

**DECYZJA KOMISJI****z dnia 18 grudnia 2009 r.****w sprawie pomocy państwa C 34/07 (ex N 93/06) w sprawie wprowadzenia systemu podatku tonażowego w międzynarodowym transporcie morskim w Polsce***(notyfikowana jako dokument nr C(2009) 10376)***(Jedynie tekst w języku polskim jest autentyczny)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2010/213/UE)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), w szczególności jego art. 108 ust. 2 akapit pierwszy <sup>(1)</sup>,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przywołanymi artykułami <sup>(2)</sup> i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

**1. PROCEDURA**

- (1) Pismem z dnia 1 lutego 2006 r. <sup>(3)</sup> Polska zgłosiła Komisji wprowadzenie podatku tonażowego. Sprawa została zarejestrowana pod numerem N 93/06.
- (2) Pismami datowanymi dnia 9 marca, 29 maja i 14 listopada 2006 r. oraz 11 kwietnia 2007 r. <sup>(4)</sup> służby Komisji wezwały polskie władze do udzielenia dalszych informacji. Pismami datowanymi dnia 20 kwietnia, 9 maja i 6 września 2006 r. oraz 5 stycznia i 8 czerwca 2007 r. <sup>(5)</sup> polskie władze udzieliły Komisji odpowiedzi. Ponadto w dniu 19 stycznia 2007 r. odbyło się spotkanie na szczeblu technicznym.
- (3) Pismem z dnia 12 września 2007 r. <sup>(6)</sup> Komisja poinformowała Rzeczpospolitą Polską, że podjęła decyzję o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego określonego w art. 88 ust. 2 Traktatu WE w związku z pomocą (dalej: „decyzja o wszczęciu postępowania”).
- (4) Polska przekazała swoje uwagi pismem z dnia 18 października 2007 r. <sup>(7)</sup>.
- (5) Decyzja Komisji o wszczęciu postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* <sup>(8)</sup>.

<sup>(1)</sup> Ze skutkiem od dnia 1 grudnia 2009 r. art. 87 i 88 Traktatu WE stały się odpowiednio art. 107 i 108 TFUE. Oba zestawy postanowień są zasadniczo identyczne w treści. Dla celów niniejszej decyzji odniesienia do art. 107 i 108 TFUE należy, w odpowiednich przypadkach, rozumieć jako odniesienia do art. 87 i 88 Traktatu WE.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 300 z 12.12.2007, s. 22.

<sup>(3)</sup> Zarejestrowanym pod nr ref. TREN(2006) A/12656.

<sup>(4)</sup> O numerach ref. TREN(2006) D/204393, D/210227, D/223420 i TREN(2007) D/307010.

<sup>(5)</sup> Zarejestrowanymi, odpowiednio, pod numerami ref. TREN(2006) A/19774, A/22657, A/31398, oraz TREN(2007) A/21073 i A/34300.

<sup>(6)</sup> Zarejestrowanym pod nr ref. C(2007) 4016.

<sup>(7)</sup> Zarejestrowanym pod nr ref. TREN(2007) A/45675.

<sup>(8)</sup> Zob. przypis 2.

Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag na temat przedmiotowego środka pomocy.

- (6) Komisja otrzymała uwagi od jednej z zainteresowanych stron <sup>(9)</sup>. Przekazała je Polsce, ale ta nie skorzystała z prawa ustosunkowania się do nich.
- (7) Po spotkaniu służb Komisji z władzami polskimi w dniu 14 stycznia 2009 r. polskie władze pismem z dnia 25 lutego 2009 r. <sup>(10)</sup> zobowiązały się do wprowadzenia zmian w systemie podatku tonażowego w odniesieniu do szeregu kwestii, co do których Komisja wyraziła zastrzeżenia w decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego. I wreszcie, pismami datowanymi: 24 marca 2009 r. <sup>(11)</sup>, 26 października 2009 r. <sup>(12)</sup> oraz 9 grudnia 2009 r. <sup>(13)</sup>, polskie władze przedłożyły dalsze informacje.

**2. SZCZEGÓŁOWY OPIS ŚRODKA POMOCY****2.1. Streszczenie**

- (8) Podatek tonażowy ma na celu zastąpienie podatku dochodowego od osób fizycznych albo podatku dochodowego od osób prawnych w odniesieniu do każdego armatora prowadzącego działalność w międzynarodowym transporcie morskim podatkiem w postaci ryczałtu naliczonego na podstawie łącznej pojemności netto wykorzystywanej przez niego floty. Międzynarodowym transportem morskim jest transport między portem polskim i portem zagranicznym, między portami zagranicznymi, albo między portami polskimi, pod warunkiem że podróż ta stanowi odcinek dalszej podróży do portu zagranicznego. Zgodnie z obecną ustawą o podatku tonażowym żegluga prowadzona wyłącznie między portami leżącymi na terytorium Polski (kabotaż) nie kwalifikuje się zatem do opodatkowania podatkiem tonażowym w jego formie nadanej obecną ustawą o podatku tonażowym.

**2.2. System podatku tonażowego**

- (9) Polski system podatku tonażowego określa ustawa z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym <sup>(14)</sup>. Ustawa ta ma wejść w życie z dniem 1 stycznia 2011 r. po zatwierdzeniu systemu przez Komisję.

<sup>(9)</sup> Zarejestrowane pod nr ref. TREN(2007) A/51337.

<sup>(10)</sup> Zarejestrowanym pod nr ref. TREN(2009) A/10443.

<sup>(11)</sup> Zarejestrowano pod nr ref. TREN(2009) A/13527.

<sup>(12)</sup> Zarejestrowano pod nr ref. TREN(2009) A/34359.

<sup>(13)</sup> Zarejestrowano pod nr ref. TREN(2009) A/38744.

<sup>(14)</sup> Dziennik Ustaw nr 183/2006, poz. 1353.

- (10) Ustawa o podatku tonażowym umożliwia zwolnienie armatorów objętych podatkiem tonażowym z obowiązku uiszczania wpłat z zysku (w rozumieniu ustawy z dnia 31 stycznia 1989 r. o gospodarce finansowej przedsiębiorstw państwowych<sup>(15)</sup>) i ustawy z dnia 1 grudnia 1995 r. o wpłatach z zysku przez jednoosobowe spółki Skarbu Państwa<sup>(16)</sup> w odniesieniu do przychodów z działalności objętej takim podatkiem. Armatorzy mają prawo wybrać opodatkowanie podatkiem tonażowym, składając w tym celu specjalne oświadczenie, w którym wybierają tę formę opodatkowania.
- (11) Zgodnie z art. 5 ustawy o podatku tonażowym w przypadku każdego statku podlegającego opodatkowaniu podatkiem tonażowym zyski podlegające opodatkowaniu uzyskane z kwalifikującej się działalności ustala się jako kwotę ryczałtową obliczaną na podstawie pojemności netto w poniższy sposób: na każde 100 ton netto (NT) i za każdy rozpoczęty okres 24 godzin odpowiadający okresowi eksploatacji w danym miesiącu statków wszystkich armatorów, z których dochód podlega opodatkowaniu podatkiem tonażowym:

Pojemność netto statku	Stawki do obliczenia ryczałtowanego przychodu
Do 1 000 NT	Równowartość 0,5 EUR za każde 100 NT
Od 1 001 do 10 000 NT	Równowartość 0,35 EUR za każde 100 NT powyżej 1 000 NT
Od 10 001 do 25 000 NT	Równowartość 0,20 EUR za każde 100 NT powyżej 10 000 NT
Od 25 001 NT	Równowartość 0,10 EUR za każde 100 NT powyżej 25 000 NT

- (12) Dla celów obliczeniowych pojemność netto statku zaokrąglą się w następujący sposób: pojemność mniejszą niż 50 NT pomija się, a pojemność 50 NT i więcej podwyższa się do pełnych 100 NT.
- (13) Wartość należnego podatku tonażowego oblicza się od podstawy opodatkowania, do której stosuje się stawkę 19 %.
- (14) Kwota podatku tonażowego obliczona w euro podlega przeliczeniu na złote polskie według ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski kursu średniego euro z ostatniego dnia miesiąca, za który nalicza się ten podatek tonażowy. Wysokość należnego podatku tonażowego oblicza się bez pomniejszenia przychodu o koszty jego uzyskania.
- (15) Zgodnie z art. 8 ustawy o podatku tonażowym przychody ze sprzedaży statków uzyskane przez przedsiębiorstwo będące podatnikiem podatku tonażowego nie mieszczą się w zakresie przychodów opodatkowanych podatkiem tonażowym i będą opodatkowane stawką ryczałtową 15 %, jeżeli w ciągu trzech lat nie zostaną w całości wykorzystane do nabycia, remontu, modernizacji lub przebudowy innego statku.

<sup>(15)</sup> Dziennik Ustaw z 1992 r. nr 6, poz. 27 wraz z późniejszymi zmianami.

<sup>(16)</sup> Dziennik Ustaw z 1995 r. nr 154, poz. 792.

- (16) Osoby fizyczne lub osoby fizyczne będące współnikami spółki osobowej podlegające opodatkowaniu podatkiem dochodowym od osób fizycznych miałyby uzyskać możliwość odliczania od kwoty podatku tonażowego kwoty składek na ubezpieczenie zdrowotne uiszczanych w trakcie danego roku podatkowego<sup>(17)</sup> (art. 6 ustawy o podatku tonażowym) i kwoty składek na ubezpieczenie społeczne od podstawy opodatkowania podatkiem tonażowym uiszczanych w trakcie danego roku podatkowego<sup>(18)</sup> (art. 4 ust. 3 ustawy o podatku tonażowym).
- (17) Pismem z dnia 25 lutego 2009 r. polskie władze zobowiązały się do usunięcia z ustawy o podatku tonażowym możliwości odliczania składek na ubezpieczenia zdrowotne i społeczne w przypadku armatora, który jest osobą fizyczną lub osobą fizyczną będącą współnikiem spółki osobowej<sup>(19)</sup>. Nie będzie zatem możliwości stosowania tych odliczeń, zaś dla wszystkich podmiotów kwalifikujących się do opodatkowania podatkiem tonażowym stosowana będzie ta sama metoda obliczania podstawy opodatkowania podatkiem tonażowym i kwoty podatku tonażowego do zapłaty.

### 2.3. Kryteria kwalifikowalności

#### 2.3.1. Kwalifikujące się statki

- (18) Do opodatkowania podatkiem tonażowym kwalifikują się wyłącznie statki morskie wpisane do polskiego rejestru okrętowego. Kwalifikujący się statek jest zatem jednostką o przynależności polskiej, biorącą udział w międzynarodowym transporcie morskim, która spełnia wszystkie wymogi żeglugi morskiej. Wymogiem uznania za statek morski będzie zwykle certyfikacja danej jednostki zgodnie z Międzynarodową konwencją o liniach ładunkowych lub Międzynarodową konwencją o bezpieczeństwie życia na morzu (zwaną dalej konwencją SOLAS)<sup>(20)</sup>.

#### 2.3.2. Kwalifikujące się dziedziny działalności

- (19) Do opodatkowania podatkiem tonażowym kwalifikuje się następująca działalność<sup>(21)</sup>:
- (i) transport ładunków lub pasażerów;
  - (ii) ratownictwo pełnomorskie;
  - (iii) holowanie pełnomorskie, pod warunkiem że co najmniej 50 % przychodów z działalności faktycznie wykonywanej przez holownik w ciągu roku podatkowego uzyskano w wyniku transportu morskiego, nie zaś holowania do portu i z portu;

<sup>(17)</sup> Zgodnie z ustawą z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych; Dziennik Ustaw nr 210, poz. 2135, wraz z późniejszymi zmianami.

<sup>(18)</sup> Zgodnie z ustawą z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych; Dziennik Ustaw z 2007 r. nr 11, poz. 74 wraz z późniejszymi zmianami.

<sup>(19)</sup> Zob. art. 4 ust. 3–5, art. 6 i art. 12 ust. 3 przedmiotowej ustawy.

<sup>(20)</sup> Konwencja SOLAS została przyjęta przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (wprowadzona w Polsce w Dzienniku Ustaw nr 61, poz. 318 i 319) wraz z protokołem do tej samej konwencji, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (wprowadzonym w Polsce w Dzienniku Ustaw z 1984 r. nr 61, poz. 320 i 321 oraz z 1986 r. nr 35, poz. 177).

<sup>(21)</sup> Zob. art. 3 ust. 1 ustawy o podatku tonażowym.

- (iv) pogłębianie, pod warunkiem że 50 % przychodów z całości działalności faktycznie wykonywanej w ciągu roku przez pogłębiarkę stanowią przychody z transportu wydobytych materiałów na pełnym morzu.
- (20) Pismem z dnia 25 lutego 2009 r. polskie władze zobowiązały się do zmiany trzeciego i czwartego z przepisów przytoczonych powyżej<sup>(22)</sup> przez wprowadzenie kryterium stanowiącego, że transport morski powinien stanowić co najmniej 50 % rocznego czasu pracy holownika lub pogłębiarki w roku podatkowym, ażeby działalność holowania i pogłębiania mogła być objęta systemem podatku tonażowego.
- (21) Artykuł 3 ust. 2 ustawy o podatku tonażowym określa dodatkowo rodzaje działalności pomocniczej kwalifikujące się do opodatkowania podatkiem tonażowym, pod warunkiem że są powiązane ze świadczeniem wyżej wymienionych kwalifikujących się usług.
- (22) Artykuł 3 ust. 3 ustawy o podatku tonażowym zawiera wykaz rodzajów działalności, które nie podlegają opodatkowaniu podatkiem tonażowym, np. prace poszukiwawcze na dnie morza, rybołówstwo, budowa, prace podwodne itp.
- 2.3.3. Kwalifikujące się podmioty
- (23) Do przedsiębiorstw kwalifikujących się do objęcia podatkiem tonażowym należą podmioty spełniające określone kryteria.
- (24) Artykuł 2 ust. 3 ustawy o podatku tonażowym określa armatora jako: (i) osobę fizyczną lub prawną mającą odpowiednio miejsce zamieszkania, siedzibę lub zarząd na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej; (ii) wspólnika spółki cywilnej, spółki jawnej, spółki komandytowej, spółki komandytowo-akcyjnej mającego siedzibę, zarząd lub miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej; lub (iii) przedsiębiorcę zagranicznego/przedsiębiorstwo zagraniczne w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej<sup>(23)</sup>, prowadzącego/prowadzące na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej działalność gospodarczą kwalifikującą się do opodatkowania podatkiem tonażowym<sup>(24)</sup>, który spełnia przynajmniej jeden z następujących warunków:
- we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem własnym lub cudzym oraz posiada ważny dokument zgodności<sup>(25)</sup>,
  - jest właścicielem statku, ale nie uprawia równocześnie we własnym imieniu żeglugi statkiem własnym lub cudzym,
- zarządza cudzym statkiem, w cudzym imieniu i na cudzą rzecz na podstawie umowy oraz posiada ważny dokument zgodności<sup>(26)</sup>.
- (25) W odniesieniu do ostatniego warunku (dotyczącego zarządzania statkami) pismem z dnia 8 czerwca 2007 r. polskie władze zobowiązały się do umożliwienia przedsiębiorstwom zarządzającym korzystania z podatku tonażowego tylko wtedy, jeżeli jednocześnie zapewnią one zarządzanie załogą statków i techniczne zarządzanie statkami.
- (26) Dodatkowo, pismem z dnia 26 października 2009 r.<sup>(27)</sup>, polskie władze udzieliły następujących wyjaśnień: przedsiębiorstwa zarządzające statkami spełniają wszystkie wymogi określone w komunikacie Komisji zawierającym wytyczne w sprawie pomocy państwa na rzecz podmiotów zarządzających statkami (dalej: „wytyczne ws. zarządzania statkami”)<sup>(28)</sup>.
- (27) W szczególności w odniesieniu do wymienionych w wytycznych ws. zarządzania statkami kryteriów: wkładu na rzecz gospodarki i rynku pracy Unii (w ppkt 5.1 wytycznych) oraz związku gospodarczego pomiędzy zarządzanymi statkami a Unią (w ppkt 5.2), polskie władze zobowiązały się do wprowadzenia do ustawy o podatku tonażowym wymogu prowadzenia działalności w zakresie zarządzania statkami z terytorium UE, oraz zatrudniania do działań wykonywanych na lądzie i na statkach głównie obywateli Unii. Poza tym korzystanie z systemu podatku tonażowego przez zarządzających statkami spoza Unii zostało wykluczone.
- (28) Jeśli chodzi o wymóg spełniania norm międzynarodowych i wspólnotowych zawarty w ppkt 5.3 wytycznych ws. zarządzania statkami, polskie władze wyjaśniły, że Rzeczpospolita Polska jest członkiem Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), a jako państwo członkowskie UE przestrzega wszelkich norm międzynarodowych i europejskich<sup>(29)</sup>. Przestrzeganie przez armatorów i zarządców statków i inne zainteresowane przedsiębiorstwa wymogów międzynarodowych<sup>(30)</sup>, których stosowanie zapewniają i kontrolują odpowiednie organy państwowe, jest obwarowane szeregiem aktów prawodawstwa krajowego.
- (29) Jeśli chodzi o związek zarządcy statku z banderą (wymagany w ppkt 5.4 wytycznych ws. zarządzania statkami) polskie władze podkreślają, że surowy wymóg żeglugi pod polską banderą, jaki obowiązuje właścicieli statków, dotyczy również zarządców statków.

<sup>(26)</sup> Zobacz przypis 25.

<sup>(27)</sup> Zarejestrowanym pod nr ref. TREN(2009) A/34359.

<sup>(28)</sup> Dz.U. C 132 z 11.6.2009, s. 6.

<sup>(29)</sup> W szczególności Polska jest sygnatariuszem konwencji SOLAS o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (MARPOL) oraz o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (STCW), z wszelkimi późniejszymi zmianami.

<sup>(30)</sup> Są to w szczególności ustawa z dnia z 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (z późniejszymi zmianami), ustawa z 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (z późniejszymi zmianami), ustawa z 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych oraz ustawa z 2001 r. – Kodeks morski (z późniejszymi zmianami).

<sup>(22)</sup> Zawartych w art. 3 ust. 1 pkt 2 i 4 ustawy o podatku tonażowym.

<sup>(23)</sup> Dziennik Ustaw nr 173, poz. 1807, wraz z późniejszymi zmianami.

<sup>(24)</sup> Zobacz ppkt 2.3.2.

<sup>(25)</sup> Dokument zgodności wydaje się zgodnie z konwencją SOLAS podmiotowi, który spełnia wymogi Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczeniu (zwanego dalej kodeksem ISM). Kodeks ISM został przyjęty rezolucją A.741(18) Międzynarodowej Organizacji Morskiej (wprowadzony do polskiego prawodawstwa: Dz.U. M.I. z 2005 r. nr 4, poz. 28).

(30) Co zaś do wymogów w zakresie szkolenia marynarzy i warunków socjalnych, określonych w sekcji 6 wytycznych ws. zarządzania statkami, w swoim piśmie z dnia 9 grudnia 2009 r.<sup>(31)</sup> polskie władze podjęły zobowiązanie wprowadzenia, z chwilą wejścia w życie ustawy o podatku tonażowym, wymagania, by każdy pracodawca zatrudniający marynarzy – będący właścicielem lub też zarządcą statku – spełniał wymogi szczegółowych przepisów konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy o pracy na morzu z 2006 r.<sup>(32)</sup> <sup>(33)</sup>.

#### 2.3.4. Zarządzanie strategiczne i techniczne

(31) W związku z zarządzaniem strategicznym zdaniem Komisji, wyrażonym w pkt 33 decyzji o wszczęciu postępowania, „[...] przedsiębiorstwo objęte podatkiem tonażowym musi podejmować decyzje w kwestii znacznych wydatków kapitałowych oraz obniżenia kapitału z terytorium Polski. Przy ocenie powyższych kwestii polskie władze wezmą pod uwagę stopień, w jakim zagraniczni pracownicy pracują pod kierunkiem pracowników polskich lub w jakim odpowiadają przed pracownikami polskimi. W ocenie, czy strategiczna działalność przeprowadzana jest z terytorium Polski, ważne również będzie umiejscowienie głównej siedziby, włączając w to miejsce pracy kadry zarządzającej szczebla wyższego oraz miejsce, z którego podejmowane są decyzje zarówno rady nadzorczej, jak i zarządu”.

(32) W odniesieniu do zarządzania działalnością handlową Komisja w pkt 34 decyzji o wszczęciu postępowania uznała, że „organy podatkowe sprawdzą, czy działalność w zakresie planowania tras, przyjmowania rezerwacji dla pasażerów lub załadunku, zaopatrzenia statku, zarządzania i szkolenia pracowników, technicznego zarządzania statkami, włącznie z podejmowaniem decyzji w sprawie napraw i przeglądu statków, ma miejsce w Polsce. Znaczenie ma także zachowanie takich miejsc, jak centra szkoleń, terminale itp. w Polsce oraz zakres, w jakim zagraniczne biura lub oddziały pracują pod kierownictwem personelu umiejscowionego w Polsce. Fakt, że statek pływa pod polską banderą, jest zarejestrowany, ubezpieczony lub finansowany w Polsce może działać jako dodatkowy argument na poparcie elementów wskazanych powyżej. W każdym razie przedsiębiorstwo musi przejść obie części oceny: badanie zarządzania strategicznego oraz zarządzania komercyjnego, z wynikiem pozytywnym”.

(33) W następstwie decyzji o wszczęciu postępowania polskie władze wyjaśniły, że wymogi zawarte w pkt 33 i 34 decyzji o wszczęciu postępowania są nieprawidłowe oraz że warunki określone w ustawie o podatku tonażowym w odniesieniu do kwalifikowalności podmiotów w rzeczywistości mają charakter alternatywny, a nie łączny. Artykuł 2 ust. 3 lit. a) i b) ustawy o podatku tonażowym rzeczywiście określa armatora (tj. osobę kwalifikującą się do opodatkowania podatkiem tonażowym, o ile kwalifikuje go do tego jej działalność

jako osobę fizyczną lub osobę prawną albo współnika spółki cywilnej, spółki jawnej, spółki komandytowej lub spółki komandytowo-akcyjnej mającego, odpowiednio: miejsce zamieszkania, siedzibę lub zarząd na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Innymi słowy, tylko jeden z trzech następujących warunków powinien być spełniony: (i) wszystkie kluczowe decyzje powinny być podejmowane w Polsce (w tym: w zakresie zarządzania działalnością handlową i zarządzania strategicznego); lub (ii) siedziba; lub (iii) kadra zarządzająca wyższego szczebla powinny być umiejscowione w Polsce.

(34) Polskie władze wyjaśniły ponadto, że art. 2 ust. 3 lit. c) ustawy o podatku tonażowym jasno określa, że armatorem może być także przedsiębiorca zagraniczny<sup>(34)</sup>, prowadzący w Polsce działalność kwalifikującą się do opodatkowania podatkiem tonażowym. Nie ma w związku z tym ograniczenia dla przedsiębiorstw do prowadzenia działalności wyłącznie na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, aby kwalifikować się do polskiego systemu opodatkowania podatkiem tonażowym, i mogą mieć siedzibę w innych państwach członkowskich Unii lub EOG.

#### 2.3.5. Wykorzystanie statków czarterowanych

(35) W następstwie decyzji o wszczęciu postępowania polskie władze wyjaśniły, że zgodnie z ustawą o podatku tonażowym (a w szczególności jej art. 2 ust. 3 lit. a)–c)) przedsiębiorstwa, których działalność ogranicza się do czarterowania statków na określony czas lub na określonej trasie, nie mogą korzystać z podatku tonażowego. W związku z tym jedynie armatorzy lub podmioty wykorzystujące czarterowane statki na podstawie czarteru bezałogowego albo zarządzające nimi mogą kwalifikować się do opodatkowania podatkiem tonażowym.

#### 2.3.6. Środki zabezpieczające

(36) Ustawa o podatku tonażowym przewiduje wiele środków zabezpieczających, mających zapobiegać efektom zewnętrznym przenoszącym się na rodzaje działalności niekwalifikujące się do opodatkowania podatkiem tonażowym w Polsce lub innych krajach. Wspomniane środki zabezpieczające mają uniemożliwić czerpanie korzyści z systemu podatku tonażowego w przypadku niekwalifikujących się rodzajów działalności<sup>(35)</sup>.

#### 2.3.7. Opcja „wszystko albo nic”

(37) Artykuły 3 i 4 ustawy o podatku tonażowym przewidują, że armatorzy kwalifikujący się do opodatkowania podatkiem tonażowym muszą objąć tym opodatkowaniem wszystkie kwalifikujące się statki i prowadzone na tych statkach rodzaje działalności. W związku z tym całkowicie wykluczone jest selektywne stosowanie systemu podatku tonażowego (podejście wybiórcze).

(38) Zasadę tę stosuje się także do grup przedsiębiorstw. Wszystkie kwalifikujące się do opodatkowania podatkiem tonażowym przedsiębiorstwa należące do grupy przedsiębiorstw, podlegające opodatkowaniu w Polsce, muszą stosować system podatku tonażowego dla wszystkich kwalifikujących się rodzajów prowadzonej działalności, jeżeli jedno z nich wybrało taką formę opodatkowania.

<sup>(31)</sup> Zarejestrowanym pod nr ref. TREN(2009) A/38744.

<sup>(32)</sup> Dyrektywa 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. oraz w sprawie zmiany dyrektywy 1999/63/WE (Dz.U. L 124 z 20.5.2009, s. 30).

<sup>(33)</sup> Warunek ten zostanie wprowadzony na mocy przepisów wykonawczych towarzyszących ustawie o podatku tonażowym.

<sup>(34)</sup> W rozumieniu przepisów polskiej ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej, Dz.U. 173, poz. 1807, z późniejszymi zmianami.

<sup>(35)</sup> Zobacz ppkt 2.7.4–2.7.9 decyzji o wszczęciu postępowania.

- (39) Zgodnie z art. 11 ustawy o podatku tonażowym w przypadku połączenia się armatorów, spośród których co najmniej jeden podlega opodatkowaniu podatkiem tonażowym, lub w przypadku gdy przedsiębiorstwo będące płatnikiem podatku tonażowego wchodzi w posiadanie innych armatorów, opodatkowaniu podatkiem tonażowym będzie podlegała scalona flota nowo powstałego przedsiębiorstwa.
- (40) Ponadto w przypadku zakończenia przez przedsiębiorstwo działalności kwalifikującej się do opodatkowania podatkiem tonażowym ustawa o podatku tonażowym przewiduje, że niemożliwy będzie ponowny wybór opodatkowania podatkiem tonażowym przed upływem trzech lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym podmiot zakończył działalność lub zrezygnował z opodatkowania podatkiem tonażowym.
- (41) Przedsiębiorstwa będące płatnikami podatku tonażowego nie mogą ponadto przez pewien okres zrezygnować z opodatkowania podatkiem tonażowym. Okres ten, zwany okresem opodatkowania podatkiem tonażowym, ma zapobiec zmianie przez armatorów okresów opodatkowania podatkiem tonażowym i podatkiem dochodowym od osób prawnych w zależności od wielkości zysków i zadłużenia. Okres opodatkowania podatkiem tonażowym określony w ustawie o podatku tonażowym (art. 10) wynosi obecnie 5 lat.
- (42) Pismem z dnia 23 lutego 2009 r. polskie władze zobowiązały się jednak do wprowadzenia zmian ustawie o podatku tonażowym przez wydłużenie tego okresu do 10 lat. Jeżeli zatem przedsiębiorstwa raz dokonają wyboru opodatkowania podatkiem tonażowym, będą musiały pozostać w tym systemie opodatkowania co najmniej przez 10 lat.

#### 2.4. Związek z banderą

- (43) Zgłoszony przez Polskę system podatku tonażowego jest ściśle związany z banderą statku, tj. ze spełnieniem wymogu, zgodnie z którym do objęcia podatkiem tonażowym kwalifikują się wyłącznie statki zarejestrowane w polskim rejestrze okrętowym.

#### 2.5. Czas trwania programu

- (44) Pismem z dnia 13 kwietnia 2006 r. polskie władze zobowiązały się do ograniczenia czasu stosowania zgłoszonego systemu podatku tonażowego do 10 lat oraz do ponownego zgłoszenia ewentualnego przedłużenia lub ponowienia systemu po upływie tego dziesięcioletniego okresu. Ponadto w piśmie z dnia 9 grudnia 2009 r. polskie władze zaznaczyły, że system podatku tonażowego ma wejść w życie z dniem 1 stycznia 2011 r.

#### 2.6. Zbieżność w czasie z innymi programami

- (45) Z informacji, którymi dysponuje Komisja, wynika, że w Polsce nie jest obecnie realizowany żaden program pomocy na rzecz transportu morskiego.

#### 2.7. Sprawozdania roczne

- (46) Polskie władze zobowiązały się w swoim zgłoszeniu do składania Komisji co roku sprawozdań na temat sytuacji dotyczącej zmian w odniesieniu do polskiej zarejestrowanej floty i zatrudnienia w niej marynarzy, w tym liczby przedsiębiorstw i grup objętych podatkiem tonażowym.

### 3. PODSTAWY WSZCZĘCIA POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

- (47) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja przedstawiła zastrzeżenia dotyczące pięciu następujących aspektów polskiego systemu podatku tonażowego i ich zgodności z rynkiem wewnętrznym:

— fakt, że system umożliwił korzystanie z podatku tonażowego osobom fizycznym, a także umożliwił osobom fizycznym i prawnym podlegającym opodatkowaniu podatkiem dochodowym od osób fizycznych, które wybrały podatek tonażowy, odliczanie składek na ubezpieczenia społeczne i składek na ubezpieczenia zdrowotne odpowiednio od podatku tonażowego i od podstawy opodatkowania podatkiem tonażowym,

— włączenie do podatku tonażowego holowników i pogłębiarek, które świadczą usługi będące transportem morskim przez mniej niż połowę swojego czasu pracy w danym roku podatkowym,

— umożliwienie armatorowi objętemu podatkiem tonażowym opodatkowania tym podatkiem statków, w odniesieniu do których przedsiębiorstwo nie pełni łącznie, we własnym imieniu lub na rzecz strony trzeciej, trzech następujących funkcji: zarządzania działalnością handlową, zarządzania technicznego statkami i zarządzania załogą statków, których tonaż przekracza czterokrotność tonażu statków, w odniesieniu do których wypełnia ono te trzy funkcje,

— wymogi, aby kluczowe decyzje w zakresie zarządzania strategicznego i zarządzania technicznego były podejmowane w Polsce oraz aby kadra zarządzająca wyższego szczebla, rada nadzorcza, zarząd i siedziba znajdowały się w Polsce, co mogłyby prowadzić do faktycznej dyskryminacji i ograniczenia swobody przedsiębiorczości w odniesieniu do armatorów z innego państwa członkowskiego,

— możliwość rezygnacji z opodatkowania podatkiem tonażowym przez przedsiębiorstwa objęte tym podatkiem już po pięciu latach od momentu wyboru takiej formy opodatkowania.

### 4. UWAGI ZE STRONY POLSKI

- (48) Po przyjęciu decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego polskie władze udzieliły szeregu wyjaśnień w odniesieniu do kwestii przedstawionych w decyzji o wszczęciu postępowania. Wyjaśnienia te zostały w pełni uwzględnione w rozdziale 2 niniejszej decyzji i w związku z tym nie zostaną powtórzone w dalszej części decyzji. Uwagi przedstawione poniżej odnoszą się jedynie do zastrzeżeń Komisji zawartych w decyzji o wszczęciu postępowania.

Kwalifikowalność osób fizycznych do objęcia podatkiem tonażowym; odliczenie składek na ubezpieczenie zdrowotne i składek na ubezpieczenie społeczne odpowiednio od podatku tonażowego i od podstawy opodatkowania podatkiem tonażowym w przypadku osób fizycznych zobowiązanych do zapłaty podatku tonażowego

- (49) W decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego Komisja zakwestionowała możliwość objęcia podatkiem tonażowym osób fizycznych. Polskie władze stwierdziły, że wykluczenie osób fizycznych z systemu podatku tonażowego doprowadzi do niezgodności ustawy o podatku tonażowym z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej, ponieważ konstytucja zapewnia równe traktowanie wszystkich osób przez władze publiczne. Ponadto polskie prawodawstwo nie zabrania prowadzenia działań w transporcie morskim osobom innym niż prawne, a więc armatorzy mogą być również osobami fizycznymi.
- (50) W odniesieniu do kwestii, czy odliczenie składek na ubezpieczenie zdrowotne i składek na ubezpieczenie społeczne odpowiednio od kwoty i podstawy opodatkowania podatkiem tonażowym jest zgodne z rynkiem wewnętrznym, polskie władze wyjaśniły, że takie odliczenie jest możliwe wyłącznie w przypadku osób fizycznych. Władze stwierdziły również, że takie obniżenie podatku wynika z faktu, iż składki na ubezpieczenie zdrowotne i ubezpieczenie społeczne są kompensowane przez system podatku dochodowego od osób fizycznych. W celu ubiegania się o odliczenie z tego tytułu nie jest istotne, czy płaci się podatek dochodowy w oparciu o dochód czy przychód. Odliczenie składek na ubezpieczenie społeczne i ubezpieczenie zdrowotne jest możliwe również w przypadku podatników, którzy wybrali opodatkowanie ryczałtowe od przychodów ewidencjonowanych, w którym opodatkowaniu podlega przychód. Władze stwierdziły następnie, że fakt, iż podatku tonażowego nie płaci się na podstawie realnego dochodu, nie powinien przesądzać o braku możliwości odliczenia składek na ubezpieczenie społeczne i ubezpieczenie zdrowotne odpowiednio od podstawy opodatkowania i podatku.
- (51) Ponadto polskie władze uznały, że pozbawienie armatorów będących osobami fizycznymi możliwości odliczenia składek na ubezpieczenie społeczne i ubezpieczenie zdrowotne odpowiednio od podstawy opodatkowania i podatku tonażowego doprowadziłoby do zróżnicowania sytuacji prawno-podatkowej armatorów, w zależności od tego, czy poza działalnością podlegającą opodatkowaniu podatkiem tonażowym osiągają oni dochody z innych źródeł, np. z najmu lub stosunku pracy.
- (52) Polskie władze wyjaśniły również, że system odliczeń dotyczy wyłącznie osób prowadzących kwalifikowalną działalność gospodarczą, a nie zatrudnianych przez nich marynarzy.
- (53) Niemniej jednak, jak wskazano w motywie 17 niniejszej decyzji, pismem z dnia 25 lutego 2009 r. polskie władze zobowiązywały się do zmiany swojego systemu podatku tonażowego przez wykluczenie z ustawy o podatku tonażowym możliwości odliczenia składek na ubezpieczenie społeczne i ubezpieczenie zdrowotne,

w przypadku gdy armator jest osobą fizyczną lub osobą fizyczną będącą współnikiem spółki osobowej (to jest: przepisów art. 4 ust. 3–5, art. 6 oraz art. 12 ust. 3 przedmiotowej ustawy).

Kwalifikowalność działalności w zakresie pogłębiania i holowania

- (54) W nawiązaniu do wstępnej oceny Komisji, że kwalifikowalność do objęcia podatkiem tonażowym działalności w zakresie pogłębiania i holowania powinna opierać się na czasie pracy danego holownika lub pogłębiarki w roku podatkowym, a nie na poziomie osiąganego dochodu, polskie władze stwierdziły, że powiązanie czasu pracy z możliwością opodatkowania danej działalności podatkiem tonażowym nie zawsze będzie odzwierciedlać prowadzenie tej działalności w ciągu roku.
- (55) Zdaniem władz polskich należałoby utrzymać obecne rozwiązania, tj. odniesienie do udziału przychodów z działalności opodatkowanej podatkiem tonażowym w ogólnej wielkości przychodów, ponieważ w takich przypadkach istnieje możliwość weryfikacji danych zawartych w księgach rachunkowych podatnika. Polskie władze oświadczyły, że zarówno podatnikowi, jak i organom podatkowym łatwiej jest kontrolować takie rozwiązanie, co powinno umożliwić wyeliminowanie nieuprawnionego korzystania z opodatkowania podatkiem tonażowym wspomnianych rodzajów działalności w sytuacji, gdy nie są spełnione wymagane warunki.
- (56) Niemniej jednak, jak wspomniano w motywie 20 niniejszej decyzji, w odpowiedzi na zastrzeżenia przedstawione przez Komisję w decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego, pismem z dnia 25 lutego 2009 r. polskie władze zobowiązały się do zmiany swojego systemu podatku tonażowego przez wprowadzenie kryterium, zgodnie z którym, aby objąć podatkiem tonażowym pogłębianie i holowanie, transport morski winien stanowić co najmniej 50 % rocznego czasu pracy każdego holownika lub pogłębiarki w roku podatkowym.

Kwalifikowalność zarządzania technicznego i zarządzania załogą oraz statkami czarterowanymi na określony czas lub na określoną trasę w systemie podatku tonażowego

- (57) W decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego Komisja stwierdziła, że podatkiem tonażowym należy objąć wyłącznie te statki, w przypadku których armator zapewnia zarządzanie załogą i zarządzanie techniczne statkiem lub zarządzanie komercyjne statkiem, pod warunkiem że tonaż wspomnianych statków nie przekracza czterokrotności tonażu statków, w odniesieniu do których armator spełnia jednocześnie te trzy funkcje, tj. zarządzanie techniczne statkiem, zarządzanie załogą i zarządzanie działalnością handlową. Polskie władze argumentowały, że opracowały system podatku tonażowego na podstawie wspólnotowych wytycznych w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego<sup>(36)</sup> (zwanych dalej „wytycznymi”), które

<sup>(36)</sup> Dz.U. C 13 z 17.1.2004, s. 3.

nie zawierają warunków o takim stopniu szczegółowości i w związku z tym warunki te nie zostały uwzględnione w przepisach ustawy o podatku tonażowym.

- (58) W odniesieniu do statków czarterowanych na określony czas lub na określoną trasę, jak wskazano w motywie 35 niniejszej decyzji, polskie władze oświadczyły, że nie będą się one kwalifikowały do objęcia podatkiem tonażowym.

Wymogi w odniesieniu do zarządzania strategicznego i zarządzania komercyjnego

- (59) W odniesieniu do wymogów w zakresie zarządzania strategicznego i zarządzania technicznego przedstawionych w decyzji o wszczęciu postępowania, zgodnie z którymi wszystkie kluczowe decyzje powinny być podejmowane w Polsce oraz siedziba kadry zarządzającej wyższego szczebla, rady nadzorczej, zarządu i siedziba główna powinny być usytuowane na terytorium Polski, polskie władze oświadczyły, że takie wymogi nie wynikają z przepisów ustawy o podatku tonażowym. Według polskich władz przepisy ustawy o podatku tonażowym nie przewidują oceny (kontroli) zarządzania strategicznego i zarządzania działalnością handlową.

- (60) Władze wyjaśniły ponadto, że warunki odnoszące się do zarządzania strategicznego i zarządzania działalnością handlową są alternatywne i nie mają charakteru kumulatywnego. Innymi słowy wyłącznie jeden z trzech warunków musi zostać spełniony: (i) wszystkie kluczowe decyzje powinny być podejmowane w Polsce (w tym: w zakresie zarządzania komercyjnego i strategicznego); lub (ii) siedziba; lub (iii) kadra zarządzająca wyższego szczebla powinny być umiejscowione w Polsce.

- (61) W związku z tym, według polskich władz, przedsiębiorstwa nie są zmuszone do prowadzenia działalności wyłącznie z terytorium Polski, by kwalifikować się do objęcia polskim systemem podatku tonażowego, ale mogą posiadać siedziby w innych państwach członkowskich Unii lub EOG.

- (62) W odniesieniu do swobody przedsiębiorczości polskie władze wyjaśniły, że armatorem może być również zagraniczny przedsiębiorca<sup>(37)</sup>, który prowadzi w Polsce działalność kwalifikującą się do objęcia podatkiem tonażowym. Strona polska przedstawiła mianowicie argument, iż możliwe jest zarejestrowanie w polskim rejestrze okrętowym statku będącego własnością obywatela państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub osoby prawnej posiadającej siedzibę w państwie członkowskim Unii Europejskiej oraz statku, który:

— jest co najmniej w połowie własnością obywatela państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub osoby prawnej, posiadającej zarejestrowaną siedzibę w państwie członkowskim, pod warunkiem że miejsce zamieszkania lub siedziba głównego zakładu lub oddziału armatora (może być wpisany do polskiego rejestru okrętowego w księdze rejestru stałego na wniosek wszystkich współwłaścicieli) znajduje się w państwie członkowskim,

— jest własnością spółki kapitałowej posiadającej zarejestrowaną siedzibę za granicą, w której to spółce obywatel państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub osoba prawna posiadająca zarejestrowaną siedzibę w państwie członkowskim Unii Europejskiej ma udział kapitałowy, pod warunkiem że miejsce zamieszkania lub siedziba głównego zakładu lub oddziału armatora (może być wpisany do polskiego rejestru okrętowego w księdze rejestru stałego na wniosek właściciela) znajduje się w państwie członkowskim.

- (63) Polskie władze wyjaśniły również, że cudzoziemcy z państw członkowskich i krajów EOG mogą zakładać i prowadzić działalność gospodarczą na tych samych zasadach co polscy przedsiębiorcy. Ponadto obywatele państw spoza UE lub EOG mogą również zakładać i prowadzić działalność gospodarczą na tych samych zasadach co polscy obywatele, jeśli przebywają legalnie na terytorium Polski. Dodatkowo zagraniczni przedsiębiorcy (cudzoziemcy prowadzący działalność gospodarczą za granicą) mogą podejmować działalność gospodarczą w postaci oddziałów i zakładać przedstawicielstwa w Polsce (zgodnie z ustawą o swobodzie działalności gospodarczej).

- (64) Oddział to wyodrębniona i organizacyjnie niezależna część działalności gospodarczej prowadzona przez przedsiębiorcę poza siedzibą przedsiębiorcy lub głównym miejscem prowadzenia działalności. Polskie władze zapewniły, że otwarcie oddziału przez zagranicznego przedsiębiorcę nie jest skomplikowane i nie wymaga spełnienia przez niego szczegółowych warunków. Zakres działalności przedstawicielstwa może natomiast obejmować wyłącznie działalność w zakresie reklamy i promocji przedsiębiorcy zagranicznego.

- (65) Powołując się na powyższe ustalenia, w odniesieniu do wstępnej oceny Komisji, że warunki dotyczące zarządzania strategicznego i komercyjnego zawarte w systemie podatku tonażowego mogą ograniczać możliwość zakładania spółek zależnych, powodować trudności oznaczające faktyczną dyskryminację oraz ograniczać swobodę przedsiębiorczości, polskie władze oświadczyły, że taki wniosek nie jest uzasadniony i nie znajduje podstaw w obowiązujących przepisach prawnych.

Opcja „wszystko albo nic”

- (66) W odniesieniu do minimalnego, pięcioletniego okresu opodatkowania, jaki przewiduje zgłaszany system, polskie władze podkreśliły, że wytyczne nie określają warunków, które dotyczyłyby minimalnego okresu opodatkowania.

- (67) Ponadto wprowadzenie pięcioletniego okresu opodatkowania podatkiem tonażowym stwarza możliwość szybszego osiągnięcia skutku wdrożonych przepisów, takich jak powrót statków będących własnością polskich armatorów pod polską banderę, tj. banderę Unii Europejskiej.

- (68) Polska oświadczyła, że w świetle zobowiązania, zgodnie z którym po dziesięciu latach ponownie zgłosi Komisji Europejskiej system podatku tonażowego jako program pomocy, przedłużenie okresu opodatkowania podatkiem tonażowym do dziesięciu lat utrudni właściwą analizę wprowadzonego systemu, która musi zostać dokonana przed jego ponownym zgłoszeniem przez Polskę.

<sup>(37)</sup> W rozumieniu przepisów polskiej ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej, Dz.U. 173, poz. 1807, z późniejszymi zmianami.

- (69) Niemniej jednak, jak wspomniano w motywie 42 niniejszej decyzji, polskie władze zobowiązały się do zmiany swojego systemu podatku tonażowego przez przedłużenie okresu opodatkowania podatkiem tonażowym do 10 lat.

#### 5. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

- (70) Tylko jedna zainteresowana strona, a mianowicie Bugsier Reederei- und Bergungsgesellschaft mbH & Co. KG (zwana dalej „Bugsier Reederei”), pismem z dnia 20 grudnia 2007 r., odniosła się do publikacji w Dzienniku Urzędowym informacji podsumowującej decyzję Komisji z dnia 11 grudnia 2007 r.
- (71) Według Bugsier Reederei polski system podatku tonażowego nie powinien obejmować holowania. Zgodnie z opinią przedsiębiorstwa takie włączenie mogłoby spowodować poważne zakłócenie konkurencji w europejskim sektorze usług holowniczych.

#### 6. OCENA ŚRODKA

##### 6.1. Istnienie pomocy zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE

- (72) Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (73) Dzięki systemowi podatku tonażowego polskie władze przyznają korzyści za pomocą zasobów państwowych poprzez obniżenie podatku dochodowego od osób prawnych lub podatku dochodowego od osób fizycznych, który w innym wypadku musiałby ponosić ten sektor, faworyzując w ten sposób określone przedsiębiorstwa w związku z faktem, że środek ten odnosi się do sektora międzynarodowego transportu morskiego. Przyznanie takich korzyści grozi zakłóceniem konkurencji i może wpływać na handel między państwami członkowskimi, ponieważ działalność w zakresie transportu morskiego prowadzona jest głównie na rynku światowym, na którym konkurują ze sobą przedsiębiorstwa z innych państw członkowskich.
- (74) Dlatego Komisja uznaje, że zgłoszony środek stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

##### 6.2. Podstawa prawna oceny

- (75) W rozumieniu art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE pomoc przeznaczona na ułatwienie rozwoju niektórych rodzajów działalności gospodarczej może zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym, o ile nie zmienia warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem, co zatem może stanowić ewentualną podstawę do wyłączenia jej z ogólnego zakazu pomocy państwa. W niniejszym przypadku Komisja uznaje, że art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE stanowi stosowną podstawę prawną mającą zastosowanie do zgłoszonego programu.
- (76) W szczególności pomoc na rzecz sektora morskiego należy rozpatrywać w kontekście wytycznych, w tym również wytycznych ws. zarządzania statkami, w których określono reguły kwalifikowania załogi oraz

zarządców technicznych statków do objęcia podatkiem tonażowym oraz innymi formami opodatkowania.

##### 6.3. Ocena zgodności z rynkiem wewnętrznym

- (77) Wytyczne określają warunki, na jakich zezwala się państwom członkowskim na tworzenie niektórych programów pomocy państwa w celu wsparcia sektora transportu morskiego w ramach realizacji ogólnych celów, takich jak:
- poprawa bezpieczeństwa i wydajności transportu morskiego oraz zadbanie, aby był on bardziej przyjazny dla środowiska,
  - zachęcanie do rejestrowania statków pod banderami państw członkowskich lub ich powrotu pod te bandery,
  - przyczynienie się do konsolidacji klastra morskiego posiadającego siedziby w państwach członkowskich, przy jednoczesnym utrzymaniu wszechstronnej konkurencyjności floty na rynkach światowych,
  - utrzymanie i poszerzenie *know-how* gospodarki morskiej oraz ochrona i promowanie zatrudnienia marynarzy z państw członkowskich UE i państw EOG, a także
  - wspieranie promocji nowych usług w dziedzinie żeglugi bliskiego zasięgu zgodnie z białą księgą poświęconą polityce transportowej Wspólnoty.
- (78) W piątym akapicie rozdziału 3.1 wytycznych wymienione są w szczególności systemy podatku tonażowego jako przykłady środków podatkowych, które „chronią wysoką jakość [...] zatrudnienia w sektorze morskim na lądzie” i w związku z tym mogą być uznane za zgodne z rynkiem wewnętrznym.
- (79) Wytyczne wyznaczają jednak określone kryteria, które musi spełnić taki system, aby mógł zostać uznany za zgodny z rynkiem wewnętrznym.
- (80) Kryteria zostały poddane ocenie w decyzji o wszczęciu postępowania i Komisja wyraża wątpliwości w odniesieniu do spełnienia szeregu tych kryteriów. Poniżej przedstawiona jest ocena końcowa Komisji w odniesieniu do każdego z nich.

##### 6.4. Kwalifikowalność osób fizycznych do objęcia podatkiem tonażowym; odliczenie składek na ubezpieczenie zdrowotne i składek na ubezpieczenie społeczne odpowiednio od podatku tonażowego i od podstawy opodatkowania podatkiem tonażowym w przypadku osób fizycznych zobowiązanych do zapłaty podatku tonażowego

- (81) W decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego Komisja wyraziła wątpliwość co do faktu, czy osoby fizyczne powinny się kwalifikować do podatku tonażowego. Akapit czwarty części 3.1 wytycznych wskazuje wyraźnie, że „zastępowanie zwykłego systemu podatku dochodowego od osób prawnych podatkiem

od tonażu jest pomocą państwa”<sup>(38)</sup>. Osoby fizyczne podlegają w praktyce podatkowi dochodowemu od osób fizycznych, a nie podatkowi od osób prawnych. Co więcej, systemy podatku tonażowego zatwierdzone do tej pory przez Komisję polegały jedynie na zastąpieniu systemów podatku dochodowego od osób prawnych systemami podatku tonażowego.

- (82) Komisja dostrzega jednak fakt, iż zakres wytycznych nie ogranicza się wyłącznie do osób prawnych, ale uwzględnia wszystkie możliwe podmioty, które zajmują się transportem morskim. Pierwszy akapit części 2.1 wytycznych w istocie stanowi, że „Wytyczne nie wprowadzają rozróżnienia pomiędzy rodzajami beneficjentów na podstawie struktury prawnej (czy są to spółki kapitałowe, spółki osobowe czy **osoby fizyczne**) ani na podstawie publicznej lub prywatnej formy własności, a wszelkie odniesienie do przedsiębiorstw uwzględnia wszystkie inne formy jednostek prawnych”<sup>(38)</sup>. Jest to ponadto zgodne z podejściem, do którego stosują się przepisy UE dotyczące konkurencji i odnoszące się do przedsiębiorstw niezależnie od ich formy prawnej.
- (83) Ponadto polski program podatku tonażowego nie będzie zróżnicowania osób fizycznych i osób prawnych pod względem opodatkowania, ponieważ podstawa opodatkowania będzie obliczana w identyczny sposób i do wszystkich podmiotów będzie następnie miała zastosowanie ta sama stawka w wysokości 19 %.
- (84) Nie ma zatem powodu, aby w świetle przepisów wytycznych stosować inne opodatkowanie w odniesieniu do osób fizycznych i w tym względzie wątpliwości Komisji zostały wyjaśnione.
- (85) Co więcej, osoby fizyczne nie będą mogły dodatkowo obniżyć należnego podatku tonażowego (do poziomu niepłacenia żadnego podatku), ponieważ w następstwie podjętego przez polskie władze zobowiązania osoby fizyczne nie będą mogły odliczać składek na ubezpieczenie zdrowotne od podatku tonażowego ani składek na ubezpieczenie społeczne od podstawy opodatkowania podatkiem tonażowym. Zapewni to dodatkowo jednaki poziom płatności podatku tonażowego dla wszystkich podmiotów kwalifikujących się do objęcia ich podatkiem tonażowym bez względu na ich formę prawną (osoby fizyczne lub osoby prawne, przedsiębiorcy zagraniczni itp.).
- (86) Pod względem możliwości odliczenia przez osoby fizyczne składek na ubezpieczenie zdrowotne od podatku tonażowego i składek na ubezpieczenie społeczne od podstawy opodatkowania podatkiem tonażowym, Komisja bierze pod uwagę podjęte przez polskie władze zobowiązanie, zgodnie z którym możliwość taka zostanie z przepisów usunięta. Zobowiązanie to uwzględnia również osoby prawne objęte podatkiem dochodowym od osób fizycznych. Komisja z zadowoleniem przyjmuje to zobowiązanie, ponieważ powyższa możliwość byłaby sprzeczna z zasadnością podatku tonażowego (zastąpienie zwykłego zysku uzyskanego przez odliczenie faktycznych opłat od przychodów zyskiem teoretycznym) i zapewniałaby nienależne korzyści. Mogłaby ponadto prowadzić do nieuzasadnionego zróżnicowania traktowania osób fizycznych i osób prawnych.

- (87) Co więcej, zdaniem Komisji definicja podmiotów krajowych i zagranicznych z art. 2 pkt 3 ustawy o podatku tonażowym nie budzi wątpliwości dotyczących możliwej dyskryminacji takich podmiotów, wykluczając wszelkie ewentualne utrudnienia, jakie mogłyby napotkać przedsiębiorcy zagraniczni w kontekście kwalifikowania się do polskiego systemu podatku tonażowego.

#### 6.5. Kwalifikujące się główne rodzaje działalności

- (88) Jak wskazano w decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego, Komisja uważa, że objęcie podatkiem tonażowym międzynarodowego transportu morskiego w zakresie ładunku lub pasażerów jest zgodne z wytycznymi.
- (89) Co więcej, w odniesieniu do objęcia podatkiem tonażowym działalności związanej z transportem towarowym lub pasażerskim Komisja pragnie zauważyć, że wytyczne mają zastosowanie do przedsiębiorstw świadczących usługi morskie – to jest: przewóz towarów i osób na morzu<sup>(39)</sup>. Z tego względu wytyczne odnoszą się wprost do transportu pasażerskiego, jak również towarowego, jako usług kwalifikujących się do objęcia podatkiem tonażowym. Co do działalności związanej z transportem ładunków lub pasażerów bądź z ratownictwem pełnomorskim (statki przeznaczone do ratowania i transportu osób na morzu) zdaniem Komisji i zgodnie z jej praktyką decyzyjną<sup>(40)</sup> kwalifikowanie tych usług do systemu podatku tonażowego powinno być możliwe, z uwagi na ich charakter pomocniczy i bezpośredni związek z transportem morskim.
- (90) W odniesieniu do holowania w czternastym akapicie części 3.1 wytyczne stanowią, że „holowanie” jest objęte zakresem wytycznych tylko wówczas, gdy ponad 50 % działań holowniczych faktycznie wykonanych w danym roku przez holownik stanowi „transport morski”. Czas oczekiwania może zostać proporcjonalnie włączony do części działalności prowadzonej przez holownik, która stanowi „transport morski”.
- (91) W sprawie pogłębiania, w szesnastym akapicie części 3.1 wytyczne stanowią, że „Jednak ustalenia podatkowe dla przedsiębiorstw (takie jak podatek tonażowy) mogą być stosowane do tych przedsiębiorstw obsługujących pogłębiarki, których działalność polega na »transportie morskim« – tzn. transporcie materiałów wydobytych na pełnym morzu – przez ponad 50 % ich rocznego czasu operacyjnego oraz tylko w odniesieniu do takiej działalności transportowej”.

<sup>(39)</sup> Por. ppkt 2 akapit trzeci wytycznych, jak również rozporządzenie Rady (EWG) nr 4055/86 z dnia 22 grudnia 1986 r. stosujące zasadę swobody świadczenia usług do transportu morskiego między państwami członkowskimi i między państwami członkowskimi a państwami trzecimi (Dz.U. L 378 z 31.12.1986, s. 1) oraz rozporządzenie Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczące stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie państw członkowskich (kabotaż morski) (Dz.U. L 364 z 12.12.1992, s. 7).

<sup>(40)</sup> Zob. w szczególności decyzje ws. pomocy państwa na rzecz transportu morskiego (dotyczące podatku tonażowego): N 330/05 – Litwa – *Laivybos bendrovėms taikoma tonažo mokesčio schema* – przyjęta dnia 19 lipca 2006 r. (Dz.U. C 90 z 25.4.2007, s. 11); oraz ws. pomocy nr N 114/04 – Włochy – *System ryczałtowy oparty na tonażu dla przedsiębiorstw żegluga morskiej*, przyjęta dnia 20 października 2004 r. (Dz.U. C 136 z 3.6.2005, s. 42).

<sup>(38)</sup> Wytluszczenie dodane.

- (92) Należy zwrócić uwagę, że zarówno w przypadku holowania, jak i pogłębiania, zmiany, które polskie władze zobowiązały się wprowadzić do ustawy o podatku podażowym<sup>(41)</sup>, będą uzależniały zakwalifikowanie holownika lub pogłębiarki do objęcia podatkiem tonażowym od tego, czy kwalifikująca się działalność stanowi co najmniej 50 % ich rocznego czasu pracy, czy też nie, tym samym doprowadzając ten wymóg do pełnej zgodności z postanowieniami wytycznych.
- (93) Dodatkowo w odniesieniu do pogłębiania system podatku tonażowego (art. 3 ust. 1 pkt 4 ustawy o podatku tonażowym) stosuje definicję działań wykonywanych przez pogłębiarki, które stanowią transport morski, tj. transport materiałów wydobytych na pełnym morzu, która jest zgodna z definicją ustanowioną przez wytyczne. Komisja uważa zatem, że kryteria kwalifikujące dla pogłębiania są zgodne z wytycznymi.
- (94) Jednak w odniesieniu do holowania „warunek, że co najmniej 50 % [czasu pracy] z działalności faktycznie wykonywanej w ciągu roku przez holownik uzyskuje się w wyniku świadczenia usług holowania innych niż holowanie do portu i z portu oraz w granicach portu” (zawarty w art. 3 ust. 1 pkt 2 ustawy o podatku tonażowym) nie jest w pełni zgodny z wytycznymi.
- (95) Przepis ten wyraźnie wyklucza holowanie w celu dotarcia do portu, wypłynięcia z portu lub przemieszczenia się w granicach portu, co jest zgodne z wytycznymi<sup>(42)</sup>. Nie można wszakże wykluczyć, że pozostałe usługi holowania – takie jak holowanie na wodach wewnętrznych lub holowanie na morzu bez zawijania do portu – będą jednak kwalifikowały się do podatku tonażowego. Stan ten jest sprzeczny z treścią wytycznych, które stanowią, że do objęcia podatkiem tonażowym powinno się kwalifikować wyłącznie podmioty, w przypadku których działalność wykonywana przez holowniki stanowi „transport morski”, to jest przewóz towarów i pasażerów na morzu. Orzekając w sprawie *Komisja przeciwko Grecji*<sup>(43)</sup>, Trybunał Sprawiedliwości UE doprecyzował, co następuje: „Choć holowanie jest usługą z reguły świadczoną za wynagrodzeniem, nie polega ono zasadniczo na bezpośrednim przewozie pasażerów lub towarów drogą morską. Polega ono raczej na pomocy w przemieszczeniu statku, wiertnicy, platformy lub boi. Holownik, który wspomaga statek przy manewrowaniu, [...] udziela pomocy temu statkowi przewożącemu pasażerów lub towary, lecz nie jest sam statkiem transportującym”<sup>(44)</sup>. Z tego względu nie sposób uznać usług holowniczych za transport morski. W konsekwencji wyłącznie usługi świadczone przez holowniki polegające na bezpośrednim przewozie pasażerów i towarów na morzu kwalifikuje się do objęcia podatkiem tonażowym.
- (96) W związku z tym Komisja nie sprzeciwia się możliwości kwalifikowania się holowników do objęcia podatkiem tonażowym, pod warunkiem że co najmniej 50 % czasu pracy w ramach działalności faktycznie wykonywanej przez holownik w ciągu roku uzyskuje się w wyniku zapewniania usług, które stanowią transport morski.

#### 6.6. Działalność związana z zarządzaniem

##### Zarządzanie techniczne i zarządzanie załogą

- (97) Jeśli chodzi o kwestie zarządzania technicznego i zarządzania załogą, Komisja musi dopilnować, aby polski program podatku tonażowego spełniał wymogi zawarte w wytycznych w sprawie zarządzania statkami. W tym względzie Komisja pragnie wskazać na następujące kwestie.
- (98) Po pierwsze, wymóg wkładu na rzecz gospodarki i rynku pracy Unii (w ppkt 5.1 wytycznych ws. zarządzania statkami) oraz związku gospodarczego pomiędzy zarządzanymi statkami a Unią (w ppkt 5.2), władze polskie zobowiązały się do wprowadzenia do ustawy o podatku tonażowym wymogu prowadzenia działalności w zakresie zarządzania statkami z terytorium UE oraz angażowania w prace na łądzie i na statkach przede wszystkim obywateli Unii. Poza tym wykluczono korzystanie z ryczałtowego podatku tonażowego przez zarządzających statkami spoza Unii. Na tej podstawie Komisja stwierdza, że warunki określone w ppkt 5.1 i 5.2 wytycznych ws. zarządzania statkami zostały spełnione.
- (99) Po drugie, Komisja potwierdza fakt przynależności Polski do Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) oraz to, że jako sygnatariusz wszelkich stosownych międzynarodowych konwencji Polska wprowadziła ich postanowienia do przepisów krajowych. Co więcej, spełnia wszelkie zobowiązania, jakie nakładają na nią stosowne przepisy UE. W konsekwencji Komisja stwierdza, że system podatku tonażowego spełnia normy międzynarodowe i unijne, o jakich mowa w ppkt 5.3 wytycznych ws. zarządzania statkami.
- (100) Po trzecie, Komisja stwierdza, że warunek, aby zarządzający statkami mogli zarządzać wyłącznie flotą pływającą pod polską banderą, jest w pełni zgodny z zaleceniem ppkt 5.4 wytycznych ws. zarządzania statkami.
- (101) Po czwarte, Komisja pragnie zauważyć, że chociaż polski system podatku tonażowego obejmie jedynie armatorów „kompleksowo” zarządzających statkami – to jest odpowiedzialnych jednocześnie za zarządzanie załogą i zarząd techniczny, to jako zarządzający marynarzami powinni oni zostać objęci szczegółowymi wymogami zawartymi w pkt 6 wytycznych ws. zarządzania statkami. Wymogi te odnoszą się do szkolenia marynarzy oraz do poprawy przysługujących im warunków socjalnych.

<sup>(41)</sup> Zob. motyw 20 niniejszej decyzji.

<sup>(42)</sup> W szczególności z czternastym akapitem ppkt 3.1 wytycznych, stanowiącym, że „działalność holownicza prowadzona między innymi w portach, lub która polega na wspieraniu statków z własnym napędem przy zawijaniu do portu, nie stanowi »transportu morskiego«”.

<sup>(43)</sup> Sprawa C-251/04 z dnia 11 stycznia 2007 r.

<sup>(44)</sup> Zob. pkt 31 wyroku.

- (102) W tym względzie Komisja potwierdza złożone przez polskie władze zobowiązanie do wymagania od każdego pracodawcy marynarzy – czy to właściciela statku, czy przedsiębiorstwa zarządzającego statkiem – przestrzegania szczegółowych postanowień konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy o pracy na morzu z 2006 r. <sup>(45)</sup>. Na podstawie powyższego polski system podatku tonażowego będzie gwarantował spełnienie zobowiązań spoczywających na przedsiębiorcach zarządzających załogą statków, a określonych w pkt 6 wytycznych ws. zarządzania statkami.
- (103) Komisja uznaje zatem, że wymogi zawarte w ustawie o podatku tonażowym w odniesieniu do armatorów są zgodne z wytycznymi ws. zarządzania statkami.  
**Zarządzanie strategiczne i zarządzanie działalnością handlową**
- (104) Komisja przyjmuje do wiadomości wyjaśnienia złożone przez polskie władze w sprawie warunków zarządzania strategicznego i zarządzania działalnością handlową <sup>(46)</sup> oraz potwierdza, że warunki zawarte w systemie podatku tonażowego dotyczące takiego zarządzania rzeczywiście są różne i nie łączą się ze sobą. Aby zakwalifikować się do objęcia podatkiem tonażowym musi zatem zostać spełniony tylko jeden z trzech poniższych warunków: (i) wszystkie kluczowe decyzje są podejmowane w Polsce; lub (ii) siedziba znajduje się na terytorium Polski; lub (iii) kadra zarządzająca wyższego szczebla ma siedzibę na terenie Polski.
- (105) W rezultacie, aby zakwalifikować się do objęcia podatkiem tonażowym, przedsiębiorstwa nie będą ograniczone do prowadzenia działalności wyłącznie z terenu Polski, ale będą mogły mieć siedzibę w innych państwach członkowskich Unii lub EOG.
- (106) Mając na uwadze powyższe, Komisja uznaje, że warunki dotyczące zarządzania strategicznego i zarządzania działalnością handlową zawarte w polskiej ustawie o podatku tonażowym nie przeszkadzają przedsiębiorstwom z innych państw UE/EOG w odnoszeniu korzyści z polskiego podatku tonażowego. Co więcej, warunki te są proporcjonalne do realizowanego celu, którym jest zweryfikowanie, czy przedsiębiorstwa objęte podatkiem tonażowym rzeczywiście mają wkład w działalność gospodarczą i zatrudnienie w Polsce, zgodnie z wytycznymi.  
**Statki czarterowane**
- (107) Komisja przyjmuje do wiadomości wyjaśnienia złożone przez polskie władze w odniesieniu do wymogów regulujących włączenie statków czarterowanych do systemu podatku tonażowego.
- (108) W tym zakresie Komisja potwierdza, że niewłączenie do systemu podatku tonażowego przedsiębiorstw, które ograniczają swoją działalność tylko do czarterowania statków na czas lub na podróż, jest zgodne z wytycznymi.
- (109) Polskie władze wyjaśniły dalej, że do objęcia podatkiem tonażowym będą się kwalifikować jedynie podmioty,

które jednocześnie prowadzą zarządzanie działalnością handlową, zarządzanie techniczne i zarządzanie załogą w odniesieniu do określonych statków czarterowanych. W rozumieniu Komisji jedynie statki czarterowane na podstawie czarteru bezałogowego będą się kwalifikować od objęcia podatkiem tonażowym, ponieważ stanowią one jedyny rodzaj statków czarterowanych, w stosunku do których wypełniane będą wszystkie trzy funkcje. Komisja nie sprzeciwia się zatem kwestii kwalifikowalności statków czarterowanych do objęcia podatkiem tonażowym na podstawie czarteru bezałogowego z uwagi na fakt, że do celów systemu podatku tonażowego takie statki są włączane jako statki własne.

### 6.7. Środki zabezpieczające

- (110) Komisja potwierdza swoje wstępne ustalenia w decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego <sup>(47)</sup>, według których środki zabezpieczające w odniesieniu do weryfikacji wewnątrzgrupowych transakcji na podstawie zasad rynkowych oraz utrzymanie rozdzielności ksiąg rachunkowych między działalnością kwalifikującą się i niekwalifikującą do objęcia podatkiem tonażowym wystarczą, aby zapobiec wszelkim możliwym efektom zewnętrznym przenoszącym się na działalność niezwiązaną z żeglugą morską oraz uchylaniu się od opodatkowania.
- (111) W związku z tym Komisja oceni tylko zasady dotyczące opcji „wszystko albo nic”.
- (112) Przepisy w sprawie podatku tonażowego przewidują, że decyzja o wejściu do zgłoszonego programu musi być podejmowana wspólnie przez wszystkie przedsiębiorstwa – podlegające opodatkowaniu w Polsce – stanowiące część grupy przedsiębiorstw dla wszystkich rodzajów działalności kwalifikującej się do objęcia podatkiem tonażowym.
- (113) Zasady ustanowione w przypadku połączenia wyjaśnione w motywie 39 niniejszej decyzji gwarantują, że nowo powstałe przedsiębiorstwa żeglugi morskiej wybierają opodatkowanie podatkiem tonażowym, o ile co najmniej jeden armator uczestniczący w połączeniu był obciążony podatkiem tonażowym.
- (114) W odniesieniu do zasad zakończenia działalności, które ograniczają przedsiębiorstwom możliwość wyboru opodatkowania podatkiem tonażowym, dopóki nie upłynie okres trzech lat podatkowych, Komisja uważa, że są one dobrze opracowane i pozwalają uniknąć „podejścia wybiórczego”, tak więc przedsiębiorstwa w różnych okresach działalności gospodarczej nie będą mogły wybierać między podatkiem dochodowym od osób prawnych lub fizycznych a podatkiem tonażowym, w zależności od tego, który system podatkowy będzie dla nich bardziej korzystny.
- (115) Komisja zwraca ponadto uwagę na fakt, że zobowiązanie do zmiany systemu podatku tonażowego w celu umożliwienia przedsiębiorstwom utrzymania statków w systemie opodatkowania podatkiem tonażowym przez okres 10 lat jest zgodne z istniejącymi systemami podatku tonażowego zatwierdzonymi dotychczas przez Komisję i w związku z tym wyjaśnia wątpliwości wyrażone przez Komisję w decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego.

<sup>(45)</sup> Wprowadzonej do prawodawstwa Unii dyrektywą Rady 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. oraz w sprawie zmiany dyrektywy 1999/63/WE (Dz.U. L 124 z 20.5.2009, s. 30).

<sup>(46)</sup> Zobacz motywy 31–34 niniejszej decyzji.

<sup>(47)</sup> Zob. w szczególności motywy 102–104.

- (116) Komisja uznaje zatem, że rozpatrywany system podatku tonażowego spełnia kryterium opcji „wszystko albo nic”, mającej zastosowanie do działalności kwalifikującej się do objęcia tym podatkiem.

#### 6.8. Przestrzeganie pułapu finansowego

- (117) Punkt 11 wytycznych stanowi, że „całkowita wielkość pomocy udzielonej w ramach rozdziałów 3 do 6 (to znaczy podatku tonażowego, wyłączenia z zapłaty podatku dochodowego i składek ubezpieczenia społecznego dla marynarzy, pomocy na wymianę załogi, pomocy regionalnej) nie może przekraczać całkowitej sumy podatków i składek na ubezpieczenie społeczne pobranych z tytułu działalności żeglugowej i od marynarzy”.
- (118) Zgodnie z informacjami dostarczonymi przez polskie władze nie istnieje w Polsce program pomocy, który mógłby zwiększyć korzyści płynące z niniejszego programu o pomoc państwa. W związku z tym Komisja stwierdza, że pułap finansowy określonego w rozdziale 11 wytycznych będzie przestrzegany.

#### 6.9. Sprawozdania

- (119) Polskie władze zobowiązały się do przedkładania Komisji rocznego sprawozdania na temat wprowadzania w życie systemu opodatkowania podatkiem tonażowym oraz jego skutków w odniesieniu do zarejestrowanej w Unii floty oraz do zatrudnienia unijnych marynarzy zgodnie z wymaganiami zawartymi w rozdziale 12 wytycznych,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

Pomoc, którą Rzeczpospolita Polska zamierza wprowadzić na podstawie polskiej ustawy o podatku tonażowym, jest zgodna z rynkiem wewnętrznym.

#### Artykuł 2

Działalność holownicza kwalifikuje się do objęcia podatkiem tonażowym pod warunkiem, że co najmniej 50 % czasu pracy w ramach działalności faktycznie wykonywanej przez każdy holownik w ciągu roku zajmuje świadczenie usług, które stanowią transport morski.

#### Artykuł 3

W terminie dwóch miesięcy od notyfikacji niniejszej decyzji Rzeczpospolita Polska powiadamia Komisję o środkach podjętych w celu jej wykonania.

#### Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do Rzeczypospolitej Polskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 18 grudnia 2009 r.

W imieniu Komisji  
Antonio TAJANI  
Wiceprzewodniczący