

DECIZIA COMISIEI

din 18 decembrie 2009

privind ajutorul de stat C 34/07 (ex N 93/06) referitor la introducerea unui sistem de impozitare pe tonaj în favoarea transportului maritim internațional în Polonia

[notificată cu numărul C(2009) 10376]

(Numai textul în limba polonă este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2010/213/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf⁽¹⁾,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispozițiile menționate anterior⁽²⁾ și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

1. PROCEDURĂ

- (1) Prin scrisoarea din 1 februarie 2006⁽³⁾, Polonia a informat Comisia cu privire la un sistem de impozitare pe tonaj. Cazul a fost înregistrat cu numărul N 93/06.
- (2) Prin scrisorile din 9 martie, 29 mai, 14 noiembrie 2006 și 11 aprilie 2007⁽⁴⁾, serviciile Comisiei au solicitat informații suplimentare. Autoritățile poloneze au răspuns Comisiei prin scrisorile din 20 aprilie, 9 mai și 6 septembrie 2006, 5 ianuarie și 8 iunie 2007⁽⁵⁾. În plus, la 19 ianuarie 2007 a avut loc o reuniune la nivel tehnic.
- (3) Prin scrisoarea din 12 septembrie 2007⁽⁶⁾, Comisia a informat Republica Polonă cu privire la decizia sa de a iniția procedura oficială de investigare prevăzută la articolul 88 alineatul (2) din Tratatul CE în legătură cu ajutorul respectiv (denumită în continuare „decizia de inițiere”).
- (4) Polonia și-a prezentat observațiile prin scrisoarea din 18 octombrie 2007⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ De la 1 decembrie 2009, articolele 87 și 88 din Tratatul CE au devenit articolele 107 și, respectiv, 108 din TFUE. Cele două seturi de dispoziții sunt, în esență, identice. În sensul prezentei decizii, acolo unde este cazul, trimitere la articolele 107 și 108 din TFUE trebuie înțelese ca trimitere la articolele 87 și, respectiv, 88 din Tratatul CE.

⁽²⁾ JO C 300, 12.12.2007, p. 22.

⁽³⁾ Înregistrată cu numărul de referință TREN(2006) A/12656.

⁽⁴⁾ Numerele de referință TREN(2006) D/204393, D/210227, D/223420 și TREN(2007) D/307010.

⁽⁵⁾ Înregistrate cu numerele de referință TREN(2006) A/19774, A/22657, A/31398 și TREN(2007) A/21073, A/34300.

⁽⁶⁾ Înregistrată cu numărul de referință C(2007) 4016.

⁽⁷⁾ Înregistrată cu numărul de referință TREN(2007) A/45675.

- (5) Decizia Comisiei de a iniția procedura oficială de investigare a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*⁽⁸⁾. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la ajutor.

- (6) Comisia a primit observații de la o singură parte interesată⁽⁹⁾. Comisia a transmis Poloniei observațiile respective, dar Polonia nu și-a folosit dreptul de a răspunde la acestea.

- (7) În urma unei reuniuni între serviciile Comisiei și autoritățile poloneze, care a avut loc la 14 ianuarie 2009, prin scrisoarea din 25 februarie 2009⁽¹⁰⁾ autoritățile poloneze s-au angajat să modifice sistemul de impozitare pe tonaj în ceea ce privește o serie de aspecte în legătură cu care Comisia exprimase îngrijorări în decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare. Prin scrisorile din 24 martie 2009⁽¹¹⁾, 26 octombrie 2009⁽¹²⁾ și 9 decembrie 2009⁽¹³⁾, autoritățile poloneze au prezentat informații suplimentare.

2. DESCRIEREA DETALIATĂ A AJUTORULUI

2.1. Rezumat

- (8) În cazul armatorilor care activează în domeniul transporturilor maritime internaționale, se consideră că impozitul pe tonaj are scopul de a înlocui impozitul pe profit sau impozitul pe venit cu o sumă forfetară calculată pe baza tonajului flotei exploatate. Transportul maritim internațional este definit ca transportul între un port polonez și un port străin, între porturi străine sau între porturi poloneze, cu condiția ca deplasarea să constituie o etapă dintr-o călătorie mai lungă care cuprinde și un port străin. Prin urmare, activitățile desfășurate exclusiv pe rutele din interiorul Poloniei (cabotaj) nu sunt eligibile pentru impozitarea pe tonaj în conformitate cu legea actuală privind impozitarea pe tonaj.

2.2. Sistemul de impozitare pe tonaj

- (9) Sistemul polonez de impozitare pe tonaj a fost instituit prin legea privind impozitarea pe tonaj adoptată la 24 august 2006⁽¹⁴⁾. Legea urmează să intre în vigoare la 1 ianuarie 2011, după aprobarea sistemului de către Comisie.

⁽⁸⁾ A se vedea nota de subsol 2.

⁽⁹⁾ Înregistrată cu numărul de referință TREN(2007) A/51337.

⁽¹⁰⁾ Înregistrată cu numărul de referință TREN(2009) A/10443.

⁽¹¹⁾ Înregistrată cu numărul de referință TREN(2009) A/13527.

⁽¹²⁾ Înregistrată cu numărul de referință TREN(2009) A/34359.

⁽¹³⁾ Înregistrată cu numărul de referință TREN(2009) A/38744.

⁽¹⁴⁾ Monitorul Oficial 2006, nr. 183, punctul 1353.

- (10) În ceea ce privește veniturile provenite din activități eligibile, legea privind impozitarea pe tonaj permite operatorilor navali care fac obiectul unei astfel de impozitări să fie scutiți de la plata impozitului pe profit, astfel cum este acesta definit în Legea din 31 ianuarie 1989 privind administrarea financiară a întreprinderilor de stat ⁽¹⁵⁾ și în Legea din 1 decembrie 1995 privind plățile din profituri realizate de societățile cu asociat unic (unipersonale) ale Trezoreriei statului ⁽¹⁶⁾. Operatorii navali au dreptul de a opta pentru regimul de impozitare pe tonaj prin depunerea unei declarații speciale prin care aleg acest tip de impozit.
- (11) În temeiul articolului 5 din legea privind impozitarea pe tonaj, pentru fiecare navă care face obiectul impozitării pe tonaj, profiturile impozabile corespunzătoare activităților eligibile se stabilesc la o sumă forfetară calculată pe baza tonajului net al navei respective după cum se arată în continuare, per 100 TN (tone nete) și pentru fiecare perioadă de 24 de ore începută, corespunzând perioadei de exploatare din luna în cauză a tuturor navelor operatorului ale căror venituri fac obiectul impozitului pe tonaj.

Capacitatea netă a navei	Calcularea veniturilor forfetare
Până la 1 000 TN	Echivalentul a 0,5 EUR per 100 TN
De la 1 001 la 10 000 TN	Echivalentul a 0,35 EUR pentru fiecare 100 TN care depășesc 1 000 TN
De la 10 001 la 25 000 TN	Echivalentul a 0,20 EUR pentru fiecare 100 TN care depășesc 10 000 TN
Peste 25 001 TN	Echivalentul a 0,10 EUR pentru fiecare 100 TN care depășesc 25 000 TN

- (12) Pentru efectuarea calculelor, valoarea capacității nete a navei este rotunjită în plus sau în minus după cum urmează: o capacitate mai mică de 50 TN nu este luată în considerare, iar o capacitate egală cu 50 TN sau mai mare este rotunjită la valoarea superioară cea mai apropiată care reprezintă un multiplu de 100 TN.
- (13) Cuantumul impozitului pe tonaj datorat este calculat în funcție de baza de impozitare, la care se aplică cota de 19 %.
- (14) Cuantumul impozitului pe tonaj se calculează în EUR și se achită în PLN, prin utilizarea cursului valutar mediu publicat de Banca Națională a Poloniei pentru ultima zi a lunii pentru care se efectuează plata impozitului. Cuantumul impozitului pe tonaj datorat este calculat fără deducerea cheltuielilor generate de realizarea unor astfel de venituri.
- (15) În conformitate cu articolul 8 din legea privind impozitarea pe tonaj, veniturile realizate din vânzarea unei nave eligibile de către o societate care face obiectul impozitării pe tonaj nu fac parte din cadrul veniturilor supuse unei astfel de impozitări și sunt impozitate cu o cotă fixă de 15 %, în cazul în care nu sunt utilizate integral în termen de trei ani pentru achiziționarea, repararea, modernizarea sau adaptarea unei alte nave.

- (16) Persoanele fizice sau membrii unei societăți de persoane care fac obiectul impozitului pe venit personal au fost autorizați să deducă cuantumul contribuțiilor de asigurări de sănătate din cuantumul impozitului pe tonaj plătit direct de ei pe parcursul anului fiscal relevant ⁽¹⁷⁾ (articolul 6 din legea privind impozitarea pe tonaj), precum și cuantumul contribuțiilor de asigurări sociale pe care le-au plătit în timpul anului fiscal relevant ⁽¹⁸⁾, din baza de impozitare pe tonaj [articolul 4 alineatul (3) din legea privind impozitarea pe tonaj].
- (17) Prin scrisoarea din 25 februarie 2009, autoritățile poloneze s-au angajat să elimine din legea privind impozitarea pe tonaj posibilitatea de deducere a contribuțiilor la asigurările sociale și la asigurările de sănătate în cazul în care armatorul este o persoană fizică sau o persoană fizică membră a unei societăți de persoane ⁽¹⁹⁾. Prin urmare, aceste posibilități de deducere nu se vor aplica, folosindu-se pentru toate entitățile eligibile la impozitarea pe tonaj aceeași metodă de calculare a bazei de impozitare și a cuantumului impozitului pe tonaj care trebuie plătit.

2.3. Criterii de eligibilitate

2.3.1. Nave eligibile

- (18) Numai navele maritime înregistrate în registrul maritim polonez sunt eligibile pentru impozitarea pe tonaj. Prin urmare, o navă eligibilă este o navă sub pavilion polonez, care activează în domeniul transporturilor maritime internaționale și care îndeplinește toate cerințele privind navigarea pe mare. În mod normal, includerea unei nave în categoria de nave maritime necesită certificarea acesteia ca atare în temeiul Convenției internaționale privind liniile de încărcare sau al Convenției internaționale pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (denumită în continuare „Convenția SOLAS”) ⁽²⁰⁾.

2.3.2. Activități eligibile

- (19) Activitățile eligibile pentru impozitarea pe tonaj sunt ⁽²¹⁾:
- (i) transportul de marfă și/sau pasageri;
 - (ii) operațiunile maritime de salvare;
 - (iii) activitățile maritime de remorcare, cu condiția ca cel puțin 50 % din veniturile realizate în urma activității desfășurate efectiv de remorcher în timpul unui an fiscal să provină din prestarea de servicii de transport maritim, și nu din remorcarea dinspre sau către un port;

⁽¹⁷⁾ Definit în Legea din 27 august 2004 privind serviciile de sănătate finanțate din fonduri publice; Monitorul Oficial nr. 210, punctul 2135, cu modificările ulterioare.

⁽¹⁸⁾ Definit în Legea din 13 octombrie 1998 privind sistemul asigurărilor de sănătate; Monitorul Oficial 2007, nr. 11, punctul 74, cu modificările ulterioare.

⁽¹⁹⁾ A se vedea articolul 4 alineatele (3)-(5), articolul 6 și articolul 12 alineatul (3) din lege.

⁽²⁰⁾ Convenția SOLAS a fost adoptată de Organizația Maritimă Internațională (OMI) la Londra, la 1 noiembrie 1974 (implementată în Polonia în Monitorul Oficial nr. 61, punctele 318 și 319), iar Protocolul la aceeași Convenție a fost adoptat la Londra la 17 februarie 1978 (implementat în Polonia în Monitorul Oficial 1984, nr. 61, punctele 320 și 321 și 1986, nr. 35, punctul 177).

⁽²¹⁾ Articolul 3.1 din legea privind impozitarea pe tonaj.

⁽¹⁵⁾ Monitorul Oficial 1992, nr. 6, punctul 27, cu modificările ulterioare.

⁽¹⁶⁾ Monitorul Oficial, nr. 154, punctul 792.

- (iv) activitățile de dragare, cu condiția ca 50 % din veniturile realizate în urma activității desfășurate efectiv de dragă în timpul unui an să provină din transportul maritim de materiale.
- (20) Prin scrisoarea din 25 februarie 2009, autoritățile poloneze s-au angajat să modifice a treia și a patra dispoziție menționate anterior ⁽²²⁾ în scopul includerii activităților de remorcare și de dragare în sistemul de impozitare pe tonaj, prin introducerea criteriului ca cel puțin 50 % din timpul anual de exploatare a fiecărui remorcher sau a fiecărei drage pe parcursul unui an fiscal să fie reprezentat de efectuarea de transporturi maritime.
- (21) În plus, articolul 3 alineatul (2) din legea privind impozitarea pe tonaj prevede activități auxiliare care sunt eligibile pentru impozitarea pe tonaj, cu condiția ca activitățile respective să fie legate de prestarea de servicii eligibile menționate anterior.
- (22) Articolul 3 alineatul (3) din legea privind impozitarea pe tonaj stabilește o listă de activități care nu sunt eligibile pentru impozitarea pe tonaj, cum ar fi explorarea fundului mării, pescuitul, construcțiile, lucrările subacvatice etc.
- 2.3.3. *Entități eligibile*
- (23) Societățile eligibile sunt operatorii care îndeplinesc anumite criterii.
- (24) Articolul 2 alineatul (3) din legea privind impozitarea pe tonaj definește un operator ca fiind: (i) un particular (o persoană fizică) sau o persoană juridică cu domiciliul, sediul sau, respectiv, administrația pe teritoriul Poloniei; (ii) un asociat la o societate civilă, la un parteneriat înregistrat, la o societate în comandită simplă, la o societate în comandită pe acțiuni care are domiciliul, sediul sau, respectiv, administrația pe teritoriul Poloniei; sau (iii) un antreprenor străin/o întreprindere străină în sensul legii din 2 iulie 2004 privind libertatea prestării unei activități economice ⁽²³⁾, care desfășoară în Polonia activități eligibile pentru impozitarea pe tonaj ⁽²⁴⁾; și care îndeplinește cel puțin una dintre următoarele condiții:
- să fie direct implicat în activități de navigație, prin utilizarea de nave maritime proprietate personală sau deținute de o altă persoană, și să dețină un document de conformitate valabil ⁽²⁵⁾;
 - să fie proprietarul unei nave, dar să nu desfășoare personal activități de navigație ale navei proprii sau ale unei nave aparținând altei persoane;
- să administreze o navă deținută de o altă persoană, în numele și pe seama persoanei respective, pe bază de contract, și să dețină un document de conformitate valabil ⁽²⁶⁾.
- (25) În ceea ce privește ultima condiție (administrarea de nave), prin scrisoarea din 8 iunie 2007, autoritățile poloneze s-au angajat să permită societăților de administrare să folosească sistemul de impozitare pe tonaj numai dacă asigură simultan administrarea echipajelor și administrarea tehnică a navelor.
- (26) În plus, prin scrisoarea din 26 octombrie 2009 ⁽²⁷⁾, autoritățile poloneze au precizat faptul că societățile de administrare a navelor îndeplinesc toate cerințele prevăzute în comunicarea Comisiei de stabilire a unor orientări privind ajutoarele de stat pentru societățile de administrare a navelor (denumită în continuare „orientări privind administrarea navelor”) ⁽²⁸⁾.
- (27) În ceea ce privește îndeosebi condițiile din orientările privind administrarea navelor conform cărora societățile de administrare a navelor ar trebui să aducă o contribuție la economia și ocuparea forței de muncă din Uniune (secțiunea 5.1.) și ar trebui să existe o legătură economică între navele administrate și Uniune (secțiunea 5.2.), autoritățile poloneze s-au angajat ca legea poloneză privind impozitarea pe tonaj să impună ca administrarea navelor să se efectueze pe teritoriul UE și ca în principal resortisanții ai Uniunii să fie angajați în activități desfășurate pe uscat sau pe nave. În plus, administrarea navelor neunionale este exclusă de la acordarea de beneficii în conformitate cu sistemul de impozitare pe tonaj.
- (28) În ceea ce privește cerința de respectare a standardelor internaționale și a standardelor UE prevăzută în orientările privind administrarea navelor (secțiunea 5.3.), autoritățile poloneze au precizat faptul că Polonia este membru al Organizației Maritime Internaționale și, în calitate de stat membru UE, îndeplinește toate standardele internaționale și europene ⁽²⁹⁾. O serie de acte legislative de drept intern garantează conformitatea armatorilor, a administratorilor de nave și a altor societăți cu cerințele internaționale ⁽³⁰⁾, a căror aplicare este asigurată și controlată de autoritățile publice corespunzătoare.
- (29) Referitor la cerința privind legătura de pavilion pentru administratorii de nave (secțiunea 5.4. din orientările privind administrarea navelor), autoritățile poloneze au subliniat că obligația strictă a armatorilor de a naviga sub pavilion polonez se aplică integral și administratorilor de nave.

⁽²²⁾ Prevăzute la articolul 3 alineatul (1) a doua și a patra liniuță din legea privind impozitarea pe tonaj.

⁽²³⁾ Monitorul Oficial nr. 173, punctul 1807, cu modificările ulterioare.

⁽²⁴⁾ A se vedea secțiunea 2.3.2. de mai sus.

⁽²⁵⁾ Documentul de conformitate este eliberat în temeiul Convenției SOLAS operatorului care îndeplinește cerințele Codului internațional de management pentru operarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (denumit în continuare „Codul ISM”). Codul ISM a fost adoptat de OMI prin rezoluția A.741 alineatul (18) (implementată în Polonia în Monitorul Oficial al Ministerului Infrastructurii 2005, nr. 4, punctul 28).

⁽²⁶⁾ A se vedea nota de subsol 25.

⁽²⁷⁾ Înregistrată cu numărul de referință TREN(2009) A/34359.

⁽²⁸⁾ JO C 132, 11.6.2009, p. 6.

⁽²⁹⁾ În special, Polonia este un stat parte la Convențiile SOLAS, MARPOL și STCW, cu toate modificările acestora.

⁽³⁰⁾ În special, legea din 2000 privind Siguranța pe mare (cu modificările ulterioare), legea din 1995 privind Poluarea provocată de nave (cu modificările ulterioare), legea din 2004 privind Echipamentul maritim, legea din 1991 privind Angajarea forței de muncă pe navele comerciale (cu modificările ulterioare), legea din 2001 privind Codul maritim (cu modificările ulterioare).

- (30) În ceea ce privește condițiile sociale și de formare profesională specifice prevăzute în secțiunea 6 din orientările privind administrarea navelor, prin scrisoarea din 9 decembrie 2009 ⁽³¹⁾, autoritățile poloneze s-au angajat ca, din momentul intrării în vigoare a sistemului de impozitare pe tonaj, să solicite fiecărui angajator de navigatori, indiferent dacă este vorba despre un armator sau o societate de administrare a navelor, să respecte dispozițiile speciale ale Convenției din 2006 privind munca în domeniul maritim ⁽³²⁾ ⁽³³⁾.

2.3.4. Administrarea strategică și tehnică

- (31) La punctul 33 din decizia de inițiere, interpretarea Comisiei cu privire la administrarea strategică a fost aceea că „o societate care face obiectul impozitării pe tonaj trebuie să ia propriile decizii în legătură cu cheltuielile de capital importante și cesiunile efectuate în Polonia. Pentru evaluarea acestor aspecte, autoritățile poloneze vor lua în considerare măsura în care personalul cu sediul în străinătate lucrează sub conducerea personalului cu sediul în Polonia și raportează acestuia din urmă. Un alt aspect important al evaluării gradului în care funcția strategică este îndeplinită în Polonia îl reprezintă locul sediului central, inclusiv a personalului de conducere, și locul în care se iau decizii de către consiliul de administrație și consiliul executiv”.
- (32) În ceea ce privește administrarea comercială, Comisia a afirmat, la punctul 34 din decizia de inițiere, că „autoritățile fiscale vor verifica dacă planificarea traseului, rezervările pentru pasageri sau marfă, aprovizionarea navelor (inclusiv cu alimente), administrarea și formarea profesională a personalului, administrarea tehnică a navelor, inclusiv luarea de decizii privind repararea și întreținerea navei, au loc în Polonia. Un alt aspect important îl reprezintă întreținerea în Polonia a structurilor de sprijin, cum ar fi centrele de formare profesională, terminalele etc., precum și măsura în care sediile sau sursele din străinătate lucrează sub conducerea personalului cu sediul în Polonia. Faptul că o navă este clasificată, asigurată sau finanțată în Polonia și navighează sub pavilion polonez poate conferi și mai multă importanță indicatorilor precizați anterior. Însă, în orice situație, este necesar să se treacă ambele părți ale testului, examinarea administrării strategice și a administrării comerciale”.
- (33) Ca răspuns la decizia de inițiere, autoritățile poloneze au precizat că cerințele prevăzute la punctele 33 și 34 din decizia respectivă sunt incorecte, iar condițiile prevăzute în legea privind impozitarea pe tonaj cu referire la eligibilitatea operatorilor sunt, de fapt, alternative și nu cumulative. Articolul 2 alineatul (3) literele (a) și (b) din legea privind impozitarea pe tonaj stipulează faptul că un operator (și anume o persoană eligibilă pentru impozitarea pe tonaj, cu condiția ca activitățile pe care

le desfășoară să fie eligibile) este „o persoană fizică sau juridică, un asociat la o societate civilă, la un parteneriat înregistrat, la o societate în comandită simplă, la o societate în comandită pe acțiuni care trebuie să aibă domiciliul, sediul sau, respectiv, consiliul de administrație în Polonia”. Cu alte cuvinte, trebuie îndeplinită doar una dintre următoarele trei condiții: fie (i) toate deciziile majore trebuie luate în Polonia (inclusiv administrarea comercială și strategică); fie (ii) sediul central trebuie să fie stabilit în Polonia; fie (iii) personalul de conducere trebuie să fie stabilit în Polonia.

- (34) În plus, autoritățile poloneze au precizat că articolul 2 alineatul (3) litera (c) din legea privind impozitarea pe tonaj prevede în mod clar că operatorul poate fi și un antreprenor străin ⁽³⁴⁾ care desfășoară în Polonia activități eligibile pentru impozitarea pe tonaj. Prin urmare, pentru a fi eligibile pentru sistemul polonez de impozitare pe tonaj, societățile nu sunt constrânse să opereze exclusiv din Polonia, ci își pot avea sediul în alte state membre ale Uniunii/SEE.

2.3.5. Utilizarea navelor navlosite

- (35) În urma deciziei de inițiere, autoritățile poloneze au precizat că, în conformitate cu legea privind impozitarea pe tonaj [articolul 2 alineatul (3) literele (a)-(c)], societățile care își limitează activitățile la navlosirea navelor pe timp sau pe voiaj nu pot utiliza sistemul de impozitare pe tonaj. Prin urmare, numai operatorii care sunt armatori sau administratori sau care utilizează nave nude navlosite sunt eligibili pentru impozitarea pe tonaj.

2.3.6. Măsuri de restricționare

- (36) Legea privind impozitarea pe tonaj prevede o serie de măsuri de restricționare pentru a preveni interferarea cu activitățile neeligibile în Polonia sau în alte state. Măsurile de restricționare urmăresc să împiedice activitățile neeligibile să beneficieze de sistemul de impozitare pe tonaj ⁽³⁵⁾.

2.3.7. Opțiunea „totul sau nimic”

- (37) Articolele 3 și 4 din legea privind impozitarea pe tonaj prevăd obligativitatea armatorilor eligibili pentru impozitarea pe tonaj de a include în cadrul acestui sistem de impozitare toate navele eligibile și toate activitățile eligibile desfășurate la bordul navelor respective. Prin urmare, o utilizare selectivă („cherry picking”) a sistemului este pe deplin exclusă.
- (38) Această normă se aplică și grupurilor de societăți. Toate societățile eligibile, impozabile în Polonia, dintr-un grup de societăți trebuie să înscrie în sistemul polonez de impozitare pe tonaj toate activitățile eligibile pe care le desfășoară, din momentul în care una din societățile grupului a optat pentru acest sistem.

⁽³¹⁾ Înregistrată cu numărul de referință TREN (2009) A/38744.

⁽³²⁾ Inclusă în legislația UE prin Directiva 2009/13/CE a Consiliului din 16 februarie 2009 de punere în aplicare a acordului încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) cu privire la Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim și de modificare a Directivei 1999/63/CE (JO L 124, 20.5.2009, p. 30).

⁽³³⁾ Această condiție va fi adăugată într-un regulament intern de implementare a legii privind impozitarea pe tonaj.

⁽³⁴⁾ În sensul dispozițiilor Legii poloneze din 2 iulie 2004 privind libertatea prestării unei activități economice, Dz U. nr. 173, punctul 1807, cu modificările ulterioare.

⁽³⁵⁾ A se vedea secțiunile 2.7.4-2.7.9 din decizia de inițiere.

- (39) În temeiul articolului 11 din legea privind impozitarea pe tonaj, în cazul unei fuziuni între armatori din care cel puțin unul face obiectul impozitului pe tonaj sau în cazul în care o societate care face obiectul impozitării pe tonaj contractează alți armatori, compania maritimă nou formată va face obiectul impozitării pe tonaj pentru întreaga sa flotă eligibilă.
- (40) În plus, în cazul în care o societate își încetează activitățile care fac obiectul impozitării pe tonaj, legea privind impozitarea pe tonaj prevede că o nouă opțiune pentru o astfel de impozitare nu va fi posibilă înainte de trecerea a trei ani fiscali, calculați de la sfârșitul anului calendaristic în care operatorul și-a încheiat activitățile sau în care a optat pentru excluderea din sistemul de impozitare pe tonaj.
- (41) Mai mult, pentru o anumită perioadă, societățile care fac obiectul impozitării pe tonaj sunt împiedicate să opteze pentru excluderea din sistemul de impozitare pe tonaj („opting out”). Această perioadă, numită „perioada impozitării pe tonaj”, este menită să îi împiedice pe armatori să alterneze perioadele de impozitare pe tonaj cu perioade de impozitare pe profit, în funcție de nivelul datoriilor și profiturilor. Legea privind impozitarea pe tonaj (articolul 10 stabilește o perioadă a impozitării pe tonaj de 5 ani).
- (42) Totuși, prin scrisoarea din 23 februarie 2009, autoritățile poloneze s-au angajat să modifice legea privind impozitarea pe tonaj prin prelungirea acestei perioade la 10 ani. Așadar, dacă optează pentru includerea în sistemul de impozitare pe tonaj, societățile sunt obligate să rămână în cadrul acestui sistem cel puțin 10 ani.

2.4. Legătura de pavilion

- (43) Sistemul polonez de impozitare pe tonaj notificat conține o legătură de pavilion clară, și anume o cerință conform căreia numai navele care se regăsesc în registrul maritim polonez sunt eligibile pentru impozitarea pe tonaj.

2.5. Durata sistemului

- (44) Prin scrisoarea din 13 aprilie 2006, autoritățile poloneze s-au angajat să limiteze durata sistemului de impozitare pe tonaj propus la 10 ani și să notifice din nou orice prelungire sau reînnoire a sistemului după perioada de 10 ani. În plus, prin scrisoarea din 9 decembrie 2009, autoritățile poloneze au precizat că sistemul de impozitare pe tonaj va intra în vigoare la data de 1 ianuarie 2011.

2.6. Eventuale suprapuneri cu alte sisteme

- (45) Conform informațiilor aflate la dispoziția Comisiei, în prezent nu există niciun sistem de ajutor în favoarea transportului maritim în Polonia.

2.7. Raportarea anuală

- (46) În notificare, autoritățile poloneze s-au angajat să furnizeze Comisiei rapoarte anuale asupra situației privind modificările intervenite în flota poloneză înregistrată și gradul de ocupare profesională a navigatorilor în flota respectivă, precum și numărul de societăți sau grupuri de societăți care fac obiectul impozitului pe tonaj.

3. MOTIVELE ÎNȚIERII PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE

- (47) În decizia de inițiere, Comisia și-a exprimat îngrijorarea în ceea ce privește următoarele cinci măsuri din sistemul polonez de impozitare pe tonaj și compatibilitatea acestora cu piața internă:

— faptul că sistemul permite persoanelor fizice să beneficieze de impozitarea pe tonaj; de asemenea, faptul că sistemul permite persoanelor fizice sau juridice, supuse la plata impozitului pe venit și care au optat pentru sistemul de impozitare pe tonaj, să deducă din impozitul pe tonaj și, respectiv, din baza de impozitare pe tonaj contribuțiile la asigurările sociale și la asigurările de sănătate;

— includerea în sistemul de impozitare pe tonaj a remorcherelor și dragelor, în cazul în care aceste nave prestează servicii care constituie transport maritim în mai puțin de jumătate din timpul de exploatare dintr-un an fiscal;

— posibilitatea ca un armator să includă în cadrul acestui sistem de impozitare navele pentru care societatea nu asigură, cumulat, în contul său sau al unui terț, următoarele trei funcții: administrarea comercială a navelor, administrarea tehnică a acestora, precum și administrarea echipajelor, pentru un tonaj de peste patru ori mai mare decât tonajul navelor pentru care societatea asigură aceste trei funcții;

— obligațiile referitoare la administrarea strategică și administrarea tehnică care prevede efectiv ca toate deciziile importante să se ia în Polonia și ca personalul de conducere, sediul central, consiliul de administrație și consiliul executiv să fie în Polonia, ceea ce ar putea conduce la apariția unor probleme de discriminare *de facto*, limitând libertatea de stabilire a armatorilor din alt stat membru;

— faptul că societățile care fac obiectul impozitării pe tonaj ar putea opta pentru excluderea din sistem după numai 5 ani de la includerea în cadrul acestuia.

4. OBSERVAȚIILE POLONIEI

- (48) După adoptarea deciziei de inițiere a procedurii oficiale de investigare, autoritățile poloneze au adus o serie de precizări privind aspectele prezentate în decizie. Aspectele respective au fost luate în considerare în mod corespunzător în capitolul 2 din prezenta decizie și, prin urmare, nu vor fi repetate în continuare. Observațiile prezentate mai jos privesc numai problemele ridicate de Comisie în decizia de inițiere.

Eligibilitatea persoanelor fizice în cadrul sistemului de impozitare pe tonaj; deducerea contribuțiilor la asigurările de sănătate și a contribuțiilor la asigurările sociale din impozitul pe tonaj și, respectiv, din baza de impozitare, în cazul persoanelor fizice care fac obiectul impozitării pe tonaj

- (49) În decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare, Comisia a ridicat problema includerii persoanelor fizice în sistemul de impozitare pe tonaj. Autoritățile poloneze au afirmat că neinclusiunea persoanelor fizice în sistem ar conduce la incompatibilitatea legii privind impozitarea pe tonaj cu Constituția Poloniei, întrucât aceasta garantează dreptul tuturor persoanelor la un tratament egal din partea autorităților publice. În plus, legislația poloneză nu împiedică persoanele, altele decât persoane juridice, să activeze în domeniul transporturilor maritime, prin urmare armatorii pot fi și persoane fizice.
- (50) În ceea ce privește compatibilitatea cu piața internă a deductibilității contribuțiilor la asigurările sociale și a contribuțiilor la asigurările de sănătate din suma și, respectiv, baza de impozitare a impozitului pe tonaj, autoritățile poloneze au precizat că deductibilitatea este posibilă numai în cazul persoanelor fizice. De asemenea, autoritățile au considerat că o astfel de reducere se datorează compensării contribuțiilor de asigurări sociale și de asigurări de sănătate în sistemul de impozitare pe venit a persoanelor fizice. Pentru solicitarea de deduceri nu contează dacă plata impozitului pe venit se realizează în funcție de venit sau de profit. De asemenea, pot aplica deduceri ale contribuțiilor la asigurările sociale și la asigurările de sănătate contribuabilii care au optat pentru o sumă forfetară a impozitului pe venit înregistrat, în temeiul căreia sunt impozabile veniturile. De asemenea, potrivit celor susținute de autorități, faptul că plata impozitului pe tonaj nu se realizează în funcție de venitul real nu ar trebui să conducă la decizia imposibilității de deducere a contribuțiilor la asigurările sociale și la asigurările de sănătate din baza de impozitare și, respectiv, din impozit.
- (51) În plus, autoritățile poloneze au afirmat că privirea armatorilor care sunt persoane fizice de posibilitatea de deducere a contribuțiilor la asigurările sociale și la asigurările de sănătate din baza de impozitare și, respectiv, din impozitul pe tonaj va conduce la diferențieri în statutul juridic și fiscal al armatorilor în funcție de criteriul generării altor venituri, și anume din angajare și relații de muncă, pe lângă cele rezultate din activități care fac obiectul impozitării pe tonaj.
- (52) De asemenea, autoritățile poloneze au precizat că sistemul de deduceri privește exclusiv persoanele care desfășoară activități economice eligibile, și nu marinarii angajați de persoanele respective.
- (53) Cu toate acestea, conform considerentului 17 din prezenta decizie, prin scrisoarea din 25 februarie 2009 autoritățile poloneze s-au angajat să modifice sistemul de impozitare pe tonaj prin eliminarea din legea privind impozitarea pe tonaj a posibilității de deducere a contribuțiilor la asigurările sociale și la asigurările de sănătate în cazul în care armatorul este persoană fizică sau persoană fizică asociată la o societate de persoane [și

anume articolul 4 alineatele (3)-(5), articolul 6 și articolul 12 alineatul (3) din lege].

Eligibilitatea activităților de dragare și de remorcare

- (54) În ceea ce privește evaluarea preliminară a Comisiei conform căreia eligibilitatea activităților de dragare și de remorcare pentru impozitarea pe tonaj ar trebui să se realizeze pe baza timpului de exploatare a unui anumit remorcher sau a unei anumite drage în cursul unui an fiscal și nu pe baza nivelului veniturilor generate, autoritățile poloneze au susținut că stabilirea unei corelații între timpul de lucru și posibilitatea de impozitare pe tonaj a unei anumite activități nu va reflecta întotdeauna desfășurarea activității respective în timpul anului.
- (55) În opinia autorităților poloneze, este preferabil să fie continuate soluțiile actuale, și anume să fie luată în considerare cota, din cifra de afaceri totală, a veniturilor provenite din activități care fac obiectul impozitării pe tonaj, deoarece, în astfel de cazuri, este posibilă verificarea datelor existente în contabilitatea contribuabilului. Autoritățile poloneze au afirmat că o astfel de soluție este mai ușor de controlat, atât din punctul de vedere al contribuabilului, cât și al autorităților fiscale, și că aceasta ar permite eliminarea utilizării neautorizate a sistemului de impozitare pe tonaj pentru a reglementa anumite tipuri de activități în cazul în care nu sunt îndeplinite condițiile impuse.
- (56) Cu toate acestea, conform considerentului 20 din prezenta decizie, ca răspuns la îngrijorările exprimate de Comisie în decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare, prin scrisoarea din 25 februarie 2009 autoritățile poloneze s-au angajat să modifice sistemul de impozitare pe tonaj prin introducerea criteriului ca cel puțin 50 % din timpul anual de exploatare a fiecărui remorcher sau a fiecărei drage în cursul unui an fiscal să constituie transport maritim, în scopul includerii activităților de remorcare și de dragare în cadrul sistemului de impozitare pe tonaj.
- Eligibilitatea administrării tehnice, a administrării echipajelor și a navelor navlosite pe timp sau pe voiaj în cadrul sistemului de impozitare pe tonaj
- (57) În decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare, Comisia a precizat că trebuie incluse în sistemul de impozitare pe tonaj numai navele pentru care armatorul asigură fie administrarea echipajului și administrarea tehnică, fie administrarea comercială a navei, cu condiția ca tonajul navelor respective să fie de cel mult patru ori mai mare decât tonajul navelor pentru care armatorul asigură simultan toate cele trei funcții, și anume: administrarea tehnică, administrarea echipajului și administrarea comercială a navei. Autoritățile poloneze au afirmat că au conceput sistemul de impozitare pe tonaj pe baza orientărilor comunitare privind ajutoarele de stat pentru transportul maritim⁽³⁶⁾ (denumite în continuare „orientările”), care nu prevăd

⁽³⁶⁾ JO C 13, 17.1.2004, p. 3.

astfel de condiții detaliate și, prin urmare, aceste condiții nu trebuiau incluse în dispozițiile legii privind impozitarea pe tonaj.

- (58) În ceea ce privește navele navlosite pe timp sau pe voiaj, conform considerentului 35 din prezenta decizie, autoritățile poloneze au precizat că navele respective nu sunt eligibile pentru impozitarea pe tonaj.

Obligații în ceea ce privește administrarea strategică și administrarea comercială

- (59) Cu privire la administrarea strategică și administrarea tehnică, autoritățile poloneze au afirmat că obligațiile descrise în decizia de inițiere ca efectiv toate deciziile importante să se ia în Polonia și ca personalul de conducere, sediul central, consiliul de administrație și consiliul executiv să se afle în Polonia nu rezultă din dispozițiile legii privind impozitarea pe tonaj. În opinia autorităților poloneze, dispozițiile legii privind impozitarea pe tonaj nu anticipează evaluarea (inspectarea) administrării strategice și comerciale.

- (60) În plus, autoritățile poloneze au subliniat caracterul alternativ și nu cumulativ al condițiilor privind administrarea strategică și comercială. Cu alte cuvinte, trebuie îndeplinită numai una dintre cele trei condiții: fie (i) toate deciziile majore trebuie luate în Polonia (inclusiv administrarea comercială și strategică); fie (ii) sediul central trebuie să fie stabilit în Polonia; fie (iii) personalul de conducere trebuie să fie stabilit în Polonia.

- (61) Prin urmare, în opinia autorităților poloneze, societățile nu sunt constrânse să opereze exclusiv din Polonia pentru a fi eligibile pentru sistemul polonez de impozitare pe tonaj, ci își pot avea sediul și în alte state membre ale Uniunii/SEE.

- (62) În ceea ce privește libertatea de stabilire, autoritățile poloneze au explicat că armatorul poate fi și un antreprenor străin⁽³⁷⁾ care desfășoară în Polonia activități eligibile pentru impozitarea pe tonaj. În fapt, autoritățile au afirmat că este posibilă înregistrarea în registrul naval polonez a unei nave deținute de un cetățean al unui stat membru al Uniunii Europene sau de către o persoană juridică al cărei sediu se află într-un stat membru al Uniunii Europene, precum și a unei nave care:

- este deținută în proporție de cel puțin 50 % de un cetățean al unui stat membru sau de o persoană juridică al cărei sediu social se află într-un stat membru, cu condiția ca proprietarul navei să aibă domiciliul sau sediul societății principale sau al sucursalei într-un stat membru (poate fi înregistrat, la cererea tuturor coproprietarilor, în registrul naval polonez permanent);
- este deținută de o asociație de capital cu sediul social în străinătate, asociație la care cetățeanul unui stat membru al Uniunii Europene sau persoana juridică al cărei sediu social se află într-un stat membru al Uniunii Europene deține capital în acțiuni, cu condiția

ca proprietarul navei să aibă domiciliul sau sediul societății principale sau al sucursalei într-un stat membru al Uniunii Europene (poate fi înregistrat, la cererea proprietarului, în registrul naval polonez permanent).

- (63) De asemenea, autoritățile poloneze au precizat că persoanele străine din statele membre și din țările SEE pot demara și desfășura activități economice în conformitate cu aceleași principii ca și antreprenorii polonezi. În plus, și cetățenii statelor care nu fac parte din UE sau din SEE pot demara și desfășura activități economice în conformitate cu aceleași principii ca și antreprenorii polonezi, dacă au drept de ședere legală în Polonia. Mai mult, antreprenorii străini (persoane străine care desfășoară activități economice în străinătate) pot iniția activități economice sub forma sucursalelor și pot înființa reprezentanțe în Polonia (în conformitate cu legea privind libertatea prestării unei activități economice).

- (64) O sucursală reprezintă o parte separată și independentă din punct de vedere organizațional a activităților economice desfășurate de antreprenor la distanță de sediul său sau de sediul principal de activitate. Autoritățile poloneze au afirmat că deschiderea sucursalei unui antreprenor străin nu este complicată și nu necesită îndeplinirea de către acesta a unor condiții detaliate. În ceea ce privește reprezentanțele, acestea pot desfășura numai activități de publicitate și promovare a antreprenorului străin.

- (65) Pe baza celor menționate anterior, referitor la evaluarea preliminară a Comisiei potrivit căreia condițiile privind administrarea strategică și comercială stabilite în sistemul de impozitare pe tonaj par să limiteze posibilitățile de a înființa filiale și libertatea de stabilire și să conducă la apariția unor probleme de discriminare *de facto*, autoritățile poloneze au afirmat că o astfel de concluzie este neîntemeiată și nu se bazează pe legislația în vigoare.

Opțiunea „totul sau nimic”

- (66) Referitor la perioada de blocare de 5 ani prevăzută în sistemul notificat, autoritățile poloneze au subliniat faptul că orientările nu stabilesc condiții cu privire la perioadele de blocare.

- (67) În plus, introducerea perioadei de impozitare pe tonaj de 5 ani creează posibilitatea obținerii mai rapide de rezultate în urma punerii în aplicare a reglementărilor, cum ar fi revenirea la utilizarea drapelului polonez, adică a drapelului Uniunii Europene, de către navele deținute de armatori polonezi.

- (68) Luând în considerare angajamentul ca, după 10 ani, Polonia să notifice din nou Comisiei Europene sistemul de impozitare pe tonaj ca sistem de ajutor, autoritățile poloneze au concluzionat că prelungirea perioadei de impozitare pe tonaj la 10 ani va conduce la dificultăți în analiza adecvată a sistemului introdus, care trebuie realizată înainte de renotificarea acestuia de către Polonia.

⁽³⁷⁾ În sensul dispozițiilor Legii poloneze din 2 iulie 2004 privind libertatea prestării unei activități economice, Dz U. nr. 173, punctul 1807, cu modificările ulterioare.

- (69) Cu toate acestea, conform considerentului 42 din prezenta decizie, autoritățile poloneze s-au angajat ulterior să modifice sistemul de impozitare pe tonaj prin prelungirea la 10 ani a perioadei de impozitare în cazul societăților.

5. OBSERVAȚII ALE PĂRȚILOR INTERESATE

- (70) Doar o parte interesată, Bugsier Reederei- und Bergungsgesellschaft mbH & Co. KG (denumită în continuare Bugsier Reederei), a reacționat, prin scrisoarea din 20 decembrie 2007, la publicarea în Jurnalul Oficial a rezumatului deciziei Comisiei din 11 decembrie 2007.
- (71) Potrivit Bugsier Reederei, activitățile de remorcare nu ar trebui să facă obiectul sistemului polonez de impozitare pe tonaj. În opinia sa, includerea acestora ar putea provoca o denaturare gravă a concurenței în domeniul remorajului european.

6. EVALUAREA MĂSURII

6.1. Existența unui ajutor în temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE

- (72) Conform articolului 107 alineatul (1) din TFUE, sunt incompatibile cu piața comună ajutoarele acordate de un stat membru sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre.
- (73) Prin sistemul de impozitare pe tonaj, autoritățile poloneze acordă un avantaj prin resurse de stat, respectiv prin reducerea impozitului pe profit sau pe venit pe care sectorul ar trebui altminteri să îl plătească, favorizând astfel anumite întreprinderi, măsura fiind specifică sectorului de transport maritim. Avantajele amenință să denatureze concurența și ar putea afecta schimburile comerciale între statele membre, întrucât activitățile de transport maritim se desfășoară, în esență, pe o piață globală în cadrul căreia concurează și întreprinderi din alte state membre.
- (74) Prin urmare, Comisia apreciază că sistemul notificat trebuie considerat ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

6.2. Temeiul juridic pentru evaluare

- (75) Conform articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, ajutorul acordat pentru facilitarea dezvoltării anumitor activități economice poate fi considerat compatibil cu piața internă, dacă acesta nu afectează în mod negativ condițiile de realizare a schimburilor comerciale într-o măsură contrară interesului comun, asigurând astfel o posibilă bază pentru o scutire de la interdicția generală privind acordarea ajutoarelor de stat. În cazul de față, Comisia consideră că articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE reprezintă temeiul juridic adecvat aplicabil sistemului notificat.
- (76) În special, ajutorul acordat sectorului maritim trebuie analizat în lumina orientărilor, inclusiv orientările privind administrarea navelor, care stabilesc normele privind eligibilitatea administrării echipajului și a administrării tehnice a navelor pentru impozitarea pe tonaj sau alte dispoziții fiscale.

6.3. Evaluarea compatibilității

- (77) Orientările determină condițiile în care statele membre sunt autorizate să instituie anumite sisteme de ajutor de stat pentru sprijinirea industriei lor de transport maritim în scopul atingerii unor obiective generale precum:

- îmbunătățirea siguranței, eficienței, securității și compatibilității transportului maritim cu mediul înconjurător,
- încurajarea înmatriculării sau reinmatriculării pavilioanelor în registrele statelor membre,
- aducerea unei contribuții la consolidarea ansamblului industriilor maritime stabilite în statele membre, menținând în același timp o flotă global competitivă pe piețele mondiale,
- menținerea și îmbunătățirea expertizei în domeniul maritim, precum și protejarea și promovarea gradului de ocupare profesională a navigatorilor din UE/SEE și
- aducerea unei contribuții la promovarea noilor servicii în domeniul transportului maritim pe distanțe scurte, în consens cu Cartea albă privind politica europeană în domeniul transporturilor.

- (78) Secțiunea 3.1 al cincilea paragraf din orientări menționează în mod explicit sistemele de impozitare pe tonaj ca exemple de măsuri fiscale care „au dovedit că asigură o încadrare în muncă de înaltă calitate în activitățile maritime pe uscat” și, prin urmare, pot fi considerate compatibile cu piața internă.

- (79) Totuși, orientările enunță anumite criterii pe care astfel de sisteme trebuie să le îndeplinească pentru a fi considerate compatibile cu piața internă.

- (80) Criteriile au fost examinate în decizia de inițiere și Comisia a avut îndoieli în privința unora dintre acestea. Evaluarea finală a Comisiei cu privire la fiecare dintre aceste aspecte este prezentată în cele ce urmează.

6.4. Eligibilitatea persoanelor fizice în cadrul sistemului de impozitare pe tonaj; deducerea contribuțiilor la asigurările de sănătate și a contribuțiilor la asigurările sociale din impozitul pe tonaj și, respectiv, din baza de impozitare, în cazul persoanelor fizice care fac obiectul impozitării pe tonaj

- (81) În decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la eligibilitatea persoanelor fizice pentru impozitarea pe tonaj. Într-adevăr, secțiunea 3.1. al patrulea paragraf din orientări prevede că „sistemul de înlocuire a **sistemului** normal

de impozitare pe profit cu un impozit pe tonaj reprezintă ajutor de stat”⁽³⁸⁾. În fapt, persoanele fizice fac obiectul impozitării pe venit mai degrabă decât al impozitării pe profit. Mai mult, sistemele de impozitare pe tonaj aprobate până în prezent de Comisie acoperă numai înlocuirea sistemului de impozitare pe profit cu sistemele de impozitare pe tonaj.

- (82) Totuși, Comisia ia act de faptul că domeniul de aplicare al orientărilor nu este limitat la persoanele juridice, ci include toate entitățile posibile care desfășoară activități de transport maritim. Într-adevăr, secțiunea 2.1. primul paragraf din orientări stipulează că „În orientări nu s-a operat nicio diferență între tipurile de beneficiari din punct de vedere al statutului juridic (societăți comerciale, asociații sau **persoane fizice**) sau al formei de proprietate – sector public sau privat, iar orice trimitere la societăți comerciale se interpretează ca incluzând oricare alt tip de statut juridic”⁽³⁸⁾. Mai mult, această abordare este în concordanță cu abordarea adoptată de legislația UE în materie de concurență care se referă numai la întreprinderi, indiferent de forma lor juridică.
- (83) În plus, nu există nicio diferență de tratament între persoanele fizice și juridice, de vreme ce baza de impozitare se calculează în același mod și tuturor entităților li se aplică ulterior aceeași cotă de 19 %.
- (84) Prin urmare, în conformitate cu orientările, nu există niciun motiv pentru a se aplica un tratament diferit persoanelor fizice, iar îndoielile Comisiei în această privință sunt atenuate.
- (85) În plus, persoanele fizice nu vor putea să își reducă suplimentar impozitul pe tonaj datorat (mergând până la a nu mai plăti deloc impozit), de vreme ce, în urma angajamentului asumat de autoritățile poloneze, persoanele fizice nu vor putea deduce contribuțiile la asigurările sociale și contribuțiile la asigurările de sănătate din impozitul pe tonaj și, respectiv, din baza de impozitare pe tonaj. Această măsură va asigura ulterior un nivel echitabil de plată a impozitului pe tonaj pentru toate entitățile eligibile pentru acest tip de impozitare, independent de forma lor juridică (persoane fizice sau juridice, antreprenori străini etc.).
- (86) În ceea ce privește posibilitatea persoanelor fizice de a deduce contribuțiile la asigurările sociale și contribuțiile la asigurările de sănătate din impozitul pe tonaj și, respectiv, din baza de impozitare pe tonaj, Comisia ia act de angajamentul asumat de autoritățile poloneze de a elimina din legislație dispoziția respectivă. În plus, acest angajament vizează și persoanele juridice care fac obiectul impozitării pe venit. Comisia salută acest angajament deoarece o astfel de posibilitate ar contraveni scopului impozitării pe tonaj (înlocuirea profitului normal, obținut în urma deducerii taxelor reale din venituri, cu profitul teoretic) și ar oferi avantaje necuvenite. De asemenea, această posibilitate ar introduce o diferență de tratament nejustificată între persoanele fizice și cele juridice.

- (87) În plus, Comisia consideră că definiția entităților străine și naționale de la articolul 2 alineatul (3) din legea privind impozitarea pe tonaj nu ridică probleme de posibilă discriminare între entități, prin eliminarea potențialei dezavantajări a entităților străine în ceea ce privește eligibilitatea acestora în cadrul sistemului polonez de impozitare pe tonaj.

6.5. Principalele activități eligibile

- (88) Astfel cum s-a arătat în decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare, Comisia consideră că includerea în sfera de aplicabilitate a impozitului pe tonaj a transportului maritim internațional de marfă și/sau pasageri este în conformitate cu orientările.
- (89) În plus, în ceea ce privește includerea activităților legate de transportul de marfă și/sau pasageri în cadrul sistemului de impozitare pe tonaj, Comisia remarcă faptul că orientările se aplică într-adevăr societăților care prestează servicii maritime, și anume transportul pe mare al mărfurilor sau al pasagerilor⁽³⁹⁾, prin urmare orientările se referă în mod explicit la transportul de pasageri și/sau marfă în calitate de servicii eligibile pentru impozitarea pe tonaj. În ceea ce privește operațiunile maritime de salvare (nave pentru salvarea și transportul persoanelor pe mare), Comisia consideră, în conformitate cu practica sa decizională⁽⁴⁰⁾, că aceste servicii ar trebui să fie eligibile pentru impozitarea pe tonaj deoarece sunt auxiliare și direct legate de transportul maritim.
- (90) În ceea ce privește activitățile de remorcare, orientările stipulează în secțiunea 3.1. al paisprezecelea paragraf că „remorcarea» intră în sfera de aplicare a orientărilor numai atunci când mai mult de 50 % din activitatea de remorcare desfășurată efectiv de un remorcher în cursul unui an dat constituie «transport maritim». Timpul de așteptare poate fi asimilat, proporțional, cu partea de activitate totală desfășurată efectiv de un remorcher și care constituie «transport maritim».”
- (91) În ceea ce privește activitățile de dragare, orientările stabilesc în secțiunea 3.1. al șaisprezecelea paragraf: „Cu toate acestea, se pot aplica măsuri fiscale (de exemplu, taxa pe tonaj) în cazul companiilor pentru dragele a căror activitate constituie «transport maritim» – și anume, transportul în larg a materialelor extrase – care reprezintă mai mult de 50 % din timpul anual de exploatare și numai pentru acest tip de activități de transport.”

⁽³⁹⁾ A se vedea secțiunea 2 al treilea paragraf din orientări, precum și Regulamentul (CEE) nr. 4055/86 al Consiliului din 22 decembrie 1986 de aplicare a principiului libertății de a presta servicii în transporturile maritime între state membre și între state membre și țări terțe (JO L 378, 31.12.1986, p. 1); și Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului din 7 decembrie 1992 de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim) (JO L 364, 12.12.1992, p. 7).

⁽⁴⁰⁾ A se vedea, în special, ajutorul de stat N 330/05 – Lituania – Ajutor acordat companiilor maritime – Sistem de impozitare pe tonaj, adoptat la 19.7.2006 (JO C 90, 25.4.2007, p. 11); ajutorul de stat N 114/04 – Italia – Sistem de impozitare pe tonaj pentru transportul maritim, adoptat la 20.10.2004 (JO C 136, 3.6.2005, p. 42).

⁽³⁸⁾ Subliniere adăugată.

- (92) În cazul activităților de remorcare și dragare, trebuie remarcat faptul că modificările pe care autoritățile poloneze s-au angajat să le facă în legea privind impozitarea pe tonaj⁽⁴¹⁾ vor stabili eligibilitatea unui remorcher sau a unei drage pentru impozitarea pe tonaj pe baza criteriului ca cel puțin 50 % din timpul anual de exploatare să constituie activități eligibile, aliniind astfel pe deplin această cerință cu dispozițiile orientărilor.
- (93) În plus, în ceea ce privește activitățile de dragare, sistemul de impozitare pe tonaj [articolul 3 alineatul (1) a patra liniuță din legea privind impozitarea pe tonaj] aplică o definiție a activităților desfășurate de drage care constituie transport maritim, și anume transportul în larg al materialelor extrase, care este conformă cu definiția prezentată în orientare. Prin urmare, Comisia consideră criteriile de eligibilitate a activităților de dragare ca fiind conforme cu orientările.
- (94) Cu toate acestea, în ceea ce privește activitățile de remorcare, „condiția ca cel puțin 50 % [din timpul de exploatare] din activitatea desfășurată efectiv de remorcher în timpul anului să fie reprezentată de prestarea de servicii de remorcare altele decât remorcarea dinspre sau către un port sau în interiorul portului” [articolul 3 alineatul (1) a doua liniuță din legea privind impozitarea pe tonaj] nu este pe deplin conformă cu orientările.
- (95) Într-adevăr, dispoziția în cauză exclude în mod explicit remorcarea în scopul pătrunderii sau al ieșirii dintr-un port, care este conformă cu orientările⁽⁴²⁾. Cu toate acestea, nu se poate face abstracție de faptul că alte servicii de remorcare, cum ar fi remorcarea pe apele interioare sau remorcarea pe mare fără atingerea unui port, sunt eligibile pentru impozitarea pe tonaj. Acest aspect este contrar dispozițiilor orientărilor, care stipulează că eligibilitatea pentru impozitarea pe tonaj ar trebui limitată la acele activități ale remorcherelor care constituie „transport maritim”, și anume transportul pe mare al mărfurilor sau al pasagerilor. În cauza *Comisia/Grecia* ⁽⁴³⁾, Curtea a precizat ulterior că „în realitate, deși remorcajul este un serviciu furnizat în mod normal contra unei remunerații, acesta nu constă, în principiu, într-un transport maritim direct de pasageri sau de mărfuri. Remorcajul implică, mai degrabă, asistența la deplasarea unei nave, a unui aparat de foraj, a unei platforme sau a unei geamanduri. Un remorcher care acordă asistență unei nave [...] asistă această navă care transportă pasageri sau mărfuri, dar nu este el însuși nava transportatoare” ⁽⁴⁴⁾. Prin urmare, activitățile de remorcare nu pot fi considerate ca reprezentând transport maritim. În consecință, numai serviciile furnizate de remorchere care implică în mod direct transportul pe mare al pasagerilor sau al mărfurilor sunt eligibile pentru impozitarea pe tonaj.
- (96) În lumina celor menționate anterior, Comisia nu se opune posibilității ca remorcherele să fie eligibile

pentru impozitarea pe tonaj, cu condiția ca cel puțin 50 % din timpul de exploatare din activitatea desfășurată efectiv de remorcher în cursul anului să fie reprezentat de furnizarea de servicii care constituie transport maritim.

6.6. Activități de administrare

Administrarea tehnică și administrarea echipajelor

- (97) În ceea ce privește administrarea tehnică și administrarea echipajelor, Comisia trebuie să se asigure că sistemul polonez de impozitare pe tonaj îndeplinește toate cerințele cuprinse în orientările privind administrarea navelor. În această privință, Comisia remarcă următoarele.
- (98) În primul rând, în ceea ce privește cerința ca societățile de administrare a navelor să aducă o contribuție la economie și la ocuparea forței de muncă în cadrul Uniunii (secțiunea 5.1.) și cea privind existența unei legături economice între navele administrate și Uniune (secțiunea 5.2.), autoritățile poloneze s-au angajat ca legea privind impozitarea pe tonaj să impună ca administrarea navelor să se efectueze pe teritoriul UE și ca în activitățile desfășurate pe uscat sau pe nave să fie angajați, în principal, resortisanți ai Uniunii. În plus, administrarea navelor neunionale este exclusă de la acordarea de beneficii în conformitate cu sistemul de impozitare pe tonaj. Prin urmare, Comisia consideră că sunt îndeplinite condițiile stabilite în secțiunile 5.1. și 5.2. din orientările privind administrarea navelor.
- (99) În al doilea rând, Comisia confirmă faptul că Polonia este membru al Organizației Maritime Internaționale și că este parte la toate convențiile internaționale relevante, pe care le-a inclus în legislația sa națională. În plus, Polonia își îndeplinește toate obligațiile cu privire la legislația UE relevantă. În consecință, Comisia consideră că sistemul de impozitare pe tonaj îndeplinește standardele internaționale și europene prezentate în secțiunea 5.3. din orientările privind administrarea navelor.
- (100) În al treilea rând, Comisia consideră condiția conform căreia administratorii de nave trebuie să administreze numai nave care navighează sub pavilion polonez pe deplin conformă cu secțiunea 5.4. din orientările privind administrarea navelor.
- (101) În al patrulea rând, Comisia constată faptul că, deși sistemul polonez de impozitare pe tonaj va fi aplicabil doar în cazul administratorilor de nave „plini”, adică acei administratori care desfășoară simultan activități de administrare tehnică și de administrare a echipajului, de vreme ce aceștia realizează și administrarea echipajului, cerințele specifice prevăzute în secțiunea 6 din orientările privind administrarea navelor ar trebui să se aplice și acestora. Cerințele respective vizează formarea profesională a navigatorilor și ameliorarea condițiilor sociale ale acestora.

⁽⁴¹⁾ A se vedea considerentul 20 din prezenta decizie.

⁽⁴²⁾ În special cu secțiunea 3.1. al paisprezecelea paragraf din orientări, care precizează că: „activitățile de remorcare desfășurate, inter alia, în porturi sau care constau în a asista o navă cu autoproulsie să ajungă în port nu constituie «transport maritim»”.

⁽⁴³⁾ C-251/04 din 11 ianuarie 2007.

⁽⁴⁴⁾ A se vedea punctul 31 din hotărâre.

(102) În această privință, Comisia confirmă faptul că autoritățile poloneze s-au angajat să solicite fiecărui angajator de navigatori, indiferent dacă este vorba de armator sau de societatea de administrare a navelor, să respecte dispozițiile speciale ale Convenției din 2006 privind munca în domeniul maritim⁽⁴⁵⁾. Prin urmare, sistemul polonez de impozitare pe tonaj va îndeplini obligațiile care revin administratorilor de echipaj, enunțate în secțiunea 6 din orientările privind administrarea navelor.

(103) Având în vedere cele menționate anterior, Comisia concluzionează că cerințele enunțate în legea privind impozitarea pe tonaj referitoare la societățile de administrare sunt conforme cu orientările privind administrarea navelor.

Administrarea strategică și comercială

(104) Comisia ia act de precizările aduse de autoritățile polone cu privire la condițiile de administrare strategică și comercială⁽⁴⁶⁾ și confirmă caracterul alternativ și nu cumulativ al condițiilor enunțate în sistemul de impozitare pe tonaj în ceea ce privește acest tip de administrare. Prin urmare, pentru asigurarea eligibilității pentru impozitarea pe tonaj, trebuie îndeplinită numai una dintre următoarele trei condiții: (i) toate deciziile majore trebuie luate în Polonia; sau (ii) sediul central trebuie să se afle în Polonia; sau (iii) personalul de conducere trebuie să fie stabilit în Polonia.

(105) În consecință, societățile nu sunt constrânse să opereze exclusiv din Polonia pentru a fi eligibile pentru impozitarea pe tonaj, ci își pot avea sediul în alte state membre ale Uniunii/SEE.

(106) În lumina celor menționate anterior, referitor la condițiile privind administrarea strategică și comercială cuprinse în sistemul polonez de impozitare pe tonaj, Comisia consideră că acestea nu împiedică societățile din alte state membre ale CE/SEE să beneficieze de respectivul sistem de impozitare. În plus, condițiile sunt proporționale cu obiectivul urmărit de a verifica dacă societățile care fac obiectul impozitării pe tonaj aduc într-adevăr o contribuție la activitățile economice și ocuparea forței de muncă în Polonia, acest aspect fiind conform cu orientările.

Navele navlosite

(107) Comisia ia act de precizările aduse de autoritățile poloneze în ceea ce privește cerințele care reglementează includerea navelor navlosite în sistemul de impozitare pe tonaj.

(108) În această privință, Comisia confirmă faptul că neinclusiunea în sistemul de impozitare pe tonaj a societăților care își limitează activitatea la navlosirea navelor pe timp și/sau voiaj este conformă cu orientările.

⁽⁴⁵⁾ Inclusă în legislația UE prin Directiva 2009/13/CE a Consiliului din 16 februarie 2009 de punere în aplicare a acordului încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) cu privire la Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim și de modificare a Directivei 1999/63/CE (JO L 124, 20.5.2009, p. 30).

⁽⁴⁶⁾ A se vedea considerentele 31-34 din prezenta decizie.

(109) Autoritățile poloneze au mai explicat că numai operatorii care desfășoară simultan activități de administrare comercială, de administrare tehnică și de administrare a echipajelor pentru o anumită navă navlosită vor fi eligibili pentru impozitarea pe tonaj. Prin urmare, Comisia consideră că numai navele nude navlosite sunt eligibile pentru impozitarea pe tonaj, acestea fiind singurul tip de nave navlosite pentru care vor fi exercitate toate cele trei funcții. Prin urmare, Comisia nu are obiecții cu privire la eligibilitatea navelor nude navlosite pentru impozitarea pe tonaj, deoarece acestea sunt asimilate navelor proprii în sensul sistemului de impozitare pe tonaj.

6.7. Măsurile de restricționare

(110) Comisia confirmă constatarea inițială menționată în decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare⁽⁴⁷⁾ conform căreia măsurile de restricționare privind verificarea tranzacțiilor în interiorul grupului, pe baza principiului valorii de piață și a ținerii de evidențe contabile separate pentru activitățile eligibile și neeligibile, sunt suficiente pentru a preveni interferarea cu activitățile care nu se încadrează în sfera activităților de navigație și evaziunea fiscală.

(111) Prin urmare, Comisia va evalua în continuare numai normele privind opțiunea „totul sau nimic”.

(112) Legislația privind impozitarea pe tonaj prevede ca opțiunea de includere în sistemul notificat să fie exprimată în comun de toate societățile – impozabile în Polonia – care fac parte dintr-un grup de întreprinderi, pentru toate activitățile lor eligibile.

(113) Normele stabilite în caz de fuziune, clarificate la considerentul 39 din prezenta decizie, obligă societatea maritimă nou formată să opteze pentru includerea în sistemul de impozitare pe tonaj atunci când cel puțin unul dintre armatorii care participă la fuziune face obiectul impozitării pe tonaj.

(114) În ceea ce privește normele de încetare a activităților, care împiedică societățile să opteze pentru includerea din nou în sistemul de impozitare pe tonaj înainte de trecerea a trei ani fiscali, Comisia consideră că normele respective sunt bine concepute pentru a evita utilizarea selectivă („cherry-picking”) – societățile nu vor putea opta alternativ pentru impozitarea pe profit sau pentru impozitarea pe tonaj în diferite etape ale activității lor economice, în funcție de care sistem fiscal este mai avantajos.

(115) În plus, Comisia remarcă faptul că angajamentul de a modifica sistemul de impozitare pe tonaj astfel încât societățile să își mențină navele în cadrul sistemului pe o durată de 10 ani este conform cu sistemele de impozitare pe tonaj existente și deja aprobate de Comisie și, prin urmare, răspunde preocupărilor exprimate de Comisie în decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare.

⁽⁴⁷⁾ A se vedea în special considerentele 102-104.

- (116) În concluzie, Comisia consideră că sistemul de impozitare pe tonaj examinat îndeplinește criteriul opțiunii „totul sau nimic” aplicabil activităților eligibile.

6.8. Conformitatea cu plafonul ajutorului

- (117) Capitolul 11 din orientări indică faptul că „valoarea totală a ajutorului acordat în conformitate cu capitolele 3-6 (și anume impozitul pe tonaj, scutirea navigatorilor de la plata impozitului pe venit și a contribuțiilor de asigurări sociale, ajutoarele pentru înlocuirea echipajelor, ajutoarele pentru investiții și ajutoarele regionale) nu trebuie să depășească valoarea totală a impozitelor și contribuțiilor la asigurările sociale percepute din activitățile de navigație și de la navigatori”.
- (118) Potrivit informațiilor oferite de autoritățile poloneze, nu există niciun sistem de ajutor în Polonia care să poată adăuga un ajutor de stat beneficiilor sistemului actual. În consecință, Comisia concluzionează că plafonul pentru ajutor prevăzut în capitolul 11 din orientări este respectat.

6.9. Rapoarte

- (119) În conformitate cu capitolul 12 din orientări, autoritățile poloneze au acceptat să furnizeze Comisiei rapoarte anuale privind punerea în aplicare a sistemului de impozitare pe tonaj și efectele acestuia asupra flotei înregistrate în Uniunea Europeană și asupra gradului de ocupare profesională a navigatorilor din Uniune,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Ajutorul pe care Polonia intenționează să îl pună în practică în temeiul legii poloneze privind impozitarea pe tonaj este compatibil cu piața internă, sub rezerva condiției stabilite la articolul 2.

Articolul 2

Activitățile de remorcare sunt eligibile pentru impozitarea pe tonaj cu condiția ca cel puțin 50 % din timpul de exploatare din activitatea desfășurată efectiv de fiecare remorcher în cursul anului să reprezinte furnizare de servicii care constituie transport maritim.

Articolul 3

Polonia informează Comisia, în termen de două luni de la notificarea prezentei decizii, cu privire la măsurile luate în vederea respectării acesteia.

Articolul 4

Prezenta decizie se adresează Republicii Polone.

Adoptată la Bruxelles, 18 decembrie 2009.

Pentru Comisie
Antonio TAJANI
Vicepreședinte