

ROZHODNUTIE KOMISIE

z 18. decembra 2009

o štátnej pomoci C 34/07 (ex N 93/06) súvisiacej so zavedením systému dane z tonáže v prospech medzinárodnej námornej dopravy v Poľsku

[oznámené pod číslom K(2009) 10376]

(Iba poľské znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

(2010/213/EÚ)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ), a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek ⁽¹⁾,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ⁽²⁾, a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

- (1) Listom z 1. februára 2006 ⁽³⁾ oznámilo Poľsko Komisii systém dane z tonáže. Táto vec bola zaregistrovaná pod číslom N 93/06.
- (2) Listami z 9. marca, 29. mája, 14. novembra 2006 a 11. apríla 2007 ⁽⁴⁾ požiadali útvar Komisie o ďalšie informácie. Listami z 20. apríla, 9. mája a 6. septembra 2006, 5. januára a 8. júna 2007 ⁽⁵⁾ odpovedali poľské orgány Komisii. Okrem toho sa 19. januára 2007 uskutočnilo stretnutie na technickej úrovni.
- (3) Listom z 12. septembra 2007 ⁽⁶⁾ oznámila Komisia Poľskej republike svoje rozhodnutie začať konanie vo veci formálneho zisťovania podľa článku 88 ods. 2 Zmluvy o ES v súvislosti s pomocou (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“).
- (4) Poľsko predložilo svoje pripomienky listom z 18. októbra 2007 ⁽⁷⁾.

- (5) Rozhodnutie Komisie o začatí konania vo veci formálneho zisťovania bolo uverejnené v Úradnom vestníku Európskej únie ⁽⁸⁾. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky týkajúce sa pomoci.
- (6) Komisii boli doručené pripomienky jednej zainteresovanej strany ⁽⁹⁾. Komisia ich postúpila Poľsku, ktoré ale nevyužilo svoje právo reagovať na ne.
- (7) Po stretnutí útvarov Komisie a poľských orgánov 14. januára 2009 sa poľské orgány listom z 25. februára 2009 ⁽¹⁰⁾ zaviazali upraviť systém dane z tonáže vo viacerých bodoch, ku ktorým sa Komisia vyjadrila v rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania. Listami z 24. marca 2009 ⁽¹¹⁾, 26. októbra 2009 ⁽¹²⁾ a 9. decembra 2009 ⁽¹³⁾ predložili poľské orgány ďalšie informácie.

2. PODROBNÝ OPIS POMOCI

2.1. Zhrnutie

- (8) Daň z tonáže by mala vlastníkom lodí pôsobiacim v medzinárodnej námornej doprave nahradiť daň z príjmu právnických osôb alebo daň z príjmu fyzických osôb paušálnou sumou vypočítanou na základe tonáže prevádzkovej flotily. Medzinárodná námorná doprava je definovaná ako doprava medzi poľským a zahraničným prístavom, medzi zahraničnými prístavmi alebo medzi poľskými prístavmi, no len pod podmienkou, že táto plavba je úsekom dlhšej plavby do prístavu v zahraničí. Činnosti na trasách výlučne na území Poľska (kabotáž) preto nie sú oprávnené na daň z tonáže v rámci súčasného systému dane z tonáže.

2.2. Systém dane z tonáže

- (9) Poľský systém dane z tonáže sa zriaďuje zákonom o dani z tonáže prijatým 24. augusta 2006 ⁽¹⁴⁾. Zákon má nadobudnúť účinnosť od 1. januára 2011 potom, keď tento systém schváli Komisia.

⁽¹⁾ S účinnosťou od 1. decembra 2009 sa články 87 a 88 Zmluvy o ES stali článkami 107 a 108 ZFEÚ. Oba súbory ustanovení sú v podstate identické. Na účely tohto rozhodnutia by sa odkazy na články 107 a 108 ZFEÚ mali v prípade potreby chápať ako odkazy na články 87 a 88 Zmluvy o ES.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 300, 12.12.2007, s. 22.

⁽³⁾ Zaregistrovaný pod referenčným číslom TREN(2006) A/12656.

⁽⁴⁾ Referenčné čísla TREN(2006) D/204393, D/210227, D/223420 a TREN(2007) D/307010.

⁽⁵⁾ Zaregistrované pod referenčnými číslami TREN(2006) A/19774, A/22657, A/31398 a TREN(2007) A/21073, A/34300.

⁽⁶⁾ Zaregistrovaný pod referenčným číslom K(2007) 4016.

⁽⁷⁾ Zaregistrovaný pod referenčným číslom TREN(2007) A/45675.

⁽⁸⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 2.

⁽⁹⁾ Zaregistrovaný pod referenčným číslom TREN(2007) A/51337.

⁽¹⁰⁾ Zaregistrovaný pod referenčným číslom TREN(2009) A/10443.

⁽¹¹⁾ Zaregistrovaný pod referenčným číslom TREN(2009) A/13527.

⁽¹²⁾ Zaregistrovaný pod referenčným číslom TREN(2009) A/34359.

⁽¹³⁾ Zaregistrovaný pod referenčným číslom TREN(2009) A/38744.

⁽¹⁴⁾ Úradný vestník Poľskej republiky 2006, č. 183, položka 1353.

- (10) Podľa zákona o dani z tonáže môžu byť prevádzkovatelia lodí, ktorí podliehajú dani z tonáže, oslobodení od platenia dane zo zisku, ako sa uvádza v zákone z 31. januára 1989 o finančnom hospodárení štátnych podnikov⁽¹⁵⁾ a v zákone z 1. decembra 1995 o odvodoch zo zisku spoločností s jediným spoločníkom do štátnej pokladnice⁽¹⁶⁾ vzhľadom na príjem z činností, na ktoré sa takáto daň vzťahuje. Prevádzkovatelia lodí majú právo zvoliť si zdaňovanie daňou z tonáže predložením osobitného vyhlásenia, ktorým si zvolia túto formu platby dane.
- (11) V súlade s článkom 5 zákona o dani z tonáže sa zdaniiteľné zisky z oprávnených činností stanovujú pre každé plavidlo, ktoré podlieha dani z tonáže, v paušálnej výške vypočítanej na základe jeho čistej tonáže, a to za každých 100 ton netto (NT) a za každé začaté časové obdobie 24 hodín zodpovedajúce obdobiu prevádzky lodí všetkých prevádzkovateľov v príslušnom mesiaci, ktorých zisk podlieha dani z tonáže:

Čistá nosnosť plavidla	Výpočet paušálneho príjmu
Do 1 000 NT	Ekvivalent 0,5 EUR/100 NT
Od 1 001 do 10 000 NT	Ekvivalent 0,35 EUR/100 NT nad 1 000 NT
Od 10 001 do 25 000 NT	Ekvivalent 0,20 EUR/100 NT nad 10 000 NT
Od 25 001 NT	Ekvivalent 0,10 EUR/100 NT nad 25 000 NT

- (12) Na účely výpočtu sa čistá nosnosť plavidla zaokrúhľuje nahor alebo nadol takto: nosnosť nižšia ako 50 NT sa neberie do úvahy a nosnosť 50 NT a vyššia sa zaokrúhľuje na najbližších 100 NT.
- (13) Výška dane z tonáže, ktorá sa má zaplatiť, sa vypočíta zo základu dane, na ktorý sa uplatní 19 % sadzba dane.
- (14) Výška dane z tonáže sa vypočíta v eurách a platí sa v poľských zlotých s použitím stredného kurzu voči euru zverejneného poľskou národnou bankou v poslednom dni mesiaca, za ktorý sa platí daň z tonáže. Výška dane z tonáže sa vypočíta bez odrátania akýchkoľvek nákladov vynaložených na získanie takéhoto príjmu.
- (15) V súlade s článkom 8 zákona o dani z tonáže príjmy z predaja oprávneného plavidla patriaceho spoločnosti podliehajúcej dani z tonáže presiahnu hranice príjmov, na ktoré sa vzťahuje daň z tonáže, a budú zdanené paušálnou sadzbou 15 %, ak do troch rokov nebudú všetky použité na nákup, opravu, modernizáciu alebo úpravu iného plavidla.

- (16) Fyzické osoby alebo členovia spoločnosti podliehajúci dani z príjmu fyzických osôb by mali mať možnosť odpočtu výšky príspevkov zdravotného poistenia, ktoré priamo zaplatili v príslušnom daňovom roku, z dane z tonáže⁽¹⁷⁾ (článok 6 zákona o dani z tonáže) a výšky príspevkov sociálneho zabezpečenia, ktoré zaplatili v príslušnom daňovom roku, zo základu dane z tonáže (článok 4 ods. 3 zákona o dani z tonáže)⁽¹⁸⁾.
- (17) Poľské orgány sa v liste z 25. februára 2009 zaviazali, že v zákone o dani z tonáže zrušia možnosť odpočtu príspevkov sociálneho zabezpečenia a zdravotného poistenia v prípade, že vlastníkom lode je fyzická osoba alebo fyzická osoba v rámci spoločnosti⁽¹⁹⁾. Preto sa tieto možnosti odpočtu nebudú uplatňovať a na všetky subjekty podliehajúce platbe dane z tonáže sa bude uplatňovať rovnaká metóda výpočtu jej základu a rovnaká daň z tonáže, ktorú treba zaplatiť.

2.3. Kritériá oprávnenosti

2.3.1. Oprávnené plavidlá

- (18) Na platbu dane z tonáže sú oprávnené iba námorné plavidlá uvedené v poľskom námornom registri. Oprávneným plavidlom je preto plavidlo, ktoré sa plaví pod poľskou vlajkou a vykonáva medzinárodnú námornú dopravu, ktorá spĺňa všetky požiadavky na plavbu na mori. Nato, aby bola loď uznaná za námorné plavidlo, bude zvyčajne potrebné, aby bola takto certifikovaná v súlade s Medzinárodným osvedčením o nákladovej čiare ponoru alebo Medzinárodným dohovorom o bezpečnosti ľudského života na mori (ďalej len „dohovor SOLAS“)⁽²⁰⁾.

2.3.2. Oprávnené činnosti

- (19) Činnosti, na ktoré sa vzťahuje daň z tonáže⁽²¹⁾:

- i) preprava nákladu a/alebo cestujúcich;
- ii) námorné záchranné operácie;
- iii) služby námorných vlečných plavidiel pod podmienkou, že najmenej 50 % príjmov z tejto skutočne vykonanej činnosti vlečného plavidla v priebehu daňového roka bolo z námornej dopravy, nie však z vlečenia z prístavu a do prístavu;

⁽¹⁷⁾ Ako je vymedzené v zákone z 27. augusta 2004 o zdravotníckych službách financovaných z verejných finančných prostriedkov (Úradný vestník Poľskej republiky 210, položka 2135 v znení zmien a doplnení).

⁽¹⁸⁾ Ako je vymedzené v zákone o systéme sociálneho zabezpečenia z 13. októbra 1998 (Úradný vestník Poľskej republiky 2007, č. 11, položka 74 v znení zmien a doplnení).

⁽¹⁹⁾ Porovnaj s článkom 4 ods. 3 až 5 a článkom 12 ods. 3 uvedeného zákona.

⁽²⁰⁾ Dohovor SOLAS prijala Medzinárodná námorná organizácia (IMO) 1. novembra 1974 v Londýne (implementovaný do poľského zákonodarstva: Úradný vestník Poľskej republiky, č. 61, položka 318 a 319) spolu s protokolom k tomuto istému dohovoru 17. februára 1978 v Londýne (implementovaný do poľského zákonodarstva: Úradný vestník Poľskej republiky 1984, č. 61, položky 320 a 321 a 1986, č. 35, položka 177).

⁽²¹⁾ Článok 31 zákona o dani z tonáže.

⁽¹⁵⁾ Úradný vestník Poľskej republiky 1992, č. 6, položka 27 v znení zmien a doplnení.

⁽¹⁶⁾ Úradný vestník Poľskej republiky, č. 154, položka 792.

iv) bagrovacie činnosti pod podmienkou, že 50 % príjmov zo skutočne vykonanej činnosti plávajúcich bagrov v priebehu roka tvorila námorná preprava vyťažených materiálov.

- (20) Poľské orgány sa vo svojom liste z 25. februára 2009 zaviazali upraviť tretie a štvrté uvedené⁽²²⁾ ustanovenie zavedením kritéria, podľa ktorého s cieľom zahrnúť vlečnú a bagrovaciu činnosť do systému dane z tonáže, najmenej 50 % prevádzky každého vlečného plavidla alebo plávajúceho bagru v priebehu daňového roka by mala tvoriť námorná doprava.
- (21) Okrem toho sú v článku 3 ods. 2 zákona o dani z tonáže vymedzené pomocné činnosti, ktoré sú oprávnené na daň z tonáže pod podmienkou, že sú spojené s poskytovaním uvedených oprávnených služieb.
- (22) Článok 3 ods. 3 zákona o dani z tonáže obsahuje zoznam činností, ktoré nie sú za žiadnych okolností oprávnené na daň z tonáže, napr. prieskum morského dna, rybolov, stavebné práce, práce pod morskou hladinou atď.

2.3.3. Oprávnené subjekty

- (23) Oprávnené spoločnosti sú prevádzkovatelia spĺňajúci určité kritériá.
- (24) V článku 2 ods. 3 zákona o dani z tonáže je prevádzkovateľ definovaný ako: i) súkromná osoba (fyzická osoba) alebo právnická osoba so sídlom, hlavným miestom podnikania alebo miestom správy spoločnosti na území Poľska; ii) partner v rámci civilnej spoločnosti, zaregistrovanej spoločnosti, komanditnej spoločnosti alebo komanditno-akciovej spoločnosti s hlavným miestom podnikania, miestom správy spoločnosti alebo sídlom na území Poľska; alebo iii) zahraničný podnikateľ/podnik v zmysle zákona z 2. júla 2004 o slobode hospodárskej činnosti⁽²³⁾, ktorý vykonáva v Poľsku činnosti oprávnené na daň z tonáže⁽²⁴⁾ a spĺňa aspoň jednu z týchto podmienok:

— je priamo zúčastnený na plavbe námorných plavidiel, ktoré sú jeho majetkom alebo ktoré vlastní iná osoba, a vlastní dokument o zhode⁽²⁵⁾,

— vlastní plavidlo, ale osobne sa nezúčastňuje na plavbe vlastného plavidla alebo plavidla inej osoby,

— spravuje plavidlo inej osoby v jej mene a pre ňu na zmluvnom základe a vlastní dokument o zhode⁽²⁶⁾.

- (25) Pokiaľ ide o poslednú podmienku (spravovanie plavidiel), poľské orgány sa listom z 8. júna 2007 zaviazali, že umožnia správcovským spoločnostiam využívať daň z tonáže iba v prípade, že zabezpečia riadenie posádky a zároveň aj technickú správu plavidiel.
- (26) Listom z 26. októbra 2009⁽²⁷⁾ poľské orgány okrem toho objasnili, že lodné správcovské spoločnosti spĺňajú všetky požiadavky obsiahnuté v oznámení Komisie poskytujúcom vysvetlenie k štátnej pomoci spoločnostiam pre správu lodí (ďalej len „usmernenia pre správu lodí“)⁽²⁸⁾.
- (27) Predovšetkým v súvislosti s podmienkami usmernení pre správu lodí týkajúcich sa toho, že spoločnosti pre správu lodí by mali prispievať k rastu hospodárstva a zamestnanosti v rámci Únie (oddiel 5.1.) a že medzi správou lodí a Úniou by mala byť hospodárska väzba (oddiel 5.2.), sa poľské orgány zaviazali, že na základe poľského zákona o dani z tonáže budú vyžadovať, aby sa správa lodí vykonávala z územia EÚ a aby v pozemných činnostiach alebo na lodiach boli zamestnaní najmä občania Únie. Okrem toho je správa lodí, ktoré nepatria pod vlajku Únie, vylúčená z využívania systému dane z tonáže.
- (28) Pokiaľ ide o požiadavku týkajúcu sa plnenia medzinárodných noriem a noriem EÚ zakotvených v usmerneniach pre správu lodí (oddiel 5.3), poľské orgány objasnili, že Poľsko je členom Medzinárodnej námornej organizácie a že ako členský štát EÚ spĺňa všetky medzinárodné a európske normy⁽²⁹⁾. Plnenie medzinárodných požiadaviek⁽³⁰⁾ zo strany vlastníkov lodí, správcov lodí a ďalších spoločností je zabezpečené prostredníctvom viacerých vnútroštátnych právnych predpisov, ktorých uplatňovanie zabezpečujú a kontrolujú príslušné štátne orgány.

- (29) Pokiaľ ide o požiadavku na podiel tonáže pod vlajkou (flag link) (oddiel 5.4 usmernení pre správu lodí), poľské orgány zdôraznili, že striktná povinnosť vlastníkov lodí plaviť sa pod poľskou vlajkou sa v plnom rozsahu vzťahuje aj na správcov lodí.

⁽²²⁾ Zahrnuté v článku 3 ods. 1 druhá a štvrtá zarážka zákona o dani z tonáže.

⁽²³⁾ Úradný vestník Poľskej republiky č. 173, položka 1807 v znení zmien a doplnení.

⁽²⁴⁾ Pozri uvedený oddiel 2.3.2.

⁽²⁵⁾ Dokument o zhode sa v súlade s dohovorom SOLAS vydáva prevádzkovateľovi, ktorý spĺňa požiadavky Medzinárodného kódexu pre bezpečné riadenie lodí a ochranu pred znečistením (ďalej len „kódex ISM“). Kódex ISM prijala IMO uznesením A.741(18) (implementovaný do poľského zákonodarstva: Úradný vestník ministerstva pre infraštruktúru Poľskej republiky 2005, č. 4, položka 28).

⁽²⁶⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 25.

⁽²⁷⁾ Zaregistrovaný pod referenčným číslom TREN(2009) A/34359.

⁽²⁸⁾ Ú. v. EÚ C 132, 11.6.2009, s. 6.

⁽²⁹⁾ Poľsko je predovšetkým zmluvnou stranou dohovorov SOLAS, MARPOL a STCW spolu s ich všetkými zmenami a doplneniami.

⁽³⁰⁾ Najmä zákon o bezpečnosti na mori z roku 2000 (so zmenami a doplneniami), zákon o ochrane pred znečistením z lodí z roku 1995 (so zmenami a doplneniami), zákon o námorných zariadeniach z roku 2004, zákon o zamestnávaní na obchodných lodiach z roku 1991 (so zmenami a doplneniami), zákon o námornom kódexe z roku 2001 (so zmenami a doplneniami).

- (30) Pokiaľ ide o špeciálny výcvik a sociálne podmienky uvedené v bode 6 usmernení pre správu lodí, poľské orgány sa listom z 9. decembra 2009 ⁽³¹⁾ zaviazali, že od nadobudnutia účinnosti systému dane z tonáže budú od každého zamestnávateľa námorníkov, či už od vlastníka lode, alebo od spoločnosti spravujúcej loď, vyžadovať, aby dodržiavali príslušné ustanovenia Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006 ⁽³²⁾ ⁽³³⁾.

2.3.4. Strategická a technická správa

- (31) V bode 33 rozhodnutia o začatí konania Komisia chápe strategickú správu v tomto zmysle, že „spoločnosť podliehajúca dani z tonáže musí prijímať rozhodnutia o značných kapitálových výdavkoch a znížení kapitálu v Poľsku. Pri posudzovaní týchto vecí budú poľské orgány zohľadňovať množstvo zahraničných pracovníkov pod vedením poľských pracovníkov a to, do akej miery sa im zodpovedajú. Pri posudzovaní toho, či sa strategická funkcia vykonáva v Poľsku, bude aj miesto, kde sa nachádzajú ústredia spoločností vrátane riadiacich pracovníkov a miesta, kde dozorná rada a riadiaca rada prijímajú svoje rozhodnutia.“
- (32) V súvislosti s obchodnou správou Komisia v bode 34 rozhodnutia o začatí konania uviedla, že „daňové úrady overia, či plánovanie trás, prijímanie rezervácií pre cestujúcich alebo náklad, zásobovanie lodí, riadenie a výcvik zamestnancov, technická správa lodí vrátane rozhodovania o opravách a údržbe plavidla prebiehajú v Poľsku. S tým súvisí aj zachovanie takých pomocných zariadení, akými sú školiťské centrá, terminály atď. v Poľsku, a rozsah činnosti, ktorú vykonávajú zahraničné pobočky pod vedením pracovníkov v Poľsku. Skutočnosť, že loď sa plaví pod vlajkou Poľska, že je v tomto štáte zaregistrovaná, poistená alebo financovaná, môže zaväziť pri posudzovaní uvedených ukazovateľov. V každom prípade však treba úspešne prejsť oboma časťami testu, t. j. preskúmaním strategickej správy a obchodnej správy.“
- (33) V nadväznosti na rozhodnutie o začatí konania poľské orgány objasnili, že požiadavky uvedené v bodoch 33 a 34 rozhodnutia o začatí konania nie sú správne a že podmienky zákona o dani z tonáže týkajúce sa oprávnenosti prevádzkovateľov sú skutočne alternatívne a nie kumulatívne. V článku 2 ods. 3 písm. a) a b) zákona o dani z tonáže sa fakticky uvádza, že prevádzkovateľ (t. j. osoba, ktorá je oprávnená na daň z tonáže, ak sú na ňu oprávnené jej činnosti) je „fyzická alebo právnická osoba, partner v rámci civilnej spoločnosti, zaregistrovanej spoločnosti, komanditnej spoločnosti alebo koman-

ditno-akciovej spoločnosti, ktorej bydlisko, sídlo alebo správna rada sa nachádza v Poľsku“. Inými slovami, je potrebné splniť iba jednu z týchto troch podmienok: i) buď sa budú všetky kľúčové rozhodnutia prijímať v Poľsku (vrátane obchodnej a strategickej správy), alebo ii) ústredia alebo iii) riadiaci pracovníci budú mať sídlo na území Poľska.

- (34) Poľské orgány ďalej vysvetlili, že v článku 2 ods. 3 písm. c) zákona o dani z tonáže sa jasne uvádza, že prevádzkovateľom môže byť aj zahraničný podnikateľ ⁽³⁴⁾, ktorý v Poľsku vykonáva činnosti oprávnené na daň z tonáže. Spoločnosti preto nemusia vykonávať svoju činnosť iba z územia Poľska, aby mohli byť oprávnené na poľský systém dane z tonáže, ale môžu mať svoje sídla v iných členských štátoch Únie/EHP.

2.3.5. Používanie prenajatých plavidiel

- (35) Po prijatí rozhodnutia o začatí konania poľské orgány objasnili, že v súlade so zákonom o dani z tonáže [článok 2 ods. 3 písm. a) až c)] spoločnosti, ktorých činnosti sa obmedzujú na to, že si prenajímajú lode na určité obdobie alebo na určitú plavbu, nemôžu využívať daň z tonáže. Z toho vyplýva, že na daň z tonáže môžu byť oprávnení iba prevádzkovatelia, ktorí sú vlastníkami lodí alebo ktorí si prenajímajú samotné plavidlá alebo sú ich správcami.

2.3.6. Opatrenia účelovej viazanosti

- (36) Zákon o dani z tonáže obsahuje viacero opatrení účelovej viazanosti, aby sa zabránilo jeho uplatňovaniu aj na činnosť, ktorá nepodlieha dani z tonáže, v Poľsku alebo v iných krajinách. Cieľom týchto opatrení účelovej viazanosti je zabrániť tomu, aby sa pri činnostiach, ktoré nepodliehajú dani z tonáže, využíval jej systém ⁽³⁵⁾.

2.3.7. Možnosť „všetko alebo nič“

- (37) V článkoch 3 a 4 zákona o dani z tonáže sa uvádza, že vlastníci lodí, ktorí sú oprávnení na daň z tonáže, musia odviesť daň z tonáže zo všetkých oprávnených plavidiel a všetkých oprávnených činností vykonaných na palube týchto plavidiel. Preto je selektívne využívanie dane z tonáže (vyberanie hroziebok) úplne vylúčené.
- (38) Toto pravidlo sa vzťahuje aj na skupiny spoločností. Všetky oprávnené spoločnosti v rámci skupiny spoločností podliehajúce zdaneniu v Poľsku musia uplatňovať systém dane z tonáže na všetky svoje oprávnené činnosti, len čo sa jedna spoločnosť z ich skupiny rozhodne pre túto možnosť.

⁽³¹⁾ Zaregistrovaný pod referenčným číslom TREN(2009) A/38744.

⁽³²⁾ Integrovaný do právnych predpisov EÚ smernicou Rady 2009/13/ES zo 16. februára 2009, ktorou sa vykonáva Dohoda uzavretá Združením vlastníkov lodí Európskeho spoločenstva (ECSA) a Európskou federáciou pracovníkov v doprave (ETF) o Dohovore o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006 a ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/63/ES (Ú. v. EÚ L 124, 20.5.2009, s. 30).

⁽³³⁾ Táto podmienka bude uvedená v internom nariadení, ktorým sa bude vykonávať zákon o dani z tonáže.

⁽³⁴⁾ V zmysle ustanovení poľského zákona z 2. júla 2004 o slobode hospodárskej činnosti (Úradný vestník Poľskej republiky č. 173, položka 1807 v znení zmien a doplnení).

⁽³⁵⁾ Pozri oddiely 2.7.4 – 2.7.9 rozhodnutia o začatí konania.

- (39) V prípade fúzie vlastníkov lodí, z ktorých aspoň jeden podlieha platbe dane z tonáže, alebo v prípade, že sa členmi spoločnosti podliehajúcej dani z tonáže stanú ďalší vlastníci lodí, bude podľa článku 11 zákona o dani z tonáže novo vytvorená spoločnosť vykonávajúca námornú dopravu podliehať dani z tonáže všetkými svojimi oprávnenými plavidlami.
- (40) Okrem toho sa v prípade, že spoločnosť ukončí činnosti oprávnené na daň z tonáže, v zákone o dani z tonáže uvádza, že nebude možné zvoliť si znovu daň z tonáže dovtedy, kým neprejdú tri roky od konca kalendárneho roku, počas ktorého prevádzkovateľ ukončil činnosti alebo sa zriekol dane z tonáže.
- (41) Okrem toho spoločnosti podliehajúce platbe dane z tonáže sa počas určitého obdobia nesmú tejto dane vzdať. Účelom tohto obdobia nazývaného „obdobie minimálneho zotrvania v systéme dane z tonáže“ je zabrániť tomu, aby vlastníci lodí striedali obdobia platby dane z tonáže a platby dane z príjmu právnických osôb v závislosti od výšky ich dlhových a ziskových. Obdobie minimálneho zotrvania v systéme dane z tonáže je v súčasnosti v zákone o dani z tonáže stanovené na 5 rokov (článok 10 tohto zákona).
- (42) Poľské orgány sa však listom z 23. februára 2009 zaviazali upraviť zákon o dani z tonáže predĺžením tohto obdobia na 10 rokov. Preto ak sa raz spoločnosti rozhodnú pre možnosť platby dane z tonáže, budú musieť zotrvať v systéme dane z tonáže aspoň 10 rokov.

2.4. Plavba pod vlajkou

- (43) Oznamovaný poľský systém dane z tonáže je výslovne spojený s plavbou pod vlajkou, t. j. so splnením požiadavky, aby dani z tonáže mohli podliehať iba plavidlá zapísané v poľskom námornom registri.

2.5. Trvanie systému

- (44) Poľské orgány sa listom z 13. apríla 2006 zaviazali, že obmedzia trvanie navrhnutého systému dane z tonáže na 10 rokov a že po skončení tohto desaťročného obdobia opätovne oznámia jeho akékoľvek predĺženie alebo obnovenie. Okrem toho listom z 9. decembra 2009 oznámili, že systém dane z tonáže sa začne uplatňovať 1. januára 2011.

2.6. Prípadné časové prekrytie s ďalšími systémami

- (45) Podľa informácií, ktoré má Komisia k dispozícii, v tomto okamihu nie je v Poľsku žiadny systém pomoci v oblasti námornej dopravy.

2.7. Predkladanie výročných správ

- (46) Poľské orgány sa v svojom oznámení zaviazali, že budú Komisii predkladať výročné správy o situácii v súvislosti so zmenami poľskej zaregistrovanej flotily a zamestnávania námorníkov v nej spolu s počtom spoločností alebo skupín spoločností podliehajúcich dani z tonáže.

3. DÔVODY NA ZAČATIE KONANIA VO VECI FORMÁLNEHO ZISŤOVANIA

- (47) V rozhodnutí o začatí konania vyjadrila Komisia obavy z týchto piatich aspektov poľského systému dane z tonáže a ich zlučiteľnosti s vnútorným trhom:

— skutočnosť, že systém umožnil fyzickým osobám využívať daň z tonáže, ako aj skutočnosť, že systém umožnil fyzickým alebo právnickým osobám platiacim daň z príjmu fyzických osôb, ktorí si zvolili platbu dane z tonáže, odpočítat príspevky zdravotného poistenia z ich dane z tonáže a príspevky sociálneho zabezpečenia zo základu dane z tonáže,

— zahrnutie vlečných plavidiel a plávajúcich bagrov do dane z tonáže v prípadoch, keď takéto plavidlá poskytujú služby námornej dopravy v trvaní, ktoré nepresahuje polovicu ich prevádzky v daňovom roku,

— možnosť, aby vlastník lode platil daň z tonáže za plavidlá, pre ktoré spoločnosť vo svojom mene alebo v mene tretej strany kumulatívne nezabezpečuje obchodnú a technickú správu plavidiel a správu posádok, ak ich tonáž najmenej štvornásobne prevyšuje tonáž plavidiel, za ktoré tieto tri funkcie zabezpečuje,

— požiadavky v súvislosti so strategickou správou a technickou správou týkajúce sa toho, že všetky kľúčové rozhodnutia sa budú fakticky prijímať v Poľsku a že riadiaci pracovníci, ústredia a dozorná rada a riadiaca rada by sa mali nachádzať v Poľsku, čo by mohlo viesť *de facto* k diskriminácii a obmedzovať slobodu usadiť sa vlastníkov lodí z iného členského štátu,

— skutočnosť, že spoločnosti podliehajúce dani z tonáže sa môžu zriecť systému dane z tonáže už po 5 rokoch od rozhodnutia sa pre takúto formu zdanenia.

4. PRIPOMIENKY POĽSKA

- (48) Po prijatí rozhodnutia o začatí konania vo veci formálneho zisťovania poľské orgány poskytli viaceré objasnenia týkajúce sa skutočností opísaných v rozhodnutí o začatí konania. Tieto objasnenia sa náležite zohľadnili v kapitole 2 tohto rozhodnutia a preto sa tu opätovne neuvádzajú. Prípomienky uvedené nižšie sa týkajú iba obáv Komisie uvedených v rozhodnutí o začatí konania.

Oprávnenosť fyzických osôb na daň z tonáže; odpočet príspevkov zdravotného poistenia z dane z tonáže a príspevkov sociálneho zabezpečenia zo základu dane z tonáže v prípade fyzických osôb podliehajúcich dani z tonáže.

- (49) Komisia predostrela v rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania otázku možnosti zahrnutia fyzických osôb do systému dane z tonáže. Poľské orgány tvrdili, že nezahrnutie fyzických osôb do systému dane z tonáže by zapríčinilo nezlučiteľnosť zákona o dani z tonáže s poľskou ústavou z dôvodu toho, že poľská ústava zakotvuje rovnaké zaobchádzanie so všetkými osobami zo strany štátnych orgánov. Okrem toho poľské právne predpisy nebránia osobám, ktoré nie sú právnickými osobami, aby vykonávali námornú dopravu, a teda vlastníckmi lodí môžu byť aj fyzické osoby.
- (50) V súvislosti s otázkou zlučiteľnosti odpočtu príspevkov zdravotného poistenia z dane z tonáže a príspevkov sociálneho zabezpečenia zo základu dane z tonáže s vnútorným trhom poľské orgány objasnili, že možnosť odpočtu je daná iba v prípade fyzických osôb. Poľské orgány sa takisto domnievajú, že takéto zníženie má pôvod v tom, že príspevky zdravotného poistenia a sociálneho zabezpečenia sa kompenzujú prostredníctvom systému dane z príjmu fyzických osôb. Pri žiadaní o odpočet nie je dôležité, či sa daň z príjmu platí na základe príjmu alebo zisku. Odpočet príspevkov zdravotného poistenia a sociálneho zabezpečenia je možný aj v prípade daňovníkov, ktorí sa rozhodli pre paušálnu výšku dane z evidovaného príjmu, pri ktorej sa zdaňujú príjmy. Poľské orgány ďalej tvrdili, že skutočnosť, že daň z tonáže sa neplatí na základe skutočného príjmu, by nemala rozhodovať o nemožnosti odpočtu príspevkov zdravotného poistenia z dane z tonáže a príspevkov sociálneho zabezpečenia zo základu dane z tonáže.
- (51) Okrem toho poľské orgány tvrdili, že zbavenie vlastníkov lodí, ktorí sú fyzickými osobami, možnosti odpočtu príspevkov zdravotného poistenia z dane z tonáže a príspevkov sociálneho zabezpečenia zo základu dane z tonáže by viedlo k diferenciacii právneho a daňového postavenia vlastníkov lodí v závislosti od toho, či bez ohľadu na vykonávanie činností podliehajúcich dani z tonáže majú iný príjem, t. j. z prenájmu alebo zamestnávania pracovníkov.
- (52) Poľské orgány ďalej objasnili, že systém odpočtu sa týka iba osôb, ktoré vykonávajú oprávnené ekonomické činnosti, a nie námorníkov, ktorí sú u nich zamestnaní.
- (53) Poľské orgány sa napriek tomu v liste z 25. februára 2009, ako sa uvádza v odôvodnení 17 tohto rozhodnutia, zaviazali, že upravia systém dane z tonáže zrušením možnosti odpočtu príspevkov zdravotného poistenia a sociálneho zabezpečenia v prípade, že vlast-

níkom lode je fyzická osoba alebo fyzická osoba, ktorá je členom spoločnosti (t. j. článku 4 ods. 3 až 5 a článku 12 ods. 3 uvedeného zákona) v zákone o dani z tonáže.

Oprávnenosť bagrovacích a vlečných činností

- (54) V súvislosti s predbežným vyhodnotením Komisie, že oprávnenosť bagrovacích a vlečných činností na daň z tonáže by mala vychádzať z prevádzky daného vlečného plavidla a plávajúceho bagra v daňovom roku a nie z výšky príjmu z nich, poľské orgány tvrdili, že spájanie doby prevádzky s možnosťou zdanenia danej činnosti daňou z tonáže nebude vždy zohľadňovať vykonávanie tejto činnosti počas roka.
- (55) Podľa nich by bolo vhodnejšie ponechať súčasné riešenia, t. j. odvolávať sa na podiel činností, na ktoré sa vzťahuje daň z tonáže, na celkovej výške príjmu, keďže v takýchto prípadoch je možné overiť údaje vedené v účtoch daňovníka. Poľské orgány uviedli, že takéto riešenie sa dá jednoduchšie kontrolovať, tak zo strany daňovníka, ako aj zo strany daňových úradov, a malo by to umožniť odstránenie nepovoleného využívania dane z tonáže na tieto dané druhy činností v situáciách, keď nie sú splnené potrebné podmienky.
- (56) Napriek tomu, ako sa uvádza v odôvodnení 20 tohto rozhodnutia, sa poľské orgány v svojom liste z 25. februára 2009, ktorý bol reakciou na obavy Komisie obsiahnuté v rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania, zaviazali, že upravia daň z tonáže zavedením kritéria, že s cieľom zahrnúť vlečné a bagrovacie činnosti do dane z tonáže, najmenej 50 % prevádzky každého vlečného plavidla alebo plávajúceho bagra v priebehu daňového roka by mala tvoriť námorná doprava.

Oprávnenosť technickej správy a správ posádok, ako aj lodí, ktoré boli prenášané na určitú dobu alebo určitú plavbu, na daň z tonáže

- (57) V rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania Komisia objasnila, že dani z tonáže by mali podliehať iba tie plavidlá, v súvislosti s ktorými vlastníci lode zabezpečujú, buď správu posádky alebo technickú správu, alebo obchodnú správu lode, za predpokladu, že tonáž uvedených lodí nepresiahne štvornásobok tonáže plavidiel, v súvislosti s ktorými vlastníci lode vykonáva súčasne tieto tri funkcie: technickú správu lode, správu posádky a obchodnú správu. Poľské orgány argumentovali tým, že systém dane z tonáže koncipovali na základe usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci v námornej doprave⁽³⁶⁾ (ďalej len „usmernenia“), ktoré neobsahujú

⁽³⁶⁾ Ú. v. EÚ C 13, 17.1.2004, s. 3.

takéto podrobné podmienky, a tie preto nemohli byť zohľadnené v ustanoveniach zákona o dani z tonáže.

- (58) Pokiaľ ide o prenájaté lode na určitú dobu alebo na určitú plavbu, ako sa uvádza v odôvodnení 35 tohto rozhodnutia, poľské orgány objasnili, že nebudú oprávnené na daň z tonáže.

Požiadavky v súvislosti so strategickou správou a obchodnou správou

- (59) Vzhľadom na požiadavky opísané v rozhodnutí o začatí konania v súvislosti so strategickou správou a technickou správou týkajúce sa toho, že všetky kľúčové rozhodnutia by sa mali fakticky prijímať v Poľsku a že riadiaci pracovníci, ústredia a dozorná rada a riadiaca rada by sa mali nachádzať v Poľsku, poľské orgány uviedli, že tieto požiadavky nevyplývajú zo zákona o dani z tonáže. Podľa poľských orgánov ustanovenia zákona o dani z tonáže nepredpokladajú hodnotenie (inšpekciu) strategickú a obchodnú správu.
- (60) Poľské orgány ďalej objasnili, že podmienky týkajúce sa strategickú a obchodnú správu sú alternatívne a nie kumulatívne. Inými slovami, je potrebné splniť iba jednu z týchto troch podmienok: i) buď by sa mali všetky kľúčové rozhodnutia prijímať v Poľsku (vrátane obchodnej a strategickú správu), alebo ii) ústredia, alebo iii) riadiaci pracovníci by mali mať sídlo na území Poľska.
- (61) Preto podľa poľských orgánov spoločnosti nemusia vykonávať svoju činnosť iba z územia Poľska, aby sa na ne vzťahoval poľský systém dane z tonáže, ale môžu mať svoje sídla v iných členských štátoch Únie/EHP.
- (62) Pokiaľ ide o slobodu usadiť sa, poľské orgány vysvetlili, že vlastníkom lode môže byť aj zahraničný podnikateľ⁽³⁷⁾, ktorý v Poľsku vykonáva činnosti, ktoré sú oprávnené na daň z tonáže. Fakticky argumentovali tým, že v poľskom registri lodí sa môže zaregistrovať plavidlo, ktoré vlastní občan členského štátu Európskej únie alebo právnická osoba, ktorej sídlo sa nachádza v členskom štáte Európskej únie, ako aj plavidlo, ktoré:

- aspoň spolovice vlastní občan členského štátu alebo právnická osoba, ktorej zaregistrované sídlo je v členskom štáte, za predpokladu, že vlastník lode má svoj pobyt alebo sídlo svojej hlavnej základne alebo pobočky v členskom štáte (môže byť zapísaný v poľskom registri lodí permanentného registra lodí na žiadosť všetkých spoločných vlastníkov),
- vlastní kapitálová spoločnosť, ktorej zaregistrované sídlo je v zahraničí, v ktorej má podiel občan členského štátu Európskej únie alebo právnická osoba, ktorej registrované sídlo je v členskom štáte Európskej únie, za predpokladu, že vlastník lode má svoj pobyt alebo sídlo svojej hlavnej základne alebo pobočky v členskom štáte Európskej únie (môže

býť zapísaný v poľskom registri lodí permanentného registra lodí na žiadosť všetkých spoločných vlastníkov).

- (63) Poľské orgány takisto objasnili, že zahraničné osoby z členských štátov a krajín EHP môžu začať a ďalej vykonávať hospodárske činnosti na základe takých istých zásad ako poľskí podnikatelia. Okrem toho občania štátov, ktoré nie sú členmi EÚ ani EHP, môžu takisto začať a ďalej vykonávať hospodárske činnosti na základe takých istých zásad ako poľskí podnikatelia, ak majú legálny pobyt na území Poľska. Navyše zahraniční podnikatelia (zahraničné osoby vykonávajúce hospodárske činnosti v zahraničí) môžu vykonávať hospodárske činnosti vo forme pobočiek a zriaďovania svojich zastúpení v Poľsku (v súlade so zákonom o slobode vykonávania hospodárskej činnosti).
- (64) Pobočka je osobitná a organizačne nezávislá zložka hospodárskych činností, ktoré vykonáva podnikateľ mimo svojho sídla alebo hlavnej základne hospodárskej činnosti. Poľské orgány tvrdili, že otvoriť pobočku zahraničného podnikateľa nie je zložitá vec a že si to nevyžaduje splnenie podrobne stanovených podmienok. Pokiaľ ide o zastúpenia, v nich sa môžu vykonávať iba činnosti súvisiace s reklamou a propagáciou zahraničného podnikateľa.
- (65) Vzhľadom na uvedené skutočnosti v súvislosti s predbežným vyhodnotením Komisie, že podmienky strategickú a obchodnú správu systému dane z tonáže by mohli obmedzovať možnosti budúcich dcérskych spoločností a že by mohli spôsobovať problémy *de facto* diskriminácie a obmedzovať slobodu usadiť sa, poľské orgány argumentovali tým, že takéto závery nie sú ničím podložené a že sa nezakladajú na platných právnych predpisoch.

Možnosť „všetko alebo nič“

- (66) V súvislosti s minimálne päťročným obdobím zotrvania v oznámenom systéme poľské orgány zdôraznili, že v usmerneniach nie sú stanovené podmienky týkajúce sa minimálnych období zotrvania v systémoch.
- (67) Okrem toho zavedenie päťročného obdobia platenia dane z tonáže poskytuje možnosť dosiahnuť rýchlejší účinok uplatňovaných nariadení, napr. návrat plavidiel, ktoré sú majetkom poľských vlastníkov lodí, pod poľskú vlajku, t. j. vlajku Európskej únie.
- (68) Poľsko konštatovalo, že vzhľadom na záväzok Poľska predložiť Európskej komisii o 10 rokov znovu systém dane z tonáže ako schému štátnej pomoci, predĺženie obdobia minimálneho zotrvania v systéme dane z tonáže na 10 rokov spôsobí problémy pri náležitej analýze zavedeného systému, ktorú treba vykonať dovtedy, než ho Poľsko opätovne predloží.

⁽³⁷⁾ V zmysle ustanovení poľského zákona z 2. júla 2004 o slobode hospodárskej činnosti (Úradný vestník Poľskej republiky č. 173, položka 1807 v znení zmien a doplnení).

- (69) Aj napriek tomu, ako sa uvádza v odôvodnení 42 tohto rozhodnutia, sa poľské orgány následne zaviazali upraviť systém dane z tonáže predĺžením obdobia minimálneho zotrvania spoločností v systéme dane z tonáže na 10 rokov.

5. PRIPOMIENKY ZAJINTERISOVANÝCH STRÁN

- (70) Na uverejnenie oznámenia obsahujúceho zhrnutie rozhodnutia Komisie z 11. decembra 2007 v úradnom vestníku reagovala listom iba jedna zainteresovaná strana Bugsier Reederei- und Bergungsgesellschaft mbH & Co. KG (ďalej len „Bugsier Reederei“).
- (71) Podľa Bugsier Reederei by sa poľský systém dane z tonáže nemal vzťahovať na vlečnú činnosť. Podľa ich názoru by zahrnutie tejto činnosti mohlo spôsobiť vážne narušenie hospodárskej súťaže v európskom sektore vlečných činností.

6. POSÚDENIE OPATRENIA

6.1. Existencia pomoci podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ

- (72) Podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ je každá pomoc poskytovaná členským štátom alebo akoukoľvek formou zo štátnych prostriedkov, ktorá naruša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.
- (73) Prostredníctvom systému dane z tonáže poskytujú poľské orgány výhodu znížením dane z príjmu právnických alebo fyzických osôb, ktorú by inak toto odvetvie muselo zaplatiť, a to použitím štátnych zdrojov, čím zvýhodňujú určité podniky, keďže opatrenie sa týka iba odvetvia námornej dopravy. Takéto výhody hrozia narušením hospodárskej súťaže a mohli by mať vplyv na obchod medzi členskými štátmi, keďže takéto činnosti námornej dopravy sa vykonávajú hlavne na celosvetovom trhu, na ktorom medzi sebou súťažia podniky z ostatných členských štátov.
- (74) Komisia sa preto domnieva, že oznámený systém by sa mal v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ považovať za štátnu pomoc.

6.2. Právny základ pre posúdenie

- (75) Podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ možno pomoc na uľahčenie rozvoja určitých hospodárskych činností pokladať za zlučiteľnú s vnútorným trhom, keď sa ňou nepriaznivo neovplyvňujú podmienky obchodu v miere, ktorá by bola v rozpore so spoločným záujmom, a poskytuje teda možný základ pre výnimku zo všeobecného zákazu štátnej pomoci. V tomto prípade považuje Komisia článok 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ za vhodný právny základ uplatniteľný na oznámený systém.
- (76) Predovšetkým pomoc v prospech námorného sektora sa musí preskúmať v súvislosti s usmerneniami vrátane usmernení pre správu lodí, v ktorých sú stanovené pravidlá týkajúce sa oprávnenosti správy posádky a technickej správy lodí na daň z tonáže alebo na iný daňový systém.

6.3. Posúdenie zlučiteľnosti

- (77) V usmerneniach sú stanovené podmienky, podľa ktorých môžu členské štáty zriaďovať určité schémy štátnej pomoci na podporu ich námornej dopravy v rámci plnenia všeobecných cieľov, ktorými sú:

— zvýšenie bezpečnosti, efektívnosti, zabezpečenia a ekologickosti námornej dopravy,

— podpora plavby pod vlajkami členských štátov alebo návrat k nej,

— prispievanie ku konsolidácii námorných zoskupení v členských štátoch pri zachovávaní všestrannej konkurencieschopnosti flotily na svetových trhoch,

— zachovávanie a zlepšovanie námorného know-how a ochrana a podpora zamestnávania námorníkov EÚ/EHP a

— prispievanie k podpore nových služieb v oblasti pobrežnej námornej dopravy v súlade s bielu knihu o dopravnej politike Spoločenstva.

- (78) V piatom pododseku oddielu 3.1 usmernení sa konkrétne uvádzajú systémy dane z tonáže ako príklady daňových opatrení, ktoré „preukázateľne chránia vysokú kvalitu pracovných miest v sektore pobrežnej námornej dopravy“, a preto ich možno považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom.

- (79) V usmerneniach sú však stanovené určité kritériá, ktoré takéto systémy musia spĺňať, aby sa dali považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom.

- (80) Kritériá boli v rámci rozhodnutia o začatí konania podrobené prieskumu a Komisia vyjadrila v súvislosti s viacerými z nich svoje pochybnosti. Konečné hodnotenie Komisie v súvislosti s každým z nich sa uvádza ďalej.

6.4. Oprávnenosť fyzických osôb na platbu dane z tonáže; odpočet príspevkov zdravotného poistenia z dane z tonáže a príspevkov sociálneho zabezpečenia zo základu dane z tonáže v prípade fyzických osôb podliehajúcich dani z tonáže.

- (81) Komisia vyjadrila v rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania pochybností o tom, či môžu byť fyzické osoby oprávnené na daň z tonáže. V štvrtom pododseku oddielu 3.1 usmernení sa skutočne uvádza, že „systém nahrádzania zvyčajného systému dane z príjmu právnických osôb daňou z tonáže je

štátnou pomocou“⁽³⁸⁾ 8. Fyzické osoby prakticky podliehajú dani z príjmu fyzických osôb a nie dani z príjmu právnických osôb. Okrem toho systémy dane z tonáže, ktoré doteraz schválila Komisia, sa vzťahovali iba na náhradu systémov dane z príjmu právnických osôb systémami dane z tonáže.

(82) Napriek tomu Komisia berie na vedomie, že rozsah pôsobnosti usmernení nie je obmedzený iba na právnické osoby, ale vzťahuje sa aj na všetky potenciálne subjekty, ktoré vykonávajú námornú dopravu. V prvom pododseku oddielu 2.1. usmernení sa skutočne uvádza, že „usmernenia nerozlišujú medzi druhmi príjemcov pokiaľ ide o ich právnu formu (či už ide o spoločnosti alebo o **fyzické osoby**), ani medzi verejným alebo súkromným vlastníctvom, a všetky odkazy na spoločnosti platia aj pre všetky ostatné formy právnych subjektov.“⁽³⁸⁾ Okrem toho je to v súlade s koncepciou právnych predpisov EÚ v oblasti hospodárskej súťaže, ktoré sa odvolávajú iba na podniky bez ohľadu na ich právnu formu.

(83) Okrem toho nebude rozdiel v prístupe k fyzickým a právnickým osobám, pretože základ dane sa bude vypočítavať rovnako a následne sa bude na všetky subjekty uplatňovať rovnaká sadzba vo výške 19 %.

(84) Preto nie je dôvod, aby sa k fyzickým osobám pristupovalo v rámci usmernení iným spôsobom a vzhľadom na to Komisia už nemusí mať pochybnosti.

(85) Fyzické osoby si okrem toho nebudú môcť ďalej znižovať daň z tonáže (až na úroveň neplatenia nijakej dane z tonáže), ktorú musia platiť, keďže na základe záväzku poľských orgánov fyzické osoby nebudú môcť odpočítavať príspevky zdravotného poistenia z dane z tonáže a príspevky sociálneho zabezpečenia zo základu dane z tonáže. Dodatočne to zabezpečí rovnakú výšku platieb dane z tonáže pre všetky subjekty, ktoré podliehajú dani z tonáže, bez ohľadu na ich právnu formu (fyzické alebo právnické osoby, zahraniční podnikatelia atď.).

(86) Vzhľadom na možnosť fyzických osôb odpočítavať príspevky zdravotného poistenia z dane z tonáže a príspevky sociálneho zabezpečenia zo základu dane z tonáže berie Komisia na vedomie záväzok poľských orgánov, v súlade s ktorým bude táto možnosť z právnych predpisov odstránená. Tento záväzok sa vzťahuje aj na právnické osoby podliehajúce dani z príjmu fyzických osôb. Komisia víta tento záväzok, keďže uvedená možnosť by bola v rozpore so zásadami systému dane z tonáže (nahradzanie normálneho zisku po odpočte skutočných odvodov z príjmu teoretickým ziskom) a poskytovala by nenáležité výhody. Táto možnosť by mohla znamenať aj neodôvodnené rozlišovanie v prístupe k fyzickým a právnickým osobám.

(87) Okrem toho sa Komisia domnieva, že vymedzenia pojmov zahraničné a vnútroštátne subjekty v článku 2 ods. 3 zákona o dani z tonáže tým, že vylučujú všetky možné znevýhodnenia zahraničných subjektov v súvislosti s ich oprávnenosťou na vstup do poľského systému dane z tonáže, nevzbudzujú žiadne pochybnosti, pokiaľ ide o prípadnú diskrimináciu týchto subjektov.

6.5. Oprávnené hlavné činnosti

(88) Komisia sa domnieva, ako sa uvádza v rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania, že zavedenie dane z tonáže v oblasti medzinárodnej nákladnej a/alebo osobnej námornej dopravy je v súlade s usmerneniami.

(89) Okrem toho, pokiaľ ide o zahrnutie činností súvisiacich s prepravou tovaru a/alebo cestujúcich do systému dane z tonáže, Komisia poznamenáva, že usmernenia sa skutočne vzťahujú na spoločnosti poskytujúce námorné služby, t. j. prepravujú tovar alebo cestujúcich po mori⁽³⁹⁾. Preto sa usmernenia výslovne vzťahujú na prepravu osôb a/alebo nákladu ako na službu oprávnenú na daň z tonáže. V súvislosti s námornými záchrannými operáciami (plavidlá na záchranu a prepravu osôb po mori) sa Komisia v súlade so svojimi rozhodovacími postupmi⁽⁴⁰⁾ domnieva, že takéto služby by mali byť oprávnené na daň z tonáže, keďže majú pomocný charakter a priamo súvisia s námornou dopravou.

(90) V súvislosti s vlečnými činnosťami sa v štrnástom pododseku oddielu 3.1 usmernení uvádza, že „na vlečné činnosti sa usmernenia vzťahujú iba v prípade, keď viac ako 50 % vlečných činností, ktoré skutočne vykoná vlečné plavidlo v danom roku, tvorí námorná doprava“. Čakacia doba sa môže proporčne zahrnúť do tej časti celkovej činnosti skutočne vykonanej vlečným plavidlom, ktorú tvorí námorná doprava.

(91) V súvislosti s bagrovacou činnosťou sa v šestnástom pododseku oddielu 3.1 usmernení uvádza: „Daňové úpravy pre spoločnosti (napr. daň z tonáže) sa môžu uplatňovať na tie plávajúce bagre, ktorých činnosti tvorí námorná doprava – t. j. preprava vyťaženého materiálu po šírom mori – vykonávaná počas viac ako 50 % ich ročnej prevádzky, a iba v súvislosti s takýmito dopravnými činnosťami.“

⁽³⁹⁾ Pozri tretí pododsek oddielu 2 usmernení, ako aj nariadenie Rady (EHS) č. 4055/86 z 22. decembra 1986, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovať služby na námornú dopravu medzi členskými štátmi a medzi členskými štátmi a tretími krajinami (Ú. v. ES L 378, 31.12.1986, s. 1) a nariadenie Rady (EHS) č. 3577/92 zo 7. decembra 1992, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kaboťáž) (Ú. v. ES L 364, 12.12.1992, s. 7).

⁽⁴⁰⁾ Pozri najmä štátnu pomoc N 330/05 – Litva – Pomoc spoločnostiam vykonávajúcim lodnú dopravu – Systém dane z tonáže, schválenú 19. júla 2006 (Ú. v. EÚ C 90, 25.4.2007, s. 11); štátnu pomoc N 114/04 – Taliansko – Systém dane z tonáže v námornej doprave, schválenú 20. októbra 2004 (Ú. v. EÚ C 136, 3.6.2005, s. 42).

⁽³⁸⁾ Osobitne zdôraznené.

(92) Treba uviesť, že úpravy týkajúce sa vlečných, ako aj bagrovacích činností, ktoré sa poľské orgány zaviazali vykonať v dani z tonáže ⁽⁴¹⁾ budú znamenať, že oprávnenosť na daň z tonáže bude podmienená minimálne 50 % ročnej prevádzky, ktorú budú tvoriť oprávnené činnosti, a tak sa táto požiadavka dostane do plného súladu s ustanoveniami usmernení.

(93) Okrem toho pokiaľ ide o bagrovacie činnosti, v systéme dane z tonáže (článok 3 ods. 1 štvrtá zarážka zákona o dani z tonáže) sa uplatňuje definícia činností vykonávaných plávajúcimi bagrami, ktoré tvorí námorná doprava, t. j. preprava vyťažených materiálov po mori, ktorá je v súlade s činnosťou stanovenou v usmerneniach. Komisia sa preto domnieva, že kritériá oprávnenosti vzťahujúce sa na bagrovacie činnosti sú v súlade s usmerneniami.

(94) Pokiaľ ide o vlečné činnosti, „podmienka, že aspoň 50 % [prevádzky] ⁽⁴²⁾ v rámci skutočne vykonanej práce vlečného plavidla počas roka predstavuje poskytovanie vlečných služieb okrem vlečenia z alebo do prístavu alebo v rámci neho“ (článok 3 ods. 1 druhá zarážka zákona o dani z tonáže) však nie je úplne v súlade s usmerneniami.

(95) Toto ustanovenie skutočne vylučuje vlečné činnosti do alebo z prístavu alebo v rámci neho, čo je v súlade s usmerneniami ⁽⁴³⁾. Nemožno však vylúčiť, že ostatné vlečné služby, akými sú napríklad vlečná činnosť v rámci vnútrozemských vôd alebo vlečná činnosť bez príchodu do prístavu, by mohli byť oprávnené na daň z tonáže. Toto je v rozpore s ustanoveniami usmernení, v ktorých sa uvádza, že oprávnenosť na daň z tonáže by sa mala obmedzovať iba na tie činnosti vlečných lodí, ktoré tvorí „námorná doprava“, t. j. preprava tovaru alebo cestujúcich po mori. Vo veci *Komisia/Grécko* ⁽⁴⁴⁾ Súdny dvor ďalej objasnil, že „aj keď je totiž vlečenie službou normálne vykonávanou za odplatu, v zásade nespočíva v priamej preprave cestujúcich alebo tovaru po mori. Predstavuje skôr pomoc pri presune plavidla, vrtného zariadenia, plošiny alebo bóje. Remorkér poskytujúci pomoc plavidlu [...] poskytuje tomuto plavidlu prepravujúcemu cestujúcich alebo tovar pomoc, ale on sám nie je dopravným plavidlom“ ⁽⁴⁵⁾. Vlečné činnosti sa preto nedajú považovať za námornú dopravu. V dôsledku toho môžu byť na daň z tonáže oprávnené iba tie služby vlečných lodí, ktorými sa priamo prepravujú cestujúci a tovar po mori.

(96) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia nemá žiadne námietky proti možnosti, aby vlečné plavidlá boli opráv-

nené na daň z tonáže, pod podmienkou, že aspoň 50 % prevádzky v rámci skutočne vykonanej práce vlečného plavidla počas roka predstavuje poskytovanie služieb námornej dopravy.

6.6. Správcovská činnosť

Technická správa a správa posádok

(97) Pokiaľ ide o technickú správu a správu posádok, musí Komisia zabezpečiť, aby poľský systém dane z tonáže spĺňal všetky požiadavky usmernení pre správu lodí. V tejto súvislosti Komisia podotýka nasledujúce.

(98) Po prvé, v súvislosti s požiadavkami týkajúcimi sa toho, že spoločnosti pre správu lodí by mali prispievať k rastu hospodárstva a zamestnanosti v rámci Únie (oddiel 5.1) a že medzi správou lodí a Úniou by mala byť hospodárska väzba (oddiel 5.2) sa poľské orgány zaviazali, že na základe zákona o dani z tonáže budú požadovať, aby sa správa lodí vykonávala z územia EÚ a aby v pozemných činnostiach alebo na lodiach boli zamestnaní najmä občania Únie. Okrem toho je správa lodí, ktoré sa neplavia pod vlajkou Únie, vylúčená z využívania systému dane z tonáže. Komisia sa preto domnieva, že podmienky stanovené v oddieloch 5.1 a 5.2 usmernení pre správu lodí sú splnené.

(99) Po druhé, Komisia uznáva, že Poľsko je členom Medzinárodnej námornej organizácie a že je signatárskym štátom všetkých príslušných dohovorov, ktoré začlenilo do svojich vnútroštátnych právnych predpisov. Okrem toho si Poľsko plní všetky záväzky, ktoré vyplývajú z príslušných právnych predpisov EÚ. V dôsledku toho sa Komisia domnieva, že systém dane z tonáže je v súlade s medzinárodnými a európskymi normami, ako sa stanovuje v oddiele 5.3 usmernení pre správu lodí.

(100) Po tretie, Komisia sa domnieva, že podmienka, aby správcovia lodí spravovali iba lode, ktoré sa plavia pod poľskou vlajkou, je úplne v súlade s oddielom 5.4 usmernení pre správu lodí.

(101) Po štvrté, Komisia podotýka, že aj napriek tomu, že sa poľský systém dane z tonáže bude vzťahovať iba na „komplexných“ správcov lodí, t. j. na tých správcov, ktorí vykonávajú súčasne technickú správu, ako aj správu posádky, keďže takíto správcovia vykonávajú aj správu posádky, určité požiadavky v oddiele 6 usmernení pre správu lodí by sa mali vzťahovať aj na nich. Tieto požiadavky sa týkajú výcviku, ako aj zlepšovania sociálnych podmienok námorníkov.

⁽⁴¹⁾ Pozri odôvodnenie 20 tohto rozhodnutia.

⁽⁴²⁾ Text je vo forme, ako bude vyzerať po plánovanej zmene a doplnení poľskými orgánmi.

⁽⁴³⁾ Najmä so štrnástym pododsekom oddielu 3.1 usmernení, v ktorom sa uvádza, že: „vlečné činnosti, ktoré sa okrem iného vykonávajú v prístavoch alebo ktoré tvoria pomoc plavidlám s vlastným pohonom pri ich vjazde do prístavu, nepredstavujú „námornú dopravu““.

⁽⁴⁴⁾ C-251/04 z 11. januára 2007.

⁽⁴⁵⁾ Porovnaj odsek 31 rozsudku.

- (102) V tejto súvislosti Komisia berie na vedomie, že sa poľské orgány zaviazali požadovať od každého zamestnávateľa námorníkov, či už od vlastníka lode, alebo od spoločnosti pre správu lodí, aby dodržiaval príslušné ustanovenia Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006 ⁽⁴⁶⁾. Poľský systém dane z tonáže preto zabezpečí splnenie povinností správcov posádok vyplývajúcich z oddielu 6 usmernení pre správu lodí.
- (103) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia konštatuje, že požiadavky zákona o dani z tonáže súvisiace so správcovskými spoločnosťami sú v súlade s usmerneniami pre správu lodí.

Strategická a obchodná správa

- (104) Komisia berie na vedomie objasnenia poľských orgánov súvisiace s podmienkami strategickej a obchodnej správy ⁽⁴⁷⁾ a potvrdzuje, že podmienky systému dane z tonáže týkajúce sa takejto správy sú skutočne alternatívne a nie kumulatívne. Aby bol subjekt oprávnený na platenie dane z tonáže, je teda potrebné splniť iba jednu z týchto troch podmienok: i) buď sa budú všetky kľúčové rozhodnutia prijímať v Poľsku, alebo ii) ústredia by sa mali nachádzať v Poľsku, alebo iii) riadiaci pracovníci by mali mať svoje sídlo na území Poľska.
- (105) Spoločnosti teda nemusia vykonávať svoju činnosť iba z územia Poľska, aby boli oprávnené na daň z tonáže, ale môžu mať svoje sídla v iných členských štátoch Únie/EHP.
- (106) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že podmienky týkajúce sa strategickej a obchodnej správy poľského systému dane z tonáže nezabránia spoločnostiam z iných štátov ES/EHP v tom, aby využívali poľskú daň z tonáže. Okrem toho sú tieto podmienky primerané sledovanému cieľu overiť, či spoločnosti podliehajúce dani z tonáže prispievajú k rastu hospodárstva a zamestnanosti v Poľsku, čo je v súlade s usmerneniami.

Prenajaté plavidlá

- (107) Komisia berie na vedomie objasnenia poľských orgánov týkajúce sa požiadaviek v oblasti zahrnutia prenajatých plavidiel do systému dane z tonáže.
- (108) V súvislosti s tým Komisia potvrdzuje, že nezahrňovanie dane z tonáže spoločnosti, ktorých činnosť je obmedzená iba na prenájom lodí na určitú dobu a/alebo na určitú plavbu, do systému je v súlade s usmerneniami.

⁽⁴⁶⁾ Integrovaného do právnych predpisov EÚ smernicou Rady 2009/13/ES zo 16. februára 2009, ktorou sa vykonáva Dohoda uzavretá Združením vlastníkov lodí Európskeho spoločenstva (ECSA) a Európskou federáciou pracovníkov v doprave (ETF) o Dohovore o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006 a ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/63/ES (Ú. v. EÚ L 124, 20.5.2009, s. 30).

⁽⁴⁷⁾ Pozri odôvodnenia 31 až 34 tohto rozhodnutia.

- (109) Poľské orgány ďalej vysvetlili, že na daň z tonáže budú oprávnení iba prevádzkovatelia, ktorí vykonávajú súčasne obchodnú správu, technickú správu a správu posádok týkajúcu sa určitého plavidla, ktoré si prenajali. Komisia teda chápe, že na daň z tonáže budú oprávnené iba prenajaté samotné plavidlá, ktoré sú jediným druhom prenajatých lodí, pri ktorých sa vykonávajú všetky tri uvedené funkcie. Komisia preto nemá v súvislosti s oprávnenosťou prenajatých samotných lodí na daň z tonáže žiadne námietky, keďže takéto plavidlá sú zahrnuté do systémov dane z tonáže ako vlastné plavidlá.

6.7. Opatrenia účelovej viazanosti

- (110) Komisia potvrdzuje svoje pôvodné zistenia nachádzajúce sa v rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania ⁽⁴⁸⁾ týkajúce sa toho, že opatrenia účelovej viazanosti v súvislosti s overovaním transakcií v rámci skupín na základe zásady trhového odstupu a osobitné vedenie účtovníctva pre oprávnené a neoprávnené činnosti postačujú na zabránenie akémukoľvek možnému uplatňovaniu dane na činnosti mimo námornej dopravy a daňovým únikom.
- (111) Komisia preto bude systém posudzovať iba na základe pravidiel týkajúcich sa možnosti „všetko alebo nič“.
- (112) V právnych predpisoch o dani z tonáže sa uvádza, že všetky spoločnosti tvoriace skupinu podnikov, ktoré platia daň v Poľsku, sa musia rozhodnúť spoločne pre platenie dane z tonáže za všetky svoje oprávnené činnosti.
- (113) Pravidlá v prípade fúzie objasnené v odôvodnení 39 tohto rozhodnutia zabezpečujú, že novo vytvorená spoločnosť vykonávajúca lodnú dopravu si musí zvoliť platbu dane z tonáže, pokiaľ aspoň jeden z vlastníkov lode v rámci fúzie podliehal dani z tonáže.
- (114) V súvislosti s pravidlami týkajúcimi sa ukončenia činností znemožňujúcimi spoločnosti zvoliť si znovu platbu dane z tonáže, kým neprejdú tri daňové roky, sa Komisia domnieva, že sú správne určené na to, aby sa zabránilo „vyberaniu hroziakov“, a spoločnosti si tak nebudú môcť zvoliť v priebehu rôznych období svojich hospodárskych činností, či už daň z príjmu právnických osôb, alebo daň z tonáže, v závislosti od výhodnosti daného daňového systému.
- (115) Okrem toho Komisia podotýka, že záväzok zmeniť a doplniť systém dane z tonáže tak, aby spoločnosti museli zdaňovať plavidlá daňou z tonáže počas 10 rokov, je v súlade s existujúcimi systémami dane z tonáže, ktoré už schválila Komisia, a tým sa vyriešili obavy Komisie uvedené v jej rozhodnutí o začatí formálneho zisťovania.

⁽⁴⁸⁾ Pozri najmä odôvodnenia 102 až 104 tohto rozhodnutia.

- (116) Komisia na záver konštatuje, že systém dane z tonáže podrobený prieskumu spĺňa kritérium možnosti „všetko alebo nič“ vzťahujúcej sa na oprávnené činnosti.

6.8. Dodržiavanie stropu pomoci

- (117) V kapitole 11 usmernení sa stanovuje, že „celková výška pomoci poskytnutej na základe kapitol 3 až 6 (t. j. daň z tonáže, oslobodenie od platby dane z príjmu a sociálnych príspevkov za námorníkov, pomoc poskytovaná pri výmene posádky, investície a regionálna pomoc) by nemala prekročiť celkovú výšku daní a sociálnych príspevkov získaných z činností námornej dopravy a od námorníkov“.

- (118) Podľa informácií poľských orgánov v Poľsku neexistuje nijaká schéma pomoci, ktorá by mohla zvyšovať výhody tohto systému o ďalšiu štátnu pomoc. Komisia preto konštatuje, že strop pomoci uvedený v kapitole 11 usmernení sa bude dodržiavať.

6.9. Správy

- (119) Poľské orgány súhlasili, že budú Komisii predkladať výročné správy o uplatňovaní systému dane z tonáže, o jeho vplyve na zaregistrovanú flotilu Únie a na zamestnanosť námorníkov Únie, ako si to vyžaduje kapitola 12 usmernení,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Pomoc, ktorú Poľsko plánuje poskytnúť na základe poľského zákona o dani z tonáže, je zlučiteľná s vnútorným trhom za predpokladu, že bude splnená podmienka stanovená v článku 2.

Článok 2

Vlečné činnosti sú oprávnené na daň z tonáže pod podmienkou, že aspoň 50 % prevádzky v rámci skutočne vykonanej práce každého vlečného plavidla počas roka predstavuje poskytovanie služieb námornej dopravy.

Článok 3

Poľsko bude informovať Komisiu do dvoch mesiacov od oznámenia tohto rozhodnutia o opatreniach prijatých na jeho vykonanie.

Článok 4

Toto rozhodnutie je určené Poľskej republike.

V Bruseli 18. decembra 2009

Za Komisiu
Antonio TAJANI
podpredseda