SKLEP KOMISIJE

z dne 18. decembra 2009

o državni pomoči C 34/07 (ex N 93/06) v zvezi z uvedbo sistema davka na tonažo v korist mednarodnemu pomorskemu prevozu na Poljskem

(notificirano pod dokumentarno številko C(2009) 10376)

(Besedilo v poljskem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

(2010/213/EU)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe ([1]),

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z zgoraj navedenimi določbami ([2]), in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

(1) Poljska je z dopisom z dne 1. februarja 2006 ([3]) Komisijo uradno obvestila o sistemu davka na tonažo. Zadeva je vpisana pod številko N 93/06.

(2) Službe Komisije so z dopisi 9. marca, 29. maja, 14. novembra 2006 in 11. aprila 2007 ([4]) zaprosile za dodatne informacije. Poljski organi so Komisiji odgovorili z dopisi 20. aprila, 9. maja in 6. septembra 2006 ter 5. januarja in 8. junija 2007 ([5]). Poleg tega je bil 19. januarja 2007 sestanek na tehnični ravni.

(3) Z dopisom z dne 12. septembra 2007 ([6]) je Komisija Republiko Poljsko obvestila, da bo zaradi pomoči sprožila formalni postopek preiskave iz člena 88(2) Pogodbe ES (v nadaljnjem besedilu „odločitev o sprožitvi postopka“).

(4) Poljska je svoje pripombe predložila z dopisom z dne 18. oktobra 2007 ([7]).

(5) Odločitev Komisije o sprožitvi formalnega postopka preiskave je bila objavljena v *Uradnem listu Evropske unije* ([8]). Komisija je pozvala zainteresirane strani, naj predložijo svoje pripombe o pomoči.

(6) Komisija je prejela pripombe od ene zainteresirane strani ([9]). Posredovala jih je Poljski, vendar ta ni uporabila svoje pravice do odziva nanje.

(7) Po sestanku med službami Komisije in poljskimi organi dne 14. januarja 2009 so se poljski organi z dopisom z dne 25. februarja 2009 ([10]) zavezali, da bodo v svojem sistemu davka na tonažo spremenili številna vprašanja, o katerih je Komisija v svoji odločitvi o sprožitvi formalnega postopka preiskave izrazila zaskrbljenost. Poljski organi so predložili dodatne informacije z dopisi 24. marca 2009 ([11]), 26. oktobra 2009 ([12]) in 9. decembra 2009 ([13]).

2. PODROBNI OPIS POMOČI

2.1 Povzetek

(8) Šteje se, da davek na tonažo v obliki pavšalnega zneska, izračunanega na podlagi tonaže plovil v ladjevju, ki se uporablja, nadomesti davek od dobička pravnih oseb ali dohodnino za lastnike ladij, ki delujejo v mednarodnem pomorskem prometu. Mednarodni pomorski promet je opredeljen kot prevoz med poljskim pristaniščem in tujim pristaniščem, med tujimi pristanišči ali prevoz med poljskimi pristanišči, vendar samo pod pogojem, da je slednji etapa daljšega prevoza, ki vključuje tudi tuje pristanišče. Dejavnosti na progah izključno znotraj Poljske (kabotaža) zato v skladu s sedanjim zakonom o davku na tonažo ne izpolnjujejo pogojev za davek na tonažo.

2.2 Sistem davka na tonažo

(9) Poljski sistem davka na tonažo je opredeljen z Zakonom o davku na tonažo, sprejetim 24. avgusta 2006 ([14]). Zakon bo predvidoma začel veljati s 1. januarjem 2011, potem ko bo Komisija odobrila sistem.

([1]) Z učinkom od 1. decembra 2009 sta člena 87 in 88 Pogodbe ES postala člen 107 oziroma člen 108 PDEU. Določbe novih členov so vsebinsko povsem enake prejšnjima členoma. V tem sklepu je treba sklicevanje na člena 107 in 108 PDEU razumeti kot sklicevanje na člena 87 in 88 Pogodbe ES, kadar je to primerno.
([2]) UL C 300, 12.12.2007, str. 22.
([3]) Evidentiran je pod referenčno oznako TREN(2006) A/12656.
([4]) Referenčne oznake TREN(2006) D/204393, D/210227, D/223420 in TREN(2007) D/307010.
([5]) Evidentirani so pod referenčnimi oznakami TREN(2006) A/19774, A/22657, A/31398 in TREN(2007) A/21073, A/34300.
([6]) Evidentiran je pod referenčno oznako C(2007) 4016.
([7]) Evidentiran je pod referenčno oznako TREN(2007) A/45675.
([8]) Glej opombo 2.
([9]) Evidentirane so pod referenčno oznako TREN(2007) A/51337.
([10]) Evidentiran je pod referenčno oznako TREN(2009) A/10443.
([11]) Evidentiran je pod referenčno oznako TREN(2009) A/13527.
([12]) Evidentiran je pod referenčno oznako TREN(2009) A/34359.
([13]) Evidentiran je pod referenčno oznako TREN(2009) A/38744.
([14]) Uradni list 2006, št. 183, točka 1353.

(10) Zakon o davku na tonažo omogoča upravljavcem ladij, ki so davčni zavezanci za davek na tonažo, oprostitev plačila davka na dobiček, kakor je opredeljeno v Zakonu z dne 31. januarja 1989 o finančnem upravljanju državnih podjetij ([15]), in Zakonu z dne 1. decembra 1995 o plačilih iz dobička, ki ga ustvarijo enočlanske družbe finančnega ministrstva ([16]), v zvezi s prihodki iz upravičenih dejavnosti. Upravljavci ladij imajo pravico do izbire davčne obravnave v okviru davka na tonažo na podlagi predložitve posebne izjave, s katero se odločijo za to vrsto obdavčitve.

(11) V skladu s členom 5 Zakona o davku na tonažo se za vsako plovilo, za katero velja davek na tonažo, obdavčljiv dobiček, ki pripada upravičenim dejavnostim, določi kot pavšalni znesek, izračunan na podlagi neto tonaže plovila, kot je navedeno v nadaljevanju, na 100 neto ton (NT) in na začeto 24-urno obdobje ter v skladu z obdobjem obratovanja vseh tistih ladij upravljavca v zadevnem mesecu, katerih prihodek je vključen v davek na tonažo.

Neto zmogljivost plovila	Izračun pavšalnega prihodka
Do 1 000 NT	Znesek, ki ustreza 0,5 EUR na 100 NT
Od 1 001 do 10 000 NT	Znesek, ki ustreza 0,35 EUR na vsakih 100 NT, ki presegajo 1 000 NT
Od 10 001 do 25 000 NT	Znesek, ki ustreza 0,20 EUR na vsakih 100 NT, ki presegajo 10 000 NT
Od 25 001 NT	Znesek, ki ustreza 0,10 EUR na vsakih 100 NT, ki presegajo 25 000 NT

(12) Za izračun se neto zmogljivost plovila zaokroži navzgor ali navzdol na naslednji način: zmogljivost manj kot 50 NT se ne upošteva, zmogljivost 50 NT ali več pa se zaokroži navzgor na najbližjih 100 NT.

(13) Znesek predpisanega davka na tonažo se izračuna od davčne osnove po stopnji 19 %.

(14) Znesek davka na tonažo se izračuna v EUR in plača v PLN ob uporabi srednjega menjalnega tečaja, ki ga objavi Nacionalna banka Poljske za zadnji dan meseca, za katerega se plača davek na tonažo. Znesek predpisanega davka na tonažo se izračuna brez odbitka kakršnih koli stroškov, ki so nastali pri pridobivanju takega prihodka.

(15) V skladu s členom 8 Zakona o davku na tonažo se prihodki od prodaje upravičenega plovila, ki ga proda podjetje, zavezano za davek na tonažo, izločijo iz obsega prihodkov za davek na tonažo in obdavčijo po pavšalni stopnji 15 %, če se v treh letih v celoti ne porabijo za nakup, popravilo, posodobitev ali prilagoditev druge ladje.

([15]) Uradni list 1992, št. 6, točka 27, kakor je bila spremenjena.
([16]) Uradni list št. 154, točka 792.

(16) Posameznikom ali članom partnerstva, ki so dohodninski zavezanci, naj bi bilo dovoljeno, da od zneska davka na tonažo, ki so ga neposredno plačali v ustreznem davčnem letu, odštejejo znesek prispevkov za zdravstveno zavarovanje ([17]) (člen 6 Zakona o davku na tonažo), od davčne osnove za davek na tonažo pa znesek prispevkov za socialno varstvo, ki so ga plačali v ustreznem davčnem letu ([18]) (člen 4(3) Zakona o davku na tonažo).

(17) Poljski organi so se v svojem dopisu z dne 25. februarja 2009 zavezali, da bodo v Zakonu o davku na tonažo odpravili možnost odštevanja prispevkov za socialno varstvo in zdravstveno zavarovanje, če je lastnik ladje fizična oseba ali fizična oseba v partnerstvu ([19]). Zato se te možnosti za odštevanje ne bodo uporabljale in se bo za vse subjekte, ki izpolnjujejo pogoje za davek na tonažo, uporabljala ista metoda za izračun davčne osnove za davek na tonažo in zneska davka na tonažo, ki ga je treba plačati.

2.3 **Merila za upravičenost**

2.3.1 *Upravičena plovila*

(18) V davek na tonažo se lahko vključijo samo morska plovila, vpisana v pomorski register Poljske. Upravičeno plovilo je plovilo, ki pluje pod poljsko zastavo in opravlja mednarodne pomorske prevoze ter je v skladu z vsemi zahtevami za plovbo po morju. Da bi se ladja upoštevala kot morska ladja, mora biti običajno potrjena kot morska ladja v skladu z Mednarodno konvencijo o tovornih črtah ali Mednarodno konvencijo o varstvu človeškega življenja na morju (v nadaljnjem besedilu: Konvencija SOLAS) ([20]).

2.3.2 *Upravičene dejavnosti*

(19) Dejavnosti, ki izpolnjujejo pogoje za davek na tonažo, so ([21]):

(i) prevoz tovora in/ali potnikov;

(ii) reševalne operacije na morju;

(iii) pomorska vleka, pod pogojem, da vlačilec vsaj 50 % prihodka iz dejansko opravljenega dela v proračunskem letu pridobi z opravljanjem pomorskega prevoza in ne vleke do pristanišča in od pristanišča;

([17]) Kakor je opredeljeno v Zakonu z dne 27. avgusta 2004 o zdravstvenih storitvah, ki se financirajo iz javnih sredstev; Uradni list št. 210, točka 2135, kakor je bila spremenjena.
([18]) Kakor je opredeljeno v Zakonu z dne 13. oktobra 1998 o sistemu socialnega varstva; Uradni list 2007, št. 11, točka 74, kakor je bila spremenjena.
([19]) Prim. čl. 4(3)-(5), čl. 6 in čl. 12(3) Zakona.
([20]) Konvencijo SOLAS je sprejela Mednarodna pomorska organizacija (IMO) v Londonu, 1. novembra 1974 (se izvaja na Poljskem, Uradni list št. 61, točka 18 in 319), skupaj s protokolom k tej konvenciji, v Londonu, 17. februarja 1978 (se izvaja na Poljskem, Uradni list 1984, št. 61, točki 320 in 321, ter 1986, št. 35, točka 177).
([21]) Člen 3.1 Zakona o davku na tonažo.

(iv) poglabljanje dna, pod pogojem, da plavajoči bager vsaj 50 % prihodka iz dejansko opravljenega dela v teku leta pridobi s prevozom materiala po morju.

(20) Poljski organi so se v svojem dopisu z dne 25. februarja 2009 zavezali, da bodo spremenili zgoraj navedeno tretjo in četrto določbo ([22]) z uvedbo merila, da mora za vključitev vleke in poglabljanja dna v sistem davka na tonažo vsak vlačilec ali plavajoči bager pomorski prevoz opravljati najmanj 50 % letnega obratovalnega časa v proračunskem letu.

(21) Poleg tega člen 3(2) Zakona o davku na tonažo opredeljuje pomožne dejavnosti, ki se lahko vključijo v davek na tonažo pod pogojem, da so povezane z opravljanjem upravičenih storitev, določenih zgoraj.

(22) Člen 3(3) Zakona o davku na tonažo določa seznam dejavnosti, ki nikoli ne izpolnjujejo pogojev za davek na tonažo, kot so raziskovanje morskega dna, ribištvo, gradnja, podvodna dela itd.

2.3.3 *Upravičeni subjekti*

(23) Upravičena podjetja so prevozniki, ki izpolnjujejo določene pogoje.

(24) Prevoznik je v členu 2(3) Zakona o davku na tonažo opredeljen kot: (i) zasebnik posameznik (fizična oseba) ali pravna oseba, ki ima stalno prebivališče oziroma sedež ali upravo na ozemlju Poljske; (ii) partner v civilnem partnerstvu, osebni družbi, komanditni družbi ali komanditni delniški družbi s sedežem, upravo ali stalnim prebivališčem na ozemlju Poljske; ali (iii) tuji podjetnik/podjetje v smislu Zakona z dne 2. julija 2004 o prostem opravljanju gospodarske dejavnosti ([23]), ki na Poljskem opravlja dejavnosti vključene v davek na tonažo ([24]), in izpolnjuje vsaj enega od naslednjih pogojev:

— je neposredno vključen v plovbo in uporablja pomorska plovila v osebni lasti ali v lasti druge osebe ter ima veljavni dokument o skladnosti ([25]),

— je lastnik plovila, vendar osebno ne pluje s svojim plovilom ali plovilom druge osebe,

— upravlja plovilo druge osebe v imenu in za račun te osebe na pogodbeni osnovi in ima veljavni dokument o skladnosti ([26]).

(25) V zvezi z zadnjim pogojem (upravljanje plovil) so se poljski organi z dopisom z dne 8. junija 2007 zavezali, da podjetjem za upravljanje dovolijo ugodnost iz davka na tonažo samo, če hkrati zagotavljajo vodenje posadke in tehnično upravljanje plovil.

(26) Poleg tega so poljski organi z dopisom z dne 26. oktobra 2009 ([27]) pojasnili, da podjetja za upravljanje ladij izpolnjujejo vse zahteve iz sporočila Komisije, ki določa smernice o državni pomoči podjetjem za upravljanje ladij (v nadaljnjem besedilu: Smernice za upravljanje ladij) ([28]).

(27) V zvezi s pogoji iz Smernic za upravljanje ladij, ki določajo, da bi morala podjetja za upravljanje ladij prispevati h gospodarstvu in zaposlovanju v Uniji (oddelek 5.1 Smernic), med upravljanimi ladjami in Unijo pa bi morala obstajati gospodarska povezava (oddelek 5.2 Smernic), so se poljski organi zlasti zavezali, da bo poljski Zakon o davku na tonažo zahteval, da se upravljanje ladij izvaja z ozemlja EU in da se v kopenskih dejavnostih ali na ladjah zaposlujejo v glavnem državljani EU. Poleg tega pa je upravljanje ladij, ki niso iz Unije, izključeno iz ugodnosti sistema davka na tonažo.

(28) V zvezi z zahtevo glede upoštevanja mednarodnih standardov in standardov EU iz Smernic za upravljanje ladij (oddelek 5.3 Smernic) so poljski organi pojasnili, da je Poljska članica Mednarodne pomorske organizacije in da kot država članica EU izpolnjuje vse mednarodne in evropske standarde ([29]). Številni nacionalni zakonodajni akti zagotavljajo skladnost lastnikov ladij, upravljavcev ladij in drugih podjetij z mednarodnimi zahtevami ([30]), uporabo aktov pa zagotavljajo in nadzorujejo ustrezni javni organi.

(29) V zvezi z zahtevo glede povezave z zastavo za upravljavce ladij (oddelek 5.4 Smernic za upravljanje ladij) so poljski organi poudarili, da stroga obveznost za lastnike ladij glede plutja pod poljsko zastavo v celoti velja tudi za upravljavce ladij.

([22]) Vključeni sta v drugo in četrto alineo člena 3(1) Zakona o davku na tonažo

([23]) Uradni list št. 173, točka 1807, kakor je bila spremenjena.

([24]) Glej oddelek 2.3.2 zgoraj.

([25]) Dokument o skladnosti se izda v skladu s Konvencijo SOLAS prevozniku, ki izpolnjuje zahteve Mednarodnega kodeksa ravnanja za varno upravljanje ladij in za preprečevanje onesnaževanja (v nadaljnjem besedilu: Kodeks ISM). Kodeks ISM je sprejel IMO s sklepom A.741(18) (se izvaja na Poljskem, Uradni list ministra za infrastrukturo 2005, št. 4, točka 28).

([26]) Glej opombo 25.

([27]) Evidentiran je pod referenčno oznako TREN(2009) A/34359.

([28]) UL C 132, 11.6.2009, str. 6.

([29]) Poljska je zlasti država pogodbenica konvencij SOLAS, MARPOL in STCW, z vsemi njihovimi spremembami.

([30]) Zlasti Zakon o pomorski varnosti iz leta 2000 (s spremembami), Zakon o preprečevanju onesnaževanja z ladij iz leta 1995 (s spremembami), Zakon o pomorski opremi iz leta 2004, Zakon o zaposlovanju na trgovskih ladjah iz leta 1991 (s spremembami), Zakon o pomorskem kodeksu iz leta 2001 (s spremembami).

(30) V zvezi s posebnimi pogoji usposabljanja in socialnimi pogoji iz oddelka 6 Smernic za upravljanje ladij so poljski organi z dopisom z dne 9. decembra 2009 ([31]) prevzeli obveznost, da bodo od začetka veljavnosti sistema davka na tonažo od vsakega delodajalca pomorščakov, naj gre za lastnika ladje ali podjetje za upravljanje ladij, zahtevali, da spoštuje posebne določbe Konvencije o delovnih standardih v pomorstvu iz leta 2006 ([32]) ([33]).

2.3.4 *Strateško in tehnično upravljanje*

(31) V točki 33 odločitve o sprožitvi postopka je Komisija v zvezi s strateškim upravljanjem ugotovila, da „mora podjetje, ki je vključeno v davek na tonažo, sprejeti odločitve o znatni porabi in prodaji kapitala na Poljskem. Pri ocenjevanju teh zadev bodo poljski organi upoštevali mero, do katere osebje v tujini dela po navodilih osebja na Poljskem in poroča temu osebju. Pri ocenjevanju, ali se strateška funkcija izvaja na Poljskem, bo pomembna tudi lokacija sedeža, vključno z višjimi vodji, in kraj sprejemanja odločitev uprave in tehničnega vodstva".

(32) V zvezi s komercialnim upravljanjem je Komisija v točki 34 odločitve o sprožitvi postopka navedla, da bo „davčni organ preveril, ali načrtovanje poti, sprejemanje rezervacij za potnike ali tovor, oskrba ladij z živežem in gostinskimi storitvami, vodenje in usposabljanje osebja, tehnično upravljanje ladij, vključno z odločanjem o popravilih in vzdrževanju plovila, tečejo na Poljskem. Pomembno je tudi vzdrževanje podpornih zmogljivosti na Poljskem, kot so centri za usposabljanje, terminali itd., ter mera, do katere tuje poslovalnice ali podružnice delajo po navodilih osebja na Poljskem. Dejstvo, da je ladja vpisana, klasificirana, zavarovana ali financirana na Poljskem, lahko poveča pomen zgoraj določenih kazalcev. V vsakem primeru je treba opraviti oba dela preskusa, pregled strateškega upravljanja in komercialnega upravljanja".

(33) Po odločitvi o sprožitvi postopka so poljski organi pojasnili, da zahteve v točkah 33 in 34 odločitve o sprožitvi postopka niso točne in da so pogoji v zvezi z upravičenostjo prevoznikov v Zakonu o davku na tonažo dejansko alternativni in ne kumulativni. Dejansko člen 2(3)(a) in (b) Zakona o davku na tonažo določa, da je prevoznik (tj. zavezanec za davek na tonažo, če njegove dejavnosti izpolnjujejo pogoje) „fizična ali pravna oseba, partner v civilnem partnerstvu, osebni družbi, komanditni družbi, komanditni delniški družbi, ki mora imeti na Poljskem stalno prebivališče oziroma sedež ali upravo". Z drugimi besedami, izpolnjen bi moral biti samo eden od naslednjih treh pogojev: (i) da se na Poljskem sprejemajo vse pomembnejše odločitve (vključno s komercialnim in strateškim upravljanjem), ali da je na Poljskem (ii) sedež ali (iii) stalno prebivališče višjega osebja.

(34) Poljski organi so razložili tudi, da člen 2(3)(c) Zakona o davku na tonažo jasno določa, da je lahko prevoznik tudi tuji podjetnik ([34]), ki na Poljskem opravlja dejavnosti, ki izpolnjujejo pogoje za davek na tonažo. Da bi se lahko podjetja vključila v poljski sistem davka na tonažo, zato ni nujno, da delujejo samo iz Poljske, temveč lahko imajo svoje sedeže v drugih državah članicah Unije/EGP.

2.3.5 *Uporaba zakupljenih plovil*

(35) Po odločitvi o sprožitvi postopka so poljski organi pojasnili, da se v skladu z Zakonom o davku na tonažo (člen 2(3)(a) do (c) Zakona) podjetja, ki omejujejo svoje dejavnosti na zakup ladij na podlagi časa ali določene poti, ne morejo vključiti v sistem davka na tonažo. Iz tega izhaja, da se lahko v davek na tonažo vključijo samo prevozniki, ki so lastniki ladij ali uporabljajo zakupljena plovila brez posadke ali so upravitelji.

2.3.6 *Ukrepi za izločanje iz kroga upravičencev*

(36) Zakon o davku na tonažo predvideva številne ukrepe za izločanje, da ne bi prišlo do učinkov prelivanja v neupravičene dejavnosti na Poljskem ali v drugih državah. Namen teh ukrepov za izločanje iz kroga upravičencev je, da dejavnostim, ki ne izpolnjujejo pogojev, preprečijo uživanje ugodnosti sistema davka na tonažo ([35]).

2.3.7 *Možnost „vse ali nič"*

(37) Člena 3 in 4 Zakona o davku na tonažo določata, da morajo lastniki ladij, ki izpolnjujejo pogoje za davek na tonažo, za omenjeni davek prijaviti vsa upravičena plovila in vse upravičene dejavnosti, ki se izvajajo na teh plovilih. Zato je selektivna uporaba sistema davka na tonažo (izbiranje najboljšega) popolnoma izključena.

(38) To pravilo velja tudi za skupine podjetij. Vsa upravičena podjetja v skupini podjetij, ki so davčni zavezanci na Poljskem, se morajo vključiti v poljski sistem davka na tonažo za vse upravičene dejavnosti, kakor hitro se je zanj odločilo eno podjetje iz skupine.

([31]) Evidentiran je pod referenčno oznako TREN(2009) A/38744

([32]) V pravo EU je vključena z Direktivo Sveta 2009/13/ES z dne 16. februarja 2009 o izvajanju Sporazuma, sklenjenega med Združenjem ladjarjev Evropske skupnosti (ECSA) in Evropsko federacijo delavcev v prometu (ETF), o Konvenciji o delovnih standardih v pomorstvu iz leta 2006 ter o spremembi Direktive 1999/63/ES (UL L 124, 20.5.2009, str. 30).

([33]) Ta pogoj se bo vključil v notranji predpis o izvajanju Zakona o davku na tonažo.

([34]) V smislu določb poljskega Zakona z dne 2. julija 2004 o prostem opravljanju gospodarske dejavnosti, Dz U. št. 173, točka 1807, kakor je bila spremenjena.

([35]) Glejte oddelke 2.7.4–2.7.9 odločitve o sprožitvi postopka.

(39) V primeru združitve lastnikov ladij, od katerih je vsaj eden davčni zavezanec za davek na tonažo, ali kadar podjetje, ki je vključeno v davek na tonažo, kupi druge lastnike ladij, bo v skladu s členom 11 Zakona o davku na tonažo novo ustanovljena ladjarska družba zavezanka za davek na tonažo za vso svoje združeno ladjevje, ki izpolnjuje pogoje.

(40) Poleg tega v primeru, če podjetje opusti dejavnosti, ki izpolnjujejo pogoje za davek na tonažo, Zakon o davku na tonažo določa, da se podjetje ne bo moglo ponovno odločiti za davek na tonažo pred pretekom treh davčnih let, ki se računajo od konca koledarskega leta, v katerem je prevoznik prekinil dejavnosti ali se odločil za izstop iz sistema davka na tonažo.

(41) Poleg tega se podjetja, vključena v davek na tonažo, v določenem obdobju ne morejo „odločiti za izstop“ iz davka na tonažo. Namen tega obdobja, ki se imenuje „obdobje davka na tonažo“, je preprečiti lastnikom ladij, da bi izmenjevali obdobja vključenosti v davek na tonažo in obdobja vključenosti v davek od dobička pravnih oseb v skladu z višino svojih dolgov ali dobička. Zakon o davku na tonažo (člen 10 Zakona) trenutno določa petletno obdobje davka na tonažo.

(42) Vendar so se poljski organi z dopisom z dne 23. februarja 2009 zavezali, da bodo spremenili Zakon o davku na tonažo s podaljšanjem tega obdobja na deset let. Zato bodo morala podjetja, ko se odločijo za vključitev v sistem davka na tonažo, v tem sistemu poslovati najmanj deset let.

2.4 **Povezava z zastavo**

(43) Priglašen poljski sistem davka na tonažo ima izrecno povezavo z zastavo, to pomeni zahtevo, da se v davek na tonažo lahko vključijo samo plovila, navedena v pomorskem registru Poljske.

2.5 **Trajanje sheme**

(44) Poljski organi so se z dopisom z dne 13. aprila 2006 zavezali, da bodo trajanje predlaganega sistema davka na tonažo omejili na deset let in bodo po tem obdobju ponovno priglasili vsako podaljšanje ali obnovitev sistema. Poleg tega so z dopisom z dne 9. decembra 2009 navedli, da bo sistem davka na tonažo začel veljati s 1. januarjem 2011.

2.6 **Možno prekrivanje z drugimi shemami**

(45) V skladu s podatki, ki so na voljo Komisiji, na Poljskem trenutno ne obstaja shema pomoči v korist pomorskemu prevozu.

2.7 **Letno poročanje**

(46) Poljski organi so se v svoji priglasitvi zavezali, da bodo Komisiji predložili letna poročila o stanju v zvezi s spremembami v registriranem poljskem ladjevju in zaposlovanjem pomorščakov na tem ladjevju ter o številu podjetij ali skupin, vključenih v sistem davka na tonažo.

3. **RAZLOGI ZA SPROŽITEV POSTOPKA PREISKAVE**

(47) V odločitvi o sprožitvi postopka je Komisija izrazila zaskrbljenost glede naslednjih petih elementov poljskega sistema davka na tonažo in njihove združljivosti z notranjim trgom:

— dejstva, da sistem dovoljuje uživanje ugodnosti iz davka na tonažo fizičnim osebam, in tudi dejstva, da sistem dovoljuje fizičnim ali pravnim osebam, ki so dohodninski zavezanci in so se odločili za davek na tonažo, da od davka na tonažo odštejejo svoje prispevke za zdravstveno zavarovanje, od davčne osnove za omenjen davek pa prispevke za socialno varstvo,

— vključitev vlačilcev in plavajočih bagrov v sistem davka na tonažo, kadar ta plovila opravljajo storitve pomorskega prevoza manj kot polovico svojega obratovalnega časa v proračunskem letu,

— možnosti, da lastnik ladje prijavi v davek na tonažo plovila, za katera podjetje za svoj račun ali za račun tretje osebe ne zagotovi kumulativno naslednjih treh storitev: komercialnega in tehničnega upravljanja plovil ter vodenja posadk za tonažo, ki presega štirikratno tonažo plovil, za katera podjetje zagotavlja te tri storitve,

— zahtev v zvezi s strateškim in tehničnim upravljanjem, ki določajo, da se vse pomembnejše odločitve dejansko sprejemajo na Poljskem in da bi morali biti na Poljskem višje osebje, sedež in uprava ter tehnično vodstvo, kar bi lahko povzročilo dejansko diskriminacijo in omejilo svobodo ustanavljanja sedeža za lastnike ladij iz druge države članice,

— dejstva, da se lahko podjetja, vključena v davek na tonažo, odločijo za izstop iz sistema omenjenega davka že pet let po tem, ko so se zanj odločila.

4. **PRIPOMBE POLJSKE**

(48) Po sprejetju odločitve o sprožitvi formalnega postopka preiskave so poljski organi predložili številna pojasnila v zvezi z dejstvi, opisanimi v odločitvi o sprožitvi postopka. Ta so ustrezno upoštevana v poglavju 2 tega sklepa in se zato v nadaljnjem besedilu Sklepa ne bodo ponavljala. V nadaljevanju so samo pripombe v zvezi z dvomi, ki jih je Komisija izrazila v odločitvi o sprožitvi postopka.

Upravičenost fizičnih oseb do davka na tonažo; odštevanje prispevkov za zdravstveno zavarovanje od davka na tonažo in prispevkov za socialno varstvo od davčne osnove v primeru fizičnih oseb, ki so zavezanci za davek na tonažo

(49) V odločitvi o sprožitvi formalnega postopka preiskave je Komisija postavila vprašanje, ali je treba v sistem davka na tonažo vključiti fizične osebe. Poljski organi so trdili, da bi izključitev fizičnih oseb iz sistema davka na tonažo privedla do nezdružljivosti Zakona o davku na tonažo z Ustavo Poljske, ker ta zagotavlja enako obravnavo pred javnimi organi za vsakogar. Poleg tega poljska zakonodaja osebam, ki niso pravne osebe, ne preprečuje opravljanja pomorskega prevoza, zato so lahko lastniki ladij tudi fizične osebe.

(50) V zvezi z vprašanjem, ali je možnost odštevanja prispevkov za zdravstveno zavarovanje od zneska davka na tonažo in prispevkov za socialno varstvo od davčne osnove za omenjeni davek združljiva z notranjim trgom, so poljski organi pojasnili, da je možnost odštevanja na voljo samo za fizične osebe. Menili so tudi, da to zmanjšanje izhaja iz dejstva, da se prispevki za socialno varstvo in zdravstveno zavarovanje nadomestijo s sistemom dohodnine. Za uveljavitev odbitkov ni pomembno, ali se dohodnina plača na podlagi dohodka ali prihodka. Prispevke za socialno varstvo in zdravstveno zavarovanje lahko odštejejo tudi davčni zavezanci, ki so se odločili za pavšalni znesek dohodnine na registracijo, v katerem je predmet obdavčitve prihodek. Poljski organi so tudi trdili, da dejstvo, da se davek na tonažo ne plača na podlagi dejanskega dohodka, ne bi smelo preprečiti možnosti za odštetje prispevkov za socialno varstvo od davčne osnove in prispevkov za zdravstveno zavarovanje od davka.

(51) Poleg tega so poljski organi trdili, da bi prikrajšanje lastnikov ladij, ki so fizične osebe, za možnost odštetja prispevkov za socialno varnost od davčne osnove za davek na tonažo, prispevkov za zdravstveno zavarovanje pa od zneska omenjenega davka, privedlo do različnega pravnega in davčnega položaja lastnikov ladij v odvisnosti od tega, ali poleg opravljanja dejavnosti, ki so vključene v davek na tonažo, pridobivajo tudi druge dohodke, tj. iz najema in delovnega razmerja.

(52) Poljski organi so pojasnili tudi, da sistem odbitkov zadeva samo osebe, ki opravljajo upravičene poslovne dejavnosti, ne pa tudi mornarje, ki jih te osebe zaposlujejo.

(53) Ne glede na to so se poljski organi, kakor je navedeno v uvodni izjavi 17 tega sklepa, z dopisom z dne 25. februarja 2009 zavezali, da bodo spremenili svoj sistem davka na tonažo tako, da bodo iz Zakona o davku na tonažo odstranili možnost odštevanja prispevkov za socialno varstvo in zdravstveno zavarovanje, če je lastnik ladij fizična oseba ali fizična oseba v partnerstvu (tj. čl. 4(3) do (5), čl. 6 in čl. 12(3) Zakona).

Upravičenost dejavnosti poglabljanja dna in vleke

(54) V zvezi s predhodno oceno Komisije, da bi morala vključitev dejavnosti poglabljanja dna in vleke v davek na tonažo temeljiti na obratovalnem času vlačilca ali plavajočega bagra v proračunskem letu in ne na višini ustvarjenega dohodka, so poljski organi trdili, da vezanje možnosti obdavčitve določene dejavnosti z davkom na tonažo na čas obratovanja ne bo vedno odražala uporabe te dejavnosti med letom.

(55) Po njihovem mnenju bi bilo primerneje obdržati sedanje rešitve, tj. upoštevanje deleža prihodkov iz dejavnosti, ki jih zajema davek na tonažo, v skupni višini prihodkov, ker v takih primerih obstaja možnost preveritve podatkov, vključenih v računovodske evidence, ki jih vodi davčni zavezanec. Poljski organi so navedli, da tako vrsto rešitev davčni zavezanec in davčni organ lažje nadzorujeta in da bi to moralo omogočiti odpravo nepooblaščene uporabe davka na tonažo za te vrste dejavnosti v razmerah, ko zahtevani pogoji niso izpolnjeni.

(56) Ne glede na to so se poljski organi, kakor je navedeno v uvodni izjavi 20 tega sklepa, v odgovor na zaskrbljenost Komisije v odločitvi o sprožitvi formalnega postopka raziskave z dopisom z dne 25. februarja 2009 zavezali, da bodo spremenili svoj davek na tonažo z uvedbo merila, da mora za vključitev vleke in poglabljanja dna v davek na tonažo vsak vlačilec in plavajoči bager opravljati pomorski prevoz najmanj 50 % svojega letnega obratovalnega časa v proračunskem letu.

Upravičenost tehničnega upravljanja in vodenja posadk ter zakupljenih ladij na podlagi časa ali določene poti v sistemu davka na tonažo

(57) V odločitvi o sprožitvi formalnega postopka preiskave je Komisija pojasnila, da bi bilo treba v davek na tonažo vključiti samo tista plovila, v zvezi s katerimi lastnik ladje zagotavlja vodenje posadke in tehnično upravljanje ladje ali pa komercialno upravljanje ladje, če tonaža omenjenih ladij ne presega štirikratne tonaže plovil, za katera lastnik ladje hkrati opravlja naslednje tri storitve, in sicer: tehnično upravljanje ladje, vodenje posadke in komercialno upravljanje. Poljski organi so trdili, da so svoj sistem davka na tonažo zasnovali na podlagi Smernic Skupnosti o državni pomoči za pomorski promet ([36]) (v

([36]) UL C 13, 17.1.2004, str. 3.

nadaljnjem besedilu: Smernice), ki ne vsebujejo tako podrobnih pogojev, in jih zato ni bilo treba vključiti v določbe Zakona o davku na tonažo.

(58) V zvezi z ladjami, zakupljenimi na podlagi časa ali določene poti, kakor je navedeno v uvodni izjavi 35 tega sklepa, so poljski organi pojasnili, da ne bodo vključene v davek na tonažo.

Zahteve v zvezi s strateškim in komercialnim upravljanjem

(59) Glede zahtev v zvezi s strateškim in tehničnim upravljanjem, opisanih v odločitvi o sprožitvi postopka, da se vse pomembnejše odločitve dejansko sprejemajo na Poljskem in da bi morali biti na Poljskem višje osebje, sedež in uprava ter tehnično vodstvo, so poljski organi navedli, da te zahteve ne izhajajo iz določb Zakona o davku na tonažo. Po mnenju poljskih organov določbe Zakona o davku na tonažo ne predvidevajo ocene (pregleda) strateškega in komercialnega upravljanja.

(60) Pojasnili so tudi, da so pogoji v zvezi s strateškim in komercialnim upravljanjem alternativni in ne kumulativni. Z drugimi besedami, izpolnjen mora biti samo eden od treh dejavnikov: (i) da se na Poljskem sprejemajo vse pomembnejše odločitve (vključno s komercialnim in strateškim upravljanjem), ali da je na Poljskem (ii) sedež ali (iii) stalno prebivališče višjega osebja.

(61) Zato po mnenju poljskih organov ni nujno, da podjetja delujejo samo iz Poljske, da bi izpolnjevala pogoje za poljski sistem davka na tonažo, temveč lahko imajo svoje sedeže v drugih državah članicah Unije/EGP.

(62) Glede svobode ustanavljanja sedeža so poljski organi razložili, da je lahko lastnik ladje tudi tuji podjetnik ([37]), ki na Poljskem opravlja dejavnosti, ki izpolnjujejo pogoje za davek na tonažo. Trdili so, da je v Poljskem ladijskem registru mogoče registrirati plovilo v lasti državljana države članice Evropske unije ali pravne osebe, ki ima sedež v državi članici Evropske unije, pa tudi plovilo:

— kadar je vsaj polovica plovila v lasti državljana države članice ali pravne osebe s sedežem v državi članici, če ima lastnik ladje stalno prebivališče ali sedež svojega glavnega obrata ali podružnice v državi članici (v Poljski ladijski register v Stalnem ladijskem registru se lahko vpiše na podlagi vloge vseh skupnih lastnikov),

— kadar je v lasti kapitalske združbe z registriranim sedežem v tujini, v kateri ima državljan države članice Evropske unije ali pravna oseba s sedežem v državi članici Evropske unije, delniški kapital, če ima lastnik ladje stalno prebivališče ali sedež svojega glavnega obrata ali podružnice v državi članici Evropske unije (v Poljski ladijski register v Stalnem ladijskem registru se lahko vpiše na podlagi vloge lastnika).

([37]) V smislu določb poljskega Zakona z dne 2. julija 2004 o prostem opravljanju gospodarske dejavnosti, Dz U. št. 173, točka 1807, kakor je bila spremenjena.

(63) Poljski organi so pojasnili tudi, da lahko tuje osebe iz držav članic in držav EGP začnejo in opravljajo poslovne dejavnosti po istih načelih kot poljski podjetniki. Poleg tega lahko tudi državljani držav, ki niso članice EU/EGP, začnejo in opravljajo poslovne dejavnosti po istih načelih kot poljski državljani, če zakonito prebivajo na Poljskem. Poleg tega lahko tuji podjetniki (tuja oseba, ki opravlja poslovne dejavnosti v tujini) na Poljskem začnejo opravljati poslovne dejavnosti v obliki podružnic in ustanovijo predstavništva (v skladu z Zakonom o prostem opravljanju poslovne dejavnosti).

(64) Podružnica je ločen in organizacijsko neodvisen del poslovnih dejavnosti, ki jih opravlja podjetnik zunaj podjetnikovega sedeža ali glavnega kraja poslovne dejavnosti. Poljski organi so trdili, da odpiranje podružnice tujega podjetnika ni zapleteno in od tujega podjetnika ne zahteva izpolnjevanja podrobnih pogojev. V zvezi s predstavništvi, ta lahko vključujejo samo dejavnosti v zvezi z oglaševanjem in promocijo tujega podjetnika.

(65) Na podlagi navedenega so poljski organi v zvezi s predhodno oceno Komisije, da pogoji za strateško in komercialno upravljanje, ki jih vsebuje sistem davka na tonažo, na videz omejujejo možnosti za ustanavljanje odvisnih družb in morda povzročajo probleme dejanske diskriminacije ter omejujejo svobodo ustanavljanja sedeža, trdili, da je tak sklep neosnovan in ne temelji na veljavni zakonodaji.

Možnost „vse ali nič“

(66) V zvezi z obveznim petletnim obdobjem, ki je predvideno v prijavljenem sistemu, so poljski organi poudarili, da Smernice ne postavljajo pogojev glede obveznih obdobij.

(67) Poleg tega je uvedba petletnega obdobja davka na tonažo zagotovila možnost za hitrejše doseganje učinka uvedenih predpisov, kakor je vračanje plovil, ki so v lasti poljskih lastnikov ladij, v uporabo pod poljsko zastavo, tj. zastavo Evropske unije.

(68) Poljska je ugotovila, da bo v skladu z zavezo, da po desetih letih Evropski komisiji ponovno predloži sistem davka na tonažo kot shemo pomoči, podaljšanje obdobja davka na deset let povzročilo težave pri ustrezni analizi uvedenega sistema, ki jo je treba izdelati, preden Poljska ponovno predloži shemo.

(69) Vseeno pa so se poljski organi, kakor je navedeno v uvodni izjavi 42 tega sklepa, pozneje zavezali, da bodo svoj sistem davka na tonažo spremenili tako, da bodo obdobje davka na tonažo za podjetja podaljšali na deset let.

5. PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANK

(70) Na objavo obvestila v Uradnem listu, ki povzema Odločbo Komisije z dne 11. decembra 2007, se je odzvala samo ena zainteresirana stran, Bugsier Reederei- und Bergungsgesellschaft mbH & Co. KG (v nadaljnjem besedilu: Bugsier Reederei), z dopisom z dne 20. decembra 2007.

(71) Po mnenju *Bugsier Reederei* vleka ne bi smela biti vključena v poljski sistem davka na tonažo. Po njihovem mnenju bi vključitev vleke lahko povzročila resno izkrivljanje konkurence v evropskem sektorju vleke.

6. OCENA UKREPA

6.1 Izvajanje pomoči v skladu s členom 107(1) PDEU

(72) V skladu s členom 107(1) PDEU je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami.

(73) Prek sistema davka na tonažo poljski organi zagotavljajo ugodnost z zniževanjem davka od dobička pravnih oseb ali dohodnine, ki bi jo ta sektor sicer moral prenašati, z državnimi sredstvi, in s tem dajejo prednost posameznim podjetjem, ker je ukrep specifičen za sektor pomorskega prometa. Take ugodnosti bi lahko izkrivljale konkurenco in prizadele trgovino med državami članicami, ker se taki ladijski prevozi v glavnem izvajajo na svetovnem trgu, na katerem konkurirajo podjetja iz drugih držav članic.

(74) Zato Komisija meni, da bi bilo treba priglašeno shemo označiti kot državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.

6.2 Pravna podlaga za oceno

(75) V skladu s členom 107(3)(c) PDEU se lahko pomoč za spodbujanje razvoja nekaterih gospodarskih dejavnosti šteje za združljivo z notranjim trgom, če ta pomoč ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi, in zato zagotavlja možno podlago za izločitev iz splošne prepovedi državne pomoči. V tem primeru Komisija meni, da je člen 107(3)(c) PDEU ustrezna pravna podlaga, ki velja za priglašen sistem.

(76) Pomoč v korist pomorskemu sektorju je treba zlasti preveriti v skladu s Smernicami, vključno s Smernicami za upravljanje ladij, ki določajo pravila za upravičenost vključitve vodenja posadke in tehničnega upravljanja ladij v davek na tonažo ali druge davčne ureditve.

6.3 Ocena združljivosti

(77) Smernice določajo pogoje, pod katerimi lahko države članice vzpostavljajo nekatere sheme državne pomoči, da podprejo svojo dejavnost pomorskega prometa pri doseganju splošnih ciljev, kot so:

— izboljšanje varnega, učinkovitega, zanesljivega in okolju prijaznega pomorskega prometa,

— spodbujanje vpisa ali ponovnega vpisa v registre držav članic,

— prispevanje h konsolidaciji pomorskega grozda v državah članicah ob hkratnem ohranjanju celovitega konkurenčnega ladjevja na svetovnih trgih,

— ohranjanje in izboljšanje pomorskega znanja ter zaščita in spodbujanje zaposlovanja za pomorščake EU/EGP ter

— prispevanje k spodbujanju novih storitev na področju prevozov po morju na kratkih razdaljah na podlagi Bele knjige o prometni politiki Skupnosti.

(78) Peti pododstavek oddelka 3.1 Smernic posebej omenja sisteme davka na tonažo med primeri davčnih ukrepov, ki „so bili prikazani za zaščito visoko kakovostnih delovnih mest na kopnem v pomorskem sektorju“ in se lahko zato štejejo za združljive z notranjim trgom.

(79) Vendar pa Smernice določajo nekatera merila, ki jih morajo taki sistemi izpolniti, da bi se šteli za združljive z notranjim trgom.

(80) V odločitvi o sprožitvi postopka je Komisija merila pregledala in o več merilih izrazila dvome. V nadaljevanju je končna ocena Komisije v zvezi z vsakim merilom.

6.4 Upravičenost fizičnih oseb do davka na tonažo; odbitek prispevkov za zdravstveno zavarovanje od davka na tonažo in prispevkov za socialno varstvo od davčne osnove v primeru fizičnih oseb, ki so zavezanci za davek na tonažo

(81) V odločitvi o sprožitvi formalnega postopka preiskave je Komisija izrazila dvom, ali se naj fizične osebe vključijo v davek na tonažo. Četrti pododstavek oddelka 3.1 Smernic navaja, da „sistem, ki nadomešča običajni **sistem davka od dobička pravnih oseb** z davkom na tonažo,

je državna pomoč“ ([38]). Fizične osebe so dejansko pogosteje obdavčene z dohodnino kot z davkom od dobička pravnih oseb. Poleg tega so sistemi davka na tonažo, ki jih je doslej odobrila Komisija, zajemali samo nadomeščanje sistemov davka od dobička pravnih oseb s sistemi davka na tonažo.

(82) Ne glede na to Komisija upošteva, da področje uporabe Smernic ni omejeno samo na pravne osebe, temveč vključuje vse možne subjekte, ki opravljajo pomorski promet. Dejansko prvi odstavek oddelka 2.1 Smernic določa, da „Smernice ne razlikujejo med vrstami upravičencev glede na njihovo pravno strukturo (naj gre za podjetja, partnerstva ali **posameznike**) in tudi ne med javnim in zasebnim lastništvom, pri vsakem sklicu na podjetje pa se upošteva, da vključuje vse druge vrste pravnih oseb“ ([38]). To je tudi v skladu s pristopom, ki ga uporablja konkurenčno pravo EU, ki se sklicuje samo na podjetja, ne glede na njihovo pravno obliko.

(83) Poleg tega se fizične in pravne osebe ne bodo različno obravnavale, ker bo izračun davčne osnove za vse subjekte enak in bo zanje veljala ista stopnja 19 %.

(84) Zato v skladu s smernicami ni razloga za različno obravnavanje fizičnih oseb, dvomi Komisije v zvezi s tem pa so manjši.

(85) Poleg tega fizične osebe ne bodo smele dodatno znižati svojega predpisanega davka na tonažo (do ravni, ko se davka ne plača), ker na podlagi zaveze, ki so jo sprejeli poljski organi, fizične osebe ne bodo mogle odbiti prispevkov za socialno varstvo od davčne osnove za davek na tonažo in prispevkov za zdravstveno zavarovanje od zneska tega davka. To bo zagotovilo tudi enako raven plačila davka na tonažo za vse subjekte, ki izpolnjujejo pogoje za davek na tonažo, ne glede na njihovo pravno obliko (fizične ali pravne osebe, tuji podjetniki itd.).

(86) V zvezi z možnostjo, da fizične osebe odštejejo prispevke za socialno varnost od davčne osnove za davek na tonažo, prispevke za zdravstveno zavarovanje pa od tega davka, Komisija upošteva zavezo, ki so jo sprejeli poljski organi, v skladu s katero bodo to možnost odstranili iz zakona. Ta zaveza vključuje tudi pravne osebe, ki so dohodninske zavezanke. Komisija pozdravlja to obvezo, saj bi taka možnost nasprotovala temeljnemu načelu davka na tonažo (ki nadomešča običajni dobiček, ki se izračuna z odštetjem dejanskih obremenitev od prihodkov, z domnevnim dobičkom) in zagotovila neupravičene prednosti. Lahko bi uvedla tudi neupravičeno razlikovanje pri obravnavi med fizičnimi osebami in pravnimi osebami.

([38]) Dodan je poudarek.

(87) Poleg tega Komisija meni, da opredelitev tujih in nacionalnih subjektov v členu 2(3) Zakona o davku na tonažo ne vzbuja zaskrbljenosti v zvezi z možno diskriminacijo med temi subjekti, ker izključuje vse možne neugodne učinke za tuje subjekte v zvezi z njihovo upravičenostjo do poljskega sistema davka na tonažo.

6.5 **Glavne upravičene dejavnosti**

(88) Kot je navedeno v odločitvi o sprožitvi formalnega postopka preiskave, Komisija meni, da je vključitev mednarodnega pomorskega prevoza tovora in/ali potnikov v davek na tonažo v skladu s Smernicami.

(89) Poleg tega Komisija glede vključitve dejavnosti v zvezi s prevozom blaga in/ali potnikov v sistem davka na tonažo ugotavlja, da Smernice dejansko veljajo za podjetja, ki opravljajo pomorske storitve, tj. prevoz blaga ali potnikov po morju ([39]), zato Smernice izrecno vključujejo prevoz potnikov in/ali tovora kot storitve, ki izpolnjujejo pogoje za davek na tonažo. V zvezi z reševalnimi operacijami na morju (plovila za reševanje in prevoz oseb po morju) Komisija v skladu s svojo prakso odločanja ([40]) meni, da bi morale biti take storitve vključene v davek na tonažo, ker so pomožne storitve v pomorskem prometu in neposredno povezane z njim.

(90) V zvezi z vleko Smernice v štirinajstem pododstavku oddelka 3.1 določajo, da je „vleka“ vključena v področje uporabe Smernic samo, če se več kot 50 % dejansko izvedene vlečne dejavnosti vlačilca med letom nanaša na „pomorski promet“. Čakalni čas se lahko sorazmerno pripiše k tistemu delu dejansko izvedene skupne dejavnosti vlačilca, ki se nanaša na „pomorski promet“.

(91) V zvezi s poglabljanjem dna Smernice v šestnajstem pododstavku oddelka 3.1 določajo: „Vendar pa se lahko davčne ureditve za podjetja (kakor je davek na tonažo) uporabljajo za tiste plavajoče bagre, katerih dejavnost je vključena v ‚pomorski promet‘ – to je, prevoz izkopanega materiala po odprtem morju – z več kot 50 % njihovega letnega obratovalnega časa in samo v zvezi s takimi prevoznimi dejavnostmi.“

([39]) Glej tretji pododstavek oddelka 2 Smernic in Uredbo Sveta (EGS) št. 4055/86 z dne 22. decembra 1986 o uporabi načela prostega pretoka storitev v pomorskem prometu med državami članicami ter med državami članicami in tretjimi državami (UL L 378, 31.12.1986, str. 1) ter Uredbo Sveta (EGS) št. 3577/92 z dne 7. decembra 1992 o uporabi načela prostega pretoka storitev v pomorskem prometu znotraj držav članic (pomorska kabotaža) (UL L 364, 12.12.1992, str. 7).

([40]) Glej zlasti državno pomoč N 330/05 – Litva – Pomoč ladjarskim družbam – Sistem davka na tonažo, sprejeto dne 19.7.2006 (UL C 90, 25.4.2007, str. 11); državno pomoč N 114/04 – Italija – Sistem davka na tonažo za pomorski promet, sprejeto dne 20.10.2004 (UL C 136, 3.6.2005, str. 42).

(92) Omeniti je treba, da bodo spremembe Zakona o davku na tonažo glede vleke in poglabljanja dna, za katere so se zavezali poljski organi ([41]), povezale upravičenost vlačilca ali plavajočega bagra do vključitve v davek na tonažo z vprašanjem, ali se najmanj 50 % njihovega letnega obratovalnega časa nanaša na upravičene dejavnosti, s čemer bodo to zahtevo popolnoma uskladile z določbami Smernic.

(93) Poleg tega sistem davka na tonažo v zvezi s poglabljanjem dna (četrta alinea člena 3(1) Zakona o davku na tonažo) uporablja opredelitev dejavnosti, ki jih opravljajo plavajoči bagri in se nanašajo na pomorski promet, tj. prevoz izkopanega materiala po morju, kar je v skladu z opredelitvijo iz Smernic. Komisija zato meni, da so merila za upravičenost poglabljanja dna v skladu s Smernicami.

(94) Vendar pa v zvezi z vleko „pogoj, da je bilo najmanj 50 % [obratovalnega časa] ([42]) dejansko opravljenega dela vlačilca v teku leta porabljenega za opravljanje vlečnih storitev, razen vleke do pristanišča in od pristanišča ali v pristanišču“ (druga alinea člena 3(1) Zakona o davku na tonažo), ni popolnoma v skladu s Smernicami.

(95) Dejansko ta določba izrecno izključuje vleko za vstop v pristanišče ali izstop iz njega ali vleko v pristanišču, kar je v skladu s Smernicami ([43]). Vendar pa se ne more izključiti, da se lahko v davek na tonažo vključijo druge vlečne storitve, kakor je vleka po celinskih vodah ali vleka po morju brez dostopa do pristanišča. To je v nasprotju z določbami Smernic, ki določajo, da je treba izpolnjevanje pogojev za davek na tonažo omejiti samo na tiste dejavnosti vlačilcev, ki pomenijo „pomorski promet“, tj. prevoz blaga ali potnikov po morju. V zadevi *Komisija* proti *Grčiji* ([44]) je sodišče dodatno pojasnilo, da „Čeprav je vleka storitev, ki se običajno izvaja za plačilo, pa načeloma ne vključuje neposredno prevoza blaga ali potnikov po morju. Vključuje bolj pomoč pri premikanju plovila, opreme, ploščadi ali boje. Vlečno plovilo, ki pomaga drugemu plovilu […], pomaga plovilu, s katerim se prevažajo potniki ali blago, vendar samo po sebi ni prevozno plovilo“ ([45]). Zato se vlečne dejavnosti ne morejo šteti za pomorski promet. Iz tega izhaja, da bi se lahko v davek na tonažo vključile samo tiste storitve z vlačilci, ki neposredno vključujejo prevoz potnikov ali blaga po morju.

(96) V skladu z zgornjim Komisija ne nasprotuje možnosti vključitve vlačilcev v davek na tonažo, pod pogojem, da se najmanj 50 % obratovalnega časa dejansko opravljenega dela vlačilca v teku leta porabi za opravljanje storitev, ki pomenijo pomorski promet.

6.6 **Dejavnosti upravljanja**

Tehnično upravljanje in vodenje posadk

(97) V zvezi s tehničnim upravljanjem in vodenjem posadk mora Komisija zagotoviti, da poljski sistem davka na tonažo izpolnjuje vse zahteve iz Smernic za upravljanje ladij. V zvezi s tem Komisija ugotavlja naslednje.

(98) Prvič, v zvezi zahtevami, da bi morala podjetja za upravljanje ladij prispevati h gospodarstvu in zaposlovanju v Uniji (oddelek 5.1 Smernic) in da bi morala med upravljanimi ladjami in Unijo obstajati gospodarska povezava (oddelek 5.2 Smernic), so se poljski organi zavezali, da bo Zakon o davku na tonažo zahteval, da je treba upravljanje ladij izvajati z ozemlja EU in da se bodo v kopenskih dejavnostih ali na ladjah zaposlovali v glavnem državljani EU. Poleg tega pa je upravljanje ladij, ki niso iz Unije, izključeno iz ugodnosti sistema davka na tonažo. Zato Komisija meni, da so pogoji iz oddelkov 5.1 in 5.2 Smernic za upravljanje ladij izpolnjeni.

(99) Drugič, Komisija priznava, da je Poljska članica Mednarodne pomorske organizacije in pogodbenica vseh ustreznih mednarodnih konvencij, ki jih je vgradila v svojo nacionalno zakonodajo. Poleg tega izpolnjuje vse svoje obveznosti, ki zadevajo ustrezno zakonodajo EU. Zato Komisija meni, da je sistem davka na tonažo v skladu z mednarodnimi in evropskimi standardi, kakor določa oddelek 5.3 Smernic za upravljanje ladij.

(100) Tretjič, Komisija meni, da je pogoj, da bi morali upravljavci ladij upravljati ladje, ki plujejo izključno pod poljsko zastavo, popolnoma v skladu z oddelkom 5.4 Smernic za upravljanje ladij.

(101) Četrtič, Komisija ugotavlja, da čeprav bo poljski sistem davka na tonažo veljal samo za „popolne“ upravljavce ladij, tj. tiste, ki hkrati izvajajo vodenje posadke in tehnično upravljanje, bi morale zanje veljati tudi posebne zahteve iz oddelka 6 Smernic za upravljanje ladij, saj taki upravljavci izvajajo tudi vodenje posadke. Te zahteve zadevajo usposabljanje in tudi izboljšanje socialnih pogojev za pomorščake.

([41]) Glej uvodno izjavo 20 tega sklepa.
([42]) Besedilo je predstavljeno v obliki, ki se bo uporabila po spremembi, ki jo načrtujejo poljski organi.
([43]) Zlasti pri štirinajstem pododstavku oddelka 3.1 Smernic, ki navaja, da: „dejavnosti vleke, ki se med drugim opravljajo v pristaniščih ali vključujejo pomoč plovilu z lastnim pogonom, da doseže pristanišče, ne pomenijo ‚pomorskega prometa‘ “.
([44]) C-251/04 z dne 11. januarja 2007.
([45]) Prim. odstavek 31 sodbe.

(102) V zvezi s tem Komisija priznava, da so se poljski organi zavezali, da bodo od vsakega delodajalca pomorščakov, naj gre za lastnika ladij ali podjetje za upravljanje ladij, zahtevali, da spoštuje posebne določbe Konvencije o delovnih standardih v pomorstvu iz leta 2006 ([46]). Zato bo poljski sistem davka na tonažo izpolnil obveznosti iz oddelka 6 Smernic za upravljanje ladij, naložene vodjem posadk.

(103) V skladu z navedenim Komisija ugotavlja, da so zahteve v zvezi s podjetji za upravljanje v Zakonu o davku na tonažo v skladu s Smernicami za upravljanje ladij.

Strateško in komercialno upravljanje

(104) Komisija upošteva pojasnila poljskih organov v zvezi s pogoji za strateško in komercialno upravljanje ([47]) ter potrjuje, da so pogoji v zvezi s tem upravljanjem v sistemu davka na tonažo dejansko alternativni in ne kumulativni. Da bi tako upravljanje izpolnjevalo pogoje za davek na tonažo, je treba izpolniti samo enega od naslednjih treh pogojev: (i) da se vse odločitve sprejemajo na Poljskem, ali (ii) je na Poljskem sedež ali (iii) ima višje osebje stalno prebivališče na Poljskem.

(105) Zato za podjetja, da bi izpolnjevala pogoje za davek na tonažo, ne bo nujno, da delujejo samo iz Poljske, temveč lahko imajo svoje sedeže v drugih državah članicah Unije/EGP.

(106) V skladu z navedenim Komisija meni, da pogoji v zvezi s strateškim in komercialnim upravljanjem iz poljskega sistema davka na tonažo ne bodo preprečevali podjetjem iz drugih držav ES/EGP uživanja ugodnosti iz poljskega davka na tonažo. Poleg tega so ti pogoji sorazmerni zastavljenemu cilju, da se preverja, ali podjetja, vključena v davek na tonažo, dejansko prispevajo h gospodarskim dejavnostim in zaposlovanju na Poljskem, kar je v skladu s Smernicami.

Zakupljena plovila

(107) Komisija upošteva pojasnila poljskih organov v zvezi z zahtevami, ki urejajo vključitev zakupljenih plovil v sistem davka na tonažo.

(108) V zvezi s tem Komisija potrjuje, da je odločitev, da se v sistem davka na tonažo ne vključijo podjetja, ki omejujejo svoje dejavnosti samo na zakup ladij na podlagi časa in/ali določene poti, v skladu s Smernicami.

(109) Poljski organi so razložili tudi, da bodo pogoje za vključitev v davek na tonažo izpolnjevali vključili samo tisti upravljavci, ki hkrati izvajajo komercialno upravljanje, tehnično upravljanje in vodenje posadk v zvezi z določenim zakupljenim plovilom. Komisija zato razume, da bodo pogoje za davek na tonažo izpolnjevala samo zakupljena plovila brez posadke, ki so edina vrsta zakupljenih plovil, za katera se uveljavlja vse tri storitve. Zato Komisija nima pomislekov glede vključitve zakupljenih plovil brez posadke v davek na tonažo, ker so taka plovila za namene sistemov davka na tonažo izenačena z lastnimi plovili.

6.7 **Ukrepi za izločanje iz kroga upravičencev**

(110) Komisija potrjuje svojo začetno ugotovitev v odločitvi o sprožitvi formalnega postopka preiskave ([48]), da ukrepi za izločanje v zvezi s preveritvijo transakcij v skupini na podlagi tržnega načela ter vodenje ločenega knjigovodstva za upravičene in neupravičene dejavnosti zadostujejo za preprečevanje vsakega možnega prelivanja v dejavnosti, ki niso ladijski prevozi, in davčne utaje.

(111) Zato bo Komisija v nadaljevanju ocenila samo pravila v zvezi z „možnostjo vse ali nič“.

(112) Zakonodaja o davku na tonažo določa, da morajo izbiro o vključitvi v prijavljen sistem sprejeti skupaj vsa podjetja – zavezanci za davek na Poljskem – ki so del skupine podjetij, za vse svoje upravičene dejavnosti.

(113) Pravila, postavljena za primer združitve, ki jih pojasnjuje uvodna izjava 39 tega sklepa, zagotavljajo, da bi se moral novo ustanovljeni ladijski prevoznik odločiti za vključitev v davek na tonažo, če je bil vsaj en od lastnikov ladij, udeleženih v združitvi, zavezanec za davek na tonažo.

(114) V zvezi s pravili o prenehanju dejavnosti, ki omejujejo podjetja pri ponovni vključitvi v davek na tonažo, dokler ne pretečejo tri davčna leta, Komisija meni, da so dobro oblikovana za preprečevanje „izbiranja najboljšega“, tako da podjetja v različnih obdobjih svojih gospodarskih dejavnosti ne bodo mogla izbirati med davkom od dobička pravnih oseb ali davkom na tonažo glede na to, kateri davčni sistem je ugodnejši.

(115) Poleg tega Komisija ugotavlja, da je obveza glede spremembe sistema davka na tonažo tako, da bi morala podjetja obdržati plovila v sistemu davka na tonažo za obdobje desetih let, v skladu z obstoječimi sistemi davka na tonažo, ki jih je Komisija že odobrila, in tako odgovarja na zaskrbljenost Komisije v odločitvi o sprožitvi formalnega postopka preiskave.

([46]) V pravo EU je vključena z Direktivo Sveta 2009/13/ES z dne 16. februarja 2009 o izvajanju Sporazuma, sklenjenega med Združenjem ladjarjev Evropske skupnosti (ECSA) in Evropsko federacijo delavcev v prometu (ETF), o Konvenciji o delovnih standardih v pomorstvu iz leta 2006, ter o spremembi Direktive 1999/63/ES (UL L 124, 20.5.2009, str. 30).

([47]) Glej uvodne izjave 31–34 tega sklepa.

([48]) Glej zlasti uvodni izjavi 102–104 odločitve.

(116) Komisija zato meni, da obravnavan sistem davka na tonažo izpolnjuje merilo možnosti „vse ali nič“, ki velja za upravičene dejavnosti.

6.8 **Spoštovanje zgornje meje pomoči**

(117) Poglavje 11 Smernic navaja, da „skupni znesek pomoči, dodeljene v skladu s poglavji 3 do 6 [to je, davek na tonažo, oprostitev plačila dohodnine in socialnih prispevkov za pomorščake, pomoč za podporo posadki, naložbe in regionalna pomoč], ne bi smel preseči skupnega zneska davkov in socialnih prispevkov, zbranih od ladijskih prevozov in pomorščakov“.

(118) V skladu s podatki, ki so jih predložili poljski organi, na Poljskem ne obstaja shema pomoči, ki bi lahko dodajala državno pomoč k ugodnostim tega sistema. Zato Komisija ugotavlja, da se bo spoštovala zgornja meja pomoči iz poglavja 11 Smernic.

6.9 **Poročila**

(119) Poljski organi so se strinjali, da bodo Komisiji predložili letna poročila o izvajanju sistema davka na tonažo in njegovih učinkih na ladjevje, registrirano v Uniji, ter na zaposlovanje pomorščakov Unije, kakor zahteva poglavje 12 Smernic –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Pomoč, katere izvajanje načrtuje Poljska na podlagi Zakona o davku na tonažo Poljske, je združljiva z notranjim trgom, če je izpolnjen pogoj iz člena 2.

Člen 2

Dejavnosti vleke izpolnjujejo pogoje za vključitev v davek na tonažo pod pogojem, da je bilo najmanj 50 % obratovalnega časa dejansko opravljenega dela vsakega vlačilca v teku leta porabljenega za opravljanje storitev, ki se štejejo za pomorski promet.

Člen 3

Poljska v dveh mesecih od uradnega obvestila o tem sklepu obvesti Komisijo o sprejetih ukrepih za uskladitev s Sklepom.

Člen 4

Ta sklep je naslovljen na Republiko Poljsko.

V Bruslju, 18. decembra 2009

Za Komisijo
Antonio TAJANI
Podpredsednik