischen Entscheidungen in Polen getroffen werden, eine wichtige Rolle, wo sich der Hauptsitz des Unternehmens mit den Führungskräften befindet, und wo der Vorstand und die laufende Verwaltung angesiedelt sind.

(32) Hinsichtlich des kommerziellen Managements merkte die Kommission in Nummer 34 des Einleitungsbeschlusses an, dass die Steuerbehörden prüfen werden, ob Streckenplanung, Buchungen für Fahrgäste und Fracht, Versorgungs- und Cateringdienste für die Schiffe, Personalmanagement und Ausbildung sowie technisches Management der Schiffe einschließlich Entscheidungen über Reparatur und Wartung der Schiffe tatsächlich in Polen erfolgen. Bei der Beurteilung spielt auch eine Rolle, dass unterstützende Einrichtungen wie Ausbildungszentren, Terminals usw. in Polen unterhalten werden, und in welchem Umfang ausländische Büros oder Zweigniederlassungen unter der Leitung von in Polen ansässigem Personal arbeiten. Die Tatsache, dass ein Schiff die polnische Flagge führt, in einem polnischen Register eingetragen ist und in Polen versichert ist oder finanziert wird, verleiht den genannten Indikatoren zusätzliches Gewicht. In jedem Fall muss jedoch sowohl die Überprüfung des strategischen Managements als auch die Überprüfung des kommerziellen Managements zu einem positiven Ergebnis führen.

(33) Im Anschluss an den Einleitungsbeschluss stellten die polnischen Behörden klar, dass die in den Nummern 33 und 34 des Beschlusses genannten Anforderungen nicht korrekt sind, sondern dass die im Tonnagesteuergesetz vorgesehenen Voraussetzungen für die Inanspruchnahme der Tonnagesteuer für Betreiber alternativ und nicht kumulativ zu verstehen sind. Nach Artikel 2 Absatz 3 Buchstaben a und b des Tonnagesteuergesetzes ist nämlich ein Betreiber (d. h. eine Person, die die Tonnagesteuer in Anspruch nehmen kann, sofern ihre Tätigkeiten dafür in Betracht kommen) eine natürliche oder juristische Person, ein Partner in einer Gesellschaft des bürgerlichen Rechts, Partnerschaftsgesellschaft, Kommanditgesellschaft oder Kommanditgesellschaft auf Aktien, deren/dessen Wohnsitz, Verwaltungssitz beziehungsweise Verwaltungsrat sich in Polen befindet. Mit anderen Worten muss nur eine der drei nachstehenden Voraussetzungen erfüllt sein: i) entweder müssen alle wichtigen Entscheidungen in Polen getroffen werden (einschließlich des strategischen und kommerziellen Managements), oder ii) der Sitz des Unternehmens oder iii) die Führungskräfte müssen sich in Polen befinden.

(34) Die polnischen Behörden führten weiter aus, dass in Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe c des Tonnagesteuergesetzes eindeutig vorgesehen ist, dass der Betreiber auch ein ausländischer Unternehmer sein kann ([34]), der in Polen Tätigkeiten ausübt, die für die Tonnagesteuer in Betracht kommen. Folglich müssen die Unternehmen nicht unbedingt ausschließlich von Polen aus tätig sein, um die polnische Tonnagesteuerregelung in Anspruch nehmen zu können, sondern können ihren Sitz auch in einem anderen Mitgliedstaat der Union/des EWR haben.

2.3.5 *Einsatz gecharterter Schiffe*

(35) Im Anschluss an den Einleitungsbeschluss erläuterten die polnischen Behörden, dass nach dem Tonnagesteuergesetz (Artikel 2 Absatz 3 Buchstaben a bis c) Unternehmen, deren Tätigkeiten sich darauf beschränken, Schiffe auf Zeit oder für eine bestimmte Fahrt zu chartern, die Tonnagesteuer nicht in Anspruch nehmen können. Folglich kommen nur Betreiber, die Schiffseigner sind oder Schiffe bareboat chartern oder für das Management zuständig sind, für die Tonnagesteuer in Betracht.

2.3.6 *Maßnahmen zur Bekämpfung des Missbrauchs*

(36) Im Tonnagesteuergesetz sind einige Maßnahmen zur Bekämpfung des Missbrauchs vorgesehen, die verhindern sollen, dass nicht für die Tonnagesteuer in Betracht kommende Tätigkeiten in Polen oder anderen Ländern indirekt von der Regelung profitieren. Durch diese Maßnahmen zur Bekämpfung des Missbrauchs soll vermieden werden, dass die Vorteile der Tonnagesteuerregelung für Tätigkeiten in Anspruch genommen werden, die dafür nicht in Betracht kommen ([35]).

2.3.7 *Die Option „alles oder nichts"*

(37) In den Artikeln 3 und 4 des Tonnagesteuergesetzes ist festgelegt, dass Schiffseigner, die die Tonnagesteuer in Anspruch nehmen, diese Regelung auf alle dafür in Frage kommenden Schiffe und Tätigkeiten an Bord dieser Schiffe anwenden müssen. Damit ist eine selektive Anwendung der Tonnagesteuerregelung („sich die Rosinen herauspicken") völlig ausgeschlossen.

(38) Diese Vorschrift gilt auch für Unternehmensgruppen. Alle für die Tonnagesteuer in Betracht kommenden, in Polen steuerpflichtigen Unternehmen einer Unternehmensgruppe müssen, sobald ein Unternehmen der Gruppe sich für die Tonnagesteuer entschieden hat, ebenfalls diese Regelung für alle ihre dafür in Frage kommenden Tätigkeiten akzeptieren.

([31]) Registriert unter der Nr. TREN(2009) A/38744.

([32]) Richtlinie 2009/13/EG des Rates vom 16. Februar 2009 zur Durchführung der Vereinbarung zwischen dem Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) über das Seearbeitsübereinkommen 2006 und zur Änderung der Richtlinie 1999/63/EG.

([33]) Diese Vorschrift wird in eine interne Regel für die Durchführung des Tonnagesteuergesetzes aufgenommen.

([34]) Im Sinne des polnischen Gesetzes vom 2. Juli 2004 über die Gewerbefreiheit, Gesetzblatt Nr. 173, Ziffer 1807, in der geänderten Fassung.

([35]) Siehe Abschnitte 2.7.4-2.7.9 des Einleitungsbeschlusses.

(39) Fusionieren Schiffseigner, von denen mindestens einer tonnagesteuerpflichtig ist, oder kauft ein Tonnagesteuer-Unternehmen andere Schiffseigner auf, muss nach Artikel 11 des Tonnagesteuergesetzes das neu entstandene Seeverkehrsunternehmen für seine gesamte Flotte Tonnagesteuer entrichten.

(40) Weiter sieht das Tonnagesteuergesetz vor, dass ein Unternehmen, das für die Tonnagesteuer in Betracht kommende Tätigkeiten einstellt, diese Regelung erst nach drei Jahren wieder in Anspruch nehmen kann, gerechnet ab dem Ende des Kalenderjahres, in dem der Betreiber die Tätigkeiten einstellte oder aus der Tonnagesteuer ausschied.

(41) Tonnagesteuer-Unternehmen sind außerdem verpflichtet, diese Regelung für einen bestimmten Zeitraum beizubehalten. Durch diesen Zeitraum, den so genannten Tonnagesteuer-Zeitraum, soll verhindert werden, dass Schiffseigner je nach ihrer Gewinn- und Verlustsituation zwischen Tonnagesteuer und Körperschaftsteuer hin- und herwechseln. Derzeit beträgt der im Tonnagesteuergesetz (Artikel 10) festgesetzte Tonnagesteuer-Zeitraum 5 Jahre.

(42) Mit Schreiben vom 23. Februar 2009 verpflichteten sich die polnischen Behörden jedoch, das Tonnagesteuergesetz zu ändern und diesen Zeitraum auf 10 Jahre zu verlängern. Ein Unternehmen, das sich für die Tonnagesteuer entscheidet, bleibt also mindestens 10 Jahre lang an diese Reglung gebunden.

2.4 **Bindung an die Flagge**

(43) Die angemeldete polnische Tonnagesteuerregelung ist ausdrücklich an die Flagge gebunden, denn sie umfasst eine Vorschrift, nach der die Tonnagesteuer nur für Schiffe in Anspruch genommen werden kann, die im polnischen Register eingetragen sind.

2.5 **Laufzeit der Regelung**

(44) Mit Schreiben vom 13. April 2006 hatten sich die polnischen Behörden verpflichtet, die Laufzeit der vorgeschlagenen Tonnagesteuerregelung auf 10 Jahre zu begrenzen und eine Verlängerung oder Erneuerung der Regelung nach diesem Zeitraum erneut anzumelden. In einem Schreiben vom 9. Dezember 2009 gaben sie an, dass die Tonnagesteuerregelung am 1. Januar 2011 in Kraft treten wird.

2.6 **Mögliche Überschneidung mit anderen Regelungen**

(45) Nach den der Kommission vorliegenden Informationen besteht derzeit in Polen keine andere Beihilferegelung zugunsten des Seeverkehrs.

2.7 **Jahresberichte**

(46) Die polnischen Behörden haben sich bei der Anmeldung der Beihilfe dazu verpflichtet, der Kommission Jahresberichte zu übermitteln, in denen sie über Änderungen in Bezug auf die registrierte polnische Flotte und die Anzahl der im Rahmen dieser Flotte beschäftigten Seeleute sowie auf die Anzahl der Tonnagesteuer-Unternehmen oder -Gruppen unterrichtet wird.

3. **GRÜNDE FÜR DIE EINLEITUNG DES FÖRMLICHEN PRÜFVERFAHRENS**

(47) In ihrem Beschluss über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahren äußerte die Kommission Bedenken hinsichtlich der folgenden fünf Elemente der polnischen Tonnagesteuerregelung und ihrer Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt:

— die Möglichkeit der Inanspruchnahme der Tonnagesteuer auch durch natürliche Personen, sowie die in der Regelung vorgesehene Möglichkeit, dass einkommensteuerpflichtige natürliche oder juristische Personen, die sich für die Tonnagesteuerregelung entschieden haben, ihre Sozialversicherungsbeiträge von ihrer Steuerbemessungsgrundlage und ihre Krankenversicherungsbeiträge von ihrem Steuerbetrag abziehen können;

— die Einbeziehung von Schlepp- und Baggerschiffen in die Tonnagesteuerregelung, auch wenn sie während eines Geschäftsjahrs in weniger als der Hälfte ihrer Betriebszeit für Dienste eingesetzt werden, die als Seeverkehr gelten;

— die einem Betreiber offenstehende Möglichkeit, die Tonnagesteuer auch für Schiffe in Anspruch zu nehmen, bei denen er nicht gleichzeitig, auf eigene Rechnung oder auf Rechnung Dritter, sowohl für das kommerzielle und das technische Management der Schiffe als auch für die Verwaltung der Besatzungen zuständig ist, und zwar auch über eine Tonnage hinaus, die viermal so groß ist wie die der Schiffe, bei denen er diese drei Funktionen wahrnimmt;

— die hinsichtlich des strategischen und technischen Managements geltenden Vorgaben, dass in der Praxis alle wichtigen Entscheidungen in Polen getroffen werden und die Führungskräfte, der Sitz des Unternehmens, der Vorstand und die laufende Verwaltung in Polen angesiedelt sein müssen, denn dies könnte zu Diskriminierung führen und die Niederlassungsfreiheit von Schiffseignern aus einem anderen Mitgliedstaat einschränken;

— die Tatsache, dass Tonnagesteuer-Unternehmen diese Regelung bereits nach fünf Jahren wieder aufgeben können.

4. **BEMERKUNGEN POLENS**

(48) Nach der Annahme des Beschlusses über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens legten die polnischen Behörden eine Reihe von Erläuterungen zu den beschriebenen Sachverhalten vor. Sie werden in Kapitel 2 ausführlich gewürdigt und daher an dieser Stelle nicht wiederholt. Nachstehend aufgeführt sind lediglich die Stellungnahmen, die sich auf die von der Kommission im Einleitungsbeschluss geäußerten Bedenken beziehen.

Möglichkeit der Inanspruchnahme der Tonnagesteuer durch natürliche Personen; Möglichkeit natürlicher Personen, die der Tonnagesteuer unterliegen, ihre Sozialversicherungsbeiträge von ihrer Steuerbemessungsgrundlage und ihre Krankenversicherungsbeiträge von ihrem Steuerbetrag abzuziehen

(49) Im Beschluss über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens warf die Kommission die Frage auf, ob natürliche Personen in die Tonnagesteuerregelung einbezogen werden können sollten. Die polnischen Behörden machten geltend, dass das Tonnagesteuergesetz nicht mit der polnischen Verfassung vereinbar wäre, wenn natürliche Personen nicht in diese Regelung einbezogen würden, da in der Verfassung Gleichbehandlung durch die staatlichen Behörden garantiert ist. Außerdem ist nach den polnischen Rechtsvorschriften nicht ausgeschlossen, dass auch andere als juristische Personen im Seeverkehr tätig sind, so dass Schiffseigner auch natürliche Personen sein können.

(50) Hinsichtlich der Frage, ob der Abzug der Sozialversicherungsbeiträge von der Steuerbemessungsgrundlage und der Krankenversicherungsbeiträge vom Steuerbetrag mit dem Binnenmarkt vereinbar ist, stellten die polnischen Behörden klar, dass diese Möglichkeit nur für natürliche Personen besteht. Der Grund für diese Abzugsmöglichkeit war ihrer Ansicht nach die Tatsache, dass Sozialversicherungsbeiträge und Krankenversicherungsbeiträge bei der Einkommensteuer ausgeglichen werden. Die Abzüge können unabhängig davon beantragt werden, welche Art von Einkünften für die Einkommensteuer zugrunde gelegt wird. Der Abzug der Sozialversicherungs- und Krankenversicherungsbeiträge kann auch von Steuerzahlern beantragt werden, die ihre Einkünfte pauschal versteuern. Weiter führten sie an, dass aufgrund der Tatsache, dass Tonnagesteuer nicht auf der Grundlage tatsächlicher Gewinne entrichtet wird, nicht die Möglichkeit ausgeschlossen werden sollte, Sozialversicherungsbeiträge von der Steuerbemessungsgrundlage und Krankenversicherungsbeiträge vom Steuerbetrag abzuziehen.

(51) Würde man Schiffseignern, die natürliche Personen sind, so die Argumentation der polnischen Behörden, die Möglichkeit nehmen, ihre Sozialversicherungsbeiträge von ihrer Steuerbemessungsgrundlage und ihre Krankenversicherungsbeiträge von ihrem Steuerbetrag abzuziehen, würde dies zu einer Änderung ihres Rechts- und Steuerstatus führen, je nachdem, ob sie abgesehen von ihren Tätigkeiten, die der Tonnagesteuer unterliegen, auch andere Einkünfte erzielen, z. B. Einkünfte aus Vermietung oder aus einem Arbeitsverhältnis.

(52) Die polnischen Behörden führten weiter aus, dass dieses Abzugssystem nur für Personen gilt, die Geschäftstätigkeiten nachgehen, für die Tonnagesteuer in Anspruch genommen werden kann, nicht für die von ihnen beschäftigten Seeleute.

(53) Dennoch verpflichteten sich die polnischen Behörden — wie unter Erwägungsgrund 17 erwähnt — in ihrem Schreiben vom 25. Februar 2009, die Tonnagesteuerregelung zu ändern und im Tonnagesteuergesetz die Möglichkeit zu streichen, dass Sozialversicherungsbeiträge und Krankenversicherungsbeiträge abgezogen werden können, wenn es sich bei dem Schiffseigner um eine natürliche Person oder eine natürliche Person, die Mitglied einer Gesellschaft ist, handelt (d. h. Artikel 4 Absatz 3 bis Absatz 5, Artikel 6 und Artikel 12 Absatz 3 des Gesetzes).

Inanspruchnahme der Regelung für Schlepp- und Baggertätigkeiten

(54) Hinsichtlich der vorläufigen Beurteilung der Kommission, dass die Inanspruchnahme der Tonnagesteuer für Bagger- und Schlepptätigkeiten von der Betriebszeit eines bestimmten Schlepp- oder Baggerschiffs während des Geschäftsjahrs und nicht von dem erwirtschafteten Einkommen abhängig sein sollte, führten die polnischen Behörden an, dass dem Umfang einer Tätigkeit im Laufe des Jahres nicht immer Rechnung getragen wird, wenn die Inanspruchnahme der Tonnagesteuer an die Betriebszeit gebunden wird.

(55) Ihrer Ansicht nach wäre es sinnvoller, die derzeitigen Lösungen beizubehalten, d. h. sich auf den Anteil der unter die Tonnagesteuer fallenden Tätigkeiten an den Gesamteinkünften zu beziehen, da in solchen Fällen die Möglichkeit besteht, Angaben in den Büchern des Steuerzahlers zu überprüfen. Die polnischen Behörden sind der Meinung, dass eine solche Lösung sowohl für den Steuerzahler als auch für die Steuerbehörden einfacher zu kontrollieren ist und dadurch die unrechtmäßige Inanspruchnahme von Tonnagesteuer für diese Tätigkeiten verhindert werden dürfte, wenn die Voraussetzungen nicht erfüllt sind.

(56) Dennoch verpflichteten sich, wie in Erwägungsgrund 20 erläutert, die polnischen Behörden im Anschluss an die von der Kommission in ihrem Einleitungsbeschluss geäußerten Bedenken mit Schreiben vom 25. Februar 2009, ihre Tonnagesteuerregelung zu ändern und das Kriterium aufzunehmen, dass Schlepp- und Baggertätigkeiten nur dann in die Tonnagesteuerregelung einbezogen werden können, wenn mindestens 50 % der Tätigkeiten der Schlepp- und Baggerschiffe während eines Geschäftsjahrs Seeverkehr darstellen.

Inanspruchnahme der Tonnagesteuerregelung für das technische Management und das Besatzungsmanagement sowie für Schiffe, die auf Zeit oder für eine bestimmte Fahrt gechartert wurden

(57) In ihrem Beschluss über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens stellte die Kommission klar, dass nur solche Schiffe in die Tonnagesteuerregelung einbezogen werden sollten, bei denen der Schiffseigner entweder für das Besatzungsmanagement und das technische Management oder für das kommerzielle Management der Schiffe zuständig ist, sofern die Tonnage dieser Schiffe nicht das Vierfache der Tonnage der Schiffe übersteigt, für die der Schiffseigner gleichzeitig diese drei Funktionen ausübt, nämlich technisches Management des Schiffs, Besatzungsmanagement und kommerzielles Management. Die polnischen Behörden führten an, dass sie ihr Tonnagesteuersystem auf der Grundlage der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr [36] (nachstehend „Leitlinien“) gestaltet hatten, in denen

[36] ABl. C 13 vom 17.1.2004, S. 3.

die Vorgaben nicht so detailliert festgelegt waren und daher im Tonnagesteuergesetz auch nicht berücksichtigt werden mussten.

(58) Die polnischen Behörden erklärten, dass Schiffe, die auf Zeit oder für eine bestimmte Fahrt gechartert wurden (Erwägungsgrund 35), nicht in die Tonnagesteuer einbezogen werden.

Anforderungen in Bezug auf strategisches Management und kommerzielles Management

(59) Hinsichtlich der im Einleitungsbeschluss genannten Anforderungen in Bezug auf das strategische Management und das technische Management, dass in der Praxis alle wichtigen Entscheidungen in Polen getroffen werden und die Führungskräfte, der Sitz des Unternehmens, der Vorstand und die laufende Verwaltung in Polen angesiedelt sein müssen, stellten die polnischen Behörden fest, dass diese Vorgaben nicht im Tonnagesteuergesetz stehen. Nach Aussage der polnischen Behörden ist im Tonnagesteuergesetz keine Überprüfung des strategischen und kommerziellen Managements vorgesehen.

(60) Weiter machten sie deutlich, dass die Vorgaben hinsichtlich des strategischen und kommerziellen Managements alternativ und nicht kumulativ zu verstehen sind. Mit anderen Worten muss nur eine der drei nachstehenden Voraussetzungen erfüllt sein: i) entweder müssen alle wichtigen Entscheidungen in Polen getroffen werden (einschließlich des strategischen und kommerziellen Managements), oder ii) der Sitz des Unternehmens oder iii) die Führungskräfte sollten sich in Polen befinden.

(61) Folglich müssen nach Aussage der polnischen Behörden die Unternehmen nicht unbedingt ausschließlich von Polen aus tätig sein, um für die polnische Tonnagesteuerregelung in Betracht zu kommen, sondern können ihren Sitz auch in einem anderen Mitgliedstaat der Union/des EWR haben.

(62) Hinsichtlich der Niederlassungsfreiheit erläuterten die polnischen Behörden, dass der Schiffseigner auch ein ausländischer Unternehmer ([37]) sein kann, der in Polen Tätigkeiten ausübt, die für die Tonnagesteuer in Betracht kommen. Im polnischen Schiffsregister kann also ein Schiff eingetragen werden, dessen Eigentümer ein Bürger eines Mitgliedstaats der Europäischen Union oder eine juristische Person ist, die ihren Sitz in einem Staat der Europäischen Union hat, oder ein Schiff

— das sich zumindest zur Hälfte im Besitz eines Bürgers eines Mitgliedstaats oder einer juristischen Person mit Sitz in einem Mitgliedstaat befindet, sofern der Schiffseigner seinen Wohnsitz beziehungsweise seine Hauptniederlassung in einem Mitgliedstaat hat (kann auf gemeinsamen Antrag aller Eigner in das ständige Register des polnischen Schiffsregisters eingetragen werden);

— das sich im Besitz einer Kapitalgesellschaft mit ausländischem Sitz befindet, in der der Bürger eines Mitgliedstaats der Europäischen Union oder die juristische Person mit Sitz in einem Mitgliedstaat Anteile halten, sofern der Schiffseigner seinen Wohnsitz beziehungsweise seine Hauptniederlassung in einem Mitgliedstaat hat (kann auf gemeinsamen Antrag aller Eigner in das ständige Register des polnischen Schiffsregisters eingetragen werden).

([37]) Im Sinne des polnischen Gesetzes vom 2. Juli 2004 über die Gewerbefreiheit, Gesetzblatt Nr. 173, Ziffer 1807, in der geänderten Fassung.

(63) Weiter gaben die polnischen Behörden an, dass Ausländer aus den Mitgliedstaaten der EU und des EWR Geschäftstätigkeiten nach den gleichen Grundsätzen ausüben können wie polnische Unternehmer. Darüber hinaus können auch Bürger, die weder aus einem EU- noch aus einem EWR-Staat kommen, Geschäftstätigkeiten nach den gleichen Grundsätzen ausüben wie polnische Unternehmer, sofern sie einen rechtmäßigen Wohnsitz in Polen haben. Weiter können auch ausländische Unternehmer (eine ausländische Person, die im Ausland Geschäftstätigkeiten ausübt) in Polen Geschäftstätigkeiten in Form von Zweigniederlassungen ausüben und Vertretungen einrichten (gemäß dem Gesetz über die Gewerbefreiheit).

(64) Eine Zweigniederlassung ist ein getrennter und organisatorisch unabhängiger Teil der Geschäftstätigkeiten, die ein Unternehmers außerhalb seiner Niederlassung oder seines Hauptsitzes ausübt. Nach Auffassung der polnischen Behörden ist es für einen ausländischen Unternehmer einfach, eine Zweigniederlassung zu gründen, denn er braucht keine detaillierten Voraussetzungen zu erfüllen. Vertretungen nehmen unter Umständen nur Werbeaufgaben für den ausländischen Unternehmer wahr.

(65) Aus diesen Gründen ist nach Ansicht der polnischen Behörden die Schlussfolgerung in der vorläufigen Beurteilung der Kommission, dass die in der Tonnagesteuerregelung enthaltenen Voraussetzungen für das strategische und kommerzielle Management allem Anschein nach die Möglichkeiten zur Gründung von Tochterunternehmen einschränken, in der Praxis zu Diskriminierung führen und die Niederlassungsfreiheit einschränken, unbegründet und stützt sich nicht auf die geltenden Rechtsvorschriften.

Die Option „alles oder nichts“

(66) In Bezug auf die in der angemeldeten Regelung vorgesehene Sperrfrist von fünf Jahren unterstrichen die polnischen Behörden, dass in den Leitlinien keine Sperrfrist vorgeschrieben ist.

(67) Außerdem wird durch die Bindung an die Tonnagesteuer für nur fünf Jahre ermöglicht, dass die umgesetzten Vorschriften schneller Wirkung zeigen, beispielsweise in die Rückflaggung von Schiffen polnischer Eigner unter die polnische Flagge, d. h. eine EU-Flagge.

(68) Nach polnischer Auffassung führt angesichts der Verpflichtung, dass Polen nach 10 Jahren die Tonnagesteuer erneut als Beihilfe bei der Europäischen Kommission anmelden muss, die Verlängerung der Sperrfrist auf 10 Jahre zu Schwierigkeiten bei einer angemessenen Analyse der eingeführten Regelung, die durchzuführen ist, bevor Polen die Regelung erneut zur Genehmigung vorlegt.

(69) Dennoch verpflichteten sich die polnischen Behörden, wie unter Erwägungsgrund 42 erwähnt, nachträglich zur Änderung ihrer Tonnagesteuerregelung durch Verlängerung der Sperrfrist auf 10 Jahre.

5. STELLUNGNAHMEN BETEILIGTER

(70) Nur ein Beteiligter, Bugsier Reederei- und Bergungsgesellschaft mbH & Co. KG (nachstehend Bugsier Reederei) reagierte mit Schreiben vom 20. Dezember 2007 auf die Veröffentlichung der Zusammenfassung des Beschlusses der Kommission vom 11. Dezember 2007 im Amtsblatt.

(71) Nach Auffassung von *Bugsier Reederei* sollten Schleppdienste nicht in die polnische Tonnagesteuerregelung einbezogen werden. Dies würde nach Ansicht des Unternehmens zu einer ernsthaften Verzerrung des Wettbewerbs auf dem europäischen Markt für Schleppdienste führen.

6. BEIHILFERECHTLICHE WÜRDIGUNG DER MASSNAHME

6.1 Vorliegen einer Beihilfe gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV

(72) Gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

(73) Durch die Tonnagesteuerregelung gewähren die polnischen Behörden einen Vorteil, indem sie die Körperschaft- oder Einkommensteuer, die die Unternehmen dieses Sektors andernfalls zu entrichten hätten, durch den Einsatz staatlicher Mittel senken und dadurch bestimmte Unternehmen begünstigen, da die Maßnahme ausschließlich den Sektor des Seeverkehrs betrifft. Solche Vorteile drohen den Wettbewerb zu verzerren und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen, da der Seeverkehr einen weltweiten Markt hat, in dem die Unternehmen der Mitgliedstaaten im Wettbewerb miteinander stehen.

(74) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die angemeldete Regelung als staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV zu betrachten ist.

6.2 Rechtsgrundlage der Beurteilung

(75) Gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV können Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft, als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden; dies ist eine mögliche Grundlage für eine Ausnahme vom allgemeinen Verbot staatlicher Beihilfen. Im vorliegenden Fall hält die Kommission Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV für die geeignete Rechtsgrundlage für die angemeldete Regelung.

(76) Insbesondere sind Beihilfen zugunsten des Seeverkehrs auf der Grundlage der Leitlinien, unter anderem des Schiffsmanagement-Leitfadens, zu prüfen, in denen festgelegt ist, inwieweit für das Besatzungsmanagement und das technische Management von Schiffen die Tonnagesteuer oder andere Steuerregelungen in Anspruch genommen werden können.

6.3 Beurteilung der Vereinbarkeit

(77) In den Leitlinien sind die Voraussetzungen festgelegt, unter denen die Mitgliedstaaten bestimmte Beihilferegelungen einführen können, um ihr Seeverkehrsgewerbe bei der Verwirklichung allgemeiner Ziele zu unterstützen, unter anderem

— einen sichereren, effizienteren, zuverlässigeren und umweltfreundlicheren Seeverkehr sicherzustellen,

— die Eintragung in die Register der Mitgliedstaaten oder die Rückführung unter deren Flagge zu fördern,

— einen Beitrag zur Konsolidierung des in den Mitgliedstaaten bestehenden maritimen Sektors zu leisten und dabei weiterhin für eine insgesamt wettbewerbsfähige Flotte auf den Weltmärkten zu sorgen,

— das maritime Know-how zu erhalten und zu verbessern sowie die Arbeitsplätze für Seeleute der EU/des EWR zu schützen und zu fördern und

— gemäß dem Weißbuch über die Verkehrspolitik der Gemeinschaft einen Beitrag zur Förderung neuer Dienstleistungen im Bereich der Kurzstreckenseeverkehrs zu leisten.

(78) In Anschnitt 3.1 Unterabschnitt 5 der Leitlinien werden Tonnagesteuerregelungen ausdrücklich als Beispiel für steuerliche Maßnahmen genannt, bei denen sich gezeigt hat, dass sie „hochwertige Landarbeitsplätze […] erhalten" und daher als mit dem Binnenmarkt vereinbar betrachtet werden können.

(79) In den Leitlinien sind jedoch bestimmte Kriterien festgelegt, die solche Regelungen erfüllen müssen, um mit dem Binnenmarkt vereinbar zu sein.

(80) Diese Kriterien wurden im Beschluss über die Einleitung des Prüfverfahrens herangezogen und gaben der Kommission in mehrerer Hinsicht Anlass zum Zweifel. Nachstehend geht die Kommission in ihrer endgültigen Beurteilung auf jedes dieser Kriterien ein.

6.4 Möglichkeit der Inanspruchnahme der Tonnagesteuer durch natürliche Personen; Möglichkeit natürlicher Personen, die der Tonnagesteuer unterliegen, ihre Sozialversicherungsbeiträge von ihrer Steuerbemessungsgrundlage und ihre Krankenversicherungsbeiträge von ihrem Steuerbetrag abzuziehen

(81) Im Beschluss über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens stellte die Kommission die Frage, ob natürliche Personen Tonnagesteuer in Anspruch nehmen können sollten. In Abschnitt 3.1. Unterabschnitt 4 der Leitlinien heißt es in der Tat, dass „…es sich bei der Reglung, die **Körperschaftsteuer** durch eine Tonnagesteuer zu

ersetzen, um eine staatliche Beihilfe [handelt]“ ([38]). Natürliche Personen unterliegen der Einkommensteuer, nicht der Körperschaftsteuer. Außerdem wurde bei den Tonnagesteuerregelungen, die die Kommission bisher genehmigt hat, immer nur die Körperschaftsteuer durch eine Tonnagesteuer ersetzt.

(82) Dennoch nimmt die Kommission zur Kenntnis, dass die Leitlinien nicht auf juristische Personen beschränkt sind, sondern alle möglichen Wirtschaftseinheiten umfassen, die Seeverkehrstätigkeiten ausüben. In Abschnitt 2.1. Unterabschnitt 1 der Leitlinien heißt es: „Die Richtlinien unterscheiden weder zwischen Begünstigten aufgrund ihrer Rechtsform (seien es Unternehmen, Partnerschaften oder **Einzelpersonen**) noch zwischen öffentlichem oder privatem Eigentum. Alle Verweise auf Unternehmen schließen alle anderen Rechtsformen ein. ([38])“. Dies entspricht außerdem dem Ansatz des EU-Wettbewerbsrechts, das sich nur auf Unternehmen bezieht, unabhängig von ihrer Rechtsform.

(83) Es gibt auch keinen Unterschied in der Behandlung natürlicher und juristischer Personen, da die Berechnung der Steuerbemessungsgrundlage die gleiche ist und auf alle Wirtschaftseinheiten der gleiche Satz von 19 % angewandt wird.

(84) Aus den Leitlinien ergibt sich also kein Grund, natürliche Personen anders zu behandeln, und die Zweifel der Kommission in dieser Hinsicht sind beseitigt.

(85) Natürliche Personen können außerdem die von ihnen zu entrichtende Tonnagesteuer nicht weiter senken (bis sie im Extremfall gar keine Steuern mehr zu bezahlen brauchen), da sich die polnischen Behörden verpflichtet haben, dass natürliche Personen ihre Sozialversicherungsbeiträge nicht von ihrer Steuerbemessungsgrundlage und ihre Krankenversicherungsbeiträge nicht von ihrem Steuerbetrag abziehen können. Dadurch wird eine einheitliche Besteuerung für alle Wirtschaftseinheiten, die Tonnagesteuer in Anspruch nehmen können, gewährleistet, unabhängig von ihrer Rechtsform (natürliche oder juristische Personen, ausländische Unternehmer usw.).

(86) Die Kommission nimmt die Verpflichtung der polnischen Behörden zur Kenntnis, die Bestimmung aus dem Gesetz zu streichen, nach der natürliche Personen ihre Sozialversicherungsbeiträge von ihrer Steuerbemessungsgrundlage und ihre Krankenversicherungsbeiträge von ihrem Steuerbetrag abziehen können. Diese Verpflichtung gilt auch für einkommenssteuerpflichtige juristische Personen. Die Kommission begrüßt diese Verpflichtung, da eine solche Möglichkeit dem Sinn der Tonnagesteuer (Ersetzen der tatsächlichen Gewinne, die sich durch Abzug realer Belastungen von den Einkünften ergeben, durch fiktive Gewinne) widersprechen und unrechtmäßige Vorteile schaffen würde. Sie könnte darüber hinaus zu einer ungerechtfertigten unterschiedlichen Behandlung von natürlichen Personen und juristischen Personen führen.

([38]) Nachträgliche Hervorhebung.

(87) Nach Ansicht der Kommission gibt die Definition ausländischer und nationaler Wirtschaftseinheiten in Artikel 2 Absatz 3 des Tonnagesteuergesetzes keinen Anlass zu Bedenken hinsichtlich einer möglichen Diskriminierung zwischen diesen Einheiten, da sie mögliche Nachteile für die ausländischen Wirtschaftseinheiten in Bezug auf deren Möglichkeiten, die polnische Tonnagesteuerregelung in Anspruch zu nehmen, ausschließt.

6.5 **Tätigkeiten, die in erster Linie für die Tonnagesteuer in Betracht kommen**

(88) Wie im Beschluss über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens erläutert, ist nach Ansicht der Kommission die Einbeziehung der Fracht- und/oder Fahrgastbeförderung im internationalen Seeverkehr in die Tonnagesteuer mit den Leitlinien vereinbar.

(89) Zur Einbeziehung von Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Beförderung von Fracht und/oder Fahrgästen in die Tonnagesteuerregelung stellt die Kommission fest, dass die Leitlinien in der Tat auf Unternehmen Anwendung finden, die Tätigkeiten im Bereich des Seeverkehrs ausüben, d. h. Waren und Personen auf dem Seeweg befördern ([39]), und folglich ausdrücklich die Fahrgast- und/oder Frachtbeförderung als Dienstleistungen umfassen, für die Tonnagesteuer in Anspruch genommen werden kann. In Bezug auf Rettungsmaßnahmen auf See (Schiffe, die für die Rettung und Beförderung von Menschen auf See bestimmt sind) ist die Kommission — entsprechend ihrer Entscheidungspraxis ([40]) — der Ansicht, dass solche Dienste in die Tonnagesteuer einbezogen werden können sollten, da sie Hilfsdienste darstellen und in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Seeverkehr stehen.

(90) In Bezug auf Schlepptätigkeiten heißt es in den Leitlinien (Abschnitt 3.1 Unterabschnitt 14): „‚Schleppschifffahrt‘ fällt nur dann in den Anwendungsbereich der Leitlinien, wenn mehr als 50 % der von einem Schleppschiff im Verlauf eines Jahres tatsächlich ausgeführten Schlepptätigkeiten ‚Seeverkehr‘ darstellen. Wartezeiten können proportional zu den von einem Schleppschiff tatsächlich ausgeführten Tätigkeiten, die unter die Definition ‚Seeverkehr‘ fallen, angerechnet werden.“

(91) Hinsichtlich der Baggertätigkeiten ist in Abschnitt 3.1 Unterabschnitt 16 festgelegt: „Jedoch können steuerliche Regelungen für Unternehmen (wie die Tonnagesteuer) auf Baggerschiffe angewendet werden, deren Tätigkeit zu mehr als 50 % im Jahr ‚Seeverkehrleistungen‘ im Sinne einer Beförderung von ausgebaggertem oder ausgehobenem Material auf hoher See darstellt, und nur in Bezug auf solche Beförderungsleistungen.“

([39]) Siehe Abschnitt 2 Unterabschnitt 3 der Leitlinien sowie Verordnung (EWG) Nr. 4055/86 des Rates vom 22. Dezember 1986 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seeschifffahrt zwischen Mitgliedstaaten sowie zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern (ABl. L 378 vom 31.12.1986, S. 1), und Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage) (ABl. L 364 vom 12.12.1992, S. 7).

([40]) Siehe insbesondere staatliche Beihilfe N 330/2005 — Litauen — Beihilfe für Schifffahrtsgesellschaften — Tonnagesteuerregelung, Annahme am 19.7.2006, ABl. C 90 vom 25.4.2007, S. 11. Staatliche Beihilfe N 114/2004 — Italien — Pauschale Tonnagesteuer zugunsten von Seeverkehrsunternehmen, Annahme am 20.10.2004, ABl. C 136 vom 3.6.2005, S. 42.

(92) Nach den von den polnischen Behörden zugesagten Änderungen des Tonnagesteuergesetzes ([41]) wird die Inanspruchnahme der Tonnagesteuer für ein Schleppschiff oder ein Baggerschiff daran gebunden, dass mindestens 50 % der jährlichen Betriebszeit auf Tätigkeiten entfallen, die für die Tonnagesteuer in Betracht kommen, so dass diese Anforderungen nun uneingeschränkt den Leitlinien entsprechen.

(93) Ferner enthält die Tonnagesteuerregelung (Artikel 3 Absatz 1 vierter Gedankenstrich des Tonnagesteuergesetzes) eine Definition der von Baggerschiffen ausgeübten Tätigkeiten, die als Seeverkehr gelten, nämlich die Beförderung von ausgebaggertem oder ausgehobenem Material auf See, die der in den Leitlinien enthaltenen Begriffsbestimmung entspricht. Nach Auffassung der Kommission sind die Kriterien für die Inanspruchnahme der Tonnagesteuer für Baggerarbeiten mit den Leitlinien vereinbar.

(94) Hinsichtlich der Schleppschifffahrt entspricht jedoch die Voraussetzung, dass mindestens 50 % der Betriebszeit ([42]) der von einem Schleppschiff im Verlauf eines Jahres tatsächlich ausgeführten Tätigkeiten Schleppdienste außerhalb des Hafens waren (Artikel 3 Absatz 1 zweiter Gedankenstrich des Tonnagesteuergesetzes), nicht ganz den Leitlinien.

(95) Zwar werden durch diese Bestimmung Schleppdienste zur Unterstützung von Schiffen beim Einlaufen in oder Auslaufen aus einem Hafen oder beim Manövrieren innerhalb eines Hafens ausdrücklich von der Regelung ausgenommen, was in Einklang mit den Leitlinien steht ([43]). Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass andere Schleppdienste wie Schleppdienste auf Binnenwasserstraßen oder Schleppdienste auf See, bei denen kein Hafen angelaufen wird, für die Tonnagesteuer in Betracht kommen. Dies widerspricht den Leitlinien, in denen festgelegt ist, dass die Tonnagesteuer auf solche Tätigkeiten von Schleppschiffen beschränkt bleiben sollte, die „Seeverkehr" darstellen, d. h. Beförderung von Fracht und Fahrgästen auf See. In der Rechtssache *Kommission* gegen *Griechenland* ([44]) machte der Gerichtshof deutlich: „[…] obwohl das Schleppen eine Dienstleistung ist, die gewöhnlich gegen Entgelt erbracht wird, gilt es grundsätzlich nicht direkt der Beförderung von Personen oder Gütern auf dem Seeweg. Es besteht vielmehr in der Hilfe bei der Fortbewegung eines Schiffes, einer Bohranlage, einer Plattform oder einer Boje. Ein Schlepper, der einem Schiff beim Manövrieren behilflich ist, […] hilft dem Schiff, mit dem die Passagiere oder Güter befördert werden, ist aber nicht selbst das befördernde Schiff." ([45]) Daher können Schlepptätigkeiten nicht als Seeverkehr betrachtet werden. Folglich können nur solche von Schleppschiffen erbrachten Dienste für die Tonnagesteuer in Betracht kommen, bei denen unmittelbar Personen oder Güter auf dem Seeweg befördert werden.

([41]) Siehe Erwägungsgrund 20.
([42]) Text in der von den polnischen Behörden geplanten geänderten Form.
([43]) Insbesondere mit Abschnitt 3.1. Unterabschnitt 14 der Leitlinien, in dem darauf hingewiesen wird, „dass Schleppdienste, die u. a. in Häfen geleistet werden oder die darin bestehen, selbst angetriebenen Schiffen zu helfen, einen Hafen zu erreichen, keinen „Seeverkehr" […] darstellen."
([44]) Rechtssache C-251/04 vom 11. Januar 2007.
([45]) Siehe Erwägungsgrund 31 des Urteils.

(96) Aus diesen Gründen schließt die Kommission die Möglichkeit nicht aus, dass Schleppschiffe für die Tonnagesteuer in Betracht kommen, sofern mindestens 50 % der von einem Schleppschiff im Verlauf eines Jahres tatsächlich ausgeführten Tätigkeiten Dienste waren, die als Seeverkehr gelten.

6.6 **Managementtätigkeiten**

Technisches Management und Besatzungsmanagement

(97) In Bezug auf das technische Management und das Besatzungsmanagement muss die Kommission sicherstellen, dass die polnische Tonnagesteuerregelung alle Voraussetzungen erfüllt, die im Schiffsmanagement-Leitfaden festgelegt sind. Diesbezüglich stellt die Kommission Folgendes fest:

(98) Erstens haben sich die polnischen Behörden hinsichtlich der im Schiffsmanagement-Leitfaden festgelegten Voraussetzungen, dass Schiffsmanagementgesellschaften einen Beitrag zur Wirtschaft und zur Beschäftigung in der Union leisten sollen (Abschnitt 5.1. der Leitlinien) und dass es eine wirtschaftliche Verbindung zwischen den betreuten Schiffen und der Union geben soll (Abschnitt 5.2. der Leitlinien) verpflichtet, im polnischen Tonnagesteuergesetz vorzuschreiben, dass das Schiffsmanagement vom Gebiet der EU aus erfolgen muss und dass an Land oder an Bord vorwiegend Bürger der Union beschäftigt werden müssen. Darüber hinaus kann die Tonnagesteuerregelung nicht für das Management von Schiffen in Anspruch genommen werden, die keine Flagge der Union führen. Daher sind nach Ansicht der Kommission die in Abschnitt 5.1 und Abschnitt 5.2 des Schiffsmanagement-Leitfadens festgelegten Voraussetzungen erfüllt.

(99) Zweitens erkennt die Kommission an, dass Polen Mitglied der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation und Vertragspartei aller einschlägigen internationalen Übereinkommen ist, die es in nationales Recht umgesetzt hat. Darüber hinaus erfüllt es alle seine Verpflichtungen aus den einschlägigen Rechtsvorschriften der EU. Die Kommission ist daher der Ansicht, dass die Tonnagesteuerregelung die internationalen und europäischen Normen gemäß Abschnitt 5.3 des Schiffsmanagement-Leitfadens erfüllt.

(100) Drittens steht die Bedingung, dass Schiffsmanagementgesellschaften ausschließlich Schiffe betreuen sollten, die die polnische Flagge führen, nach Auffassung der Kommission uneingeschränkt im Einklang mit Abschnitt 5.4. des Schiffsmanagement-Leitfadens.

(101) Viertens sollten, auch wenn die polnische Tonnagesteuerregelung nur auf solche Managementgesellschaften Anwendung findet, die für das komplette Management, d. h. sowohl Besatzungsmanagement als auch technisches Management, zuständig sind, nach Ansicht der Kommission die besonderen Anforderungen in Abschnitt 6 des Schiffsmanagement-Leitfadens auch für diese Gesellschaften gelten, da sie auch für die Besatzungen verantwortlich sind. Diese Anforderungen betreffen die Ausbildung sowie die sozialen Bedingungen für Seeleute.

(102) In diesem Zusammenhang erkennt die Kommission an, dass sich die polnischen Behörden verpflichtet haben, von jedem Arbeitgeber, der Seeleute beschäftigt, unabhängig davon, ob es sich um den Schiffseigner oder eine Schiffsmanagementgesellschaft handelt, die Einhaltung der einschlägigen Vorschriften des Seearbeitsübereinkommens von 2006 ([46]) zu verlangen. Folglich wird die polnische Tonnagesteuerregelung die in Abschnitt 6 des Schiffsmanagement-Leitfadens festgelegten Anforderungen für das Besatzungsmanagement erfüllen.

(103) Angesichts dessen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die im Tonnagesteuergesetz enthaltenen Anforderungen in Bezug auf Managementgesellschaften dem Schiffsmanagement-Leitfaden entsprechen.

Strategisches und kommerzielles Management

(104) Die Kommission nimmt die Erläuterungen der polnischen Behörden in Bezug auf die Bedingungen für das strategische und kommerzielle Management ([47]) zur Kenntnis und bestätigt, dass die in der Tonnagesteuerregelung vorgesehenen einschlägigen Vorgaben alternativ und nicht kumulativ zu verstehen sind. Für die Inanspruchnahme der Tonnagesteuer muss daher nur eine der drei folgenden Bedingungen erfüllt sein: (i) entweder müssen alle wichtigen Entscheidungen in Polen getroffen werden, oder (ii) der Sitz des Unternehmens oder (iii) die Führungskräfte sollten sich in Polen befinden.

(105) Folglich müssen die Unternehmen nicht unbedingt ausschließlich von Polen aus tätig sein, um für die polnische Tonnagesteuerregelung in Betracht zu kommen, sondern können ihren Sitz auch in einem anderen Mitgliedstaat der Union/des EWR haben.

(106) Aus diesen Gründen ist die Kommission der Ansicht, dass die in der polnischen Tonnagesteuerregelung enthaltenen Vorgaben hinsichtlich des strategischen und kommerziellen Managements Unternehmen aus anderen Staaten der EU/des EWR nicht daran hindern, die polnische Tonnagesteuer in Anspruch zu nehmen. Darüber hinaus sind diese Vorgaben dem angestrebten Ziel angemessen, zu gewährleisten, dass Tonnagesteuer-Unternehmen tatsächlich einen Beitrag zur Wirtschaft und zur Beschäftigung in Polen leisten, was den Leitlinien entspricht.

Gecharterte Schiffe

(107) Die Kommission nimmt die Erläuterungen der polnischen Behörden hinsichtlich der Anforderungen für die Einbeziehung gecharterter Schiffe in die Tonnagesteuerregelung zur Kenntnis.

(108) In diesem Zusammenhang bestätigt die Kommission, dass es den Leitlinien entspricht, in die Tonnagesteuerregelung keine Unternehmen einzubeziehen, deren Tätigkeit sich darauf beschränkt, Schiffe auf Zeit oder für eine bestimmte Fahrt zu chartern.

([46]) In EU-Recht umgesetzt durch die Richtlinie 2009/13/EG des Rates vom 16. Februar 2009 zur Durchführung der Vereinbarung zwischen dem Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) über das Seearbeitsübereinkommen 2006 und zur Änderung der Richtlinie 1999/63/EG (ABl. L 124 vom 20.5.2009, S. 30).

([47]) Siehe Erwägungsgründe 31-34.

(109) Die polnischen Behörden erklärten weiter, dass nur Betreiber, die gleichzeitig für das kommerzielle Management, technische Management und Besatzungsmanagement eines bestimmten gecharterten Schiffs zuständig sind, Tonnagesteuer in Anspruch nehmen können. Die Kommission geht daher davon aus, dass ausschließlich bareboat gecharterte Schiffe für die Tonnagesteuer in Betracht kommen, da nur bei dieser Form der Charter alle diese drei Funktionen ausgeübt werden. Sie hat also keine Einwände hinsichtlich der Inanspruchnahme der Tonnagesteuer für bareboat gecharterte Schiffe, da solche Schiffe für die Zwecke der Tonnagesteuerregelung eigenen Schiffen gleichgestellt werden.

6.7 **Maßnahmen zur Bekämpfung des Missbrauchs**

(110) Die Kommission bestätigt ihre vorläufige Beurteilung im Beschluss über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens ([48]), dass die Maßnahmen zur Bekämpfung des Missbrauchs hinsichtlich der Überprüfung von Transaktionen innerhalb der gleichen Unternehmensgruppe nach dem Grundsatz des Fremdvergleichs und hinsichtlich einer getrennten Buchführung, bei der zwischen Tätigkeiten, die für die Tonnagesteuer in Betracht kommen, und anderen Tätigkeiten unterschieden wird, ausreichen, um Umleitungen auf seeverkehrsfremde Geschäftsbereiche und Steuerhinterziehung zu verhindern.

(111) Die Kommission wird daher im Folgenden lediglich die Regeln hinsichtlich der Option „alles oder nichts“ prüfen.

(112) Im Tonnagesteuergesetz ist vorgesehen, dass die Entscheidung, die angemeldete Regelung in Anspruch zu nehmen, von allen in Polen steuerpflichtigen Unternehmen einer Unternehmensgruppe für alle ihre für diese Regelung in Betracht kommenden Tätigkeiten gemeinsam getroffen werden muss.

(113) Durch die in Erwägungsgrund 39 erläuterten Bestimmungen, die bei einer Fusion gelten, wird sichergestellt, dass das neu gebildete Seeverkehrsunternehmen sich dem System der Tonnagesteuer anschließt, wenn mindestens einer der beteiligten Schiffseigner tonnagesteuerpflichtig ist.

(114) Die bei Einstellung der für die Tonnagesteuer in Betracht kommenden Tätigkeiten geltenden Vorschriften, nach denen die Unternehmen erst nach drei Jahren wieder diese Form der Besteuerung in Anspruch nehmen können, sind nach Ansicht der Kommission geeignet, zu verhindern, dass sich die Unternehmen „die Rosinen herauspicken“; sie können also nicht zwischen Tonnagesteuer und Körperschaftsteuer hin- und herwechseln, je nachdem, welches System in einer bestimmten Phase ihrer Tätigkeiten vorteilhafter ist.

(115) Weiter stellt die Kommission fest, dass die Verpflichtung, die Tonnagesteuerregelung dahingehend zu ändern, dass die Unternehmen 10 Jahre lang an dieses System gebunden sind, den bestehenden Tonnagesteuerregelungen entspricht, die die Kommission bereits genehmigt hat, und damit den Bedenken Rechnung trägt, die die Kommission in ihrem Beschluss über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens geäußert hatte.

([48]) Siehe insbesondere die Erwägungsgründe 102-104.

(116) Insgesamt kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die geprüfte Tonnagesteuerregelung das für Tätigkeiten, die für die Tonnagesteuer in Betracht kommen, geltende Kriterium der Option „alles oder nichts“ erfüllt.

6.8 **Einhaltung der Höchstgrenzen**

(117) In Kapitel 11 der Leitlinien heißt es, dass „der Gesamtbetrag der im Rahmen der Kapitel 3 bis 6 gewährten Beihilfe (d. h. Tonnagesteuer, Befreiung der Seeleute von der Einkommensteuer und von Sozialversicherungsbeiträgen, Beihilfen für das Ersetzen der Besatzung, Investitionen und Regionalbeihilfen) nicht den Gesamtbetrag der Steuern und Sozialversicherungsbeiträge überschreiten [sollte], die von Reedern und Seeleuten erhoben werden.“

(118) Nach Angaben der polnischen Behörden gibt es keine bestehende Beihilferegelung in Polen, durch die den Vorteilen der vorliegenden Regelungen weitere staatliche Beihilfen hinzugefügt würden. Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die in Kapitel 11 der Leitlinien vorgesehene Höchstgrenze eingehalten wird.

6.9 **Berichte**

(119) Die polnischen Behörden erklärten sich bereit, der Kommission jährlich Berichte über die Durchführung der Tonnagesteuerregelung und ihre Auswirkungen auf die in der Union registrierte Flotte sowie auf die Beschäftigung von Seeleuten aus der Union zu übermitteln, wie es in Kapitel 12 der Leitlinien vorgeschrieben ist —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Beihilfe, die Polen auf der Grundlage des Tonnagesteuergesetzes gewähren will, ist vorbehaltlich der in Artikel 2 genannten Bedingungen und Auflagen mit dem Binnenmarkt vereinbar.

Artikel 2

Schlepptätigkeiten kommen für die Tonnagesteuer in Betracht, sofern mindestens 50 % der Betriebszeit der von einem Schleppschiff im Verlauf eines Jahres tatsächlich ausgeführten Tätigkeiten auf Dienste entfielen, die als Seeverkehr gelten.

Artikel 3

Polen setzt die Kommission binnen zwei Monaten nach Bekanntgabe dieses Beschlusses von den Maßnahmen in Kenntnis, die ergriffen wurden, um dem Beschluss nachzukommen.

Artikel 4

Dieser Beschluss ist an die Republik Polen gerichtet.

Brüssel, den 18. Dezember 2009

Für die Kommission

Antonio TAJANI

Vizepräsident