

## KOMMISSIONENS BESLUT

av den 18 december 2009

## om statligt stöd C 34/07 (ex N 93/06) om införande av en tonnageskatteordning till förmån för internationell sjötransport i Polen

[delgivet med nr K(2009) 10376]

(Endast den polska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2010/213/EU)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt (EUF-fördraget), särskilt artikel 108.2 första stycket <sup>(1)</sup>,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska sam-arbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artiklar <sup>(2)</sup> ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig och med beaktande av dessa synpunk-ter, och

av följande skäl:

## 1. FÖRFARANDE

- (1) Genom en skrivelse av den 1 februari 2006 <sup>(3)</sup> anmälde Polen en tonnageskatteordning till kommissionen. Ären-det registrerades som N 93/06.
- (2) Genom skrivelser av den 9 mars 2006, den 29 maj 2006, den 14 november 2006 och den 11 april 2007 <sup>(4)</sup> begärde kommissionens avdelningar ytterligare upplys-ningar. De polska myndigheterna svarade kommissionen genom skrivelser av den 20 april 2006, den 9 maj 2006, den 6 september 2006, den 5 januari 2007 och den 8 juni 2007 <sup>(5)</sup>. Dessutom ägde ett möte på teknisk nivå rum den 19 januari 2007.
- (3) Genom en skrivelse av den 12 september 2007 <sup>(6)</sup> unde-rättade kommissionen Polen om att kommissionen hade beslutat inleda det formella granskningsförfarandet enligt artikel 88.2 i EG-fördraget med avseende på stödet (ne-dan kallat *beslutet att inleda förfarandet*).
- (4) Polen inkom med sina synpunkter i en skrivelse av den 18 oktober 2007 <sup>(7)</sup>.

<sup>(1)</sup> Från och med den 1 december 2009 har artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget blivit artiklarna 107 respektive 108 i EUF-fördraget. De båda uppsättningarna bestämmelser är i huvudsak identiska. I detta beslut ska hänvisningar till artiklarna 107 och 108 i EUF-fördraget i tillämpliga fall tolkas som hänvisningar till artiklarna 87 respektive 88 i EG-fördraget.

<sup>(2)</sup> EUT C 300, 12.12.2007, s. 22.

<sup>(3)</sup> Diarieförd under beteckningen TREN(2006) A/12656.

<sup>(4)</sup> Beteckningarna TREN(2006) D/204393, D/210227, D/223420 och TREN(2007) D/307010.

<sup>(5)</sup> Diarieförda under beteckningarna TREN(2006) A/19774, A/22657, A/31398 och TREN(2007) A/21073, A/34300.

<sup>(6)</sup> Diarieförd under beteckningen K(2007) 4016.

<sup>(7)</sup> Diarieförd under beteckningen TREN(2007) A/45675.

- (5) Kommissionens beslut att inleda det formella gransk-ningsförfarandet har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* <sup>(8)</sup>. Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med sina synpunkter på stödet.

- (6) Kommissionen mottog synpunkter från en berörd part <sup>(9)</sup>. Kommissionen översände dessa synpunkter till Polen, som inte utnyttjade sin rätt att bemöta dem.

- (7) Efter ett möte mellan kommissionens avdelningar och de polska myndigheterna den 14 januari 2009 förband sig de polska myndigheterna genom en skrivelse av den 25 februari 2009 <sup>(10)</sup> att ändra sin tonnageskatteordning på ett antal punkter om vilka kommissionen hade ut-tryckt betänkligheter i sitt beslut att inleda det formella granskningsförfarandet. De polska myndigheterna läm-nade ytterligare uppgifter genom skrivelser av den 24 mars 2009 <sup>(11)</sup>, den 26 oktober 2009 <sup>(12)</sup> och den 9 december 2009 <sup>(13)</sup>.

## 2. DETALJERAD BESKRIVNING AV STÖDET

## 2.1 Sammanfattning

- (8) För fartygsägare som bedriver internationell sjötransport är tonnageskatten avsedd att ersätta företagsbeskattning eller inkomstbeskattning med en klumpsumma som be-räknas på grundval av tonnaget för den flotta de använ-der. Internationell sjötransport definieras som transport mellan en polsk hamn och en utrikes hamn, mellan utrikes hamnar eller mellan polska hamnar, men endast under förutsättning att resan utgör en del av en längre resa till eller från en utrikes hamn. Verksamhet på rutten helt inom Polen (cabotage) berättigar därmed inte till tonnageskatt enligt den nuvarande tonnageskatteord-ningen.

## 2.2 Tonnageskatteordningen

- (9) Den polska tonnageskatteordningen inrättas genom den lag om tonnageskatt som antogs den 24 augusti 2006 <sup>(14)</sup>. Lagen planeras träda i kraft den 1 januari 2011, efter det att kommissionen har godkänt ord-ningen.

<sup>(8)</sup> Se fotnot 2.

<sup>(9)</sup> Diarieförda under beteckningen TREN(2007) A/51337.

<sup>(10)</sup> Diarieförd under beteckningen TREN(2009) A/10443.

<sup>(11)</sup> Diarieförd under beteckningen TREN(2009) A/13527.

<sup>(12)</sup> Diarieförd under beteckningen TREN(2009) A/34359.

<sup>(13)</sup> Diarieförd under beteckningen TREN(2009) A/38744.

<sup>(14)</sup> Polsk författningssamling 2006/183, punkt 1353.

(10) Lagen om tonnageskatt tillåter skattskyldiga operatörer att undantas från vinstbeskattning, så som anges i lagen av den 31 januari 1989 om ekonomisk förvaltning av statliga företag <sup>(15)</sup> och lagen av den 1 december 1995 om inbetalningar från enmansbolags vinster till statskassan <sup>(16)</sup> när det gäller intäkter från stödberättigande verksamhet. Fartygsoperatörerna har rätt att välja tonnageskattebehandling genom att lämna in en särskild deklaration genom vilken de väljer denna typ av beskattning.

(11) Enligt artikel 5 i lagen om tonnageskatt ska de beskattningsbara vinster som rör stödberättigande verksamhet för varje fartyg som är föremål för tonnageskatt fastställas till en klumpsumma som beräknas utifrån nettotonnaget på följande sätt, per 100 NT, per påbörjad 24-timmarsperiod och motsvarande driften under den berörda månaden för alla operatörens tonnageskattade fartyg:

| Fartygets nettolastkapacitet | Beräkning av proportionell inkomst              |
|------------------------------|-------------------------------------------------|
| Upp till 1 000 NT            | Motsvarande 0,5 euro per 100 NT                 |
| Från 1 001 till 10 000 ton   | Motsvarande 0,35 euro per 100 NT över 1 000 NT  |
| Från 10 001 till 25 000 ton  | Motsvarande 0,20 euro per 100 NT över 10 000 NT |
| Från 25 001 NT               | Motsvarande 0,10 euro per 100 NT över 25 000 NT |

(12) För beräkningsändamål avrundas fartygets nettolastkapacitet uppåt eller nedåt på följande sätt: en kapacitet under 50 NT avrundas nedåt och en kapacitet på 50 NT eller mer avrundas uppåt till närmaste 100 NT.

(13) Tonnageskatten beräknas utifrån det beskattningsbara underlaget för vilket skattesatsen 19 % tillämpas.

(14) Tonnageskattebeloppet beräknas i euro och betalas i zloty enligt den genomsnittliga växelkurs som publiceras av den polska riksbanken sista dagen i den månad då tonnageskatten ska betalas. Tonnageskatten beräknas utan avdrag för uppkomna kostnader i samband med intäktsgenereringen.

(15) Enligt artikel 8 i lagen om tonnageskatt ska intäkter från försäljning av ett stödberättigat fartyg som tillhör ett tonnageskatteföretag räknas bort från inkomster som är föremål för tonnageskattning och beskattas som en schablonskattesats på 15 %, om intäkterna inte inom tre år används för inköp, reparation, modernisering eller anpassning av ett annat fartyg.

<sup>(15)</sup> Polsk författningssamling 1992/6, punkt 27, i ändrad lydelse.

<sup>(16)</sup> Polsk författningssamling nr 154, punkt 792.

(16) Enskilda personer eller delägare i personbolag som är skyldiga att betala personlig inkomstskatt skulle ha rätt att dra av sjukförsäkringsavgifter från den tonnageskatt som de betalade direkt under det berörda beskattningsåret <sup>(17)</sup> (artikel 6 i lagen om tonnageskatt) och de socialförsäkringsavgifter som de betalade under det berörda beskattningsåret <sup>(18)</sup> utifrån skatteunderlaget för tonnageskatten (artikel 4.3 i lagen om tonnageskatt).

(17) I sin skrivelse av den 25 februari 2009 förband sig de polska myndigheterna att i lagen om tonnageskatt stryka möjligheten att dra av socialförsäkrings- och sjukförsäkringsavgifter om fartygsägaren är en fysisk person eller en fysisk person som är delägare i ett personbolag <sup>(19)</sup>. Dessa avdragsmöjligheter kommer därför inte att tillämpas, och samma beräkningsmetod för skatteunderlaget för tonnageskatten och tonnageskattens belopp ska tillämpas för alla tonnageskattade enheter.

## 2.3 Urvalskriterier

### 2.3.1 Stödberättigade fartyg

(18) Endast havsgående fartyg registrerade i det polska fartygsregistret kan bli föremål för tonnageskattning. Ett fartyg som tonnageskattas är därför ett polskflaggat fartyg i internationell sjöfart som uppfyller alla krav för navigation till havs. Godkännande av ett fartyg som havsgående kräver normalt att fartyget har ett internationellt fribordscertifikat eller är certifierat som havsgående enligt den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (nedan kallad *Solaskonventionen*) <sup>(20)</sup>.

### 2.3.2 Stödberättigande verksamheter

(19) Följande verksamheter omfattas av tonnageskatteordningen <sup>(21)</sup>:

i) Transport av gods och/eller passagerare.

ii) Sjöräddningsinsatser.

iii) Bogsering till sjöss, under förutsättning att minst 50 % av intäkterna från det arbete som faktiskt utförs av bogserbåten under ett beskattningsår genererades genom tillhandahållande av sjötransport och inte bogsering till och från en hamn.

<sup>(17)</sup> Enligt lagen av den 27 augusti 2004 om hälso- och sjukvårdstjänster som finansieras med offentliga medel; polsk författningssamling 210, punkt 2135, i ändrad lydelse.

<sup>(18)</sup> Enligt lagen om det sociala trygghetssystemet av den 13 oktober 1998; polsk författningssamling 2007/11, punkt 74, i ändrad lydelse.

<sup>(19)</sup> Se artikel 4.3–4.5, artikel 6 och artikel 12.3 i lagen.

<sup>(20)</sup> Solaskonventionen antogs av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) i London den 1 november 1974 (införlivad i polsk författningssamling nr 61, punkterna 318 och 319) tillsammans med protokollet till samma konvention, utfärdad i London den 17 februari 1978 (införlivad i polsk författningssamling 1984/61, punkterna 320 och 321, och 1986/35, punkt 177).

<sup>(21)</sup> Artikel 3.1 i lagen om tonnageskatt.

iv) Muddring, under förutsättning att 50 % av intäkterna från det arbete som faktiskt utförs av mudderverket under loppet av ett år genereras genom sjötransport av muddermassa.

(20) I sin skrivelse av den 25 februari 2009 förband sig de polska myndigheterna att ändra de tredje och fjärde bestämmelserna ovan<sup>(22)</sup> genom att införa kriteriet att minst 50 % av den årliga drifttiden för varje bogserbåt eller mudderverk under ett beskattningsår ska utgöras av sjötransport för att bogsering och muddring ska omfattas av tonnageskatteordningen.

(21) Dessutom får stödverksamheter enligt artikel 3.2 i lagen om tonnageskatt tonnageskattas på villkor att de är knutna till tillhandahållandet av stödberättigande tjänster enligt ovan.

(22) Artikel 3.3 i lagen om tonnageskatt fastställer en förteckning över verksamheter som aldrig får omfattas av tonnageskatteordningen, till exempel undersökning från havsbotten, fiske, anläggningsarbete, undervattensarbete osv.

### 2.3.3 Stödberättigade enheter

(23) Operatörer som uppfyller vissa kriterier får omfattas av tonnageskatteordningen.

(24) En operatör definieras i artikel 2.3 i lagen om tonnageskatt som i) en privatperson (fysisk person) eller juridisk person som har sin bosättningsort, sitt säte eller sin företagsledning på polskt territorium, ii) en medlem i ekonomisk förening eller en delägare i ett personbolag, ett kommanditbolag eller ett bolag med begränsat ansvar för ägarna som har sitt säte, sin företagsledning eller sin bosättningsort på polskt territorium eller iii) en utländsk entreprenör/ett utländskt företag enligt lagen av den 2 juli 2004 om näringsfrihet<sup>(23)</sup> som i Polen utför verksamheter om omfattas av tonnageskatteordningen<sup>(24)</sup> och som uppfyller minst ett av följande villkor:

— Medverkar direkt i navigation med fartyg i havssjöfart som ägs personligen eller av en annan person och har ett giltigt dokument om överensstämmelse<sup>(25)</sup>.

— Äger ett fartyg men deltar inte personligen i navigationen av sitt eget fartyg eller en annan persons fartyg.

— Förvaltar en annan persons fartyg på dennes vägnar och för dennes räkning på avtalsbasis och har ett giltigt dokument om överensstämmelse<sup>(26)</sup>.

(25) När det gäller det sistnämnda villkoret (förvaltning av fartyg) har de polska myndigheterna enligt en skrivelse av den 8 juni 2007 förbundit sig att tillåta tonnageskattning för förvaltningsföretag endast om dessa samtidigt ansvarar både för förvaltning av fartygens besättningar och för teknisk förvaltning av fartygen.

(26) Dessutom klargjorde de polska myndigheterna genom en skrivelse av den 26 oktober 2009<sup>(27)</sup> att fartygsförvaltarena följer alla krav i kommissionens meddelande om vägledning om statligt stöd till fartygsförvaltare (nedan kallade riktlinjerna för fartygsförvaltare)<sup>(28)</sup>.

(27) Särskilt med avseende på de villkor som anges i riktlinjerna för fartygsförvaltare, att fartygsförvaltare ska bidra till gemenskapens ekonomi och sysselsättning (avsnitt 5.1 i riktlinjerna för fartygsförvaltare) och att det ska finnas en ekonomisk koppling mellan de förvaltrade fartygen och unionen (avsnitt 5.2 i riktlinjerna för fartygsförvaltare), garanterade de polska myndigheterna att den polska lagen om tonnageskatt kommer att kräva att fartygsförvaltning ska ske från EU:s territorium och att huvudsakligen unionsmedborgare ska vara anställda i landbaserade verksamheter och på fartygen. Dessutom ska förvaltning av icke EU-fartyg inte kunna omfattas av tonnageskatteordningen.

(28) När det gäller kravet på efterlevnad av internationella standarder och EU-standarder (avsnitt 5.3 i riktlinjerna för fartygsförvaltare) klargjorde de polska myndigheterna att Polen är medlem av Internationella sjöfartsorganisationen och i egenskap av EU-medlemsstat uppfyller alla internationella och europeiska standarder<sup>(29)</sup>. Ett antal nationella rättsakter säkerställer att fartygsägare, fartygsförvaltare och andra företag följer de internationella krav<sup>(30)</sup> vars efterlevnad säkerställs och kontrolleras av respektive myndigheter.

(29) När det gäller flaggkravet för fartygsförvaltare (avsnitt 5.4 i riktlinjerna för fartygsförvaltare) betonade de polska myndigheterna att den strikta skyldigheten för fartygsägare att segla under polsk flagg i lika måtto gäller för fartygsförvaltare.

<sup>(22)</sup> Ingår i andra och fjärde strecksatsen i artikel 3.1 i lagen om tonnageskatt.

<sup>(23)</sup> Polsk författningssamling 173, punkt 1807, i ändrad lydelse.

<sup>(24)</sup> Se avsnitt 2.3.2 ovan.

<sup>(25)</sup> Dokument om överensstämmelse utfärdat enligt Solaskonventionen till en operatör som uppfyller de internationella organisationsreglerna för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening (nedan kallad ISM-koden). ISM-koden antogs av IMO genom resolution A.741(18) (införlivad i Polen, infrastrukturministeriets officiella tidning 2005/4, punkt 28).

<sup>(26)</sup> Se fotnot 25.

<sup>(27)</sup> Diarieförd under beteckningen TREN(2009) A/34359.

<sup>(28)</sup> EUT C 132, 11.6.2009, s. 6.

<sup>(29)</sup> Särskilt gäller att Polen är en stat som är part i avtalet om Solas-, Marpol- och STCW-konventionerna med alla deras ändringar.

<sup>(30)</sup> Särskilt sjösäkerhetslagen från 2000 (med ändringar), lagen om förhindrande av föroreningar från fartyg från 1995 (med ändringar), lagen om sjöfartsutrustning från 2004, lagen om anställning på handelsfartyg från 1991 (med ändringar), och lagen om sjötransportkoden från 2001 (med ändringar).

- (30) När det gäller de specifika utbildningsvillkor och sociala villkor som anges i avsnitt 6 av riktlinjerna för fartygsförvaltare förband sig de polska myndigheterna genom en skrivelse av den 9 december 2009<sup>(31)</sup> att från den tidpunkt då tonnageskatteordningen träder i kraft kräva att varje arbetsgivare för sjöfolk, oavsett om arbetsgivaren är fartygsägaren eller fartygsförvaltaren, följer de särskilda bestämmelserna i konventionen om arbete till sjöss<sup>(32)</sup> (33).

#### 2.3.4 Strategisk och teknisk förvaltning

- (31) I punkt 33 i beslutet att inleda förfarandet var kommissionens tolkning när det gäller strategisk förvaltning att "ett tonnagebeskattat företag måste fatta beslut om betydande kapitalutgifter och avyttringar av kapitaltillgångar i Polen. Vid bedömning av dessa frågor skulle de polska myndigheterna ta hänsyn till i vilken grad utlandsstationerad personal arbetar under ledning av, och rapporterar till, personal stationerad i Polen. Av vikt vid bedömning av om den strategiska funktionen utförs i Polen är även placeringen av huvudkontoret, inklusive chefer och platsen för beslutsfunktionen för både bolagsstyrelsen och ledningsgruppen."
- (32) När det gäller den kommersiella förvaltningen noterade kommissionen i punkt 34 i beslutet att inleda förfarandet att "skattemyndigheterna kommer att verifiera att ruttplanering, bokningar av passagerare eller last, proviantering och servering, personalförvaltning och -utbildning, teknisk förvaltning av fartyg, inklusive beslut om reparation och underhåll av fartyg, verkställs i Polen. Även underhållet av stödfaciliteter som utbildningscentra, terminaler osv. i Polen har betydelse, liksom vilka utländska kontor eller filialer som arbetar under ledning av personal stationerad i Polen. Det faktum att ett fartyg är flaggat, klassat, försäkrat eller finansierat i Polen kan ge större tyngd åt de indikatorer som anges ovan. I vilket fall måste dock båda delarna av testet, granskning av strategisk förvaltning och av kommersiell förvaltning, godkännas".
- (33) Efter beslutet att inleda förfarandet klargjorde de polska myndigheterna att kraven i punkterna 33 och 34 i beslutet inte är korrekta och att de villkor som ingår i lagen om tonnageskatt när det gäller operatörers rätt att tonnagebeskattas faktiskt är alternativa, och inte kumulativa. I artikel 2.3 a och 2.3 b i lagen om tonnageskatt anges det faktiskt att en operatör (dvs. en person som kan omfattas av tonnageskatteordningen under förutsättning att hans eller hennes verksamhet får omfattas av ordningen) är "en fysisk eller juridisk person, en medlem i

en ekonomisk förening eller en delägare i ett personbolag, ett kommanditibolag eller ett bolag med begränsat ansvar för ägarna som måste ha sin bosättningsort, sitt säte eller sin företagsledning i Polen". Med andra ord behöver endast ett av följande tre villkor vara uppfyllt: i) Antingen ska alla viktiga beslut fattas i Polen (inklusive kommersiell och strategisk förvaltning) eller så ska ii) huvudkontoret, eller iii) cheferna finnas i Polen.

- (34) De polska myndigheterna förklarade vidare att artikel 2.3 c i lagen om tonnageskatt tydligt anger att operatören även kan vara en utländsk entreprenör<sup>(34)</sup> som deltar i tonnagebeskattade verksamheter i Polen. Därför är företag inte begränsade till att ha verksamhet enbart från Polen för att kunna omfattas av den polska tonnageskatteordningen utan kan ha sina anläggningar i andra medlemsstater i Europeiska unionen/EES.

#### 2.3.5 Användning av chartrade fartyg

- (35) Efter beslutet att inleda förfarandet klargjorde de polska myndigheterna att företag vars verksamhet är begränsad till fartyg som chartras för en viss tid eller en viss resa inte får tonnagebeskattas enligt artikel 2.3 a–2.3 c i lagen om tonnageskatt. Därför får endast operatörer som är fartygsägare, som använder fartyg som chartras obemänskade eller som är förvaltare omfattas av tonnageskatteordningen.

#### 2.3.6 Avgränsande åtgärder

- (36) Lagen om tonnageskatt tillåter ett antal avgränsande åtgärder för att undvika spridningseffekter på verksamheter i Polen eller i andra länder som inte får tonnagebeskattas. Dessa avgränsande åtgärder är avsedda att förhindra att verksamheter som inte omfattas av tonnageskatteordningen utnyttjar den<sup>(35)</sup>.

#### 2.3.7 Alternativet "allt eller inget"

- (37) Enligt artiklarna 3 och 4 i lagen om tonnageskatt måste fartygsägare som omfattas av tonnageskatteordningen anmäla alla tonnagebeskattade fartyg och all tonnagebeskattad verksamhet som bedrivs på dessa fartyg. Följaktligen är en selektiv användning av tonnageskatteordningen ("plocka russinen ur kakan") helt utesluten.
- (38) Denna regel gäller även företagsgrupper. Alla tonnagebeskattade företag – skattskyldiga i Polen – i en företagsgrupp måste omfattas av tonnageskatteordningen med alla sina tonnagebeskattade verksamheter så snart ett företag i gruppen har valt att tonnagebeskattas.

<sup>(31)</sup> Diarieförd under beteckningen TREN (2009) A/38744.

<sup>(32)</sup> Införlivad i gemenskapslagstiftningen genom rådets direktiv 2009/13/EG av den 16 februari 2009 om genomförande av det avtal som ingåtts av European Community Shipowners' Association (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) om 2006 års konvention om arbete till sjöss och om ändring av direktiv 1999/63/EG (EUT L 124, 20.5.2009, s. 30).

<sup>(33)</sup> Detta villkor kommer att infogas i en intern tillämpningsförfordning för lagen om tonnageskatt.

<sup>(34)</sup> Enligt bestämmelserna i den polska lagen av den 2 juli 2004 om näringsfrihet, polsk författningssamling 173, punkt 1807, i ändrad lydelse.

<sup>(35)</sup> Se avsnitt 2.7.4–2.7.9 i beslutet att inleda förfarandet.

- (39) Enligt artikel 11 i lagen om tonnageskatt gäller vid en fusion mellan fartygsägare varav minst en omfattas av tonnageskatteordningen, eller om ett tonnagebeskattat företag förvärvar andra fartygsägare, att det nybildade rederiet omfattas av tonnageskatteordningen för hela sin kombinerade flotta av fartyg som omfattas av tonnageskatteordningen.
- (40) Om ett företag upphör med verksamheter som omfattas av tonnageskatteordningen gäller vidare enligt lagen om tonnageskatt att företaget inte på nytt kan välja att tonnagebeskattas förrän tre beskattningsår har förlöpt, räknat från slutet av det kalenderår när operatören upphörde med verksamheterna eller valde att inte längre tonnagebeskattas.
- (41) Vidare är det under en viss tidsperiod inte möjligt för tonnagebeskattade företag att "välja bort" tonnagebeskattningen. Syftet med denna period, som kallas *tonnagebeskattningsperioden*, är att förhindra att fartygsägare växlar mellan perioder med tonnagebeskattning och perioder med företagsbeskattning beroende på sin skuld- och avkastningsnivå. Tonnageskatteperioden är för närvarande 5 år enligt lagen om tonnageskatt (artikel 10 i lagen).
- (42) Genom en skrivelse av den 23 februari 2009 har de polska myndigheterna dock förbundit sig att ändra lagen om tonnageskatt och förlänga denna period till 10 år. När företag en gång har valt att tonnagebeskattas måste de därför låta sig omfattas av tonnageskatteordningen i minst 10 år.

#### 2.4 Flaggrädet

- (43) Den anmälda polska tonnageskatteordningen innehåller ett uttryckligt flaggkrav, dvs. ett krav som innebär att endast fartyg som finns registrerade i det polska fartygsregistret får omfattas av tonnageskatteordningen.

#### 2.5 Ordningens varaktighet

- (44) Genom en skrivelse av den 13 april 2006 har de polska myndigheterna förbundit sig att begränsa varaktigheten för den föreslagna tonnageskatteordningen till 10 år och att göra en ny anmälan vid förlängning eller förnyelse av ordningen efter denna tioårsperiod. De polska myndigheterna meddelade dessutom genom en skrivelse av den 9 december 2009 att tonnageskatteordningen kommer att träda i kraft den 1 januari 2011.

#### 2.6 Möjlig överlappning med andra ordningar

- (45) Enligt de uppgifter kommissionen har tillgång till finns det för närvarande ingen skatteordning som gynnar sjötransport i Polen.

#### 2.7 Årlig rapportering

- (46) De polska myndigheterna har i sin anmälan förbundit sig att lämna årliga rapporter till kommissionen om läget med avseende på förändringar av den polska registrerade flottan och anställningen av sjöfolk i denna, tillsammans med antalet tonnagebeskattade företag eller grupper.

#### 3. SKÄL TILL ATT INLEDA GRANSKNINGSFÖRFARANDET

- (47) I sitt beslut om att inleda förfarandet uttryckte kommissionen betänkligheter gällande nedanstående fem egenskaper hos den polska tonnageskatteordningen och deras förenlighet med den inre marknaden.

— Ordningen tillåter tonnagebeskattning av fysiska personer och även att ordningen tillåter att fysiska eller juridiska personer som är skyldiga att betala personlig inkomstskatt och har valt att tonnagebeskattas får dra av socialförsäkringsavgifter och sjukförsäkringsavgifter från sin tonnageskatt respektive sitt skatteunderlag för tonnageskatten.

— Bogserbåtar och mudderverk inkluderas i ordningen när sådana fartyg erbjuder tjänster som utgör sjötransport under mindre än hälften av sin drifttid under ett beskattningsår.

— En fartygsägare har möjlighet att välja tonnagebeskattning av fartyg för vilka företaget inte för egen räkning eller för en tredje parts räkning kumulativt säkerställer följande tre funktioner: Kommersiell och teknisk förvaltning av fartygen och förvaltning av besättningarna, över tonnage som överstiger fyra gånger tonnaget för fartyg för vilka redaren säkerställer de tre funktionerna.

— Kraven när det gäller strategisk och teknisk förvaltning på att alla viktiga beslut faktiskt fattas i Polen och att chefer och huvudkontor samt bolagsstyrelse och företagsledning ska finnas i Polen, vilket skulle kunna leda till en faktisk diskriminering och begränsa etableringsfriheten för fartygsägare från en annan medlemsstat.

— Tonnagebeskattade företag kan välja bort tonnagebeskattning redan 5 år efter att ha valt att omfattas av tonnageskatteordningen.

#### 4. KOMMENTARER FRÅN POLEN

- (48) Efter att beslutet att inleda det formella granskningsförfarandet hade antagits lämnade de polska myndigheterna ett antal klargöranden avseende de fakta som beskrivs i beslutet. Vederbörlig hänsyn har tagits till dessa klargöranden i kapitel 2 i det här beslutet och kommer därför inte att upprepas nedan. De kommentarer som presenteras nedan är endast de som gäller de betänkligheter kommissionen tar upp i beslutet om att inleda granskningsförfarandet.

Tonnagebeskattning av fysiska personer och möjligheten för tonnageskattade fysiska personer att dra av sjukförsäkringsavgifter och socialförsäkringsavgifter från tonnageskatten respektive skatteunderlaget för tonnageskatten

- (49) I beslutet att inleda det formella granskningsförfarandet tog kommissionen upp frågan om det ska vara möjligt för fysiska personer att omfattas av tonnageskatteordningen. De polska myndigheterna hävdade att lagen om tonnageskatt skulle bli oförenlig med den polska konstitutionen om fysiska personer inte kan omfattas av tonnageskatteordningen, eftersom konstitutionen säkerställer likabehandling av alla från myndigheternas sida. Dessutom förhindrar inte den polska lagstiftningen att andra personer än juridiska är verksamma inom sjötransport, vilket innebär att fartygsägare även kan vara fysiska personer.
- (50) När det gäller huruvida det är förenligt med den inre marknaden att socialförsäkringsavgifter och sjukförsäkringsavgifter får dras av från tonnageskatten respektive skatteunderlaget för tonnageskatten klargjorde de polska myndigheterna att avdragsrätten bara gäller fysiska personer. De anser också att en sådan skattereduktion har sin grund i att socialförsäkringsavgifter och sjukförsäkringsavgifter kompenseras enligt ordningen för personlig inkomstskatt. Det har ingen betydelse för avdragen huruvida inkomstskatten bygger på inkomst eller intäkter. Avdrag för socialförsäkrings- och sjukförsäkringsavgifter får även göras av skattebetalare som har valt att betala inkomstskatt som en klumpsumma, varvid intäkter beskattas. De polska myndigheterna hävdade vidare att det faktum att tonnageskatt inte baseras på faktisk inkomst inte bör vara ett hinder för att dra av socialförsäkrings- och sjukförsäkringsavgifter från skatteunderlaget respektive från skatten.
- (51) Vidare hävdade de polska myndigheterna att om fysiska personer skulle vara förhindrade att dra av socialförsäkrings- och sjukförsäkringsavgifter från skatteunderlaget respektive skatten skulle detta leda till en åtskillnad av rättslig status och beskattningsstatus mellan fartygsägare beroende på huruvida de utöver att medverka i tonnageskattade verksamheter genererar annan inkomst, t.ex. från hyres- och anställningsförhållanden.
- (52) De polska myndigheterna klargjorde vidare att avdragssystemet endast gäller personer som medverkar i tonnageskattade affärsverksamheter och inte sjöfolk som anställs av dessa personer.
- (53) Så som framgår av skäl 17 i det här beslutet har de polska myndigheterna trots detta genom en skrivelse av den 25 februari 2009 förbundit sig att ändra sin tonnageskatteordning genom att i lagen om tonnageskatt stryka möjligheten att dra av socialförsäkrings- och sjukförsäkringsavgifter om fartygsägaren är en fysisk person eller en fysisk person som är delägare i ett personbolag (dvs. artikel 4.3 till artikel 5, artikel 6 och artikel 12.3 i lagen).

Tonnagebeskattning av muddrings- och bogseringsverksamheter

- (54) När det gäller kommissionens preliminära bedömning att tonnageskattning av muddrings- och bogseringsverksamheter ska bygga på drifttiden för en viss bogserbåt eller ett visst mudderverk under beskattningsåret och inte på den genererade inkomstnivån hävdade de polska myndigheterna att kopplingen mellan arbetstid och möjligheten till tonnageskattning av en viss verksamhet inte alltid avspeglar denna verksamhets omfattning under året.
- (55) Enlig dem skulle det vara lämpligare att behålla de nuvarande lösningarna, dvs. att hänvisa till volymsandelen av tonnageskattade verksamheter i förhållande till de sammanlagda intäkterna, eftersom det i dessa fall finns möjlighet att verifiera uppgifter som ingår i de räkenskaper som förs av skattebetalaren. De polska myndigheterna hävdade att denna typ av lösning är enklare att kontrollera, både för skattebetalaren och skattemyndigheterna, och detta skulle förhindra otillåtet utnyttjande av tonnageskattning för att täcka dessa givna typer av verksamheter i situationer när angivna villkor inte är uppfyllda.
- (56) Så som anges i skäl 20 i det här beslutet har de polska myndigheterna trots detta genom en skrivelse av den 25 februari 2009 förbundit sig att som svar på de betänkligheter som togs upp av kommissionen i beslutet att inleda ett formellt granskningsförfarande ändra sin tonnageskatt genom att införa kriteriet att minst 50 % av den årliga drifttiden för varje bogserbåt eller mudderverk under ett beskattningsår ska utgöras av sjötransport för att bogsering och muddring ska omfattas av tonnageskatteordningen.
- Stödberättigande inom tonnageskatteordningen för teknisk förvaltning och förvaltning av besättningar samt för fartyg som chartrats för en viss tid eller en viss resa
- (57) I beslutet om att inleda ett formellt granskningsförfarande klargjorde kommissionen att endast sådana fartyg ska omfattas av tonnageskatteordningen för vilka redaren står för antingen förvaltning av besättningen och teknisk förvaltning eller kommersiell förvaltning, under förutsättning att tonnaget för berörda fartyg inte överstiger fyra gånger tonnaget för fartyg för vilka fartygsägaren samtidigt fyller dessa tre funktioner, nämligen teknisk förvaltning av fartyget, förvaltning av besättningen och kommersiell förvaltning. De polska myndigheterna hävdade att de hade utformat sin tonnageskatteordning utifrån gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport<sup>(36)</sup> (nedan kallade *riktlinjerna*), vilka inte

<sup>(36)</sup> EUT C 13, 17.1.2004, s. 3.

innehåller sådana detaljerade villkor och att sådana därför inte behövde inkluderas i bestämmelserna i lagen om tonnageskatt.

- (58) När det gäller fartyg som chartras för en viss tid eller en viss resa klargjorde de polska myndigheterna, så som anges i skäl 35 i det här beslutet, att dessa inte omfattas av tonnageskatteordningen.

#### Krav avseende strategisk förvaltning och kommersiell förvaltning

- (59) När det gäller de krav avseende strategisk förvaltning och teknisk förvaltning som anges i beslutet att inleda förfarandet, dvs. att alla viktiga beslut i praktiken ska fattas i Polen och att chefer, huvudkontor, bolagsstyrelse och ledningsgrupp ska finnas i Polen, angav de polska myndigheterna att dessa krav inte härrör från bestämmelserna i lagen om tonnageskatt. Enligt de polska myndigheterna föregriper bestämmelserna i lagen om tonnageskatt inte bedömning (inspektion) av strategisk och kommersiell förvaltning.

- (60) Vidare klargjorde de polska myndigheterna att villkoren för strategisk och kommersiell förvaltning är alternativa, inte kumulativa. Med andra ord behöver endast ett av de tre villkoren uppfyllas: i) Antingen ska alla viktiga beslut fattas i Polen (inklusive kommersiell och strategisk förvaltning) eller så ska ii) huvudkontoret eller iii) cheferna ha sitt säte i Polen.

- (61) Därför är företag enligt de polska myndigheterna inte begränsade till att ha verksamhet enbart från Polen för att kunna omfattas av den polska tonnageskatteordningen utan kan ha sina anläggningar i andra medlemsstater i EU/EES.

- (62) När det gäller etableringsfriheten förklarade de polska myndigheterna att fartygsägaren även kan vara en utländsk entreprenör<sup>(37)</sup> som i Polen medverkar i verksamheter som omfattas av tonnageskatteordningen. De polska myndigheterna hävdade faktiskt att det är möjligt att i det polska fartygsregistret registrera såväl ett fartyg som ägs av en medborgare i en av Europeiska unionens medlemsstater eller en juridisk person som har sitt säte i en medlemsstat i Europeiska unionen som ett fartyg som

— till minst hälften ägs av en medborgare i en medlemsstat eller en juridisk person som har sitt säte i en medlemsstat, under förutsättning att fartygets ägare har sin bosättningsort eller sin huvudsakliga anläggning eller filial i en medlemsstat (får registreras i det polska fartygsregistret i det permanenta registret efter ansökan från alla delägare),

— ägs av ett riskkapitalbolag med säte utomlands i vilket den medborgare i en medlemsstat i Europeiska unionen eller den juridiska person vars säte finns i en medlemsstat i Europeiska unionen har aktiekapital,

under förutsättning att fartygets ägare har sin bosättningsort eller sätet för sin huvudsakliga anläggning eller filial i en medlemsstat i Europeiska unionen (får registreras i det polska fartygsregistret i det permanenta registret efter ansökan från ägaren).

- (63) De polska myndigheterna klargjorde också att utländska personer från medlemsstaterna och EES-länderna får inleda och bedriva affärsverksamhet enligt samma principer som polska entreprenörer. Dessutom får även personer som inte är medborgare i en medlemsstat i EU/EES inleda och bedriva affärsverksamhet enligt samma principer som polska medborgare, förutsatt att de lagligt uppehåller sig i Polen. Vidare får utländska entreprenörer (en utländsk person som bedriver affärsverksamhet utomlands) inleda affärsverksamhet i form av filialer och etablera ombud i Polen (enligt lagen om näringsfrihet).

- (64) En filial är en separat och organisatoriskt oberoende del av en affärsverksamhet som bedrivs av entreprenören utanför entreprenörens säte eller huvudsakliga verksamhetsort. De polska myndigheterna hävdade att det inte är komplicerat att öppna en filial för en utländsk entreprenör och att den utländske entreprenören inte behöver uppfylla detaljerade villkor. När det gäller ombud kan dessa involvera endast verksamheter som rör annonsering och reklam för den utländske entreprenörens räkning.

- (65) Utifrån det ovanstående hävdade de polska myndigheterna när det gäller kommissionens preliminära bedömning, att de villkor för strategisk och kommersiell förvaltning som ingår i tonnageskatteordningen förefaller begränsa möjligheten att etablera dotterbolag och ge upphov till problem med faktisk diskriminering samt begränsa etableringsfriheten, att en sådan slutsats är grundlös och inte bygger på den tillämpliga lagstiftningen.

#### Alternativet allt eller inget

- (66) När det gäller den femåriga bindningstiden som gäller för den anmälda ordningen betonade de polska myndigheterna att riktlinjerna inte innehåller villkor för bindningstider.

- (67) Dessutom ger införandet av den femåriga tonnageskatteperioden en möjlighet att få en snabbare effekt av de införda förordningarna, till exempel återgång av fartyg som ägs av polska fartygsägare till polsk nationsflagg, dvs. EU-flagg.

- (68) Med tanke på åtagandet att efter 10 år återanmäla tonnageskatteordningen till Europeiska kommissionen som en stödordning drog Polen slutsatsen att förlängning av tonnageskatteperioden till 10 år kommer att göra det svårt att genomföra den analys som krävs innan ordningen kan återanmälans av Polen.

<sup>(37)</sup> Enligt bestämmelserna i den polska lagen av den 2 juli 2004 om näringsfrihet, polsk författningssamling nr 173, punkt 1807, i ändrad lydelse.

- (69) Så som anges i skäl 42 i det här beslutet har de polska myndigheterna trots detta förbundigt sig att ändra sin tonnageskatteordning genom att förlänga tonnageskatteperioden för företag till 10 år.

#### 5. SYNUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

- (70) Endast en berörd part, Bugsier Reederei- und Bergungsgesellschaft mbH & Co. KG (nedan kallat *Bugsier Reederei*), reagerade genom en skrivelse av den 20 december 2007 på offentliggörandet i *Europeiska unionens officiella tidning* av meddelandet med en sammanfattning av kommissionens beslut av den 11 december 2007.
- (71) Enligt Bugsier Reederei borde bogsering inte omfattas av den polska tonnageskatteordningen. Enligt deras åsikt skulle det innebära en allvarlig snedvridning av konkurrensen inom den europeiska bogseringssektorn att låta bogsering omfattas tonnageskatteordningen.

#### 6. BEDÖMNING AV ÅTGÄRDEN

##### 6.1 Förekomst av stöd i enlighet med artikel 107.1 i EUF-fördraget

- (72) Enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning de påverkar handeln mellan medlemsstaterna.
- (73) Genom tonnageskatteordningen skapar de polska myndigheterna en fördel med hjälp av statliga medel, i och med att man sänker den bolagsskatt och personliga inkomstskatt som denna sektor annars skulle omfattas av. Detta gynnar vissa företag eftersom åtgärden är specifik för sjöfartssektorn. Sådana fördelar hotar att snedvrida konkurrensen och kan påverka handeln mellan medlemsstaterna eftersom transaktionerna inom sjöfarten i huvudsak sker på en världsomfattande marknad.
- (74) Kommissionen anser därför att den anmälda ordningen har egenskap av statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

##### 6.2 Rättslig grund för bedömningen

- (75) Enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget kan ett stöd vara förenligt med den inre marknaden om det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset, eftersom det då kan finnas en grund för ett undantag från det allmänna förbudet mot statligt stöd. I det aktuella fallet anser kommissionen att artikel 107.3 c i EUF-fördraget är den lämpliga rättsliga grund som ska tillämpas på den anmälda ordningen.
- (76) Statligt stöd till sektorn för sjötransporter bör särskilt granskas mot bakgrund av riktlinjerna, inklusive riktlinjerna för fartygsförvaltare, som innehåller regler för när förvaltning av besättningar och teknisk förvaltning av fartyg får vara föremål för tonnageskatt eller andra skattearrangemang.

##### 6.3. Bedömning av förenlighet

- (77) Riktlinjerna fastställer på vilka villkor medlemsstaterna får inrätta vissa statliga stödordningar för att hjälpa sjötransportsektorn nå vissa allmänna mål, bland annat

- främja säkra, effektiva och miljövänliga sjötransporter,
- främja flaggning eller återflaggning i medlemsstaternas fartygsregister,
- bidra till att konsolidera kluster inom sjötransportsektorn i medlemsstaterna och samtidigt upprätthålla en flotta med allmän konkurrenskraft på världsmarknaderna,
- upprätthålla och förbättra sjöfartskunnandet och skydda och främja sjöfolk inom EU/EES, och
- bidra till att främja nya tjänster inom området när-sjöfart, i enlighet med vitboken om gemenskapens transportpolitik.

- (78) I femte stycket i avsnitt 3.1 i riktlinjerna nämns specifikt tonnageskatteordningar som exempel på skattemässiga åtgärder som "har visat sig [...] garantera högkvalitativ sysselsättning inom den landbaserade sjöfartssektorn", varför sådana ordningar kan anses vara förenliga med den inre marknaden.

- (79) Riktlinjerna innehåller dock vissa kriterier som sådana ordningar måste uppfylla för att anses vara förenliga med den inre marknaden.

- (80) En genomgång av kriterierna finns i beslutet om att inleda förfarandet, och kommissionen var tveksam när det gällde flera av dem. Nedan följer kommissionens slutliga bedömning för varje kriterium.

##### 6.4 Tonnagebeskattning av fysiska personer och möjligheten för tonnageskattade fysiska personer att dra av sjukförsäkringsavgifter och socialförsäkringsavgifter från tonnageskatten respektive skatteunderlaget för tonnageskatten

- (81) I beslutet att inleda det formella granskningsförfarandet ifrågasätter kommissionen om fysiska personer ska omfattas av tonnageskatteordningen. I fjärde stycket i avsnitt 3.1 i riktlinjerna anges det faktiskt att "systemet med att

ersätta den vanliga **företagsbeskattningen** med en tonnageskatt betraktas som ett statligt stöd<sup>(38)</sup>. Fysiska personer är faktiskt föremål för personlig inkomstbeskattning och inte företagsbeskattning. Dessutom har de tonnageskatteordningar som kommissionen hittills har godkänt endast omfattat ersättning av företagsbeskattning med tonnagebeskattning.

(82) Kommissionen tar trots detta hänsyn till att riktlinjernas tillämpningsområde inte är begränsat till juridiska personer utan inkluderar alla tänkbara enheter som utför sjötransporter. I första stycket i avsnitt 2.1 stipulerar riktlinjerna faktiskt att "I riktlinjerna görs ingen skillnad mellan olika typer av stödmottagare vad gäller rättslig status (t.ex. företag, kommanditbolag eller **enskilda personer**) och inte heller mellan offentlig eller privat ägande. Hänvisningar till företag skall alltid omfatta alla typer av juridiska personer<sup>(38)</sup>." Detta är dessutom i konsekvens med den strategi som gäller för EU:s konkurrenslag, som endast hänvisar till företag, oberoende av deras rättsliga status.

(83) Dessutom görs ingen skillnad mellan behandlingen av fysiska och juridiska personer, eftersom beräkningen av skatteunderlaget är densamma och eftersom samma skattesats på 19 % senare kommer att tillämpas för alla enheter.

(84) Därför finns det ingen anledning att enligt riktlinjerna behandla fysiska personer på annat sätt, och kommissionens är inte längre tveksam om detta.

(85) Vidare kommer fysiska personer inte att få sänka sin tonnageskatt ytterligare (tills de inte behöver betala någon skatt), eftersom de polska myndigheterna garanterar att fysiska personer inte kommer att kunna dra av socialförsäkrings- och sjukförsäkringsavgifter från tonnageskatten respektive skatteunderlaget för tonnageskatten. Detta är en ytterligare garanti för att tonnageskattenivån blir densamma för alla tonnagebeskattade enheter, oavsett deras rättsliga form (fysisk eller juridisk person, utländska entreprenörer osv.).

(86) När det gäller möjligheten för fysiska personer att dra av socialförsäkrings- och sjukförsäkringsavgifter från tonnageskatten respektive skatteunderlaget för tonnageskatten noterar kommissionen att de polska myndigheterna har förbundit sig att stryka denna möjlighet i lagen. Detta åtagande inbegriper även juridiska personer som är skyldiga att betala personlig inkomstskatt. Kommissionen välkomnar detta åtagande, eftersom en sådan möjlighet inte skulle vara i linje med grunden för tonnageskatten (att ersätta den normala vinst som erhålls genom avdrag av faktiska kostnader från intäkterna genom beräknad vinst) och ger otillbörliga fördelar. En sådan möjlighet skulle också kunna införa en omotiverad skillnad i behandlingen av fysiska och juridiska personer.

(87) Dessutom anser kommissionen att definitionen av utländska och nationella enheter i artikel 2.3 i lagen om tonnageskatt inte ger upphov till betänkligheter när det gäller möjlig åtskillnad mellan dessa enheter, vilket utesluter eventuella nackdelar för utländska enheter med avseende på möjligheten att omfattas av den polska tonnageskatteordningen.

## 6.5 Stödberättigande huvudverksamheter

(88) Så som anges i beslutet att inleda det formella granskningsförfarandet anser kommissionen att det inte står i strid med riktlinjerna att låta tonnageskatteordningen omfatta internationella sjötransporter av gods och/eller passagerare.

(89) Kommissionen noterar vidare att tonnageskatteordningen omfattar verksamheter i samband med transport av gods och/eller passagerare och att riktlinjerna faktiskt gäller företag som utför sjötransporttjänster, dvs. transporterar gods eller passagerare till sjöss<sup>(39)</sup>, vilket innebär att riktlinjerna uttryckligen tar upp transport av passagerare och/eller gods som tjänster som får omfattas av en tonnageskatteordning. När det gäller sjöräddningsinsatser (fartyg för räddning och transport av personer till sjöss) anser kommissionen i linje med sin beslutspraxis<sup>(40)</sup> att sådana tjänster ska kunna tonnagebeskattas eftersom de är stödtjänster som är direkt relaterade till sjötransport.

(90) Med avseende på bogsering anger riktlinjerna i fjortonde stycket i avsnitt 3.1 att "Bogsering omfattas endast av riktlinjerna, om mer än 50 % av bogseringsverksamheten som utförs av en bogserbåt under ett visst år utgör sjötransport. Väntetid kan proportionellt läggas till den del av den totala verksamheten som utgör sjötransport och som i praktiken utförs av en bogserbåt."

(91) Med avseende på muddring fastställs följande i sextonde stycket i avsnitt 3.1: "Skattebestämmelser för företag (såsom tonnageskatt) kan emellertid tillämpas på sådana mudderverk vars verksamhet under mer än 50 % av den årliga drifttiden utgör sjötransport – alltså verklig transport till sjöss av muddermassa – och endast med avseende på sådan transportverksamhet."

<sup>(39)</sup> Se tredje stycket i avsnitt 2 i riktlinjerna samt rådets förordning (EEG) nr 4055/86 av den 22 december 1986 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land (EGT L 378, 31.12.1986, s. 1) och rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) (EGT L 364, 12.12.1992, s. 7).

<sup>(40)</sup> Se särskilt statligt stöd N 330/05 – Litauen – stöd till rederier – tonnageskatteordningen, antaget den 19.7.2006 (EUT C 90, 25.4.2007, s. 11), statligt stöd N 114/04 – Italien – tonnageskatteordning för sjötransport, antaget den 20.10.2004 (EUT C 136, 3.6.2005, s. 42).

<sup>(38)</sup> Fetstil tillagt.

- (92) Det ska noteras att de ändringar som de polska myndigheterna har förbundit sig att göra av sin lag om tonnageskatt<sup>(41)</sup> när det gäller både bogsering och muddring kommer att koppla möjligheten för en bogserbåt eller ett mudderverk att tonnageskattas till huruvida minst 50 % av deras årliga driftstid utgörs av verksamheter som omfattas av tonnageskatteordningen, vilket innebär att detta krav kommer att vara helt i överensstämmelse med bestämmelserna i riktlinjerna.
- (93) När det gäller muddring kommer tonnageskatteordningen (fjärde strecksatsen i artikel 3.1 i lagen om tonnageskatt) dessutom att tillämpa en definition av den verksamhet som utförs av mudderverk och utgör sjötransport, dvs. transport till sjöss av muddermassa, vilket är i överensstämmelse med den definition som ingår i riktlinjerna. Kommissionen anser därmed att de kriterier som avgör om muddring omfattas av tonnageskatteordningen följer riktlinjerna.
- (94) När det gäller bogsering är emellertid "villkoret att minst 50 % av [driftstiden]<sup>(42)</sup> det arbete som faktiskt utförs av bogserbåten under året utgjordes av andra bogseringstjänster än bogsering till och från en hamn eller inom hamnen" (andra strecksatsen i artikel 3.1 i lagen om tonnageskatt) inte helt i överensstämmelse med riktlinjerna.
- (95) Denna bestämmelse utesluter faktiskt bogsering för att komma in i eller ut från en hamn eller förflytta sig inom en hamn, vilket är i överensstämmelse med riktlinjerna<sup>(43)</sup>. Det kan dock inte uteslutas att andra bogseringstjänster, t.ex. bogsering i inlandsvatten eller bogsering till sjöss utan att en hamn nås kan tonnageskattas. Detta strider mot riktlinjerna, vilka anger att tonnageskattning ska vara begränsad till de av bogserbåtens verksamheter som utgör sjötransport, dvs. sjötransport av gods eller passagerare. I *Kommissionen mot Grekland*<sup>(44)</sup> klargjorde domstolen vidare att "Även om bogsering normalt utförs mot ersättning inbegriper den nämligen vanligtvis inte direkt sjötransport av passagerare eller gods. Det är snarare fråga om att assistera ett fartyg, en rigg, en plattform eller ett sjömärke. En bogserbåt som hjälper ett annat fartyg [...] bistår det fartyg som transporterar passagerare eller gods. Bogseraren är inte i sig ett transportfartyg."<sup>(45)</sup> Därför kan bogsering inte betraktas som sjötransport. Följaktligen skulle endast de tjänster som tillhandahålls av bogserbåtar och som direkt involverar sjötransport av passagerare eller gods omfattas av tonnageskatteordningen.
- (96) Mot bakgrund av det ovanstående invänder kommissionen inte mot möjligheten för bogserbåtar att tonnageskattas, under förutsättning att minst 50 % av drifts-

tiden för det arbete som faktiskt utförts av bogserbåten under året har bestått av tjänster som utgör sjötransport.

## 6.6 Förvaltning

Teknisk förvaltning och förvaltning av besättningar

- (97) När det gäller teknisk förvaltning och förvaltning av besättningar måste kommissionen se till att den polska tonnageskatteordningen uppfyller alla krav i riktlinjerna för fartygsförvaltare. I detta avseende noterar kommissionen följande.
- (98) För det första, när det gäller kraven på att fartygsförvaltare ska bidra till unionens ekonomi och sysselsättning (avsnitt 5.1 i riktlinjerna) och att det ska finnas en ekonomisk koppling mellan de förvaltrade fartygen och unionen (avsnitt 5.2 i riktlinjerna) garanterar de polska myndigheterna att lagen om tonnageskatt kommer att kräva att fartygsförvaltning ska ske från EU:s territorium och att huvudsakligen unionsmedborgare ska anställas i landbaserade verksamheter och på fartygen. Dessutom ska förvaltning av icke EU-fartyg vara utesluten från tonnageskatteordningen. Kommissionen anser därför att de villkor som anges i avsnitt 5.1 och 5.2 i riktlinjerna för fartygsförvaltare är uppfyllda.
- (99) För det andra vidgår kommissionen att Polen är medlem av Internationella sjöfartsorganisationen och är part i alla relevanta internationella konventioner som de har införlivat i sin nationella lagstiftning. Dessutom uppfyller Polen alla skyldigheter när det gäller relevant EU-lagstiftning. Följaktligen anser kommissionen att tonnageskatteordningen följer internationella och europeiska standarder i enlighet med avsnitt 5.3 i riktlinjerna för fartygsförvaltare.
- (100) För det tredje anser kommissionen att villkoret att fartygsförvaltare ska förvalta fartyg som endast seglar under polsk flagg är helt i överensstämmelse med avsnitt 5.4 i riktlinjerna för fartygsförvaltare.
- (101) För det fjärde noterar kommissionen att även om den polska tonnageskatteordningen endast kommer att vara tillämplig på "fullständiga" fartygsförvaltare, dvs. de som samtidigt ansvarar för förvaltning av besättning och teknisk förvaltning, eftersom sådana förvaltare även ansvarar för förvaltning av besättningar, bör de särskilda kraven i avsnitt 6 i riktlinjerna för fartygsförvaltare ändå vara tillämpliga även på dessa förvaltare. Dessa krav gäller såväl utbildning av sjöfolk som förbättring av deras sociala villkor.

<sup>(41)</sup> Se skäl 20 i det här beslutet.

<sup>(42)</sup> Texten presenteras i den form den kommer att ha efter den ändring som planeras av de polska myndigheterna.

<sup>(43)</sup> Särskilt med fjortonde stycket i avsnitt 3.1 i riktlinjerna, där det anges att "bogseringsverksamhet som bland annat utförs i hamnar eller som innebär att man hjälper ett självdrivet fartyg in i hamnen inte utgör sjötransport".

<sup>(44)</sup> Mål C-251/04 från den 11 januari 2007.

<sup>(45)</sup> Se punkt 31 i domen.

- (102) I detta avseende medger kommissionen att de polska myndigheterna har förbundit sig att kräva att varje arbetsgivare för sjöfolk, oavsett om arbetsgivaren är fartygsägaren eller fartygsförvaltaren, följer de särskilda bestämmelserna i konventionen om arbete till sjöss från 2006 <sup>(46)</sup>. Därför kommer den polska tonnageskatteordningen att uppfylla skyldigheterna för förvaltare av besättningar i avsnitt 6 i riktlinjerna för fartygsförvaltare.
- (103) Mot bakgrund av det ovanstående drar kommissionen slutsatsen att kraven på fartygsförvaltare i lagen om tonnageskatt är i överensstämmelse med riktlinjerna för fartygsförvaltare.

#### Strategisk och kommersiell förvaltning

- (104) Kommissionen noterar klargörandena från de polska myndigheterna om villkoren för strategisk och kommersiell förvaltning <sup>(47)</sup> och bekräftar att de villkor som ingår i tonnageskatteordningen när det gäller sådan förvaltning faktiskt är alternativa, inte kumulativa. Tonnageskattning kräver alltså endast att ett av de följande tre villkoren är uppfyllda: Antingen i) att alla viktiga beslut fattas i Polen eller ii) att huvudkontoret ligger i Polen, eller iii) att cheferna ska finnas i Polen.
- (105) Följaktligen är företag inte begränsade till att ha verksamhet enbart från Polen för att kunna omfattas av tonnageskatteordningen utan kan ha sina anläggningar i andra medlemsstater i EU/EES.
- (106) Mot bakgrund av det ovanstående anser kommissionen att villkoren för strategisk och kommersiell förvaltning i den polska tonnageskatteordningen inte förhindrar tonnageskattning av företag från andra medlemsstater i EU/EES. Vidare är dessa villkor proportionella mot det eftersträfvade målet att bekräfta att tonnageskattade företag faktiskt bidrar till den ekonomiska verksamheten och sysselsättningen i Polen, vilket är i överensstämmelse med riktlinjerna.

#### Chartrade fartyg

- (107) Kommissionen noterar klargörandena från de polska myndigheterna om kraven för att chartrade fartyg ska omfattas av tonnageskatteordningen.
- (108) I detta avseende bekräftar kommissionen att det är i överensstämmelse med riktlinjerna att inte inkludera företag som begränsar sin verksamhet till att endast chartra fartyg för en viss tid och/eller en viss resa i tonnageskatteordningen.

<sup>(46)</sup> Införlivad i EU-lagstiftningen genom rådets direktiv 2009/13/EG av den 16 februari 2009 om genomförande av det avtal som ingåtts mellan European Community Shipowners' Association (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) om 2006 års konvention om arbete till sjöss och om ändring av direktiv 1999/63/EG (EUT L 124, 20.5.2009, s. 30).

<sup>(47)</sup> Se skälen 31–34 i det här beslutet.

- (109) De polska myndigheterna har vidare förklarat att endast operatörer som samtidigt ansvarar för kommersiell förvaltning, teknisk förvaltning och förvaltning av besättningar för ett visst chartrat fartyg får tonnageskattas. Därför tolkar kommissionen det så att endast fartyg som chartras utan besättning får tonnageskattas, eftersom dessa är de enda chartrade fartyg för vilka alla tre funktionerna kommer att fyllas. Kommissionen har därför inga invändningar mot att fartyg som chartras utan besättning tonnageskattas, eftersom sådana fartyg kan likställas med egna fartyg för tonnageskatteordningars ändamål.

#### 6.7 Avgränsande åtgärder

- (110) Kommissionen bekräftar att dess ursprungliga slutsats i beslutet om att inleda det formella granskningsförfarandet <sup>(48)</sup>, att avgränsande åtgärder när det gäller verifiering av transaktioner inom företagsgrupper som bygger på marknadsprinciper och separat bokföring mellan tonnageskattad verksamhet och annan verksamhet räcker för att förhindra eventuella spridningseffekter till verksamheter utanför sjöfartsområdet och skatteundandragande.
- (111) Nedan bedömer kommissionen därför endast de regler som gäller alternativet "allt eller inget".
- (112) Enligt tonnageskattelagstiftningen måste valet mellan att ingå i den anmälda ordningen göras gemensamt av alla företag – skattskyldiga i Polen – som ingår i en företagsgrupp för alla sina verksamheter som får tonnageskattas.
- (113) De regler som fastställs vid en fusion, vilka klargörs i skäl 39 i det här beslutet, garanterar att det nybildade sjöfartsföretaget väljer tonnageskattning så länge minst en av de fartygsägare som har deltagit i fusionen har varit föremål för tonnageskattning.
- (114) När det gäller reglerna för upphörande av verksamheten, vilka begränsar företags möjlighet att åter bli föremål för tonnageskattning innan tre år har förlöpt, anser kommissionen att dessa är lämpligt formulerade för att undvika försök att "plocka russin ur kakan", så att företag inte kan välja antingen företagsbeskattning eller tonnageskattning under olika perioder av sin ekonomiska verksamhet beroende på vilket skattesystem som är det mest fördelaktiga.
- (115) Dessutom noterar kommissionen att åtagandet att ändra tonnageskatteordningen så att företag ska behålla sina fartyg inom tonnageskatteordningen under en period av 10 år överensstämmer med de befintliga tonnageskatteordningar som redan har godkänts av kommissionen. Därmed undanröjs de betänkligheter som kommissionen tar upp i sitt beslut att inleda det formella granskningsförfarandet.

<sup>(48)</sup> Se särskilt skälen 102–104 i beslutet.

- (116) Sammanfattningsvis anser kommissionen att den tonnageskatteordning som granskas uppfyller kriteriet för alternativet "allt eller inget" som är tillämpligt på verksamheter som omfattas av tonnageskatteordningar.

#### 6.8 Efterlevnad av stödtaket

- (117) Kapitel 11 i riktlinjerna anger att "det sammanlagda stödbelopp som beviljas enligt kapitlen 3 till 6 [dvs. tonnageskatt, undantag från inkomstbeskattning och socialförsäkringsavgifter för sjöfolk, stöd för avlösning, investeringsstöd och regionalstöd] får inte överskrida totalbeloppet av inbetalade skatter och socialförsäkringsavgifter från sjöfartsverksamhet och sjöfolk".

- (118) Enligt de uppgifter som har lämnats av de polska myndigheterna finns inget befintligt stödsystem i Polen som skulle kunna innebära att statligt stöd tillkommer till de förmånerna som den anmälda tonnageskatteordningen erbjuder. Därför drar kommissionen slutsatsen att stödtaket enligt kapitel 11 i riktlinjerna respekteras.

#### 6.9 Rapporter

- (119) De polska myndigheterna har godtagit att lämna årliga rapporter till kommissionen om genomförandet av tonnageskatteordningen och om dess effekter på Europeiska unionens registrerade flotta och på sysselsättningen för sjöfolk inom Europeiska unionen, så som krävs enligt kapitel 12 i riktlinjerna.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

Det stöd som Polen planerar att genomföra med den polska lagen om tonnagebeskattning som grund är förenligt med den inre marknaden på de villkor som föreskrivs i artikel 2.

#### Artikel 2

Bogsering ska kunna tonnagebeskattas, under förutsättning att minst 50 % av driftstiden för det arbete som faktiskt utförs av varje bogserbåt under året har bestått av tjänster som utgörs av sjötransport.

#### Artikel 3

Polen ska inom två månader från delgivningen av detta beslut underrätta kommissionen om vilka åtgärder som har vidtagits för att följa beslutet.

#### Artikel 4

Detta beslut riktar sig till Republiken Polen.

Utfärdat i Bryssel den 18 december 2009.

På kommissionens vägnar

Antonio TAJANI

Vice ordförande