DECISÃO DA COMISSÃO

de 18 de Dezembro de 2009

relativa ao auxílio estatal C 34/07 (ex N 93/06) respeitante à introdução, na Polónia, do regime do imposto sobre a arqueação para apoio ao transporte marítimo internacional

[notificada com o número C(2009) 10376]

(Apenas faz fé o texto em língua polaca)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2010/213/UE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), nomeadamente o artigo 108.º, n.º 2, primeiro parágrafo [1],

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, nomeadamente o artigo 62.º, n.º 1, alínea a),

Tendo convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações, nos termos das disposições supramencionadas [2], e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

(1) Por ofício de 1 de Fevereiro de 2006 [3], a Polónia notificou à Comissão um regime de tributação com base na arqueação. O auxílio foi registado com o número N 93/06.

(2) Por ofícios de 9 de Março, 29 de Maio e 14 de Novembro de 2006 e de 11 de Abril de 2007 [4], os serviços da Comissão solicitaram mais informações, as quais lhe foram comunicadas pelas autoridades polacas em ofícios datados de 20 de Abril, 9 de Maio e 6 de Setembro de 2006 e de 5 de Janeiro e 8 de Junho de 2007 [5]. Realizou-se também uma reunião técnica em 19 de Janeiro de 2007.

(3) Por ofício de 12 de Setembro de 2007 [6], a Comissão comunicou à Polónia a sua decisão de dar início ao procedimento formal de exame previsto no artigo 88.º, n.º 2, do Tratado CE relativamente ao auxílio em epígrafe (a seguir, «a decisão de abertura»).

(4) A Polónia apresentou as suas observações em ofício datado de 18 de Outubro de 2007 [7].

(5) A decisão da Comissão foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* [8]. A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações sobre o auxílio.

(6) A Comissão recebeu observações de uma parte interessada [9], que transmitiu às autoridades polacas. Estas não fizeram uso do seu direito de as comentar.

(7) Na sequência de uma reunião entre os serviços da Comissão e as autoridades polacas, em 14 de Janeiro de 2009, estas comprometeram-se, em ofício datado de 25 de Fevereiro de 2009 [10], a alterar o regime de tributação num conjunto de aspectos a que a Comissão pusera reservas na sua decisão. As autoridades polacas comunicaram informações suplementares em ofícios datados de 24 de Março [11], 26 de Outubro [12] e 9 de Dezembro de 2009 [13].

2. DESCRIÇÃO PORMENORIZADA DO AUXÍLIO

2.1. Resumo

(8) O imposto sobre a arqueação substitui, para os armadores do transporte marítimo internacional, o imposto sobre o rendimento das pessoas colectivas ou das pessoas singulares por um montante calculado com base na arqueação da frota e aplicando uma taxa fixa. Constitui transporte marítimo internacional o transporte entre um porto polaco e um porto estrangeiro, entre portos estrangeiros ou entre portos polacos, neste último caso com a ressalva de fazer parte de um serviço que sirva igualmente um porto estrangeiro. Nos termos da lei actual que institui o regime de tributação com base na arqueação, as operações de transporte efectuadas exclusivamente nas águas polacas (cabotagem) não são elegíveis.

2.2. Regime de tributação com base na arqueação

(9) O regime polaco de tributação com base na arqueação foi instituído por lei, adoptada em 24 de Agosto de 2006 [14]. Está previsto que a lei entre em vigor em 1 de Janeiro de 2011, uma vez que a Comissão tenha aprovado o regime.

---

[1] Com efeitos a partir de 1 de Dezembro de 2009, os artigos 87.º e 88.º do Tratado CE passaram a ser respectivamente os artigos 107.º e 108.º do Tratado FUE. Os dois pares de disposições são idênticos no essencial. Para efeitos da presente decisão, devem entender-se as referências aos artigos 107.º e 108.º do TFUE como referências respectivamente aos artigos 87.º e 88.º do TCE.

[2] JO C 300 de 12.12.2007, p. 22.

[3] Registado com a referência TREN(2006) A/12656.

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

[5] Registados com as referências TREN(2006) A/19774, A/22657 e A/31398 e TREN(2007) A/21073 e A/34300.

[6] C(2007) 4016.

[7] Registado com a referência TREN(2007) A/45675.

[8] Ver nota 2.

[9] Registadas com a referência TREN(2007) A/51337.

[10] Registado com a referência TREN(2009) A/10443.

[11] Registado com a referência TREN(2009) A/13527.

[12] Registado com a referência TREN(2009) A/34359.

[13] Registado com a referência TREN(2009) A/38744.

[14] Jornal oficial de 2006, n.º 183, rubrica 1353.

(10) A lei prevê que os operadores de navios elegíveis para beneficiarem do regime fiquem isentos de imposto sobre os lucros, conforme definido na lei de 31 de Janeiro de 1989 sobre a gestão financeira das empresas públicas ([15]) e na lei de 1 de Dezembro de 1995 sobre a tributação dos lucros das sociedades unipessoais ([16]) sob tutela da Fazenda Pública, no que respeita aos rendimentos das actividades elegíveis. Os operadores têm direito de optar pelo regime de tributação com base na arqueação, mediante a apresentação de uma declaração especial.

(11) Nos termos do artigo 5.º da lei que institui o regime, para cada navio beneficiário, os lucros tributáveis das actividades elegíveis são calculados com base na arqueação líquida do navio, aplicando uma taxa fixa por cada 100 NT e por cada período de 24 horas, ou fracção, correspondente ao período de operação, no mês em causa, de todos os navios do operador cujos rendimentos são tributados com base na arqueação, segundo a tabela seguinte:

Arqueação líquida	Cálculo do rendimento com base numa taxa fixa
Até 1 000	O equivalente a 0,5 EUR por 100 NT
De 1 001 a 10 000	O equivalente a 0,35 EUR por 100 NT acima de 1 000 NT
De 10 001 a 25 000	O equivalente a 0,20 EUR por 100 NT acima de 10 000 NT
> 25 001	O equivalente a 0,10 EUR por 100 NT acima de 25 000 NT

(12) Para efeitos do cálculo, a arqueação líquida do navio é arredondada por excesso ou por defeito, do seguinte modo: descarta-se cada fracção inferior a 50 NT e arredonda-se para 100 NT cada fracção de 50 NT ou mais.

(13) O imposto devido é determinado a partir da matéria colectável, à qual é aplicada uma taxa de 19 %.

(14) O imposto é calculado em EUR e pago em PLN, à taxa de câmbio média publicada pelo Banco Nacional da Polónia e vigente no último dia do mês em que é devido o imposto. No cálculo não entram deduções de custos.

(15) Nos termos do artigo 8.º da lei que institui o regime, a receita da venda de um navio elegível por uma companhia beneficiária do regime não entra nos rendimentos tributáveis no âmbito do regime e é tributada à taxa de 15 % se não for totalmente mobilizada no prazo de três anos para a aquisição, reparação, modernização ou transformação de outro navio.

([15]) Jornal oficial de 1992, n.º 6, rubrica 1353, conforme alterada.
([16]) Jornal oficial n.º 154, item 792.

(16) As pessoas singulares ou sócias de uma sociedade de pessoas, sujeitas ao imposto sobre o rendimento das pessoas singulares, seriam autorizadas a deduzir à colecta do imposto sobre a arqueação pago directamente no ano fiscal em causa as contribuições para o seguro de doença ([17]) (artigo 6.º da lei que institui o regime de tributação com base na arqueação) e a deduzir à matéria colectável as contribuições para a segurança social pagas no ano fiscal em causa ([18]) (artigo 4.º, n.º 3, da lei).

(17) As autoridades polacas comprometeram-se (ofício de 25 de Fevereiro de 2009) a retirar da referida lei a possibilidade de dedução das contribuições para a segurança social e o seguro de doença de que beneficiavam os armadores considerados para efeitos fiscais pessoas singulares ou sócios de sociedades de pessoas ([19]). Por conseguinte, estas possibilidades de dedução não serão utilizadas e aplicar-se-á a todas as entidades elegíveis para o regime de tributação com base na arqueação o mesmo método de cálculo da matéria colectável e da colecta.

2.3. **Critérios de elegibilidade**

2.3.1. *Navios elegíveis*

(18) Para o regime de tributação com base na arqueação são elegíveis apenas os navios de mar inscritos no registo naval polaco. Os navios elegíveis são, assim, os navios embandeirados na Polónia, afectos ao transporte marítimo internacional e aptos a navegar no mar. A classificação de um navio como navio de mar exigirá normalmente a sua certificação enquanto tal no âmbito da Convenção Internacional das Linhas de Carga ou da Convenção para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) ([20]).

2.3.2. *Actividades elegíveis*

(19) As actividades elegíveis para o regime de tributação com base na arqueação são ([21]):

i) transporte de mercadorias e/ou passageiros;

ii) busca e salvamento marítimos;

iii) reboque marítimo, na condição de pelo menos 50 % do rendimento da actividade efectivamente prestada pelo rebocador num ano fiscal advier de operações de transporte marítimo e não do reboque de e/para o porto;

([17]) Segundo define a lei de 27 de Agosto de 2004 relativa aos serviços de saúde financiados pelo erário público, jornal oficial n.º 210, rubrica 2135, conforme alterada.
([18]) Segundo define a lei de 13 de Outubro de 1998 relativa ao sistema de segurança social, jornal oficial de 2007, n.º 11, rubrica 74, conforme alterada.
([19]) Cf. artigo 4.º, n.ºs 3 a 5, artigo 6.º e artigo 12.º, n.º 3, da lei.
([20]) A Convenção SOLAS foi adoptada pela Organização Marítima Internacional (IMO) em Londres, em 1 de Novembro de 1974 (incorporada na ordem jurídica polaca e publicada no jornal oficial n.º 61, rubricas 318 e 319) e inclui o protocolo assinado em Londres em 17 de Fevereiro de 1978 (incorporado na ordem jurídica polaca e publicado no jornal oficial de 1984, n.º 61, rubricas 320 e 321, e no jornal oficial de 1986, n.º 35, rubrica 177).
([21]) Artigo 3.º, n.º 1, da lei que institui o regime de tributação com base na arqueação.

iv) dragagem, na condição de 50 % do rendimento da actividade efectivamente prestada pela draga num ano fiscal advier do transporte dos dragados no mar.

(20) As autoridades polacas comprometeram-se (ofício de 25 de Fevereiro de 2009) a alterar a terceira e quarta condições ([22]), introduzindo como critério de inclusão das actividades de reboque e dragagem no regime que pelo menos 50 % do tempo de actividade anual de cada rebocador ou draga num ano fiscal devia corresponder a transporte marítimo.

(21) Além disso, o artigo 3.º, n.º 2, da lei que institui o regime prevê a inclusão de actividades auxiliares, desde que relacionadas com o fornecimento dos serviços elegíveis atrás indicados.

(22) O artigo 3.º, n.º 3, da lei estabelece a lista de actividades excluídas do regime, nomeadamente a prospecção e exploração do fundo marinho, a pesca, a construção naval, a construção subaquáticas, etc.

2.3.3. *Entidades elegíveis*

(23) São elegíveis os operadores que satisfaçam determinados critérios.

(24) O artigo 2.º, n.º 3, da lei que institui o regime de tributação com base na arqueação dá a seguinte definição de operador: i) uma pessoa singular ou colectiva, com residência, sede social ou administração central no território da Polónia, ii) um sócio de uma sociedade de pessoas, sociedade em nome colectivo ou sociedade em comandita simples ou por acções, com sede social, administração central ou residência no território da Polónia, ou iii) um empresário/empresa estrangeira, na acepção da lei de 2 de Julho de 2004 sobre a liberdade de actividade económica ([23]), que exerça na Polónia actividades elegíveis ([24]), que satisfaçam pelo menos uma das seguintes condições:

— participar directamente na exploração de navios de mar próprios ou de terceiros e ser detentor de um documento de conformidade válido ([25]);

— ser proprietário de navios sem participar na sua exploração nem explorar navios de terceiros;

— gerir navios de terceiros, em nome e por conta do proprietário numa base contratual, e ser detentor de um documento de conformidade válido ([26]).

(25) No que se refere à última condição (gestão de navios), as autoridades polacas comprometeram-se, em ofício datado de 8 de Junho de 2007, a restringir o acesso das empresas de gestão naval ao regime às que asseguram simultaneamente a gestão das tripulações e a gestão técnica dos navios.

(26) Além disso, em ofício datado de 26 de Outubro de 2009 ([27]), as autoridades polacas esclareceram que estas empresas satisfazem todas as condições constantes da comunicação da Comissão que estabelece orientações relativas aos auxílios estatais às empresas de gestão de navios («as orientações "gestão naval"») ([28]).

(27) Em especial, no que se refere às condições, estabelecidas nas orientações «gestão naval», de contribuição das empresas de gestão naval para a economia e o emprego na União (secção 5.1) e de existência de um vínculo económico dos navios com a União (secção 5.2), as autoridades polacas comprometeram-se a introduzir na lei que institui o regime de tributação com base na arqueação a exigência de que a gestão dos navios se efectue a partir do território da UE e de que nas actividades em terra e nos navios se empreguem maioritariamente cidadãos da UE. A gestão de navios de bandeiras terceiras fica excluída do regime.

(28) No que respeita à obrigação de observância das normas internacionais e europeias (secção 5.3 das orientações de gestão), as autoridades polacas esclareceram que a Polónia é membro da Organização Marítima Internacional e observa, na sua qualidade de Estado-Membro, todas as normas internacionais e europeias ([29]). Um conjunto de diplomas nacionais ([30]) vincula os armadores, gestores navais e outras empresas às prescrições internacionais, cujo cumprimento é fiscalizado e controlado pelas autoridades públicas competentes.

(29) Relativamente ao vínculo de bandeira a que estão obrigadas as empresas de gestão de navios (secção 5.4 das orientações de gestão), as autoridades polacas salientaram que a obrigação estrita de vínculo à bandeira polaca imposta aos armadores é também aplicável aos gestores navais.

([22]) Constantes do artigo 3.º, n.º 1, segundo e quarto travessões, da lei que institui o regime.
([23]) Jornal oficial n.º 173, rubrica 1807, conforme alterada.
([24]) Ver secção 2.3.2.
([25]) O documento de conformidade é emitido aos operadores que satisfazem as prescrições do Código Internacional de gestão para a exploração segura dos navios e a prevenção da poluição (Código ISM), ao abrigo da Convenção SOLAS. O Código ISM foi adoptado pela IMO, por meio da resolução A.741(18) (incorporado na ordem jurídica polaca e publicado em 2005 no boletim oficial do Ministério das Infra-estruturas, n.º 4, rubrica 28).
([26]) Id. ibid.
([27]) Registado com a referência TREN(2009) A/34359.
([28]) JO C 132 de 11.6.2009, p. 6.
([29]) A Polónia é, designadamente, parte contratante nas Convenções SOLAS, MARPOL e STCW, conforme alteradas.
([30]) Designadamente as leis respeitantes à segurança marítima, de 2000 (conforme alterada), à prevenção da poluição por navios, de 1995 (conforme alterada), ao equipamento marítimo, de 2004, ao emprego na marinha de comércio, de 1991 (conforme alterada), e ao código marítimo, de 2001 (conforme alterada).

(30) No que se refere à formação específica e às condições sociais, a que se refere o capítulo 6 das orientações de gestão, as autoridades polacas comprometeram-se, em ofício datado de 9 de Dezembro de 2009 ([31]), a exigir, a partir da data de entrada em vigor do regime de tributação com base na arqueação, que os empregadores de marítimos, sejam armadores ou gestores navais, apliquem ([32]) as disposições específicas da Convenção do Trabalho Marítimo de 2006 ([33]).

2.3.4. *Gestão estratégica e gestão técnica*

(31) No ponto 33 da decisão de abertura, a Comissão expunha o que entende por gestão estratégica. As decisões importantes relativas a despesas de investimento ou a alienações de activos das companhias beneficiárias do regime de tributação com base na arqueação devem ser tomadas na Polónia. Para a avaliação deste aspecto, as autoridades polacas determinariam em que medida o pessoal sediado no estrangeiro trabalha sob a direcção e responde perante pessoal sediado na Polónia. Igualmente importante para determinar se a gestão estratégica é assegurada a partir da Polónia é a localização da sede, incluindo os quadros superiores, e do centro de decisão do conselho de administração e do conselho de direcção.

(32) No que respeita à gestão comercial, a Comissão assinalava, no ponto 34 da decisão de abertura, que a administração fiscal verificaria se o planeamento do itinerário, as reservas de passageiros ou carga, o abastecimento e o aprovisionamento dos navios, a gestão e a formação do pessoal e a gestão técnica dos navios, incluindo as decisões de manutenção e reparação, são feitos na Polónia. Igualmente relevante é a existência de estruturas de apoio, como centros de formação, terminais, etc., na Polónia e os escritórios ou sucursais no estrangeiro trabalharem sob a direcção de pessoal sediado na Polónia. O facto de o navio estar embandeirado, classificado e segurado ou ser financiado na Polónia pode acrescentar mais peso aos indicadores supramencionados. Em qualquer caso, é preciso passar nas duas partes do teste, ou seja, o exame da gestão estratégica e o exame da gestão comercial.

(33) No seguimento da decisão de abertura, as autoridades polacas indicaram que as condições nela descritas, nos pontos 33 e 34, não estavam correctas e que, de facto, as condições de elegibilidade dos operadores, previstas na lei que institui o regime de tributação com base na arqueação, são alternativas e não cumulativas. Com efeito, o artigo 2.º, n.º 3, alíneas a) e b), da lei define «operador» (i.e. uma pessoa elegível para o regime, desde que as suas actividades sejam elegíveis) como uma pessoa singular ou colectiva ou um sócio de uma sociedade de pessoas, sociedade em nome colectivo ou sociedade em comandita simples ou por acções, com, respectivamente, residência, sede social ou administração central na Polónia. Por outras palavras, apenas terá de ser preenchida uma das três condições seguintes: i) todas as decisões essenciais serem tomadas na Polónia (incluindo as de gestão estratégica e comercial), ii) a sede estar localizada na Polónia ou iii) os quadros superiores estarem sediados na Polónia.

(34) As autoridades polacas explicaram ainda que o artigo 2.º, n.º 3, alínea c), da lei prevê claramente que o operador também pode ser um empresário estrangeiro ([34]) que exerça na Polónia actividades elegíveis para o regime. Por conseguinte, para poder beneficiar do regime, uma empresa não tem de exercer a sua actividade exclusivamente na Polónia, podendo estar estabelecida noutro Estado-Membro ou num país do EEE.

2.3.5. *Utilização de navios afretados*

(35) As autoridades polacas esclareceram, no seguimento da decisão de abertura, não poderem beneficiar do regime de tributação com base na arqueação, nos termos do artigo 2.º, n.º 3, alíneas a) a c), da lei que institui o regime, as companhias cuja actividade se restrinja ao afretamento de navios a tempo ou à viagem. Consequentemente, apenas os operadores que exploram navios próprios ou afretados a casco nu ou se ocupam da gestão de navios podem ser beneficiários do regime.

2.3.6. *Medidas de delimitação*

(36) A lei que institui o regime de tributação com base na arqueação prevê uma série de medidas de delimitação, a fim de evitar efeitos de arrastamento a actividades não-elegíveis na Polónia ou outros países. As medidas de delimitação destinam-se a impedir que actividades não-elegíveis beneficiem do regime de tributação com base na arqueação ([35]).

2.3.7. *Opção «tudo ou nada»*

(37) Nos termos dos artigos 3.º e 4.º da lei que institui o regime de tributação com base na arqueação, os armadores beneficiários devem sujeitar ao regime todos os navios elegíveis e todas as actividades elegíveis neles exercidas. Está, pois, completamente excluída a utilização selectiva do regime.

(38) Esta regra é igualmente aplicável aos grupos de empresas. Todas as empresas elegíveis, tributáveis na Polónia, de um grupo de empresas são obrigadas a optar pelo regime para todas as actividades elegíveis se uma empresa do grupo fizer essa opção.

([31]) Registado com a referência TREN(2009) A/38744.

([32]) Esta condição será estabelecida num regulamento de execução da lei que institui o regime de tributação com base na arqueação.

([33]) Incorporada no direito da UE pela Directiva 2009/13/CE do Conselho, de 16 de Fevereiro de 2009, que executa o acordo celebrado entre as Associações de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) relativo à Convenção do Trabalho Marítimo de 2006, e que altera a Directiva 1999/63/CE (JO L 124 de 20.5.2009, p. 30).

([34]) Na acepção do disposto na lei de 2 de Julho de 2004 sobre a liberdade de actividade económica, jornal oficial n.º 173, rubrica 1809, conforme alterada.

([35]) Ver secções 2.7.4 a 2.7.9 da decisão de abertura.

(39) Nos termos do artigo 11.º da lei, em caso de fusão de empresas armadoras, das quais uma, pelo menos, seja beneficiária do regime, ou de aquisição de outra ou outras empresas armadoras por uma empresa beneficiária, a companhia de navegação recém-constituída fica vinculada ao regime relativamente ao conjunto da frota elegível.

(40) A lei exclui o regresso ao regime de companhias que cessem actividades elegíveis, antes de transcorridos três anos fiscais a contar do termo do ano civil em que o operador cessou actividades ou se desvinculou do regime.

(41) As companhias beneficiárias do regime estão, além disso, impedidas de se desvincular do regime durante um período determinado, dito «período de permanência obrigatória no regime» a fim de evitar que os armadores alternem entre a sujeição ao regime especial e a sujeição ao regime normal de imposto sobre os rendimentos, em função do nível das dívidas e dos lucros. A lei que institui o regime fixa actualmente em 5 anos o período de permanência obrigatória (artigo 10.º).

(42) Contudo, as autoridades polacas comprometeram-se, em ofício datado de 23 de Fevereiro de 2009, a alterar a lei, prolongando para 10 anos o período de permanência obrigatória. As companhias que optem pelo regime terão, assim, de lhe ficar vinculadas durante pelo menos 10 anos.

2.4. **Vínculo de bandeira**

(43) Ao regime de tributação com base na arqueação notificado pela Polónia está associado expressamente um vínculo à bandeira, ou seja, a limitação da elegibilidade aos navios inscritos no registo naval polaco.

2.5. **Duração do regime**

(44) As autoridades polacas comprometeram-se, em ofício datado de 13 de Abril de 2006, a limitar a duração do regime a 10 anos e a proceder a nova notificação em caso de prolongamento ou prorrogação. Indicaram também, por ofício de 9 de Dezembro de 2009, que o regime entrará em vigor a partir de 1 de Janeiro de 2011.

2.6. **Possível sobreposição com outros regimes**

(45) Segundo as informações de que dispõe a Comissão, não existe actualmente nenhum outro regime de auxílio ao transporte marítimo na Polónia.

2.7. **Relatório anual**

(46) As autoridades polacas comprometeram-se, na sua notificação, a apresentar à Comissão relatórios anuais sobre a evolução da frota registada na Polónia, a situação do emprego de marítimos na frota e o número de companhias ou grupos beneficiários do regime de tributação com base na tonelagem.

3. **MOTIVOS QUE JUSTIFICARAM O PROCEDIMENTO FORMAL DE INVESTIGAÇÃO**

(47) Na decisão de abertura, a Comissão exprimia reservas acerca das seguintes cinco características do regime de tributação com base na arqueação e da sua compatibilidade com o mercado interno:

— A possibilidade de beneficiarem do regime pessoas singulares e de as pessoas singulares ou colectivas, sujeitas ao imposto sobre o rendimento das pessoas singulares, que optem pelo regime deduzirem as contribuições para a segurança social e as contribuições para o seguro de doença respectivamente da colecta e da matéria colectável do imposto sobre a arqueação;

— A inclusão no regime dos rebocadores e dragas que prestem serviços considerados transporte marítimo durante menos de metade do seu tempo de actividade num ano fiscal;

— A possibilidade de os armadores poderem inscrever no regime navios relativamente aos quais não asseguram cumulativamente, em seu próprio nome ou por conta de terceiros, as três funções seguintes: gestão comercial e gestão técnica dos navios e gestão das tripulações, numa arqueação total superior a quatro vezes a arqueação dos navios cuja gestão asseguram nas suas três vertentes;

— As condições em matéria de gestão estratégica e gestão técnica, que impõem que todas as principais decisões sejam tomadas na Polónia e que os quadros superiores, a sede, o conselho de administração e o conselho de direcção estejam sediados na Polónia, e que podem dar origem a uma discriminação *de facto* e limitar a liberdade de estabelecimento de armadores de outros Estados-Membros;

— A possibilidade de as companhias beneficiárias se poderem desvincular do regime escassos cinco anos depois de nele terem entrado.

4. **OBSERVAÇÕES DAS AUTORIDADES POLACAS**

(48) Depois de adoptada a decisão de abertura, as autoridades polacas prestaram uma série de esclarecimentos sobre os factos nela descritos. A secção 2 da presente decisão já tem em conta esses esclarecimentos, que não são, portanto, referidos nos parágrafos que se seguem. As observações a seguir apresentadas são apenas as respeitantes às reservas manifestadas pela Comissão na decisão de abertura.

Elegibilidade de pessoas singulares para o regime de tributação com base na arqueação; possibilidade, no caso das pessoas singulares beneficiárias do regime, de dedução das contribuições para o seguro de doença e das contribuições para a segurança social respectivamente da colecta e da matéria colectável

(49) Na decisão de abertura, a Comissão manifestava reservas quanto à possibilidade de inclusão de pessoas singulares no regime. As autoridades polacas alegam que a exclusão das pessoas singulares tornaria a lei que institui o regime de tributação com base na arqueação incompatível com a Constituição da Polónia, uma vez que esta garante a igualdade de tratamento de todas as pessoas pela administração pública. Além disso, a legislação polaca não obsta a que a outras pessoas, além das pessoas colectivas, prestem serviços de transporte marítimo, pelo que os armadores podem também ser pessoas singulares.

(50) Quanto à compatibilidade com o mercado interno da dedução das contribuições para o seguro de doença e para a segurança social respectivamente da colecta e da matéria colectável, as autoridades polacas precisam que só as pessoas singulares têm direito às deduções. Alegam também que tal redução decorre do facto de as contribuições para a segurança social e para o seguro de doença serem compensadas a título do regime de tributação do rendimento das pessoas singulares. Para beneficiar de deduções não interessa se o imposto sobre o rendimento incide nos rendimentos ou nas receitas. Os sujeitos passivos que optem por um regime de imposto sobre os rendimentos baseado num rendimento presumido, ao abrigo do qual as receitas são tributadas, também podem fazer deduções das contribuições para a segurança social e para o seguro de saúde. Argumentam, ainda, que o facto de o imposto sobre a arqueação não ser pago com base no rendimento efectivo não deve ser factor de exclusão da possibilidade de deduzir as contribuições para a segurança social e para o seguro de doença respectivamente da matéria colectável e da colecta.

(51) Segundo as autoridades polacas, privar armadores que são pessoas singulares da possibilidade de deduzirem as contribuições para a segurança social e o seguro de doença respectivamente da matéria colectável e da colecta poderia conduzir a uma diferenciação na situação jurídica e fiscal dos armadores, dependendo do facto de auferirem, além dos provenientes das actividades tributáveis pelo regime, rendimentos decorrentes, por exemplo, de contratos de locação ou de uma relação laboral.

(52) As autoridades polacas esclareceram também que o sistema de deduções se aplica apenas às pessoas que exercem actividades elegíveis, e não aos marítimos ao seu serviço.

(53) Não obstante, conforme indicado no considerando 17 *supra*, as autoridades polacas comprometeram-se, em ofício datado de 25 de Fevereiro de 2009, a eliminar da lei que institui o regime de tributação com base na arqueação a possibilidade de dedução das contribuições para a segurança social e para o seguro de saúde nos casos em que os armadores são pessoas singulares ou sócios de sociedades de pessoas (i.e. artigos 4.º, n.ºs 3 a 5, 6.º e 12.º, n.º 3, da lei).

Elegibilidade das actividades de reboque e de dragagem

(54) Relativamente à apreciação preliminar da Comissão, de que a elegibilidade das actividades de reboque e de dragagem para o regime de tributação com base na arqueação deve ter por base o tempo de actividade do rebocador ou da draga no ano fiscal considerado, e não o rendimento gerado, as autoridades polacas argumentam que a associação do tempo de actividade à possibilidade de determinada actividade ser tributada ao abrigo do regime nem sempre reflectirá a actividade efectivamente efectuada no ano considerado.

(55) Na sua opinião, seria mais adequado manter a actual solução, ou seja, tomar como referência a parte do volume de actividades tributáveis pelo regime no volume global das receitas, já que há assim a possibilidade de verificar os dados das contas do sujeito passivo. As autoridades polacas consideram que esta solução é mais simples de controlar, tanto pelo contribuinte como pelo fisco, obviando ao aproveitamento indevido do regime para estas actividades quando não são satisfeitas as condições exigidas.

(56) No entanto, conforme referido no considerando 20 *supra*, reagindo às reservas formuladas pela Comissão na decisão de abertura, as autoridades polacas comprometeram-se, em ofício datado de 25 de Fevereiro de 2009, a alterar o regime, introduzindo como critério de elegibilidade das actividades de reboque e de dragagem que pelo menos 50 % do tempo de actividade anual de cada rebocador ou draga num ano fiscal deve corresponder a transporte marítimo.

Elegibilidade das actividades de gestão técnica e de gestão de tripulações e dos navios afretados a tempo ou à viagem

(57) Na decisão de abertura, a Comissão precisava que só deviam ser admitidos no regime de tributação com base na arqueação os navios cuja gestão técnica e da tripulação ou cuja gestão comercial fosse assegurada pelo armador e na condição de a arqueação dos navios considerados não exceder quatro vezes a arqueação dos navios cuja gestão é assegurada pelo armador nas suas três vertentes, ou seja, gestão técnica, gestão da tripulação e gestão comercial. As autoridades polacas afirmam ter concebido o regime com base nas orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos ([36]) («as orientações»), que não contêm tais condições

([36]) JO C 13 de 17.1.2004, p. 3.

detalhadas, as quais não tinham, por conseguinte, de ser previstas nas disposições da lei que institui o regime de tributação com base na arqueação.

(58) No que diz respeito aos navios afretados a tempo ou à viagem, as autoridades polacas confirmaram a sua exclusão do regime, conforme indicado no considerando 35 *supra*.

Condições relativas à gestão estratégica e à gestão comercial

(59) No que se refere às condições, descritas na decisão de abertura, que impõem que todas as principais decisões respeitantes à gestão estratégica e à gestão comercial sejam tomadas na Polónia e que os quadros superiores, o conselho de administração e o conselho de direcção estejam sediados e a sede localizada na Polónia, as autoridades polacas declararam que das disposições da lei que institui o regime não decorrem tais condições. Segundo elas, as disposições da lei não prevêem a avaliação (inspecção) da gestão estratégica e comercial.

(60) As autoridades polacas esclareceram também que as referidas condições são alternativas e não cumulativas. Por outras palavras, apenas terá de ser preenchida uma das seguintes: i) todas as decisões essenciais serem tomadas na Polónia (incluindo as de gestão estratégica e comercial), ii) a sede estar localizada na Polónia ou iii) os quadros superiores estarem sediados na Polónia.

(61) No seu entender, portanto, para poderem beneficiar do regime, as empresas não têm de exercer a sua actividade exclusivamente na Polónia, podendo estar estabelecidas noutros Estados-Membros ou em países do EEE.

(62) No que se refere à liberdade de estabelecimento, as autoridades polacas explicaram que o armador pode também ser um empresário estrangeiro ([37]) que exerça na Polónia actividades elegíveis para o regime. Argumentam, de facto, que é possível inscrever no registo naval da Polónia navios propriedade de cidadãos dos Estados-Membros da União Europeia ou de pessoas colectivas com sede num Estado-Membro, bem como navios:

— propriedade, em pelo menos 50 %, de cidadãos de Estados-Membros ou de pessoas colectivas cuja sede social se situe num Estado-Membro, desde que o local de residência ou a sede do estabelecimento ou sucursal principal do armador se localize num Estado-Membro (podem ser inscritos no registo naval polaco permanente, a pedido dos co-proprietários);

— propriedade de sociedades de capital com sede social no estrangeiro, nas quais sejam titulares de capital social cidadãos de Estados-Membros ou pessoas colectivas cuja sede social se situe num Estado-Membro, desde que o local de residência ou a sede do estabelecimento ou sucursal principal do armador se localize num Estado-Membro (podem ser inscritos no registo naval polaco permanente, a pedido do proprietário).

(63) As autoridades polacas esclareceram também que os cidadãos estrangeiros oriundos de Estados-Membros ou de países do EEE podem exercer e dirigir actividades comerciais segundo os mesmos princípios que os cidadãos polacos. Os cidadãos de países que não fazem parte da UE/EEE podem também exercer e dirigir actividades comerciais segundo os mesmos princípios que os cidadãos polacos, desde que residam legalmente na Polónia. Além disso, os empresários estrangeiros (cidadãos estrangeiros que exercem actividades comerciais no estrangeiro) podem abrir sucursais e representações na Polónia (em conformidade com a lei sobre a liberdade de actividade económica).

(64) Uma sucursal representa uma parte distinta e organicamente autónoma da actividade comercial, exercida fora da sede ou do estabelecimento principal da sociedade. As autoridades polacas argumentam que a abertura de uma sucursal de uma sociedade estrangeira não é um processo complicado, nem exige que a sociedade estrangeira preencha condições específicas. No que diz respeito às representações, estas só podem exercer actividades relacionadas com a promoção e publicidade da sociedade estrangeira.

(65) Com base no exposto, as autoridades polacas consideram que a conclusão da apreciação preliminar da Comissão, de que as condições relativas à gestão estratégica e comercial previstas no regime de tributação com base na arqueação poderão limitar as possibilidades de estabelecimento de filiais, dar origem a problemas de discriminação *de facto* e restringir a liberdade de estabelecimento, é infundada e não encontra sustentação na legislação aplicável.

Opção «tudo ou nada»

(66) Relativamente ao período de cinco anos de permanência obrigatória, previsto no regime notificado, as autoridades polacas sublinham que as orientações não estabelecem condições neste aspecto.

(67) Um período de permanência obrigatória no regime de cinco anos é passível de produzir um efeito mais rápido das regras, nomeadamente o regresso de navios propriedade de armadores polacos à bandeira polaca, isto é, a uma bandeira da União Europeia.

(68) As autoridades polacas concluem que, face ao compromisso que assumiram de submeter novamente o regime, transcorridos 10 anos, à apreciação da Comissão enquanto regime de auxílio, o prolongamento do período de permanência para 10 anos criaria dificuldades à correcta análise dos resultados do regime, análise essa que deve ser efectuada antes de o regime ser novamente notificado.

([37]) Id. nota 34.

(69) No entanto, conforme se indica no considerando 42 *supra*, as autoridades polacas comprometeram-se subsequentemente a alterar o regime, prolongando para 10 anos o período de permanência para as empresas.

5. OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS

(70) Apenas uma parte interessada, a Bugsier Reederei- und Bergungsgesellschaft mbH & Co. KG (abreviadamente, «Bugsier Reederei»), reagiu, por carta de 20 de Dezembro de 2007, à publicação, no Jonal Oficial, da comunicação que resume a decisão de 11 de Dezembro de 2007 da Comissão.

(71) Segundo a Bugsier Reederei, a actividade de reboque não deveria ser elegível para o regime de tributação com base na arqueação. Na sua opinião, essa inclusão poderá induzir graves distorções da concorrência neste sector ao nível europeu.

6. APRECIAÇÃO DA MEDIDA

6.1. Existência de auxílio nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE

(72) Segundo o artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, «são incompatíveis com o mercado interno, na medida em que afectem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções».

(73) Através do regime de tributação com base na arqueação, as autoridades polacas utilizam recursos estatais para proporcionar uma vantagem, na forma de redução do imposto sobre o rendimento das pessoas colectivas ou singulares que seria devido a título do regime normal, vantagem essa que favorece certas empresas visto a medida ser específica para o sector do transporte marítimo. Tais vantagens podem falsear a concorrência e afectar as trocas comerciais entre os Estados-Membros, já que as actividades em causa são no essencial exercidas num mercado global em que concorrem empresas de outros Estados-Membros.

(74) A Comissão considera, portanto, que o regime notificado deve ser considerado auxílio estatal na acepção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado TFUE.

6.2. Base jurídica da apreciação

(75) O artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado TFUE estabelece que os auxílios destinados a facilitar o desenvolvimento de certas actividades económicas podem ser considerados compatíveis com o mercado interno quando não alterem as condições das trocas comerciais de maneira que contrarie o interesse comum, constituindo assim uma base para uma eventual isenção da proibição geral de auxílios estatais. No caso em apreço, a Comissão considera o artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE a base jurídica adequada para a apreciação do regime notificado.

(76) Concretamente, os auxílios em favor do sector marítimo devem ser examinados à luz das orientações conexas, incluindo as aplicáveis às empresas de gestão de navios, que definem as regras de elegibilidade da actividade de gestão de tripulação e de gestão técnica de navios para os regimes de tributação com base na arqueação e outros regimes de desagravamento fiscal.

6.3. Apreciação da compatibilidade

(77) As orientações definem as condições em que os Estados-Membros estão autorizados a estabelecer certos regimes de auxílio estatal para apoiar o sector do transporte marítimo na prossecução de objectivos gerais, tais como:

— contribuir para um transporte marítimo mais seguro, mais eficaz e mais respeitador do ambiente;

— incentivar a inscrição nos registos dos Estados-Membros ou a transferência para esses registos;

— contribuir para a consolidação do sector marítimo estabelecido nos Estados-Membros, mantendo simultaneamente uma frota globalmente competitiva nos mercados mundiais;

— preservar e melhorar o saber marítimo e salvaguardar e promover o emprego dos marítimos europeus;

— contribuir para a promoção de novos serviços no sector do transporte marítimo de curta distância, em consonância com o livro branco sobre a política comunitária de transportes.

(78) A secção 3.1, quinto parágrafo, das orientações menciona especificamente os sistemas de tributação com base na arqueação como exemplos de medidas fiscais que «[se revelaram] importantes na salvaguarda de empregos de alta qualidade no sector das actividades marítimas em terra» e podem, portanto, ser consideradas compatíveis com o mercado interno.

(79) Contudo, as orientações estabelecem critérios que os referidos regimes deverão satisfazer para serem considerados compatíveis com o mercado interno.

(80) Os critérios foram passados em revista na decisão de abertura e a Comissão exprimiu as suas dúvidas quanto ao preenchimento de alguns deles. Os parágrafos que se seguem apresentam a avaliação final da Comissão no que respeita a esses critérios.

6.4. Elegibilidade de pessoas singulares para o regime; possibilidade, para as pessoas singulares tributáveis pelo regime, de dedução das contribuições para o seguro de doença e das contribuições para a segurança social respectivamente da colecta e da matéria colectável

(81) Na decisão de abertura, a Comissão questionava a elegibilidade de pessoas singulares para o regime de tributação com base na arqueação. Com efeito, segundo a secção 3.1, quarto parágrafo, das orientações, um sistema que consista em substituir o regime normal de **tributação do rendimento das sociedades** por um imposto baseado

na arqueação constitui um auxílio estatal ([38]). *De facto*, os particulares estão normalmente sujeitos ao imposto sobre o rendimento das pessoas singulares e não das pessoas colectivas. Além disso, os regimes de tributação com base na arqueação autorizados até à data pela Comissão limitam-se a substituir o imposto sobre o rendimento (das pessoas colectivas) pelo imposto baseado na arqueação.

(82) Não obstante, a Comissão toma nota de que o âmbito das orientações não se restringe às pessoas colectivas, abrangendo todas as entidades que exercem a actividade de transporte marítimo. Na sua secção 2.1, primeiro parágrafo, precisa-se, com efeito, que «as orientações não estabelecem qualquer distinção entre os tipos de beneficiários em termos da sua estrutura jurídica (sejam empresas, parcerias ou particulares), nem entre a propriedade pública ou privada e qualquer referência a empresas deve ser entendida como incluindo todos os restantes tipos de entidade jurídica.» ([38]) Esta postura vai, aliás, ao encontro do direito europeu da concorrência, que visa as empresas sem distinção de forma jurídica.

(83) Não haverá, além disso, distinção no tratamento das pessoas singulares ou colectivas, na medida em que o cálculo da matéria colectável se faz da mesma forma e que a taxa de 19 % é aplicável a todas as entidades.

(84) Não se justifica, portanto, ao abrigo das orientações, tratar diferentemente as pessoas singulares, pelo que ficam sem objecto as reservas da Comissão a este respeito.

(85) As pessoas singulares não serão autorizadas a continuar a reduzir o montante do imposto devido (até ao nível zero, isto é, não pagar qualquer imposto), uma vez que, conforme o compromisso assumido pelas autoridades polacas, deixarão de poder deduzir as contribuições para a segurança social e para o seguro de doença respectivamente da colecta e da matéria colectável. Esta disposição contribuirá para assegurar um nível equitativo de imposto para todas as entidades elegíveis para o regime de tributação com base na arqueação, independentemente da sua forma jurídica (pessoas singulares ou colectivas, sociedades estrangeiras, etc.).

(86) Quanto à possibilidade de que dispõem as pessoas singulares de deduzirem as contribuições para a segurança social e para o seguro de doença respectivamente da colecta e da matéria colectável, a Comissão toma nota do compromisso assumido pelas autoridades polacas de a suprimirem da lei, compromisso esse que abarca igualmente as pessoas colectivas sujeitas ao imposto sobre o rendimento das pessoas singulares. A Comissão congratula-se com tal atitude, já que aquela possibilidade contraria a lógica do imposto baseado na arqueação (substituir o lucro efectivo, obtido deduzindo às receitas os encargos efectivos, por um lucro teórico) e proporciona vantagens indevidas. Pode também induzir um tratamento diferenciado das pessoas singulares e das pessoas colectivas.

([38]) Sublinhado nosso.

(87) Além disso, a Comissão considera que a definição de entidades estrangeiras e nacionais, dada no artigo 2.º, n.º 3, da lei que institui o regime de tributação com base na arqueação, não suscita reservas quanto a eventuais discriminações entre essas entidades, excluindo desvantagens potenciais para as entidades estrangeiras na elegibilidade para o regime.

6.5. **Principais actividades elegíveis**

(88) Conforme indicava na decisão de abertura, a Comissão considera que a elegibilidade das actividades de transporte marítimo internacional de mercadorias e/ou passageiros para o regime de tributação com base na arqueação é compatível com as orientações.

(89) No que respeita à elegibilidade de actividades relacionadas com o transporte de mercadorias e/ou passageiros, a Comissão observa que as orientações se aplicam efectivamente às empresas que efectuam serviços de transporte marítimo, ou seja, transporte por mar de mercadorias ou passageiros ([39]), pelo que enquadram expressamente o transporte de passageiros e/ou mercadorias nos serviços elegíveis para os regimes de tributação com base na arqueação. Quanto às operações de salvamento marítimo (navios de busca e salvamento no mar), a Comissão, em sintonia com a sua prática decisória ([40]), considera-as elegíveis, uma vez que se trata de serviços auxiliares em relação directa com o transporte marítimo.

(90) Em relação à actividade de reboque, as orientações precisam, na secção 3.1, décimo quarto parágrafo, que esta actividade «só é abrangida pelo [seu] âmbito de aplicação […] se mais de 50 % das operações de reboque efectivamente realizadas por um rebocador num dado ano constituírem "transporte marítimo". O tempo de espera pode ser proporcionalmente assimilado à parte da actividade total efectivamente realizada por um rebocador que constitui "transporte marítimo".»

(91) Em relação à actividade de dragagem, as orientações precisam, na secção 3.1, décimo sexto parágrafo, que «as disposições fiscais previstas para as empresas (como o imposto sobre a tonelagem) podem ser aplicadas às dragas cuja actividade constitua "transporte marítimo" — ou seja, tráfego oceânico de materiais extraídos — relativamente a mais de 50 % do seu período operacional anual e exclusivamente no que respeita a estas actividades de transporte.»

([39]) Ver secção 2, terceiro parágrafo, das orientações, bem como o Regulamento (CEE) n.º 4055/86 do Conselho, de 22 de Dezembro de 1986, que aplica o princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos entre Estados-Membros e Estados-Membros para países terceiros (JO L 378 de 31.12.1986, p. 1) e o Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho, de 7 de Dezembro de 1992, relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima) (JO L 364 de 12.12.1992, p. 7).

([40]) Ver, designadamente, as comunicações relativas aos auxílios estatais N 330/05 — Lituânia — Auxílio às companhias de navegação — Regime de tributação com base na arqueação, de 19.7.2006 (JO C 90 de 25.4.2007, p. 11) e N 114/04 — Itália — Regime de tributação com base na arqueação para o transporte marítimo, de 20.10.2004 (JO C 136 de 3.6.2005, p. 42).

(92) Note-se que, tanto para o reboque como para a dragagem, as modificações que as autoridades polacas se comprometeram a introduzir na lei que institui o regime de tributação com base na arqueação ([41]), ligará a elegibilidade dos rebocadores e dragas à condição de que pelo menos 50 % do tempo de actividade anual for ocupado com actividades elegíveis, conformando-se assim plenamente com as disposições das orientações.

(93) No que respeita à dragagem, o artigo 3.º, n.º 1, quarto travessão, da lei que institui o regime dá uma definição das actividades das dragas que constituem transporte marítimo, i.e. o transporte dos dragados no mar, consentânea com a contida nas orientações. Por conseguinte, a Comissão considera que os critérios de elegibilidade para a dragagem são compatíveis com as orientações.

(94) No entanto, no que se refere ao reboque, a condição de que pelo menos 50 % da actividade [do tempo de actividade] ([42]) efectiva do rebocador num ano constitua serviços de reboque, excluindo o reboque de/para um porto ou no porto (artigo 3.º, n.º 1, segundo travessão, da lei que institui o regime), não é inteiramente consentânea com as orientações.

(95) Esta disposição exclui expressamente os serviços de reboque prestados para entrada ou saída dos navios do porto ou efectuados no próprio porto, o que se enquadra no disposto nas orientações ([43]), mas não exclui que outros serviços de reboque, e.g. em águas interiores ou no mar sem encaminhamento do navio para o porto, possam ser elegíveis para o regime. Contradiz, assim, as orientações, que dispõem que a elegibilidade se deve restringir às actividades dos rebocadores que constituam «transporte marítimo», i.e. transporte por mar de mercadorias ou passageiros. No acórdão no processo C-251/04, *Comissão contra Grécia* ([44]), o Tribunal de Justiça precisou que «embora o reboque seja um serviço normalmente prestado contra remuneração, não consiste, em princípio, num transporte directo por mar de passageiros ou de mercadorias. Consiste antes na assistência à deslocação de um navio, de um aparelho de perfuração, de uma plataforma ou de uma bóia. Um rebocador que presta assistência a um navio […] que transporta passageiros ou mercadorias […] não é ele próprio o navio transportador.» ([45]) Por conseguinte, a actividade de reboque não pode ser considerada transporte marítimo, pelo que apenas podem ser elegíveis os serviços prestados pelos rebocadores que impliquem directamente o transporte de passageiros ou mercadorias no mar.

([41]) Ver considerando 20.
([42]) O texto é aqui apresentado na formulação que terá depois da alteração prevista pelas autoridades polacas.
([43]) Em particular a secção 3.1, décimo quarto parágrafo, que precisa que «as actividades de reboque efectuadas nomeadamente nos portos, ou que consistem na assistência prestada a navios com propulsão própria para chegarem aos portos, não constituem "transporte marítimo".»
([44]) Acórdão de 11 de Janeiro de 2007.
([45]) Cf. n.º 31 do acórdão.

(96) Tendo em conta o que precede, a Comissão não objecta à possibilidade de os rebocadores serem elegíveis para os regimes de tributação com base na arqueação, desde que pelo menos 50 % do tempo efectivo de actividade do rebocador for ocupado com a prestação de serviços que constituam transporte marítimo.

6.6. **Actividades de gestão**

Gestão técnica e gestão de tripulações

(97) No que respeita à gestão técnica e de tripulações, a Comissão tem de se certificar que o regime de tributação com base na arqueação aplicado pela Polónia satisfaz todas as condições enunciadas nas orientações «gestão naval». A este respeito, a Comissão assinala o seguinte:

(98) Em primeiro lugar, no que se refere às condições de contribuição das empresas de gestão naval para a economia e o emprego na União Europeia (secção 5.1) e de existência de um vínculo económico dos navios à União (secção 5.2), as autoridades polacas comprometeram-se a introduzir na lei que institui o regime a exigência de que a gestão dos navios em causa se efectue a partir do território da UE e que nas actividades em terra e nos navios se empreguem maioritariamente cidadãos da UE. A gestão de navios de bandeiras terceiras fica excluída do regime. A Comissão considera, por conseguinte, estarem preenchidas as condições estabelecidas nas secções 5.1 e 5.2 das orientações «gestão naval».

(99) Em segundo lugar, a Polónia é membro da Organização Marítima Internacional e parte em todas as convenções internacionais pertinentes, que incorporou na ordem jurídica interna. Cumpre também todas as obrigações que lhe incumbem à luz do direito europeu pertinente. A Comissão considera, por conseguinte, que o regime observa as normas europeias e internacionais, como dispõe a secção 5.3 das orientações de gestão.

(100) Em terceiro lugar, a Comissão considera que a condição que associa a elegibilidade das empresas de gestão naval à gestão de navios exclusivamente de bandeira polaca é consentânea com o disposto na secção 5.4 das orientações «gestão naval».

(101) Em quarto lugar, a Comissão observa que o regime abrange apenas as empresas de gestão naval «integral», i.e. as que asseguram tanto a gestão técnica como a gestão das tripulações, pelo que, uma vez que estas empresas asseguram igualmente a gestão das tripulações, as condições específicas enunciadas no capítulo 6 das orientações «gestão naval» lhes deverão ser também aplicáveis. Estas condições prendem-se com a formação e com o melhoramento das condições sociais dos marítimos.

(102) A este respeito, a Comissão regista que as autoridades polacas se comprometeram a exigir de cada empregador de marítimos, seja o armador ou a empresa gestora, o cumprimento das disposições específicas da Convenção do Trabalho Marítimo de 2006 ([46]). O regime satisfará, por conseguinte, as obrigações impostas à gestão de tripulações, incluídas na secção 6 das orientações «gestão naval».

(103) À luz do que precede, a Comissão conclui que as condições aplicáveis às empresas de gestão naval, previstas na lei que institui o regime de tributação com base na arqueação, são compatíveis com as orientações «gestão naval».

Gestão estratégica e comercial

(104) A Comissão toma nota dos esclarecimentos prestados pelas autoridades polacas no que respeita às condições relativas à gestão estratégica e comercial ([47]) previstas no âmbito do regime de tributação com base na arqueação e confirma que elas são, de facto, alternativas e não cumulativas. Assim, para efeitos da elegibilidade para o regime, só é necessário preencher uma das três condições seguintes: i) todas as decisões essenciais serem tomadas na Polónia, ii) a sede estar localizada na Polónia ou iii) os quadros superiores estarem sediados na Polónia.

(105) Por conseguinte, para poder beneficiar do regime, uma empresa não tem de exercer a sua actividade exclusivamente na Polónia, podendo estar estabelecida noutro Estado-Membro ou num país do EEE.

(106) À luz do que precede, a Comissão considera que as condições relativas à gestão estratégica e comercial previstas no âmbito do regime de tributação com base na arqueação não impedem que empresas de outros Estados-Membros ou de países do EEE beneficiem do regime. Elas são, além disso, proporcionais ao objectivo previsto, i.e. assegurar que as companhias beneficiárias contribuirão efectivamente para a actividade económica e o emprego na Polónia, o que está em sintonia com as orientações.

Navios afretados

(107) A Comissão toma nota dos esclarecimentos prestados pelas autoridades polacas quanto às condições de elegibilidade dos navios afretados para o regime de tributação com base na arqueação.

(108) A este propósito, a Comissão confirma ser consentâneo com as orientações excluir dos regimes de tributação com base na arqueação as companhias cuja actividade se confine ao afretamento de navios a tempo e/ou à viagem.

(109) As autoridades polacas precisaram que só serão elegíveis os operadores que asseguram concomitantemente a gestão comercial, técnica e das tripulações dos navios que afretam. A Comissão subentende, portanto, que só os navios afretados em casco nu serão elegíveis, visto ser este o único tipo de afretamento que implica as três vertentes de gestão. Não se opõe, por conseguinte, à elegibilidade dos navios afretados em casco nu, visto estes serem equiparados a navios próprios para efeitos dos regimes de tributação com base na arqueação.

6.7. **Medidas de delimitação**

(110) A Comissão confirma a sua conclusão inicial, expressa na decisão de abertura ([48]), de que as medidas de delimitação, que consistem na verificação das transacções intragrupo com base no princípio dos preços de mercado e na separação das contas das actividades elegíveis e das não elegíveis, são suficientes para prevenir efeitos de alargamento a actividades não relacionadas com o transporte marítimo, bem como a evasão fiscal.

(111) Por conseguinte, a Comissão limitar-se-á seguidamente a analisar as regras subjacentes à opção «tudo ou nada».

(112) A lei que institui o regime de tributação com base na arqueação estabelece que, tratando-se de um grupo de empresas, a opção pelo regime notificado deve ser feita conjuntamente por todas as empresas do grupo tributáveis na Polónia e para todas as actividades elegíveis.

(113) As regras previstas em caso de fusão de empresas, descritas no considerando 39, asseguram que a nova companhia de navegação ficará vinculada ao regime enquanto pelo menos um dos armadores participantes na fusão for tributável pelo regime.

(114) Quanto às regras previstas em caso de cessação de actividades, segundo as quais as companhias só poderão optar de novo pelo regime depois de transcorridos três anos fiscais, a Comissão considera-as adequadas ao intuito de evitar a «utilização selectiva», ou seja, as empresas não terão a possibilidade de optar pelo regime normal de tributação ou pelo regime de tributação com base na arqueação, consoante o que for mais vantajoso, em diferentes períodos da sua actividade económica.

(115) A Comissão observa, além disso, que o compromisso de alterar o regime por forma a que as empresas mantenham nele os seus navios por um período de dez anos é consentâneo com os regimes homólogos já autorizados pela Comissão, e dissipa, por conseguinte, as reservas formuladas pela Comissão na decisão de abertura.

([46]) Incorporada no direito da UE pela Directiva 2009/13/CE do Conselho, de 16 de Fevereiro de 2009, que aplica o Acordo celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e pela Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) relativo à Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006, e que altera a Directiva 1999/63/CE (JO L 124 de 20.5.2009, p. 30).

([47]) Ver considerandos 31 a 34.

([48]) Ver considerandos 102 a 104.

(116) Em conclusão, a Comissão considera que o regime de tributação com base na arqueação em apreço satisfaz o critério da opção «tudo ou nada» aplicável às actividades elegíveis.

6.8. **Conformidade com o limite máximo de auxílio**

(117) O capítulo 11 das orientações indica que «o montante total do auxílio concedido em conformidade com os capítulos 3 a 6 [isto é, imposto baseado na arqueação, isenção do pagamento de imposto sobre o rendimento e de contribuições sociais dos marítimos, auxílios à substituição de tripulações, auxílios ao investimento e auxílios regionais] não deverá exceder o montante total dos impostos e contribuições sociais cobrados sobre as actividades de transporte marítimo e dos marítimos.»

(118) De acordo com as informações facultadas pelas autoridades polacas, não existe na Polónia nenhum regime susceptível de adicionar auxílios estatais aos proporcionados pelo regime em apreço. A Comissão conclui, portanto, que será respeitado o limite máximo de auxílio previsto no capítulo 11 das orientações.

6.9. **Relatórios**

(119) As autoridades polacas concordaram fornecer à Comissão relatórios anuais sobre a aplicação do regime de tributação com base na arqueação e os seus efeitos na frota registada e no emprego dos marítimos da União Europeia, conforme previsto no capítulo 12 das orientações,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O auxílio que a Polónia tenciona aplicar no âmbito da lei que institui o regime de tributação com base na arqueação é compatível com o mercado comum, sob reserva da condição estabelecida no artigo 2.º

Artigo 2.º

A actividade de reboque é elegível para o regime de tributação com base na arqueação na condição de 50 %, pelo menos, do tempo efectivo de actividade de cada rebocador num ano for ocupado com a prestação de serviços que constituam transporte marítimo.

Artigo 3.º

A Polónia deve informar a Comissão, no prazo de dois meses a contar da notificação da presente decisão, das medidas tomadas para lhe dar cumprimento.

Artigo 4.º

A República da Polónia é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 18 de Dezembro de 2009.

Pela Comissão
Antonio TAJANI
Vice-Presidente