ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 18ης Δεκεμβρίου 2009

για την κρατική ενίσχυση C 34/07 (πρώην N 93/06) σχετικά με την καθιέρωση καθεστώτος φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας στην Πολωνία προς όφελος των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2009) 10376]

(Το κείμενο στην πολωνική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2010/213/ΕΕ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2 ([1]),

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

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με την προαναφερόμενη διάταξη ([2]) και αφού έλαβε υπόψη της τις παρατηρήσεις τους,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Με επιστολή της την 1η Φεβρουαρίου 2006 ([3]), η Πολωνία κοινοποίησε στην Επιτροπή καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας. Η υπόθεση καταχωρίσθηκε με τον αριθμό N 93/2006.

(2) Με επιστολές τους στις 9 Μαρτίου, 29 Μαΐου, 14 Νοεμβρίου 2006 και 11 Απριλίου 2007 ([4]), οι υπηρεσίες της Επιτροπής ζήτησαν περαιτέρω πληροφορίες. Με επιστολές τους στις 20 Απριλίου, 9 Μαΐου και 6 Σεπτεμβρίου 2006, 5 Ιανουαρίου και 8 Ιουνίου 2007 ([5]), οι αρχές της Πολωνίας απάντησαν στην Επιτροπή. Επίσης, στις 19 Ιανουαρίου 2007 πραγματοποιήθηκε συνάντηση τεχνικής φύσεως.

(3) Με επιστολή της στις 12 Σεπτεμβρίου 2007 ([6]), η Επιτροπή ενημέρωσε τη Δημοκρατία της Πολωνίας ότι αποφάσισε να κινήσει επίσημη διαδικασία έρευνας σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ για την ενίσχυση (εφεξής «απόφαση για την κίνηση διαδικασίας»).

(4) Η Πολωνία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της με την επιστολή της 18ης Οκτωβρίου 2007 ([7]).

(5) Η απόφαση της Επιτροπής για την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ([8]). Η Επιτροπή κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την ενίσχυση.

(6) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από ένα ενδιαφερόμενο μέρος ([9]). Τις διαβίβασε στην Πολωνία, η οποία όμως δεν άσκησε το δικαίωμά της να απαντήσει.

(7) Μετά από συνάντηση μεταξύ των υπηρεσιών της Επιτροπής και των αρχών της Πολωνίας στις 14 Ιανουαρίου 2009, οι αρχές της Πολωνίας με επιστολή τους στις 25 Φεβρουαρίου 2009 ([10]) δεσμεύτηκαν να τροποποιήσουν ορισμένα σημεία του καθεστώτος φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας, για τα οποία η Επιτροπή είχε εκφράσει ανησυχίες στην απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία. Οι αρχές της Πολωνίας με επιστολές τους στις 24 Μαρτίου 2009 ([11]), 26 Οκτωβρίου 2009 ([12]) και 9 Δεκεμβρίου 2009 ([13]) διαβίβασαν περαιτέρω πληροφορίες.

2. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

2.1. Σύνοψη

(8) Για τους πλοιοκτήτες που δραστηριοποιούνται στη διεθνή ναυτιλία, θεωρείται ότι ο φόρος βάσει της χωρητικότητας θα αντικαταστήσει τον φόρο εισοδήματος εταιρειών ή τον φόρο εισοδήματος φυσικών προσώπων με ένα εφάπαξ ποσό, το οποίο υπολογίζεται με βάση τη χωρητικότητα του χρησιμοποιούμενου πλοίου. Ως διεθνής θαλάσσια μεταφορά ορίζεται η μεταφορά μεταξύ λιμένα της Πολωνίας και λιμένα του εξωτερικού, μεταξύ λιμένων του εξωτερικού, ή μεταξύ λιμένων της Πολωνίας με μόνη προϋπόθεση η μεταφορά αυτή να αποτελεί σκέλος μεγαλύτερης μεταφοράς που εξυπηρετεί επίσης λιμένα του εξωτερικού. Οι δραστηριότητες σε γραμμές αποκλειστικά εντός της Πολωνίας (ενδομεταφορές) δεν υπόκεινται επομένως στο φόρο βάσει της χωρητικότητας με βάση το νόμο περί φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας.

2.2. Το καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας

(9) Το πολωνικό καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας καθιερώνεται με το νόμο περί καθεστώτος φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας, ο οποίος εκδόθηκε στις 24 Αυγούστου 2006 ([14]). Ο νόμος προγραμματίζεται να τεθεί σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2011, μόλις εγκρίνει η Επιτροπή το καθεστώς.

([1]) Από την 1η Δεκεμβρίου 2009, τα άρθρα 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ είναι πλέον τα άρθρα 107 και 108, αντίστοιχα, της ΣΛΕΕ. Οι δύο δέσμες διατάξεων είναι, ουσιαστικά, ταυτόσημες. Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, οι παραπομπές στα άρθρα 107 και 108 της ΣΛΕΕ εννοούνται ως οι παραπομπές στα άρθρα 87 και 88, αντίστοιχα, της συνθήκης ΕΚ, αναλόγως.

([2]) ΕΕ C 300 της 12.12.2007, σ. 22.

([3]) Με αριθμό αναφοράς TREN(2006) A/12656.

([4]) Με αριθμούς αναφοράς TREN(2006) D/204393, D/210227, D/223420 και TREN(2007) D/307010.

([5]) Με αριθμούς αναφοράς TREN(2006) A/19774, A/22657, A/31398 και TREN(2007) A/21073, A/34300.

([6]) Με αριθμό αναφοράς C (2007) 4016.

([7]) Με αριθμό αναφοράς TREN(2007) A/45675.

([8]) Βλέπε υποσημείωση 2.

([9]) Με αριθμό αναφοράς TREN (2007) A/51337.

([10]) Με αριθμό αναφοράς TREN(2009) A/10443.

([11]) Με αριθμό αναφοράς TREN(2009) A/13527.

([12]) Με αριθμό αναφοράς TREN(2009) A/34359.

([13]) Με αριθμό αναφοράς TREN(2009) A/38744

([14]) Εφημερίδα της κυβερνήσεως 2006, αριθ. 183, σημείο 1353.

(10) Το καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας επιτρέπει στους υποκείμενους στο φόρο βάσει της χωρητικότητας φορείς εκμετάλλευσης πλοίων να απαλλάσσονται του φόρου επί των κερδών, όπως ορίζουν ο νόμος της 31ης Ιανουαρίου 1989 περί δημοσιονομικής διαχείρισης των κρατικών επιχειρήσεων ([15]) και ο νόμος της 1ης Δεκεμβρίου 1995 περί των πληρωμών από κέρδη των μονοπρόσωπων εταιρειών του Δημοσίου ([16]), για τα έσοδά τους από υποκείμενες στο φόρο δραστηριότητές τους. Οι φορείς εκμετάλλευσης πλοίων έχουν το δικαίωμα να επιλέξουν να υπόκεινται στο φόρο βάσει της χωρητικότητας με ειδική δήλωση, με την οποία επιλέγουν αυτόν τον τύπο φορολόγησης.

(11) Σύμφωνα με το άρθρο 5 του νόμου περί φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας, για κάθε πλοίο υποκείμενο στο φόρο βάσει της χωρητικότητας, τα φορολογητέα κέρδη από υποκείμενες στο φόρο δραστηριότητες καθορίζονται σε ένα εφάπαξ ποσό, το οποίο υπολογίζεται με βάση την καθαρή χωρητικότητα του πλοίου ως εξής, ανά 100 κκχ, ανά 24ωρη περίοδο έναρξης που αντιστοιχεί στην περίοδο λειτουργίας όλων των πλοίων του φορέα εκμετάλλευσης εντός του αντίστοιχου μήνα, τα έσοδα των οποίων υπόκεινται στο φόρο βάσει της χωρητικότητας:

Καθαρή χωρητικότητα του πλοίου	Υπολογισμός εφάπαξ εσόδων
Έως 1 000 κκχ	Το ισοδύναμο 0,5 ευρώ ανά 100 κκχ
Από 1 001 έως 10 000 κκχ	Το ισοδύναμο 0,35 ευρώ ανά 100 κκχ άνω των 1 000 κκχ
Από 10 001 έως 25 000 κκχ	Το ισοδύναμο 0,20 ευρώ ανά 100 κκχ άνω των 10 000 κκχ
Από 25 001 κκχ	Το ισοδύναμο 0,10 ευρώ ανά 100 κκχ άνω των 25 000 κκχ

(12) Για τον υπολογισμό, η καθαρή χωρητικότητα του πλοίου στρογγυλοποιείται προς τα άνω ή προς τα κάτω με τον εξής τρόπο: χωρητικότητα κάτω των 50 κκχ αγνοείται και χωρητικότητα άνω των 50 κκχ στρογγυλοποιείται προς την πλησιέστερη εκατοντάδα κκχ.

(13) Ο οφειλόμενος φόρος βάσει της χωρητικότητας υπολογίζεται με τη βάση φορολόγησης στην οποία εφαρμόζεται συντελεστής 19 %.

(14) Ο οφειλόμενος φόρος βάσει της χωρητικότητας υπολογίζεται σε ευρώ και καταβάλλεται σε PLN με βάση τη μέση συναλλαγματική ισοτιμία, όπως αυτή δημοσιεύεται από την Εθνική Τράπεζα της Πολωνίας, για την τελευταία ημέρα του μηνός για τον οποίο είναι καταβλητέος ο φόρος βάσει της χωρητικότητας. Ο οφειλόμενος φόρος βάσει της χωρητικότητας υπολογίζεται χωρίς την αφαίρεση του κόστους που ενδεχομένως έχει προκύψει κατά τη δημιουργία των εσόδων.

(15) Με βάση το άρθρο 8 του νόμου περί φόρου βάσει της χωρητικότητας, τα έσοδα από την πώληση υποκείμενου στο φόρο πλοίου από εταιρεία υποκείμενη στο φόρο βάσει της χωρητικότητας δεν εμπίπτουν στα φορολογικά έσοδα χωρητικότητας και φορολογούνται με ενιαίο συντελεστή 15 %, εφόσον δεν χρησιμοποιηθούν επί μια τριετία για την αγορά, την επισκευή, τον εκσυγχρονισμό ή την ανασκευή άλλου πλοίου.

([15]) Εφημερίδα της κυβερνήσεως 1992, αριθ. 6, σημείο 27, όπως τροποποιήθηκε.

([16]) Εφημερίδα της κυβερνήσεως, αριθ. 154, σημείο 792.

(16) Τα άτομα ή τα μέλη εταιρικής σχέσης, τα οποία υπόκεινται σε φόρο εισοδήματος, επιτρέπεται να αφαιρούν το ποσό των εισφορών ασφάλισής τους στο ταμείο υγείας από τον φόρο βάσει της χωρητικότητας που πρέπει να καταβάλουν απευθείας κατά τη διάρκεια του αντίστοιχου φορολογικού έτους ([17]) (άρθρο 6 του νόμου περί φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας) και το ποσό των εισφορών τους κοινωνικής ασφάλισης που έχουν καταβάλει το αντίστοιχο έτος ([18]) από τη βάση φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας (άρθρο 4 παράγραφος 3 του νόμου περί φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας).

(17) Στην επιστολή της 25ης Φεβρουαρίου 2009, οι αρχές της Πολωνίας δεσμεύθηκαν να άρουν από τον νόμο φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας τη δυνατότητα αφαίρεσης των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης και υγείας, εφόσον ο πλοιοκτήτης είναι φυσικό πρόσωπο ή φυσικό πρόσωπο σε εταιρική σχέση ([19]). Συνεπώς, αυτές οι δυνατότητες αφαίρεσης δεν εφαρμόζονται και ισχύουν η ίδια μέθοδος υπολογισμού της βάσης φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας και το ύψος του καταβλητέου φόρου βάσει της χωρητικότητας για όλες τις οντότητες που υπόκεινται στο φόρο βάσει της χωρητικότητας.

2.3. **Κριτήρια υπαγωγής στο φόρο βάσει της χωρητικότητας**

2.3.1. *Πλοία υπαγόμενα στο φόρο βάσει της χωρητικότητας*

(18) Στον φόρο βάσει της χωρητικότητας υπάγονται μόνον τα ποντοπόρα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στο θαλάσσιο νηολόγιο της Πολωνίας. Συνεπώς, στον φόρο υπάγεται πλοίο που φέρει τη σημαία της Πολωνίας, χρησιμοποιείται στη διεθνή ναυτιλία και ανταποκρίνεται σε όλες τις απαιτήσεις θαλάσσιας πλοήγησης. Για την αποδοχή ενός πλοίου ως ποντοπόρου κανονικά απαιτείται πιστοποίησή του με βάση το Διεθνές Πιστοποιητικό Γραμμής Φόρτωσης ή τη Διεθνή σύμβαση για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (εφεξής «σύμβαση SOLAS») ([20]).

2.3.2. *Δραστηριότητες υπαγόμενες στο φόρο βάσει της χωρητικότητας*

(19) Οι δραστηριότητες που υπάγονται στο φόρο βάσει της χωρητικότητας είναι οι εξής ([21]):

i) η μεταφορά εμπορευμάτων ή/και επιβατών·

ii) οι θαλάσσιες δραστηριότητες διάσωσης·

iii) η θαλάσσια ρυμούλκηση, με την προϋπόθεση ότι τουλάχιστον το 50 % των εσόδων από τις εργασίες αυτές που όντως εκτελέσθηκαν από το ρυμουλκό κατά το φορολογικό έτος προέκυψε από τη θαλάσσια μεταφορά και όχι από τη ρυμούλκηση από και προς λιμένα·

([17]) Όπως ορίζεται στο νόμο της 27ης Αυγούστου 2004 για τις υπηρεσίες περίθαλψης που χρηματοδοτούνται από το Δημόσιο, Εφημερίδα της κυβερνήσεως αριθ. 210, σημείο 2135, όπως τροποποιήθηκε.

([18]) Όπως ορίζεται στο νόμο περί συστήματος κοινωνικής ασφάλισης της 13ης Οκτωβρίου 1998. Εφημερίδα της κυβερνήσεως 2007, αριθ. 11, σημείο 74, όπως τροποποιήθηκε.

([19]) Βλέπε άρθρο 4 παράγραφοι 3 έως 5, άρθρο 6 και άρθρο 12 παράγραφος 3 του νόμου.

([20]) Η σύμβαση SOLAS εκδόθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) στο Λονδίνο, την 1η Νοεμβρίου 1974 (η οποία δημοσιεύθηκε στην ενσωματώθηκε Εφημερίδα της κυβερνήσεως της Πολωνίας, αριθ. 61, σημεία 318 και 319) μαζί με το πρωτόκολλο της, στο Λονδίνο στις 17 Φεβρουαρίου 1978 (το οποίο δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της κυβερνήσεως της Πολωνίας του 1984, αριθ. 61, σημεία 320 και 321, και του 1986, αριθ. 35, σημείο 177).

([21]) Άρθρο 3.1 του νόμου περί φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας.

iv) η βυθοκόρηση, με την προϋπόθεση ότι τουλάχιστον το 50 % των εσόδων από τις εργασίες αυτές που όντως εκτελέσθηκαν από τη βυθοκόρο κατά τη διάρκεια του έτους προέκυψε από τη θαλάσσια μεταφορά υλικών.

(20) Με την επιστολή τους στις 25 Φεβρουαρίου 2009, αρχές της Πολωνίας δεσμεύθηκαν να τροποποιήσουν την τρίτη και την τέταρτη διάταξη ανωτέρω ([22]) εισάγοντας το κριτήριο ότι, για να περιληφθεί η ρυμούλκηση και η βυθοκόρηση στο καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας, πρέπει τουλάχιστον το 50 % του ετήσιου χρόνου λειτουργίας κάθε ρυμουλκού ή βυθοκόρου κατά τη διάρκεια του φορολογικού έτους να αποτελεί θαλάσσια μεταφορά.

(21) Επίσης, το άρθρο 3 παράγραφος 2 του νόμου περί φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας προβλέπει βοηθητικές δραστηριότητες υπαγόμενες στο φόρο βάσει της χωρητικότητας με την προϋπόθεση ότι αυτές συνδέονται με την παροχή των ανωτέρω υπαγόμενων στο φόρο υπηρεσιών.

(22) Το άρθρο 3 παράγραφος 3 του νόμου περί φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας ορίζει κατάλογο των δραστηριοτήτων που δεν υπάγονται ποτέ στον φόρο βάσει της χωρητικότητας, όπως η εξερεύνηση κάτω από τον πυθμένα της θάλασσας, η αλιεία, οι κατασκευές, τα υποθαλάσσια έργα κ.λπ.

2.3.3. *Οντότητες υπαγόμενες στο φόρο βάσει της χωρητικότητας*

(23) Υπαγόμενες στο φόρο εταιρείες είναι οι φορείς εκμετάλλευσης πλοίων που πληρούν ορισμένα κριτήρια.

(24) Ως φορέας εκμετάλλευσης πλοίων ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 3 του νόμου περί φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας: i) ιδιώτης (φυσικό πρόσωπο) ή νομικό πρόσωπο, το οποίο έχει αντίστοιχα τον τόπο διαμονής του, την καταστατική έδρα του ή τη διαχείριση στο έδαφος της Πολωνίας· ii) μέλος αστικής εταιρείας, εταιρείας εισηγμένης στο χρηματιστήριο, ομόρρυθμης εταιρείας ή ετερόρρυθμης εταιρείας με την καταστατική έδρα, τη διαχείριση ή τον τόπο διαμονής στο έδαφος της Πολωνίας· ή iii) αλλοδαπός επιχειρηματίας/επιχείρηση υπό την έννοια του νόμου της 2ας Ιουλίου 2004 περί ελευθερίας άσκησης οικονομικής δραστηριότητας ([23]), που εκτελεί στην Πολωνία δραστηριότητες υποκείμενες στον φόρο βάσει της χωρητικότητας ([24]) και πληροί τουλάχιστον μία από τις κάτωθι προϋποθέσεις:

— εμπλέκεται άμεσα στη ναυτιλία με τη χρήση ιδιόκτητων θαλάσσιων πλοίων ή πλοίων που ανήκουν σε άλλο πρόσωπο και είναι κάτοχος έγκυρου πιστοποιητικού συμμόρφωσης ([25]),

— είναι ιδιοκτήτης πλοίου αλλά δεν το χρησιμοποιεί άμεσα στη ναυτιλία ή δεν χρησιμοποιεί πλοίο άλλου προσώπου,

— διαχειρίζεται το πλοίο άλλου προσώπου, εξ ονόματος και για λογαριασμό αυτού του προσώπου σε συμβατική βάση, και είναι κάτοχος έγκυρου πιστοποιητικού συμμόρφωσης ([26]).

(25) Όσον αφορά την τελευταία προϋπόθεση (διαχείριση πλοίων), με επιστολή τους στις 8 Ιουνίου 2007, οι αρχές της Πολωνίας δεσμεύθηκαν να επιτρέψουν στις εταιρείες διαχείρισης να υπόκεινται στον φόρο βάσει της χωρητικότητας μόνον εφόσον εξασφαλίζουν ταυτόχρονα τόσο τη διαχείριση των πληρωμάτων όσο και την τεχνική διαχείριση των πλοίων.

(26) Επιπλέον, με επιστολή τους στις 26 Οκτωβρίου 2009 ([27]) οι αρχές της Πολωνίας διευκρίνισαν ότι οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων πληρούν όλες τις απαιτήσεις που περιέχει η ανακοίνωση της Επιτροπής περί παροχής οδηγιών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται στις εταιρείες διαχείρισης πλοίων (εφεξής «οδηγίες για τη διαχείριση πλοίων») ([28]).

(27) Συγκεκριμένα, όσον αφορά τις προϋποθέσεις των οδηγιών για τη διαχείριση πλοίων ότι οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων πρέπει να συμβάλλουν στην οικονομία και την απασχόληση εντός της Ένωσης (τμήμα 5.1.) και ότι πρέπει να υπάρχει οικονομικός δεσμός μεταξύ των πλοίων που διαχειρίζονται οι εν λόγω εταιρείες και της Ένωσης (τμήμα 5.2.), οι αρχές της Πολωνίας δεσμεύθηκαν ότι ο νόμος περί φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας θα προβλέπει ότι η διαχείριση του πλοίου πρέπει να πραγματοποιείται από το έδαφος της ΕΕ και ότι απασχολούνται σε δραστηριότητες στην ξηρά ή στα πλοία κυρίως υπήκοοι των κρατών μελών της Ένωσης. Επίσης, η διαχείριση πλοίων νηολογίου εκτός της Ένωσης αποκλείεται από τα οφέλη του καθεστώτος φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας.

(28) Όσον αφορά τις απαιτήσεις συμμόρφωσης προς τα διεθνή και ευρωπαϊκά πρότυπα που περιέχουν οι οδηγίες για τη διαχείριση πλοίων (τμήμα 5.3), οι αρχές της Πολωνίας διευκρίνισαν ότι η Πολωνία είναι μέλος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και ότι ως κράτος μέλος της ΕΕ τηρεί όλα τα διεθνή και ευρωπαϊκά πρότυπα ([29]). Ορισμένες νομοθετικές πράξεις εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση των πλοιοκτητών, των διαχειριστών πλοίων και άλλων εταιρειών προς τις διεθνείς απαιτήσεις ([30]), των οποίων η εφαρμογή εξασφαλίζεται και ελέγχεται από τις αρμόδιες δημόσιες αρχές.

(29) Όσον αφορά την απαίτηση σύνδεσης της σημαίας για τους διαχειριστές πλοίων (τμήμα 5.4. των οδηγιών για τη διαχείριση πλοίων), οι αρχές της Πολωνίας επεσήμαναν τη ρητή υποχρέωση για τους πλοιοκτήτες να είναι και αυτοί υπό πολωνική σημαία.

([22]) Περιλαμβάνεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο του νόμου περί φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας.

([23]) Εφημερίδα της κυβερνήσεως, αριθ. 173, σημείο 1807, όπως τροποποιήθηκε.

([24]) Βλέπε τμήμα 2.3.2. ανωτέρω.

([25]) Το έγγραφο συμμόρφωσης εκδίδεται σύμφωνα με τη σύμβαση SOLAS για φορέα εκμετάλλευσης, ο οποίος πληροί τις απαιτήσεις του διεθνούς κώδικα διαχείρισης ασφαλούς λειτουργίας των πλοίων και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης (εφεξής «κώδικας ISM»). Ο κώδικας ISM εκδόθηκε από τον ΙΜΟ με την απόφασή του Α.741(18) (η οποία δημοσιεύθηκε στην Πολωνία, Επίσημη Εφημερίδα Διεθνών Νομοθετημάτων 2005, αριθ. 4, σημείο 28).

([26]) Βλέπε υποσημείωση 25.

([27]) Με αριθμό αναφοράς TREN(2009) A/34359.

([28]) ΕΕ C 132 της 11.6.2009, σ. 6.

([29]) Συγκεκριμένα, η Πολωνία είναι συμβαλλόμενο μέρος των συμβάσεων SOLAS, MARPOL και STCW και των τροποποιήσεών τους.

([30]) Συγκεκριμένα, Safety at Sea Act 2000 (με τις τροποποιήσεις του), Prevention of Pollution from Ships Act 1995 (με τις τροποποιήσεις του), Maritime Equipment Act 2004, Employment on the Merchant Ships Act 1991 (με τις τροποποιήσεις του), Maritime Code Act 2001 (με τις τροποποιήσεις του).

(30) Όσον αφορά τις ειδικές εκπαιδευτικές και κοινωνικές προϋποθέσεις του τμήματος 6 των οδηγιών για τη διαχείριση πλοίων, με επιστολή τους στις 9 Δεκεμβρίου 2009 ([31]) οι αρχές της Πολωνίας ανέλαβαν τη δέσμευση ότι, από την έναρξη ισχύος του καθεστώτος φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας, θα απαιτούν από κάθε εργοδότη ναυτικού, είτε πρόκειται για πλοιοκτήτη είτε για εταιρεία διαχείρισης πλοίων, να συμμορφώνεται με τις ειδικές διατάξεις της σύμβασης ναυτικής εργασίας του 2006 ([32]) ([33]).

2.3.4. *Στρατηγική και τεχνική διαχείριση*

(31) Στο σημείο 33 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας η Επιτροπή εννοεί ως στρατηγική διαχείριση ότι «μια επιχείρηση υποκείμενη σε φόρο βάσει της χωρητικότητας πρέπει να λαμβάνει τις αποφάσεις της για σημαντικές κεφαλαιουχικές δαπάνες και μειώσεις στην Πολωνία. Κατά την εκτίμηση των θεμάτων αυτών, λαμβάνεται υπόψη από τις αρχές της Πολωνίας το ποσοστό των αλλοδαπών εργαζομένων που είναι υπόλογο και υπό τη διεύθυνση του προσωπικού που έχει ως βάση την Πολωνία. Σημαντικό επίσης για την εκτίμηση κατά πόσον η στρατηγική λειτουργία επιτελείται στην Πολωνία θα είναι ο τόπος της καταστατικής έδρας, συμπεριλαμβανομένων του ανώτερου προσωπικού, και ο τόπος της λήψης αποφάσεων τόσο των διευθυντών όσο και του διοικητικού συμβουλίου».

(32) Όσον αφορά την εμπορική διαχείριση, η Επιτροπή επεσήμανε στο σημείο 34 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας ότι «οι φορολογικές αρχές επαληθεύουν ότι ο σχεδιασμός διαδρομής, οι κρατήσεις επιβατών ή φορτίου, ο εφοδιασμός και η τροφοδοσία πλοίων, η διαχείριση και η εκπαίδευση προσωπικού, η τεχνική διαχείριση των πλοίων, συμπεριλαμβανομένης της λήψης αποφάσεων για την επισκευή και τη συντήρηση των πλοίων, πραγματοποιούνται στην Πολωνία. Συμπεριλαμβάνονται επίσης οι εγκαταστάσεις υποστήριξης όπως εκπαιδευτικά κέντρα, τερματικοί σταθμοί κ.λπ. στην Πολωνία και το ποσοστό των γραφείων ή υποκαταστημάτων στο εξωτερικό είναι υπό τη διεύθυνση του προσωπικού που έχει τη βάση του στην Πολωνία. Το γεγονός ότι ένα πλοίο φέρει τη σημαία της Πολωνίας, έχει ταξινομηθεί, ασφαλισθεί στην Πολωνία ή χρηματοδοτείται από την Πολωνία ενδεχομένως προσθέτει μεγαλύτερη βαρύτητα στους δείκτες που καθορίζονται ανωτέρω. Σε κάθε περίπτωση όμως πρέπει να εκτελούνται και τα δύο μέρη της δοκιμασίας, πρέπει να εγκρίνονται η εξέταση της στρατηγικής διαχείρισης και εξέταση της εμπορικής διαχείρισης».

(33) Μετά την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, οι αρχές της Πολωνίας διευκρίνισαν ότι οι απαιτήσεις των σημείων 33 και 34 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας δεν είναι ορθές και ότι στην πραγματικότητα οι όροι του νόμου περί φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας ως προς τη δυνατότητα υπαγωγής των φορέων εκμετάλλευσης πλοίων στο νόμο είναι εναλλακτικοί και όχι σωρευτικοί. Όντως, το άρθρο 2 παράγραφος 3 στοιχεία α) και β) του νόμου περί φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας ορίζει ότι ένας φορέας εκμετάλλευσης πλοίων (π.χ. ένα πρόσωπο δυνάμενο να υπαχθεί στο νόμο περί φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας εφόσον είναι δυνατόν να υπόκεινται στον εν λόγω νόμο οι δραστηριότητές του) είναι «*ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο, μέλος αστικής εταιρείας, εταιρείας εισηγμένης στο χρηματιστήριο, ετερόρρυθμης εταιρείας, ομόρρυθμης εταιρείας, το οποίο πρέπει να έχει, αντίστοιχα, τόπο διαμονής, την έδρα ή το διοικητικό συμβούλιο στην Πολωνία*». Δηλαδή πρέπει να πληρούται ένας μόνον από τους εξής τρεις όρους: i) είτε όλες οι καίριες αποφάσεις πρέπει να λαμβάνονται στην Πολωνία (καθώς και η εμπορική και η στρατηγική διαχείριση), ή ii) τα κεντρικά γραφεία, ή iii) το ανώτερο προσωπικό πρέπει να είναι εγκατεστημένο στην Πολωνία.

(34) Οι αρχές της Πολωνίας εξήγησαν επίσης ότι το άρθρο 2 παράγραφος 3 στοιχείο γ) του νόμου περί φόρου βάσει της χωρητικότητας προβλέπει σαφώς ότι ο φορέας εκμετάλλευσης πλοίων μπορεί επίσης να είναι αλλοδαπός επιχειρηματίας ([34]), ο οποίος δραστηριοποιείται στην Πολωνία σε δραστηριότητες υποκείμενες στο φόρο βάσει της χωρητικότητας. Συνεπώς, οι εταιρείες δεν περιορίζονται να δραστηριοποιούνται αποκλειστικά στην Πολωνία για να μπορούν να υπόκεινται στο πολωνικό καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας, αλλά επιτρέπεται να έχουν την έδρα τους σε άλλα κράτη μέλη της ένωσης/του ΕΟΧ.

2.3.5. *Χρήση ναυλωμένων πλοίων*

(35) Μετά την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, οι αρχές της Πολωνίας διευκρίνισαν ότι, βάσει του νόμου περί φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας (άρθρο 2 παράγραφος 3 στοιχεία α) έως γ)), οι εταιρείες με δραστηριότητες περιοριζόμενες στη ναύλωση πλοίων σε χρονική βάση ή ανά ταξίδι δεν μπορούν να υπαχθούν στον φόρο βάσει της χωρητικότητας. Ως εκ τούτου, μόνον οι φορείς εκμετάλλευσης πλοίων που είναι πλοιοκτήτες ή χρησιμοποιούν ναυλωμένα πλοία βάσει ναυλοσυμφώνου ή είναι διαχειριστές μπορούν να υπαχθούν στον φόρο βάσει της χωρητικότητας.

2.3.6. *Μέτρα οριοθέτησης*

(36) Ο νόμος περί φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας προβλέπει ορισμένα μέτρα οριοθέτησης με σκοπό την αποφυγή δευτερογενών συνεπειών σε δραστηριότητες στην Πολωνία ή σε άλλες χώρες μη υπαγόμενες στο νόμο. Τα εν λόγω μέτρα οριοθέτησης στόχο έχουν να μην υπόκεινται στο καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας δραστηριότητες μη υπαγόμενες στο νόμο ([35]).

2.3.7. *Η επιλογή «όλα ή τίποτα»*

(37) Τα άρθρα 3 και 4 του νόμου περί φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας προβλέπουν ότι οι υπαγόμενοι στο νόμο πλοιοκτήτες πρέπει να δηλώνουν όλα τα υποκείμενα στο νόμο πλοία και όλες τις υποκείμενες στο νόμο δραστηριότητες που εκτελούνται με τα πλοία αυτά. Κατά συνέπεια, αποκλείεται εξ ολοκλήρου η επιλεκτική χρήση του καθεστώτος φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας (τυχαία επιλογή).

(38) Ο κανόνας αυτός εφαρμόζεται επίσης στους ομίλους εταιρειών. Όλες οι υπαγόμενες στο νόμο και φορολογούμενες στην Πολωνία εταιρείες ομίλου εταιρειών πρέπει να υπαγάγουν στο πολωνικό καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας όλες τις υπαγόμενες στο νόμο δραστηριότητες, μόλις μια εταιρεία ομίλου επιλέξει το καθεστώς.

([31]) Με αριθμό αναφοράς TREN (2009) A/38744.

([32]) Ενσωματώθηκε στη νομοθεσία της ΕΕ με την οδηγία 2009/13/ΕΚ του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2009, για την εφαρμογή της συμφωνίας που συνήψαν η Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA) και η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία των Ενώσεων Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF) σχετικά με τη σύμβαση ναυτικής εργασίας του 2006 και για τροποποίηση της οδηγίας 1999/63/ΕΚ (ΕΕ L 124 της 20.5.2009, σ. 30).

([33]) Ο όρος αυτός θα περιληφθεί σε εσωτερικό εκτελεστικό κανονισμό του νόμου περί φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας.

([34]) Υπό την έννοια των διατάξεων του πολωνικού νόμου της 2ας Ιουλίου 2004 για την ελευθερία άσκησης οικονομικής δραστηριότητας, Dz U. αριθ. 173, σημείο 1807, όπως τροποποιήθηκε.

([35]) Βλέπε τμήματα 2.7.4 — 2.7.9 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.

(39) Σύμφωνα με το άρθρο 11 του νόμου περί φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας, σε περίπτωση συγχώνευσης μεταξύ πλοιοκτητών από τους οποίους ο ένας τουλάχιστον υπόκειται στο φόρο βάσει της χωρητικότητας, ή εφόσον μια εταιρεία υπαγόμενη στο φόρο βάσει της χωρητικότητας αποκτήσει και άλλους πλοιοκτήτες, η νεοσυσταθείσα ναυτιλιακή εταιρεία θα μπορεί να υπόκειται στο φόρο για όλον τον υπαγόμενο στο καθεστώς στόλο της.

(40) Επιπλέον, σε περίπτωση που μια εταιρεία παύσει τις υποκείμενες στο φόρο βάσει της χωρητικότητας δραστηριότητές της, ο νόμος περί φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας προβλέπει ότι η εταιρεία μπορεί να επιλέξει εκ νέου να υπαχθεί στο καθεστώς μόνον μετά την παρέλευση τριών φορολογικών ετών, το πρώτο από τα οποία αρχίζει από τη λήξη του ημερολογιακού έτους κατά το οποίο ο φορέας εκμετάλλευσης έπαυσε τις δραστηριότητες ή επέλεξε να μην τις υπαγάγει στο καθεστώς.

(41) Επίσης, οι υποκείμενες στο φόρο βάσει της χωρητικότητας εταιρείες δεν μπορούν για ορισμένο χρόνο «αποσύρονται» από το φόρο βάσει της χωρητικότητας. Ο χρόνος αυτός, ο οποίος αποκαλείται «περίοδος φόρου βάσει της χωρητικότητας», προβλέπεται για να μην μπορούν οι πλοιοκτήτες να εναλλάσσουν τις περιόδους υπαγωγής τους στο φόρο βάσει της χωρητικότητας και στο φόρο εταιρειών ανάλογα με το ύψος των χρεών τους και των κερδών τους. Η διάρκεια της περιόδου φόρου βάσει της χωρητικότητας είναι σήμερα πέντε ετών βάσει του νόμου περί φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας (άρθρο 10 του νόμου).

(42) Ωστόσο, με επιστολή τους στις 23 Φεβρουαρίου 2009 οι αρχές της Πολωνίας δεσμεύθηκαν να τροποποιήσουν τον νόμο περί φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας ώστε να παραταθεί η περίοδος αυτή σε δέκα χρόνια. Κατά συνέπεια, όταν οι εταιρείες αποφασίζουν να υπαχθούν στον νόμο, θα υποχρεούνται να παραμένουν στο καθεστώς επί τουλάχιστον δέκα χρόνια.

2.4. **Σύνδεση με τη σημαία**

(43) Το καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας που κοινοποιήθηκε προβλέπει σαφή σύνδεση με τη σημαία, ήτοι θέτει την απαίτηση υπαγωγής μόνον των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στο πολωνικό νηολόγιο.

2.5. **Διάρκεια του καθεστώτος**

(44) Με επιστολή τους στις 13 Απριλίου 2006, οι αρχές της Πολωνίας δεσμεύθηκαν να περιορίσουν τη διάρκεια του προταθέντος καθεστώτος φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας σε 10 έτη και να κοινοποιήσουν τυχόν παράτασή του ή ανανέωσή του μετά από 10 έτη. Επιπλέον, με επιστολή τους στις 9 Δεκεμβρίου 2009 επεσήμαναν ότι το καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας θα αρχίσει να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 2011.

2.6. **Ενδεχόμενη αλληλεπικάλυψη με άλλα καθεστώτα**

(45) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει η Επιτροπή, δεν υφίσταται προς το παρόν στην Πολωνία άλλο καθεστώς ενισχύσεων προς όφελος των θαλάσσιων μεταφορών.

2.7. **Υποβολή ετήσιων εκθέσεων**

(46) Οι αρχές της Πολωνίας στην κοινοποίησή τους δεσμεύθηκαν να υποβάλλουν στην Επιτροπή ετήσιες εκθέσεις όσον αφορά τις αλλαγές στο πολωνικό νηολόγιο και στην απασχόληση ναυτικών στον στόλο τους, καθώς και τον αριθμό των εταιρειών ή ομίλων εταιρειών που υπόκεινται στο φόρο βάσει της χωρητικότητας.

3. **ΛΟΓΟΙ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ**

(47) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας η Επιτροπή εξέφρασε ανησυχίες όσον αφορά τα εξής πέντε χαρακτηριστικά του πολωνικού καθεστώτος φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας και τη συμβατότητά τους με την εσωτερική αγορά:

— το γεγονός ότι επιτρέπεται να υπάγονται στο καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας φυσικά πρόσωπα· και επίσης το γεγονός ότι επιτρέπεται να υπάγονται στο καθεστώς φυσικά ή νομικά πρόσωπα, υποκείμενα σε φόρο εισοδήματος, τα οποία επέλεξαν να υπόκεινται στο φόρο βάσει της χωρητικότητας, για να εκπίπτουν οι εισφορές τους κοινωνικής ασφάλισης και υγείας από το φόρο βάσει της χωρητικότητας και από τη βάση φορολόγησης τους με βάση τη χωρητικότητα, αντίστοιχα,

— η υπαγωγή στο καθεστώς ρυμουλκών και βυθοκόρων, όταν τα πλοία αυτά παρέχουν υπηρεσίες που συνιστούν θαλάσσια μεταφορά επί λιγότερο από το ήμισυ του επιχειρησιακού χρόνου τους κατά ένα φορολογικό έτος,

— η δυνατότητα πλοιοκτήτη να υπαγάγει στο καθεστώς πλοία, για τα οποία η εταιρεία δεν εξασφαλίζει σωρευτικά, για ίδιο λογαριασμό ή για λογαριασμό τρίτου, τις εξής τρεις λειτουργίες: την εμπορική και την τεχνική διαχείριση των πλοίων και τη διαχείριση των πληρωμάτων, πέραν χωρητικότητας που υπερβαίνει τέσσερις φορές τη χωρητικότητα των πλοίων για τα οποία εξασφαλίζει τις τρεις λειτουργίες,

— οι απαιτήσεις για τη στρατηγική διαχείριση και την εμπορική διαχείριση ότι όντως οι καίριες αποφάσεις λαμβάνονται στην Πολωνία και ότι το ανώτερο προσωπικό, τα κεντρικά γραφεία, οι διευθύνοντες και το διοικητικό συμβούλιο είναι εγκατεστημένοι στην Πολωνία, οι οποίες μπορούν να δημιουργήσουν εκ των πραγμάτων διάκριση και να περιορίσουν την ελευθερία εγκατάστασης πλοιοκτητών από άλλο κράτος μέλος,

— το γεγονός ότι οι υπαγόμενες στο καθεστώς εταιρείες δεν μπορούν να επιλέξουν να αποσυρθούν μετά από παραμονή τους στο καθεστώς για πέντε χρόνια.

4. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΟΛΩΝΙΑΣ**

(48) Μετά την έκδοση της απόφασης κίνησης επίσημης διαδικασίας έρευνας, οι αρχές της Πολωνίας επεξήγησαν ορισμένα σημεία που αναφέρονταν στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας. Οι επεξηγήσεις λήφθηκαν δεόντως υπόψη στο κεφάλαιο 2 την παρούσας απόφασης και για το λόγο αυτό δεν επαναλαμβάνονται στη συνέχεια. Οι παρατηρήσεις που εκτίθενται κατωτέρω αφορούν μόνον τις ανησυχίες που εξέφρασε η Επιτροπή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας.

Δυνατότητα υπαγωγής φυσικών προσώπων στο καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας· έκπτωση των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης και ασφάλισης υγείας αυτών των προσώπων από το ποσό και τη βάση του φόρου βάσει της χωρητικότητας, αντίστοιχα

(49) Στην απόφαση κίνησης επίσημης διαδικασίας έρευνας, η Επιτροπή έθεσε το ερώτημα εάν είναι δυνατή η υπαγωγή φυσικών προσώπων στο καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας. Οι αρχές της Πολωνίας υποστήριξαν ότι η μη υπαγωγή φυσικών προσώπων στο καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας θα καθιστούσε τον νόμο περί φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας αντισυνταγματικό, διότι το σύνταγμα της Πολωνίας εξασφαλίζει ίση μεταχείριση για όλους από τις δημόσιες αρχές. Επιπλέον, η νομοθεσία της Πολωνίας δεν εμποδίζει μη νομικά πρόσωπα να δραστηριοποιούνται στις θαλάσσιες μεταφορές και, άρα, οι πλοιοκτήτες μπορούν να είναι επίσης φυσικά πρόσωπα.

(50) Όσον αφορά το θέμα εάν η έκπτωση των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης και ασφάλισης υγείας από το ποσό και τη βάση του φόρου βάσει της χωρητικότητας, αντίστοιχα, είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά, οι αρχές της Πολωνίας διευκρίνισαν ότι αυτό είναι δυνατόν μόνον για τα φυσικά πρόσωπα. Έκριναν επίσης ότι η εν λόγω έκπτωση απορρέει από το γεγονός ότι οι εισφορές κοινωνικής ασφάλισης και ασφάλισης υγείας αντισταθμίζονται από το καθεστώς φορολόγησης εισοδήματος του φυσικού προσώπου. Για την αξίωση εκπτώσεων, δεν ενδιαφέρει εάν ο φόρος εισοδήματος καταβάλλεται με βάση το εισόδημα ή τα έσοδα. Έκπτωση των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης και ασφάλισης υγείας δικαιούνται επίσης οι φορολογούμενοι που έχουν επιλέξει τον κατ' αποκοπή φόρο εισοδήματος φορολογικού μητρώου, με βάση τον οποίο φορολογούνται τα έσοδα. Υποστήριξαν επίσης ότι το γεγονός ότι ο φόρος βάσει της χωρητικότητας δεν καταβάλλεται με βάση το πραγματικό εισόδημα δεν πρέπει να είναι αποφασιστικό για την έκπτωση των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης και ασφάλισης υγείας από το ποσό και τη βάση του φόρου βάσει της χωρητικότητας, αντίστοιχα.

(51) Επίσης, οι αρχές της Πολωνίας υποστήριξαν ότι εάν αρθεί για τους πλοιοκτήτες που είναι φυσικά πρόσωπα η δυνατότητα έκπτωσης των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης και ασφάλισης υγείας από το ποσό και τη βάση του φόρου βάσει της χωρητικότητας αντίστοιχα, θα διαφοροποιείται το νομικό και το φορολογικό καθεστώς των πλοιοκτητών, ανάλογα με το κατά πόσον, πέραν των δραστηριοτήτων τους που υπόκεινται στο φόρο βάσει της χωρητικότητας, έχουν άλλα έσοδα, όπως από μισθώσεις και σχέσεις απασχόλησης.

(52) Οι αρχές της Πολωνίας διευκρίνισαν επίσης ότι το σύστημα εκπτώσεων αφορά μόνον τα πρόσωπα που έχουν υπαγόμενες στο νόμο δραστηριότητες, και όχι τους ναυτικούς που απασχολούν.

(53) Ωστόσο, όπως επισημάνθηκε στην αιτιολογική σκέψη 17 της παρούσας απόφασης, με επιστολή τους στις 25 Φεβρουαρίου 2009 οι αρχές της Πολωνίας δεσμεύθηκαν να τροποποιήσουν το καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας αίροντας από το νόμο περί φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας τη δυνατότητα έκπτωσης των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης και ασφάλισης υγείας εφόσον ο πλοιοκτήτης είναι φυσικό πρόσωπο ή φυσικό πρόσωπο σε εταιρική σχέση (βλέπε άρθρο 4 παράγραφοι 3 έως 5, άρθρο 6 και άρθρο 12 παράγραφος 3 του νόμου).

Δυνατότητα υπαγωγής των δραστηριοτήτων ρυμούλκησης και βυθοκόρησης στο καθεστώς

(54) Όσον αφορά την προκαταρκτική εκτίμηση της Επιτροπής ότι η δυνατότητα υπαγωγής των δραστηριοτήτων ρυμούλκησης και βυθοκόρησης στο καθεστώς πρέπει να βασίζεται στο χρόνο λειτουργίας ενός συγκεκριμένου ρυμουλκού ή μιας συγκεκριμένης βυθοκόρου κατά το φορολογικό έτος και όχι στο ύψος των παραγόμενων εσόδων, οι αρχές της Πολωνίας υποστήριξαν ότι η σύνδεση του χρόνου εργασίας με τη δυνατότητα υπαγωγής μιας συγκεκριμένης δραστηριότητας στη φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας δεν θα ανταναλά πάντοτε την εκτέλεση της δραστηριότητας κατά τη διάρκεια του έτους.

(55) Κατά την άποψή τους, θα ήταν πιο ενδεδειγμένο να διατηρηθούν οι υπάρχουσες λύσεις, δηλαδή η σύνδεση της κατανομής του όγκου των δραστηριοτήτων που υπόκεινται στο φόρο βάσει της χωρητικότητας στο συνολικό όγκο των εσόδων, καθώς στις περιπτώσεις αυτές υπάρχει η δυνατότητα επαλήθευσης των δεδομένων που περιέχουν οι λογαριασμοί του φορολογούμενου. Οι αρχές της Πολωνίας δήλωσαν ότι αυτού του είδους η λύση είναι ευκολότερο να ελέγχεται, τόσο από τον φορολογούμενο όσο και από τις φορολογικές αρχές, και ότι έτσι δεν θα επιτρέπεται η παράνομη χρήση του φόρου βάσει της χωρητικότητας για την κάλυψη αυτών των συγκεκριμένων τύπων δραστηριοτήτων σε περιπτώσεις που οι απαιτούμενοι όροι δεν πληρούνται.

(56) Ωστόσο, όπως επισημάνθηκε στην αιτιολογική σκέψη 20 της παρούσας απόφασης, απαντώντας στις ανησυχίες που εξέφρασε η Επιτροπή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, με επιστολή τους στις 25 Φεβρουαρίου 2009 οι αρχές της Πολωνίας δεσμεύθηκαν να τροποποιήσουν τον φόρο βάσει της χωρητικότητας εισάγοντας το κριτήριο, σύμφωνα με το οποίο για να περιληφθούν η ρυμούλκηση και η βυθοκόρηση στο καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας, τουλάχιστον το 50 % του ετήσιου λειτουργικού χρόνου κάθε ρυμουλκού ή βυθοκόρησης κατά το φορολογικό έτος πρέπει να συνιστά θαλάσσια μεταφορά.

Δυνατότητα υπαγωγής της τεχνικής διαχείρισης και της διαχείρισης πληρωμάτων, καθώς και των ναυλωμένων πλοίων σε χρονική βάση ή ανά ταξίδι στο καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας

(57) Στην απόφαση κίνησης της επίσημης διαδικασίας έρευνας η Επιτροπή διευκρίνισε ότι πρέπει να υπόκεινται στο φόρο βάσει της χωρητικότητας μόνον τα πλοία για τα οποία ο πλοιοκτήτης εξασφαλίζει είτε τη διαχείριση του πληρώματος και την τεχνική διαχείριση ή την εμπορική διαχείριση του πλοίου, με την προϋπόθεση ότι η χωρητικότητα των πλοίων αυτών δεν υπερβαίνει το τετραπλάσιο της χωρητικότητας των πλοίων για τα οποία ο πλοιοκτήτης επιτελεί ταυτόχρονα τις εξής τρεις λειτουργίες: τεχνική διαχείριση του πλοίου, διαχείριση του πληρώματος και εμπορική διαχείριση. Οι αρχές της Πολωνίας υποστήριξαν ότι σχεδίασαν το καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας με βάση τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές [36] (εφεξής «κατευθυντήριες γραμμές»), οι οποίες δεν περιέχουν τόσο λεπτομερείς

[36] ΕΕ C 13 της 17.1.2004, σ. 3.

προϋποθέσεις ώστε να περιληφθούν στις διατάξεις του νόμου περί φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας.

(58) Όσον αφορά τα ναυλωμένα πλοία σε χρονική βάση ή ανά ταξίδι, όπως επισημάνθηκε στην αιτιολογική σκέψη 35 της παρούσας απόφασης, οι αρχές της Πολωνίας διευκρίνισαν ότι τα εν λόγω πλοία δεν θα υπαχθούν στο νόμο.

Απαιτήσεις για τη στρατηγική διαχείριση και την εμπορική διαχείριση

(59) Σχετικά με τις απαιτήσεις για τη στρατηγική διαχείριση και την εμπορική διαχείριση που περιγράφονται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, με βάση τις οποίες όλες οι καίριες αποφάσεις όντως λαμβάνονται στην Πολωνία και ότι το ανώτερο προσωπικό και το διοικητικό συμβούλιο πρέπει να βρίσκονται στην Πολωνία, οι αρχές της Πολωνίας δήλωσαν ότι οι εν λόγω απαιτήσεις δεν απορρέουν από τις διατάξεις του νόμου περί φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας. Σύμφωνα με τις αρχές της Πολωνίας, οι διατάξεις του νόμου περί φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας δεν προβλέπουν αξιολόγηση (επιθεώρηση) της στρατηγικής και της εμπορικής διαχείρισης.

(60) Διευκρίνισαν επίσης ότι οι όροι σχετικά με τη στρατηγική και την εμπορική διαχείριση είναι εναλλακτικοί και όχι σωρευτικοί. Τουτέστιν πρέπει να πληρούται μία από τις τρεις προϋποθέσεις: i) είτε όλες οι καίριες αποφάσεις πρέπει να λαμβάνονται στην Πολωνία (συμπεριλαμβανομένης της στρατηγικής και της εμπορικής διαχείρισης), είτε ii) η έδρα, είτε iii) το ανώτερο προσωπικό να είναι εγκατεστημένο στην Πολωνία.

(61) Συνεπώς, σύμφωνα με τις αρχές της Πολωνίας, δεν υφίσταται περιορισμός για τις εταιρείες να δραστηριοποιούνται αποκλειστικά από το έδαφος της Πολωνίας για να είναι δυνατόν να υπαχθούν στο καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας, αλλά επιτρέπεται να είναι εγκατεστημένες σε άλλα κράτη μέλη της Ένωσης/χώρες του ΕΟΧ.

(62) Όσον αφορά την ελευθερία εγκατάστασης, οι αρχές της Πολωνίας εξήγησαν ότι ο πλοιοκτήτης μπορεί επίσης να είναι αλλοδαπός επιχειρηματίας ([37]) ο οποίος εκτελεί στην Πολωνία δραστηριότητες υποκείμενες στο φόρο βάσει της χωρητικότητας. Υποστήριξαν ότι είναι δυνατή η εγγραφή στο πολωνικό νηολόγιο πλοίου που ανήκει σε πολίτη κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε νομικό πρόσωπο του οποίου η έδρα βρίσκεται σε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και πλοίου το οποίο:

— ανήκει κατά το ήμισυ στην κυριότητα πολίτη κράτους μέλους ή νομικού προσώπου του οποίου η έδρα βρίσκεται σε κράτος μέλος, με την προϋπόθεση ότι ο κύριος του πλοίου έχει τόπο διαμονής ή την καταστατική έδρα του ή υποκατάστημα σε κράτος μέλος (μπορεί να εγγραφεί στο μόνιμο νηολόγιο του πολωνικού νηολογίου εφόσον το ζητήσουν όλοι οι συνιδιοκτήτες),

— ανήκει σε ένωση επενδυτών με καταστατική έδρα στο εξωτερικό, μερίδιο κεφαλαίου της οποίας έχει ο πολίτης κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή το νομικό πρόσωπο που έχει την καταστατική έδρα του σε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με την προϋπόθεση ότι ο κύριος του πλοίου έχει τόπο διαμονής ή την καταστατική έδρα του ή υποκατάστημα σε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (μπορεί να εγγραφεί στο μόνιμο νηολόγιο του πολωνικού νηολογίου εφόσον το ζητήσει ο ιδιοκτήτης).

(63) Οι αρχές της Πολωνίας διευκρίνισαν επίσης ότι αλλοδαποί από τα κράτη μέλη και τις χώρες ΕΟΧ επιτρέπεται να αρχίζουν και να διεξάγουν επιχειρηματικές δραστηριότητες με βάση τις ίδιες αρχές που ισχύουν για τους Πολωνούς επιχειρηματίες. Επιπλέον, πολίτες χωρών μη μελών της ΕΕ/του ΕΟΧ επιτρέπεται επίσης να αρχίζουν και να διεξάγουν επιχειρηματικές δραστηριότητες με βάση τις ίδιες αρχές που ισχύουν για τους Πολωνούς επιχειρηματίες, εφόσον διαμένουν νομίμως στην Πολωνία. Επίσης, αλλοδαποί επιχειρηματίες (αλλοδαπός που διεξάγει επιχειρηματικές δραστηριότητες στο εξωτερικό) επιτρέπεται να διεξάγει επιχειρηματικές δραστηριότητες υπό μορφή υποκαταστήματος και να δημιουργεί αντιπροσωπείες στην Πολωνία (σύμφωνα με το νόμο περί ελευθερίας άσκησης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων).

(64) Υποκατάστημα είναι ένα χωριστό και οργανωτικά ανεξάρτητο μέρος των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων επιχειρηματία εκτός της καταστατικής έδρας του ή του κύριου τόπου της επιχειρηματικής του δραστηριότητας. Οι αρχές της Πολωνίας υποστήριξαν ότι η δημιουργία υποκαταστήματος από αλλοδαπό επιχειρηματία δεν είναι πολύπλοκη και ότι δεν απαιτείται να πληροί ο αλλοδαπός επιχειρηματίας λεπτομερείς όρους. Όσον αφορά τις αντιπροσωπείες, επιτρέπεται να διεξάγουν μόνον δραστηριότητες σχετιζόμενες με τη διαφήμιση και την εμπορική προώθηση του αλλοδαπού επιχειρηματία.

(65) Με βάση τα ανωτέρω, όσον αφορά την προκαταρκτική αξιολόγηση της Επιτροπής ότι οι όροι για τη στρατηγική και την εμπορική διαχείριση που περιέχει το καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας κατά τα φαινόμενα περιορίζουν τις δυνατότητες εγκατάστασης θυγατρικών εταιρειών, δημιουργούν εκ των πραγμάτων προβλήματα διακρίσεων και περιορίζουν την ελευθερία εγκατάστασης, οι αρχές της Πολωνίας υποστήριξαν ότι το συμπέρασμα αυτό είναι αβάσιμο και ότι δεν απορρέει από την ισχύουσα νομοθεσία.

Η επιλογή «όλα ή τίποτα»

(66) Σχετικά με την 5ετή περίοδο υποχρεωτικής παραμονής στο καθεστώς που κοινοποιήθηκε, οι αρχές της Πολωνίας τόνισαν ότι οι οδηγίες δεν καθορίζουν όρους σχετικά με περιόδους υποχρεωτικής παραμονής.

(67) Επιπλέον, η καθιέρωση της 5ετούς περιόδου υποχρεωτικής παραμονής στο καθεστώς επιτρέπει να επιτευχθούν ταχύτερα τα αποτελέσματα των εφαρμοζόμενων κανονισμών, όπως η επιστροφή πλοίων που ανήκουν σε Πολωνούς πλοιοκτήτες υπό πολωνική σημαία, δηλαδή υπό σημαία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(68) Η Πολωνία κατέληξε ότι, με βάση τη δέσμευσή της να υποβάλει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και πάλι μετά από δέκα χρόνια το καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας ως σχέδιο ενισχύσεων, η παράταση της περιόδου υποχρεωτικής παραμονής στο καθεστώς σε δέκα χρόνια θα καταστήσει δύσκολη την ορθή ανάλυση του καθεστώτος, το οποίο μάλιστα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί πριν υποβληθεί και πάλι από την Πολωνία.

([37]) Υπό την έννοια των διατάξεων του πολωνικού νόμου της 2ας Ιουλίου 2004 για την ελευθερία άσκησης οικονομικήςδραστηριότητας, Dz U. αριθ. 173, σημείο 1807, όπως τροποποιήθηκε.

(69) Ωστόσο, όπως επισημάνθηκε στην αιτιολογική σκέψη 42 της παρούσας απόφασης, οι αρχές της Πολωνίας δεσμεύθηκαν στη συνέχεια να τροποποιήσουν το καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας παρατείνοντας για τις εταιρείες την περίοδο υποχρεωτικής παραμονής σε δέκα χρόνια.

5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

(70) Μόνον ένα ενδιαφερόμενο μέρος, η εταιρεία *Bugsier Reederei- und Bergungsgesellschaft mbH & Co. KG* (εφεξής *Bugsier Reederei*), αντέδρασε με επιστολή της στις 20 Δεκεμβρίου 2007 στη δημοσίευση του συνοπτικού σημειώματος για την απόφαση της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2007 στην Επίσημη Εφημερίδα.

(71) Σύμφωνα με την *Bugsier Reederei*, η ρυμούλκηση δεν πρέπει να περιληφθεί στο πολωνικό καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας. Κατά την άποψή της, αυτό θα δημιουργούσε σοβαρή στρέβλωση του ανταγωνισμού στον ευρωπαϊκό κλάδο ρυμούλκησης.

6. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ

6.1. **Ύπαρξη ενίσχυσης με βάση το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ**

(72) Με βάση το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή της παραγωγής ορισμένων προϊόντων είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.

(73) Μέσω του καθεστώτος φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας, οι αρχές της Πολωνίας χορηγούν πλεονέκτημα, μειώνοντας τον εταιρικό φόρο ή τον φόρο εισοδήματος προσώπων, με τον οποίο θα επιβαρυνόταν ο συγκεκριμένος κλάδος, μέσω κρατικών πόρων, ευνοώντας κατά τον τρόπο αυτό ορισμένες επιχειρήσεις διότι το μέτρο αφορά ειδικά τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Το πλεονέκτημα αυτό απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και μπορεί να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, καθώς οι ναυτιλιακές δραστηριότητες διεξάγονται ως επί το πλείστον στην παγκόσμια αγορά, όπου ανταγωνίζονται επιχειρήσεις από άλλα κράτη μέλη.

(74) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή κρίνει ότι το κοινοποιηθέν καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας πρέπει να χαρακτηρισθεί κρατική ενίσχυση υπό την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος της ΣΛΕΕ.

6.2. **Νομική βάση της αξιολόγησης**

(75) Βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, δύνανται να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά οι ενισχύσεις για την προώθηση της αναπτύξεως ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον, και επομένως παρέχουν δυνατή βάση εξαίρεσης από τη γενική απαγόρευση κρατικής ενίσχυσης. Στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή κρίνει ότι το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ συνιστά την κατάλληλη νομική βάση για το κοινοποιηθέν καθεστώς.

(76) Συγκεκριμένα, η ενίσχυση προς όφελος του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών πρέπει να εξετασθεί με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές, καθώς και με τις οδηγίες για τη διαχείριση των πλοίων, οι οποίες καθορίζουν τους κανόνες για τη δυνατότητα υπαγωγής της διαχείρισης πληρωμάτων και της τεχνικής διαχείρισης πλοίων στο φόρο βάσει της χωρητικότητας ή σε άλλες φορολογικές ρυθμίσεις.

6.3. **Αξιολόγηση της συμβατότητας**

(77) Στις κατευθυντήριες γραμμές καθορίζονται οι όροι με βάση τους οποίους τα κράτη μέλη επιτρέπεται να θεσπίζουν ορισμένα καθεστώτα κρατικών ενισχύσεων του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών με την επιδίωξη γενικών στόχων, όπως:

— η βελτίωση της ασφάλειας, της απόδοσης, της προστασίας και της περιβαλλοντικής συμβατότητας των θαλάσσιων μεταφορών,

— η ενθάρρυνση της εγγραφής ή της επανεγγραφής στα νηολόγια των κρατών μελών,

— η συμβολή στην εδραίωση του ναυτιλιακού κλάδου στα κράτη μέλη και παράλληλα η διατήρηση εν γένει ανταγωνιστικού στόλου στις παγκόσμιες αγορές,

— η διατήρηση και βελτίωση της ναυτιλιακής τεχνογνωσίας και η προστασία και η προώθηση της απασχόλησης ναυτικών της ΕΕ/του ΕΟΧ και

— η συμβολή στην προώθηση νέων δρομολογίων στο πεδίο των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων με βάση τη Λευκή Βίβλο για την κοινοτική πολιτική μεταφορών.

(78) Στο τμήμα 3.1 πέμπτο εδάφιο των κατευθυντηρίων γραμμών αναφέρεται συγκεκριμένα στα καθεστώτα φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας ως παραδείγματα φορολογικών μέτρων τα οποία «όπως έχει αποδειχθεί, με τα μέτρα αυτά διασφαλίζεται η απασχόληση υψηλού επιπέδου στις δραστηριότητες του ναυτιλιακού κλάδου στην ξηρά», και επομένως είναι δυνατόν να θεωρηθούν συμβιβάσιμα με την εσωτερική αγορά.

(79) Ωστόσο, στις κατευθυντήριες γραμμές καθορίζονται ορισμένα κριτήρια, τα οποία πρέπει να πληρούν τα καθεστώτα αυτά για να θεωρηθούν συμβιβάσιμα με την εσωτερική αγορά.

(80) Τα κριτήρια επανεξετάσθηκαν στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας και η Επιτροπή έχει αμφιβολίες για ορισμένα από αυτά. Στη συνέχεια δίδεται η τελική αξιολόγηση της Επιτροπής σχετικά με καθένα από αυτά.

6.4. **Δυνατότητα υπαγωγής των φυσικών προσώπων στο φόρο βάσει της χωρητικότητας έκπτωση των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης και των εισφορών υγείας των υπαγόμενων στο φόρο αυτό φυσικών προσώπων από το ποσό του φόρου και από τη βάση φορολόγησης αντίστοιχα**

(81) Στην απόφαση κίνησης της επίσημης διαδικασίας έρευνας, η Επιτροπή έθεσε το ερώτημα εάν τα φυσικά πρόσωπα πρέπει να υπόκεινται στο φόρο βάσει της χωρητικότητας. Όντως, στο τμήμα 3.1. τέταρτο εδάφιο των κατευθυντηρίων γραμμών δηλώνεται ότι «το σύστημα αντικατάστασης της **κανονικής φορολογίας των επιχειρήσεων** από το φόρο επί της

χωρητικότητας αποτελεί κρατική ενίσχυση» ([38]). Όντως, τα φυσικά πρόσωπα υπόκεινται σε φόρο εισοδήματος και όχι σε φόρο επιχειρήσεων. Επίσης, τα καθεστώτα φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας που έχει εγκρίνει μέχρι σήμερα η Επιτροπή κάλυπταν μόνον την αντικατάσταση συστημάτων φορολόγησης των επιχειρήσεων από συστήματα φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας.

(82) Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το πεδίο των κατευθυντηρίων γραμμών δεν περιορίζεται μόνον στα νομικά πρόσωπα, αλλά περιλαμβάνει όλες τις δυνατές οντότητες που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές. Όντως, το τμήμα 2.1. πρώτο εδάφιο ορίζει ότι «Στις κατευθυντήριες γραμμές δεν γίνεται κανένας διαχωρισμός μεταξύ των κατηγοριών δικαιούχων όσον αφορά τη νομική δομή τους (όπως εταιρείες, μορφές εταιρικής συνεργασίας ή μεμονωμένα άτομα) αλλά ούτε και μεταξύ δημόσιων ή ιδιωτικών μορφών ιδιοκτησίας και όποια αναφορά γίνεται σε εταιρείες θεωρείται ότι συμπεριλαμβάνει όλους τους άλλους τύπους νομικών προσώπων.» ([38]) Αυτό συμβαδίζει επίσης με την προσέγγιση που ακολουθείται στη νομοθεσία της ΕΕ περί ανταγωνισμού, η οποία αναφέρεται μόνον σε επιχειρήσεις ανεξάρτητα από τη νομική μορφή τους.

(83) Επιπλέον, δεν θα υφίσταται διάκριση στη μεταχείριση φυσικών και νομικών προσώπων, καθώς η βάση φορολόγησης θα υπολογίζεται με τον ίδιο τρόπο και επομένως θα εφαρμόζεται ο ίδιος συντελεστής του 19 % σε όλες τις οντότητες.

(84) Συνεπώς, δεν υπάρχει λόγος για διαφορετική μεταχείριση των φυσικών προσώπων με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές και άρα εν προκειμένω οι ανησυχίες της Επιτροπής μετριάζονται.

(85) Επιπλέον, δεν θα επιτρέπεται στα φυσικά πρόσωπα να μειώνουν περισσότερο τον φόρο βάσει της χωρητικότητας που οφείλουν (μέχρι την πλήρη φοροαπαλλαγή), διότι, με βάση τη δέσμευση που ανέλαβαν οι αρχές της Πολωνίας, τα φυσικά πρόσωπα δεν θα μπορούν να αφαιρούν τις εισφορές ασφάλισης υγείας και τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης από το ποσό του φόρου και τη φορολογήσιμη βάση τους, αντίστοιχα. Έτσι θα εξασφαλίζεται ίση καταβολή φόρου βάσει της χωρητικότητας για όλες τις οντότητες που είναι δυνατόν να υπόκεινται στο φόρο βάσει της χωρητικότητας ανεξάρτητα από τη νομική μορφή τους (φυσικά ή νομικά πρόσωπα, αλλοδαποί επιχειρηματίες κ.λπ.).

(86) Όσον αφορά τη δυνατότητα των φυσικών προσώπων να αφαιρούν τις εισφορές ασφάλισης υγείας και τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης από το ποσό του φόρου και τη φορολογήσιμη βάση τους αντίστοιχα, η Επιτροπή επισημαίνει τη δέσμευση των αρχών της Πολωνίας, σύμφωνα με την οποία η εν λόγω δυνατότητα θα αρθεί από τον νόμο. Η δέσμευση αυτή περιλαμβάνει επίσης τα νομικά πρόσωπα που υπόκεινται στον φόρο ατομικού εισοδήματος. Η Επιτροπή εκφράζει την ικανοποίησή της για τη δέσμευση, διότι η εν λόγω δυνατότητα θα αντέκειτο στο σκεπτικό του φόρου βάσει της χωρητικότητας (αντικατάσταση του κανονικού κέρδους που παράγεται από την έκπτωση πραγματικών επιβαρύνσεων από τα έσοδα από ονομαστικά κέρδη) και θα προσέφερε αθέμιτα πλεονεκτήματα. Θα εισήγαγε επίσης ενδεχομένως αδικαιολόγητη διάκριση στη μεταχείριση μεταξύ φυσικών και νομικών προσώπων.

([38]) Δίδεται έμφαση.

(87) Επιπλέον, η Επιτροπή κρίνει ότι ο ορισμός των αλλοδαπών και των εθνικών οντοτήτων που περιέχει ο νόμος περί φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας στο άρθρο 2 παράγραφος 3 δεν εγείρει ανησυχίες όσον αφορά την ενδεχόμενη διάκριση μεταξύ των οντοτήτων αυτών, διότι αποκλείει τυχόν πλεονεκτήματα προς τις αλλοδαπές οντότητες ως προς τη δυνατότητα υπαγωγής τους στο καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας.

6.5. **Κύριες δραστηριότητες υπαγόμενες στο καθεστώς**

(88) Όπως επισημάνθηκε στην απόφαση κίνησης της επίσημης διαδικασίας έρευνας, η Επιτροπή κρίνει ότι η κάλυψη των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών φορτίου ή/και επιβατών από το φόρο βάσει της χωρητικότητας συμβαδίζει με τις κατευθυντήριες γραμμές.

(89) Επίσης, όσον αφορά την υπαγωγή δραστηριοτήτων που συνδέονται με τη μεταφορά φορτίου ή/και επιβατών στο καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι κατευθυντήριες γραμμές εφαρμόζονται όντως στις εταιρείες που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές, όπως θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών ([39]), και άρα οι κατευθυντήριες γραμμές καλύπτουν σαφώς τη μεταφορά φορτίου ή/και επιβατών ως υπηρεσίες δυνάμενες να υπόκεινται στο φόρο βάσει της χωρητικότητας. Όσον αφορά τις επιχειρήσεις διάσωσης στη θάλασσα (σκάφη διάσωσης και μεταφοράς προσώπων διά θαλάσσης), η Επιτροπή κρίνει, σύμφωνα με την πρακτική λήψης των αποφάσεών της ([40]), ότι οι υπηρεσίες αυτές πρέπει να υπόκεινται στο φόρο βάσει της χωρητικότητας διότι είναι βοηθητικές των θαλάσσιων μεταφορών και συνδέονται άμεσα με αυτές.

(90) Όσον αφορά τη ρυμούλκηση, οι κατευθυντήριες γραμμές στο τμήμα 3.1 τέταρτο εδάφιο ορίζουν ότι: «Η “ρυμούλκηση” καλύπτεται από το πεδίο εφαρμογής των κατευθυντηρίων γραμμών, μόνον περισσότερο από το 50 % των υπηρεσιών ρυμούλκησης που όντως παρασχέθηκαν από το ρυμουλκό εντός ενός δεδομένου έτους εάν συνιστούν “θαλάσσιες μεταφορές”. Ο χρόνος αναμονής μπορεί, κατ' αναλογία, να εξομοιώνεται με εκείνο το μέρος των συνολικών υπηρεσιών, που όντως παρασχέθηκαν από το ρυμουλκό, οι οποίες συνιστούν “θαλάσσια μεταφορά”».

(91) Όσον αφορά τη βυθοκόρηση, οι κατευθυντήριες γραμμές στο τμήμα 3.1 έκτο εδάφιο ορίζουν ότι: «Είναι δυνατόν ωστόσο να ισχύσουν φορολογικές ρυθμίσεις για εταιρείες (όπως ο φόρος βάσει της χωρητικότητας) για τις βυθοκόρους των οποίων η δραστηριότητα αποτελεί “θαλάσσια μεταφορά”, δηλαδή μεταφορά στη θάλασσα εξορυχθέντων υλικών, για ποσοστό μεγαλύτερο του 50 % του ετήσιου χρόνου λειτουργίας τους και μόνο όσον αφορά αυτές τις δραστηριότητες μεταφοράς.»

([39]) Βλέπε τμήμα 2, τρίτο εδάφιο των κατευθυντηρίων γραμμών, καθώς και τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών (ΕΕ L 378 της 31.12.1986, σ. 1) και τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) (ΕΕ L 364 της 12.12.1992, σ. 7).

([40]) Βλέπε, ιδίως, κρατική ενίσχυση N 330/05 – Λιθουανία – Ενίσχυση των ναυτιλιακών εταιρειών – Καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας, που εκδόθηκε στις 19.7.2006 (ΕΕ C 90 της 25.4.2007, σ. 11)· κρατική ενίσχυση N 114/04 – Ιταλία – Καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας για τις θαλάσσιες μεταφορές, που εκδόθηκε στις 20.10.2004 (ΕΕ C 136 της 3.6.2005, σ. 42).

(92) Σημειώνεται ότι, με βάση τις τροποποιήσεις που δεσμεύθηκαν να επιφέρουν οι αρχές της Πολωνίας στο νόμο περί φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας ([41]) για τη ρυμούλκηση και τη βυθοκόρηση, προϋπόθεση για την υπαγωγή τους θα αποτελεί η εκτέλεση υποκειμένων στο καθεστώς δραστηριοτήτων τουλάχιστον κατά το 50 % του ετήσιου χρόνου λειτουργίας τους, οπότε η απαίτηση αυτή θα καταστεί πλήρως σύμφωνη με τις κατευθυντήριες γραμμές.

(93) Επιπλέον, όσον αφορά τη βυθοκόρηση, στο καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας (άρθρο 3 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο του νόμου περί φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας) εφαρμόζεται ορισμός των δραστηριοτήτων των βυθοκόρων που συνιστούν θαλάσσια μεταφορά, όπως η θαλάσσια μεταφορά εξορυχθέντων υλικών, ο οποίος αντιστοιχεί με εκείνον των κατευθυντηρίων γραμμών. Η Επιτροπή κρίνει επομένως ότι τα κριτήρια υπαγωγής της βυθοκόρησης στο καθεστώς είναι σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές.

(94) Ωστόσο, όσον αφορά τη ρυμούλκηση, η «προϋπόθεση τουλάχιστον το 50 % του [χρόνου λειτουργίας] ([42]) από το έργο που όντως εκτελεί ένα ρυμουλκό κατά τη διάρκεια του έτους έργου να έχει παραχθεί από την παροχή υπηρεσιών ρυμούλκησης άλλων από εκείνες της ρυμούλκησης από και προς ή εντός λιμένα» (άρθρο 3 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο του νόμου περί φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας) δεν συνάδει πλήρως με τις κατευθυντήριες γραμμές.

(95) Όντως, η διάταξη αυτή εξαιρεί ρητά τη ρυμούλκηση προς ή από λιμένα, σε πλήρη συμφωνία με τις κατευθυντήριες γραμμές ([43]). Δεν είναι όμως δυνατόν να αποκλεισθεί το ενδεχόμενο άλλες υπηρεσίες ρυμούλκησης, όπως η ρυμούλκηση στην εσωτερική ναυσιπλοΐα ή τη ναυτιλία χωρίς την προσέγγιση σε λιμένα, να είναι δυνατόν να υπόκεινται στο φόρο βάσει της χωρητικότητας. Αυτό αντίκειται στις διατάξεις των κατευθυντηρίων γραμμών, οι οποίες ορίζουν ότι η δυνατότητα υπαγωγής στο φόρο βάσει της χωρητικότητας πρέπει να περιορίζεται μόνον στις δραστηριότητες των ρυμουλκών που συνιστούν «θαλάσσια μεταφορά», όπως η θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών. Στην υπόθεση Επιτροπή κατά της Ελλάδας ([44]) το Δικαστήριο διευκρίνισε επίσης ότι «η ρυμούλκηση, μολονότι παρέχεται κανονικά έναντι αμοιβής, δεν συνιστά καταρχήν άμεση θαλάσσια μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων, αλλά μάλλον αρωγή κατά τη μετακίνηση σκάφους, πλωτού γεωτρύπανου, πλατφόρμας ή σημαντήρα. Το ρυμουλκό που βοηθεί ένα σκάφος […] βοηθεί μεν το σκάφος με το οποίο μεταφέρονται οι επιβάτες ή τα εμπορεύματα, αλλά δεν καθίσταται το ίδιο σκάφος μεταφοράς» ([45]). Συνεπώς, οι δραστηριότητες ρυμούλκησης δεν είναι δυνατόν να θεωρηθούν θαλάσσια μεταφορά. Επομένως, μόνον οι υπηρεσίες που παρέχουν τα ρυμουλκά, οι οποίες συνεπάγονται άμεσα τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων περιέχουν, είναι δυνατόν να υπαχθούν στο καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας.

([41]) Βλέπε σημείο 20 της παρούσας απόφασης.
([42]) Το κείμενο παρουσιάζεται με τη μορφή που θα έχει μετά την τροποποίηση που θα επιφέρουν οι αρχές της Πολωνίας.
([43]) Συγκεκριμένα τμήμα 3.1, δέκατο τέταρτο εδάφιο των κατευθυντηρίων γραμμών, όπου αναφέρεται ότι: «οι εργασίες ρυμούλκησης που εκτελούνται, μεταξύ άλλων, σε λιμένες, ή συνίστανται στην παροχή βοήθειας σε ένα σκάφος που κινείται με ίδια μέσα να προσλιμενιστεί δεν συνιστούν "θαλάσσια μεταφορά"».
([44]) C-251/04 από τις 11 Ιανουαρίου 2007.
([45]) Βλέπε παράγραφο 31 της απόφασης.

(96) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή δεν αντιτίθεται στη δυνατότητα υπαγωγής των ρυμουλκών στο καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας, εφόσον τουλάχιστον το 50 % του [χρόνου λειτουργίας] από το έργο που όντως εκτελεί ένα ρυμουλκό κατά τη διάρκεια του έτους έργου έχει παραχθεί από την παροχή υπηρεσιών που συνιστούν θαλάσσια μεταφορά.

6.6. **Δραστηριότητες διαχείρισης**

Τεχνική διαχείριση και διαχείριση πληρωμάτων

(97) Όσον αφορά την τεχνική διαχείριση και τη διαχείριση πληρωμάτων, η Επιτροπή πρέπει να εξασφαλίζει ότι το πολωνικό καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας πληροί όλες τις απαιτήσεις των οδηγιών διαχείρισης πλοίων. Εν προκειμένω, η Επιτροπή επισημαίνει τα εξής.

(98) Πρώτον, όσον αφορά τις απαιτήσεις ότι οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων πρέπει να συμβάλλουν στην οικονομία και την απασχόληση εντός της Ένωσης (τμήμα 5.1.) και ότι πρέπει να υπάρχει οικονομικός δεσμός μεταξύ των πλοίων που υπόκεινται σε διαχείριση και της Ένωσης (τμήμα 5.2.), οι αρχές της Πολωνίας δεσμεύθηκαν ότι με βάση το νόμο περί φορολόγησης της χωρητικότητας θα απαιτείται η διαχείριση του πλοίου να πραγματοποιείται στο έδαφος της ΕΕ και ότι στις δραστηριότητες στην ξηρά ή στα πλοία θα απασχολούνται κυρίως υπήκοοι των κρατών μελών της ΕΕ. Επίσης, η διαχείριση πλοίων τρίτων χωρών εξαιρείται από τα οφέλη του καθεστώτος φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας. Συνεπώς, η Επιτροπή κρίνει ότι πληρούνται οι όροι των τμημάτων 5.1 και 5.2 των οδηγιών διαχείρισης πλοίων.

(99) Δεύτερον, η Επιτροπή γνωρίζει ότι η Πολωνία είναι μέλος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και ότι είναι συμβαλλόμενο μέρος όλων των σχετικών διεθνών συμβάσεων, τις οποίες έχει ενσωματώσει στην εθνική νομοθεσία της. Επιπλέον, εκπληρώνει όλες τις υποχρεώσεις της σε ό,τι αφορά τη σχετική νομοθεσία της ΕΕ. Επομένως, η Επιτροπή κρίνει ότι το καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας ανταποκρίνεται στα διεθνή και τα ευρωπαϊκά πρότυπα, όπως ορίζεται στο τμήμα 5.3 των οδηγιών διαχείρισης πλοίων.

(100) Τρίτον, η Επιτροπή κρίνει ότι η προϋπόθεση οι διαχειριστές πλοίων πρέπει να διαχειρίζονται αποκλειστικά πλοία που φέρουν τη σημαία της Πολωνίας συμβαδίζει πλήρως με το τμήμα 5.4. των οδηγιών διαχείρισης πλοίων.

(101) Τέταρτον, η Επιτροπή σημειώνει ότι, παρά το γεγονός ότι το πολωνικό καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας θα ισχύει μόνον για τους «πλήρεις» διαχειριστές πλοίων, δηλαδή εκείνους που αναλαμβάνουν ταυτόχρονα τη διαχείριση πληρωμάτων και την τεχνική διαχείριση, καθώς οι εν λόγω διαχειριστές αναλαμβάνουν επίσης της διαχείριση πληρωμάτων, πρέπει να ισχύουν επίσης γι' αυτούς οι ειδικές απαιτήσεις του τμήματος 6 των οδηγιών διαχείρισης πλοίων. Οι απαιτήσεις αυτές αφορούν την εκπαίδευση και τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας των ναυτικών.

(102) Εν προκειμένω, η Επιτροπή γνωρίζει ότι οι αρχές της Πολωνίας δεσμεύθηκαν ότι θα απαιτούν από κάθε εργοδότη ναυτικών, είτε πρόκειται για πλοιοκτήτρια εταιρεία είτε για εταιρεία διαχείρισης πλοίου, να συμμορφώνεται προς τις διατάξεις της σύμβασης ναυτικής εργασίας του 2006 ([46]). Συνεπώς, το πολωνικό καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας θα ανταποκρίνεται στις υποχρεώσεις που επιβάλλονται στους διαχειριστές πληρωμάτων του τμήματος 6 των οδηγιών διαχείρισης πλοίων.

(103) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι απαιτήσεις του νόμου περί φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας για τις εταιρείες διαχείρισης συμβαδίζουν με τις οδηγίες διαχείρισης πλοίων.

Στρατηγική και εμπορική διαχείριση

(104) Η Επιτροπή λαμβάνει γνώση των διευκρινίσεων των αρχών της Πολωνίας όσον αφορά τους όρους στρατηγικής και εμπορικής διαχείρισης ([47]) και επιβεβαιώνει ότι οι όροι του καθεστώτος φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας σχετικά με την εν λόγω διαχείριση είναι όντως εναλλακτικοί και όχι σωρευτικοί. Επομένως, για την υπαγωγή στο φόρο βάσει της χωρητικότητας, πρέπει να πληρούται ένας από τους εξής όρους: i) είτε να λαμβάνονται όλες οι καίριες αποφάσεις στην Πολωνία, είτε ii) τα κεντρικά γραφεία να βρίσκονται στην Πολωνία, είτε iii) το ανώτερο προσωπικό να είναι εγκατεστημένο στην Πολωνία.

(105) Κατά συνέπεια, δεν υφίσταται ο περιορισμός για τις εταιρείες να δραστηριοποιούνται αποκλειστικά από την Πολωνία για να υπόκεινται στον φόρο βάσει της χωρητικότητας, αλλά μπορούν να έχουν ως τόπο εγκατάστασης άλλο κράτος μέλος της Ένωσης/του ΕΟΧ.

(106) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή κρίνει ότι οι όροι σχετικά με τη στρατηγική και την εμπορική διαχείριση που περιέχει το πολωνικό καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας δεν θα εμποδίζουν εταιρείες από άλλα κράτη μέλη της ΕΚ/χώρες του ΕΟΧ να επωφελούνται του πολωνικού φόρου βάσει της χωρητικότητας. Επίσης, οι όροι αυτοί είναι αναλογικοί του επιδιωκόμενου στόχου, δηλαδή να συμβάλλουν οι υποκείμενες στον φόρο αυτό εταιρείες στις οικονομικές δραστηριότητες και την απασχόληση στην Πολωνία, ο οποίος συμβαδίζει με τις κατευθυντήριες γραμμές.

Ναυλωμένα πλοία

(107) Η Επιτροπή λαμβάνει γνώση των διευκρινίσεων των αρχών της Πολωνίας σχετικά με τις απαιτήσεις που διέπουν την υπαγωγή των ναυλωμένων πλοίων στο καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας.

(108) Εν προκειμένω, η Επιτροπή επιβεβαιώνει ότι συμβαδίζει με τις κατευθυντήριες γραμμές η μη υπαγωγή στο καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας εταιρειών οι οποίες δραστηριοποιούνται μόνον στη ναύλωση πλοίων με βάση το χρόνο λειτουργίας ή/και ανά ταξίδι.

(109) Οι αρχές της Πολωνίας διευκρίνισαν επίσης ότι μόνον οι φορείς εκμετάλλευσης που εκτελούν ταυτόχρονα την εμπορική διαχείριση, την τεχνική διαχείριση και τη διαχείριση πληρωμάτων ορισμένων ναυλωμένων πλοίων θα είναι δυνατόν να υπόκεινται στον φόρο βάσει της χωρητικότητας. Η Επιτροπή κατανοεί, επομένως, ότι μόνον τα γυμνά ναυλωμένα πλοία θα είναι δυνατόν να υπόκεινται στον φόρο βάσει της χωρητικότητας, διότι είναι τα μόνα ναυλωμένα πλοία στα οποία θα επιτελούνται και οι τρεις λειτουργίες. Συνεπώς, δεν έχει αντίρρηση όσο αφορά την υπαγωγή των γυμνών ναυλωμένων πλοίων στο καθεστώς, διότι τα πλοία αυτά εξομοιώνονται με τα δικά τους πλοία για τα καθεστώτα φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας.

6.7. **Μέτρα οριοθέτησης**

(110) Η Επιτροπή επιβεβαιώνει το αρχικό της πόρισμα στην απόφαση κίνησης της επίσημης διαδικασίας έρευνας ([48]) ότι τα μέτρα οριοθέτησης, τα οποία αφορούν τον έλεγχο των συναλλαγών μεταξύ εταιρικών ομίλων με βάση την αρχή της ανεξαρτησίας των επιχειρήσεων και την τήρηση χωριστών λογαριασμών μεταξύ υπαγόμενων και μη υπαγόμενων δραστηριοτήτων, είναι επαρκή για να αποφεύγονται τυχόν δυσμενείς επιπτώσεις στη ναυτιλία και η φοροδιαφυγή.

(111) Συνεπώς, η Επιτροπή θα εκτιμήσει μόνον τους κάτωθι κανόνες σχετικά με την επιλογή «όλα ή τίποτα».

(112) Η νομοθεσία περί φόρου βάσει της χωρητικότητας προβλέπει ότι η επιλογή υπαγωγής στο κοινοποιηθέν καθεστώς πρέπει να γίνεται από κοινού από όλες τις εταιρείες —υποκείμενες στο φόρο στην Πολωνία— οι οποίες ανήκουν σε όμιλο επιχειρήσεων για όλες τις υπαγόμενες στο καθεστώς δραστηριότητές τους.

(113) Οι κανόνες που έχουν θεσπισθεί για τη συγχώνευση, οι οποίοι διευκρινίζονται στην αιτιολογική σκέψη 39 της παρούσας απόφασης, εξασφαλίζουν ότι μια νεοσυσταθείσα ναυτιλιακή εταιρεία πρέπει να επιλέγει τη φορολόγηση βάσει της χωρητικότητας εφόσον τουλάχιστον ένας από τους πλοιοκτήτες που μετέχουν στη συγχώνευση υπόκειται στον φόρο βάσει της χωρητικότητας.

(114) Όσον αφορά τους κανόνες παύσης δραστηριοτήτων, με βάση τους οποίους οι εταιρείες μπορούν να επιλέξουν και πάλι τη φορολόγηση βάσει της χωρητικότητας μετά την παρέλευση τριών ετών, η Επιτροπή κρίνει ότι έχουν μελετηθεί για να αποφεύγεται η κατά βούληση επιλογή, ώστε οι εταιρείες να μην μπορούν να επιλέγουν πότε τον εταιρικό φόρο πότε τον φόρο βάσει της χωρητικότητας σε διάφορες περιόδους των οικονομικών δραστηριοτήτων τους, ανάλογα με ποιο σύστημα φορολόγησης τους συμφέρει περισσότερο.

(115) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η δέσμευση να τροποποιηθεί το καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας ώστε οι εταιρείες να διατηρούν πλοία στο καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας επί περίοδο 10 ετών, συμβαδίζει με τα υπάρχοντα καθεστώτα φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας που έχει εγκρίνει η Επιτροπή και, άρα, δίνει απάντηση στις ανησυχίες που εξέφρασε η Επιτροπή στην απόφασή της να κινήσει την επίσημη διαδικασία έρευνας.

([46]) Ενσωματώθηκε στη νομοθεσία της ΕΕ με την οδηγία 2009/13/ΕΚ του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2009, για την εφαρμογή της συμφωνίας που συνήψαν η Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA) και η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία των Ενώσεων Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF) σχετικά με τη σύμβαση ναυτικής εργασίας του 2006 και για τροποποίηση της οδηγίας 1999/63/ΕΚ (ΕΕ L 124 της 20.5.2009, σ. 30).

([47]) Βλέπε 31 έως 34 της παρούσας απόφασης.

([48]) Βλέπε ιδίως αιτιολογικές σκέψεις 102 έως 104 αυτής.

(116) Εν κατακλείδι, η Επιτροπή κρίνει ότι το υπό εξέταση καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας πληροί το κριτήριο «όλα ή τίποτα» που ισχύει για όλες τις υπαγόμενες στο καθεστώς δραστηριότητες.

6.8. **Συμμόρφωση προς το ανώτατο όριο ενίσχυσης**

(117) Στο κεφάλαιο 11 των κατευθυντηρίων γραμμών ορίζεται ότι «το συνολικό ποσό των ενισχύσεων υπό τη μορφή που προβλέπεται στα κεφάλαια 3 έως 6 [ήτοι ο φόρος βάσει της χωρητικότητας, η απαλλαγή από την καταβολή φόρου εισοδήματος και των κοινωνικών εισφορών των ναυτικών, η ενίσχυση προς ανακούφιση των πληρωμάτων, οι επενδύσεις και η περιφερειακή ενίσχυση] δεν πρέπει να υπερβαίνει το συνολικό ποσό των φόρων και των κοινωνικών εισφορών που εισπράττονται από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες και τους ναυτικούς».

(118) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρείχαν οι αρχές της Πολωνίας, δεν υφίσταται στην Πολωνία καθεστώς ενισχύσεων με το οποίο να χορηγούνται κρατικές ενισχύσεις με πρόσθετα οφέλη. Συνεπώς, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι τηρείται το ανώτατο όριο ενίσχυσης που προβλέπεται στο κεφάλαιο 11 των κατευθυντηρίων γραμμών.

6.9. **Εκθέσεις**

(119) Οι αρχές της Πολωνίας συμφώνησαν να υποβάλλουν στην Επιτροπή ετήσιες εκθέσεις σχετικά με την εφαρμογή του καθεστώτος φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας και για τις επιπτώσεις του στον νηολογημένο στην Ένωση στόλο και στην απασχόληση ναυτικών της Ένωσης, όπως απαιτείται βάσει του κεφαλαίου 12 των κατευθυντηρίων γραμμών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η ενίσχυση την οποία προγραμματίζει να εφαρμόσει η Πολωνία βάσει του νόμου περί φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά υπό τον όρο που καθορίζεται στο άρθρο 2.

Άρθρο 2

Οι δραστηριότητες ρυμούλκησης είναι δυνατόν να υπόκεινται στο φόρο βάσει της χωρητικότητας, με την προϋπόθεση ότι κατά τουλάχιστον το 50 % του λειτουργικού χρόνου των εργασιών που όντως εκτελεί κάθε ρυμουλκό κατά τη διάρκεια του έτους καλύπτεται από την παροχή υπηρεσιών που συνιστούν θαλάσσια μεταφορά.

Άρθρο 3

Η Πολωνία ενημερώνει την Επιτροπή, εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης σχετικά με μέτρα που έχει λάβει για να συμμορφωθεί με αυτήν.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Δημοκρατία της Πολωνίας.

Βρυξέλλες, 18 Δεκεμβρίου 2009.

Για την Επιτροπή

Antonio TAJANI

Αντιπρόεδρος