

IV

(Akty przyjęte przed dniem 1 grudnia 2009 r. na mocy Traktatu WE, Traktatu UE i Traktatu Euratom)

DECYZJA URZĘDU NADZORU EFTA

NR 303/09/COL

z dnia 8 lipca 2009 r.

w sprawie programu odnoszącego się do transportu morskiego w postaci systemu podatku tonażowego i systemu refundacji z tytułu zatrudniania marynarzy

(Islandia)

URZĄD NADZORU EFTA ⁽¹⁾,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym ⁽²⁾, w szczególności jego art. 61–63 oraz protokół 26 do tego porozumienia,

uwzględniając Porozumienie pomiędzy państwami EFTA w sprawie ustanowienia Urzędu Nadzoru i Trybunału Sprawiedliwości ⁽³⁾, w szczególności jego art. 24,

uwzględniając część I art. 1 ust. 2 oraz część II art. 4 ust. 4, art. 6 i art. 7 ust. 5 protokołu 3 do porozumienia o nadzorze i Trybunale ⁽⁴⁾,

uwzględniając wytyczne Urzędu dotyczące zastosowania i interpretacji art. 61 i 62 Porozumienia EOG ⁽⁵⁾, w szczególności rozdział dotyczący pomocy dla transportu morskiego ⁽⁶⁾,

uwzględniając decyzję Urzędu z dnia 14 lipca 2004 r. w sprawie przepisów wykonawczych, o których mowa w art. 27 w części II protokołu 3 ⁽⁷⁾,

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z powyższymi przepisami ⁽⁸⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

I. STAN FAKTYCZNY

1. PROCEDURA

Pismem z dnia 23 marca 2007 r. (nr referencyjny nr 415003) władze Islandii zgłosiły Urzędowi planowaną pomoc dla sektora transportu morskiego zgodnie z art. 1 ust. 3 w części I protokołu 3.

Po wymianie korespondencji ⁽⁹⁾ Urząd poinformował władze Islandii, pismem z dnia 19 grudnia 2007 r., że podjął decyzję o wszczęciu postępowania określonego w art. 1 ust. 2 w części I protokołu 3 w odniesieniu do pomocy państwa dla transportu morskiego w Islandii w postaci systemu podatku tonażowego i systemu refundacji z tytułu zatrudniania marynarzy.

Decyzja Urzędu nr 721/07/COL o wszczęciu postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* i Suplemencie EOG ⁽¹⁰⁾. Urząd wezwał zainteresowane strony do przedstawienia uwag w tej sprawie.

Urząd nie otrzymał żadnych uwag od zainteresowanych stron.

2. OPIS PROPONOWANYCH ŚRODKÓW

Zgłoszenie obejmowało dwa odrębne środki: system podatku tonażowego oraz specjalny system refundacji dla armatorów. Oba środki zostały opisane poniżej.

⁽¹⁾ Zwany dalej „Urzędem”.

⁽²⁾ Zwane dalej „Porozumieniem EOG”.

⁽³⁾ Zwane dalej „porozumieniem o nadzorze i Trybunale”.

⁽⁴⁾ Zwany dalej „protokołem 3”.

⁽⁵⁾ Wytyczne dotyczące zastosowania i interpretacji art. 61 i 62 Porozumienia EOG oraz art. 1 protokołu 3 do porozumienia o nadzorze i Trybunale, przyjęte i wydane przez Urząd w dniu 19 stycznia 1994 r., opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* (zwanym dalej „Dz.U.”) L 231 z 3.9.1994, s. 1 oraz Suplemencie EOG nr 32 z 3.9.1994, s. 1. Zwane dalej „wytycznymi dotyczącymi pomocy państwa”. Zaktualizowaną wersję wytycznych dotyczących pomocy państwa opublikowano na stronie internetowej Urzędu: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>

⁽⁶⁾ Zwany dalej „wytycznymi w sprawie transportu morskiego”.

⁽⁷⁾ Decyzja nr 195/04/COL z dnia 14 lipca 2004 r. opublikowana w Dz.U. L 139 z 25.5.2006, s. 37 oraz Suplemencie EOG nr 26 z 25.5.2006 s. 1, zmieniona decyzją nr 319/05/COL z dnia 14 grudnia 2005 r. opublikowaną w Dz.U. C 286 z 23.11.2006, s. 9 oraz Suplemencie EOG nr 57 z 23.11.2006, s. 31.

⁽⁸⁾ Opublikowanym w Dz.U. C 96 z 17.4.2008, s. 37 oraz Suplemencie EOG nr 20 z 17.4.2008, s. 17.

⁽⁹⁾ Szczegółowe informacje na temat korespondencji pomiędzy Urzędem a władzami Islandii można znaleźć w decyzji Urzędu w sprawie wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego, decyzja nr 721/07/COL, opublikowana w Dz.U. C 93 z 17.4.2008, s. 37 oraz Suplemencie EOG nr 20 z 17.4.2008, s. 17.

⁽¹⁰⁾ Zob. przypis 8, gdzie znajduje się odesłanie do Dz.U.

2.1. TYTUŁ I CEL ZGŁOSZONEGO PROGRAMU

Program „*Ríkisstyrkur vegan kaupskipaútgærdar á Íslandi*”, tj. pomoc państwa dla sektora transportu morskiego w Islandii, obejmuje oba zgłoszone środki. Celem programu jest wspieranie transportu morskiego w Islandii poprzez stworzenie korzyści dla armatorów, tak aby zachęcić ich do rejestrowania statków w Islandii, a nie pod tzw. tanią banderą.

2.2. KRAJOWA PODSTAWA PRAWNA ZGŁOSZONYCH ŚRODKÓW

Podstawą prawną wyżej wymienionych środków jest ustawa nr 86/2007 o opodatkowaniu eksploatacji statków handlowych „*Lög um skattlagningu kaupskipaútgærdar*” (zwana dalej „ustawą o podatku tonażowym”). Ustawa ta została przyjęta przez Parlament dnia 17 marca 2007 r. i opublikowana w Dzienniku Ustaw dnia 30 marca 2007 r. Zgodnie z art. 17 ustawy o podatku tonażowym weszła ona w życie dnia 1 stycznia 2008 r.

Ustawę o podatku tonażowym należy czytać w połączeniu z ustawą nr 38/2007 *um íslenska alþjóðlega skipaskrá* o Islandzkim Rejestrze Statków Żeglugi Międzynarodowej⁽¹¹⁾ (zwanego dalej „IIS”), która weszła w życie dnia 1 stycznia 2008 r.⁽¹²⁾

2.3. PODATEK TONAŻOWY

W Islandii standardowa stawka podatku od osób prawnych wynosi 15 %⁽¹³⁾. Zgodnie z ustawą o podatku tonażowym zamiast bezpośredniego zastosowania zwykłej stawki podatku od osób prawnych, naliczanej jako 15 % zysków osiąganych z działalności żeglujowej, przedsiębiorstwa żeglujowe mogą zastosować korzystniejszy podatek tonażowy, obliczany na podstawie hipotetycznego zysku dziennego, zależnego od rzeczywistego tonażu statku. Jeżeli przedsiębiorstwo żeglujowe zechce w dalszym ciągu podlegać zwykłym zasadom opodatkowania osób prawnych w zakresie sposobu naliczania zysku, ma taką możliwość.

Hipotetyczna wartość zysku uzyskana poprzez zastosowanie ustalonej stawki do rzeczywistego tonażu podlega następnie opodatkowaniu zwykłym podatkiem od osób prawnych.

System podatku tonażowego zwalnia zatem kwalifikujące się przedsiębiorstwa ze zwykłego podatku od osób prawnych naliczanego od zysków z działalności żeglujowej, o ile zyski te są

⁽¹¹⁾ Istnieje już islandzki rejestr statków obejmujący statki rybackie, żaglowce, promy itp., który nie zostanie zastąpiony przez nowo wprowadzony IIS. Oba rejestry będą prowadzone równolegle.

⁽¹²⁾ Władze islandzkie poinformowały, że rząd Islandii przekazał parlamentowi projekt ustawy mającej na celu odłożenie wejścia w życie ustawy nr 38/2007 do dnia 1 stycznia 2009 r. Projekt ustawy został przedłożony parlamentowi dnia 28 listopada 2007 r. i omówiony dnia 4 grudnia 2007 r. Jednakże nie osiągnięto porozumienia dotyczącego tego projektu ustawy i w konsekwencji nigdy nie przesłano go do drugiego czytania w parlamencie. Obie ustawy – nr 86/2007 i nr 38/2007 – weszły zatem w życie dnia 1 stycznia 2008 r.

⁽¹³⁾ W momencie zgłoszenia programu stawka podatku od osób prawnych wynosiła 18 %. Zmieniono ją na 15 % na mocy ustawy z dnia 7 czerwca 2007 r. („*Lög um breyting á lögum nr. 90/2003, um tekjuskatt, með síðari breytingum, og lögum nr. 86/2007, um skattlagningu kaupskipaútgærdar*”).

zatrzymywane w przedsiębiorstwach objętych programem. Zwolnienie nie ma zastosowania do odsetek, zysków z obrotu akcjami netto ani dochodów z innych źródeł.

2.3.1. Kwalifikująca się działalność

Działalność podstawowa

Program obejmuje statki zarejestrowane w IIS o tonażu co najmniej 100 GT wykorzystywane do międzynarodowego transportu pasażerskiego i towarowego oraz krajowego transportu towarowego. Artykuł 3 ustawy o podatku tonażowym stanowi, że transport towarowy lub pasażerski ma być realizowany przez:

1. statki handlowe należące do operatora statku;
2. statki handlowe wypożyczane bez załogi (czarter bez załogi);
3. statki handlowe wypożyczane z załogą (czarter na czas).

Operacje statku handlowego nie obejmują wypożyczenia statku bez załogi na okres dłuższy niż trzy lata. Władze Islandii poinformowały, że nie istnieje żadna szczególna zasada dotycząca proporcji statków handlowych, które mogą być wypożyczane z załogą lub bez załogi, w stosunku do statków będących w posiadaniu operatora statku.

Artykuł 4 ustawy o podatku tonażowym stanowi, że na podstawie ustawy do objęcia programem nie kwalifikują się następujące działania: rybołówstwo, konstrukcje portowe, nurkowanie, pilotowanie i ratownictwo, działania edukacyjno-szkoleniowe oraz inne działania społeczne, działalność sportowa, rozrywkowa i wypoczynkowa, w tym obserwacja wielorybów i transport pasażerski między portami na terenie Islandii, które nie są międzynarodowymi portami zawinięcia.

Władze Islandii potwierdziły, że zgodnie z ustawą holowanie i bagrowanie nie kwalifikują się do programu.

Działalność dodatkowa

Artykuł 3 ustawy o podatku tonażowym stanowi, że do pomocy kwalifikują się następujące rodzaje działalności dodatkowej:

1. wykorzystanie kontenerów w transporcie towarów;
2. eksploatacja urządzeń do załadunku, wyładunku i konserwacji;
3. obsługa sprzedaży biletów i obsługa terminali pasażerskich;
4. prowadzenie biur i obiektów zarządczych;
5. sprzedaż produktów konsumpcyjnych na pokładzie statków handlowych.

2.3.2. *Rejestracja w Islandzkim Rejestrze Statków Żeglugi Międzynarodowej (IIS) i nieograniczony obowiązek podatkowy*

Zgodnie z art. 1 ustawy o podatku tonażowym,

„[s]półki z ograniczoną odpowiedzialnością i prywatne spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, podlegające opodatkowaniu na podstawie art. 2 ust. 1 pkt 1) ustawy nr 90/2003 o podatku dochodowym, eksploatujące statki handlowe zarejestrowane w Islandzkim Rejestrze Statków Żeglugi Międzynarodowej (IIS), mogą podjąć decyzję o płaceniu podatków od działalności związanej z eksploatacją statków handlowych na podstawie niniejszej ustawy, a nie na podstawie ustawy nr 90/2003”.

Ustawa o podatku tonażowym przewiduje, że oprócz wymogu dotyczącego kwalifikujących się działań spełnione muszą być dwa następujące warunki:

— po pierwsze statki muszą być zarejestrowane w IIS. Władze Islandii utrzymują, że rejestracja w IIS nie jest uznawana za tak zwany związek z banderą. Nie wymaga się jednoznacznego związku z banderą Islandii *sensu stricto*. Zgodnie z art. 6 ustawy nr 38/2007 o IIS „statek handlowy zarejestrowany w Islandzkim Rejestrze Statków Żeglugi Międzynarodowej uznaje się za statek islandzki i ma on prawo do żeglugi pod banderą Islandii”. Władze Islandii opisują zatem związek z banderą jako prawo, nie zaś warunek kwalifikowalności w ramach programu.

Statek pod banderą inną niż islandzka również może być uprawniony do skorzystania z podatku tonażowego, o ile jest zarejestrowany w IIS. W tym względzie art. 4 wspomnianej ustawy stanowi, że rejestracja jest dostępna, w przypadku gdy „właścicielem statku handlowego jest obywatel Islandii, obywatel innego państwa Europejskiego Obszaru Gospodarczego lub państw założycieli Europejskiej Strefy Wolnego Handlu, obywatelem Wysp Owczych lub osobą prawną zarejestrowaną w Islandii”;

— po drugie spółki z ograniczoną odpowiedzialnością i prywatne spółki z ograniczoną odpowiedzialnością muszą podlegać opodatkowaniu na podstawie art. 2 ust. 1 pkt 1) ustawy nr 90/2003 o podatku dochodowym (zwanej dalej „ustawą o podatku dochodowym”). Przepis ten stanowi, że spółki z siedzibą w Islandii podlegają w tym kraju opodatkowaniu w zakresie całkowitych dochodów (nieograniczonemu obowiązkowi podatkowemu). Uznaje się, że osoba prawna ma siedzibę w Islandii, jeżeli jest zarejestrowana w tym kraju, jeżeli w ramach swojego statutu uznaje Islandię za swoją siedzibę lub jeżeli Islandia jest faktyczną siedzibą jej kierownictwa. Artykuł 3 ustawy o podatku dochodowym stanowi, że spółki nieposiadające siedziby podlegają w Islandii podatkowi od dochodów wygenerowanych w Islandii (podatek potrącany u źródła). Władze Islandii potwierdziły, że aby spółka kwalifikowała się do pomocy, nie musi być utworzona jako spółka islandzka na mocy islandzkiego prawa o spółkach. Dlatego też spółki utworzone na mocy prawa o spółkach innego państwa EOG mogą kwalifikować się do systemu podatku tonażowego pod warunkiem spełnienia wymogów dodatkowych.

2.3.3. *Ustalenie podstawy opodatkowania*

Zgodnie z art. 6 ustawy o podatku tonażowym podstawa opodatkowania (hipotetyczny zysk) jest ustalana w sposób następujący:

— do 25 000 NT włącznie – 30 ISK za 100 NT;

— od 25 001 NT – 10 ISK za 100 NT.

Nie dopuszcza się odliczeń od podstawy opodatkowania.

2.3.4. *Opodatkowanie na mocy ustawy o podatku dochodowym oraz odrębna księgowość*

W artykule 4 ustawy o podatku tonażowym określono, że jeżeli operator statku prowadzi również inne działania, niekwalifikujące się do objęcia podatkiem tonażowym, to w zakresie tych działań operator powinien być opodatkowany zgodnie z ustawą o podatku dochodowym.

Artykuł 7 ustawy o podatku tonażowym stanowi, że przychody i koszty związane z eksploatacją statków handlowych powinny być oddzielane od przychodów i kosztów związanych z inną działalnością proporcjonalnie do wartości księgowej aktywów wykorzystywanych do eksploatacji statków handlowych oraz do pozostałych celów.

Artykuł 9 ustawy o podatku tonażowym przewiduje, że koszty eksploatacji statków handlowych nie można odliczać od przychodów operatora statku podlegającego opodatkowaniu na mocy ustawy o podatku dochodowym. Koszty niefinansowe, związane z uzyskiwaniem przychodów z eksploatacji statków handlowych oraz pozostałych przychodów, należy podzielić proporcjonalnie do uzyskiwanych przychodów. W przypadku gdy koszty odsetek, amortyzacja i straty kursowe ustalone na podstawie art. 49 ustawy o podatku dochodowym są związane z uzyskiwaniem przychodów z eksploatacji statków handlowych oraz pozostałych przychodów, takie koszty finansowe należy podzielić proporcjonalnie do wartości księgowej aktywów wykorzystywanych do eksploatacji statków handlowych oraz do pozostałych celów. Koszty związane z generowaniem przychodów innych niż przychody z eksploatacji statków handlowych podlegają przepisom ustawy o podatku dochodowym.

Artykuł 11 ustawy o podatku tonażowym stanowi, że straty z eksploatacji statków handlowych nie podlegają odliczeniu w kontekście opodatkowania pozostałych działań zgodnie z ustawą o podatku dochodowym.

2.3.5. *Czas trwania programu oraz okres zamrożenia*

Władze Islandii poinformowały, że zgłoszenie omawianych systemów zostało wprawdzie złożone na czas nieokreślony, lecz zamierzają one dokonać ponownego zgłoszenia po upływie okresu, którego długość zostanie uzgodniona z Urzędem.

Zgodnie z art. 2 ustawy o podatku tonażowym system podatku tonażowego zakłada trzyletni okres zamrożenia. Oznacza to, że armator, który wybrał podatek tonażowy, musi pozostać w tym systemie przez trzy lata.

2.4. SPECJALNE REFUNDACJE Z TYTUŁU PODATKU DOCHODOWEGO MARYNARZY

Władze Islandii zgłosiły również system dotowania wynagrodzeń brutto dla marynarzy, w ramach którego armatorzy mogą otrzymywać dotacje w wysokości 90 % podatku dochodowego obliczonego od wynagrodzeń brutto zatrudnionych marynarzy. Warunki uzyskania dotacji są następujące: armatorem musi być spółka z ograniczoną odpowiedzialnością lub prywatna spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z nieograniczonym obowiązkiem podatkowym w Islandii, statek musi być wpisany do IIS, a armator musi zatrudniać marynarzy kwalifikujących się do opodatkowania w Islandii.

Artykuł 16 ustawy o podatku tonażowym stanowi:

„Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością i prywatne spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, podlegające opodatkowaniu na podstawie art. 2 ust. 1 pkt 1) ustawy nr 90/2003 o podatku dochodowym, eksploatujące statki handlowe (por. art. 3) zarejestrowane w Islandzkim Rejestrze Statków Żeglugi Międzynarodowej (IIS), otrzymują dotację, która stanowi 90 % prawidłowo naliczonej kwoty podatku dochodowego i podatku dochodowego na rzecz gminy potrącanego od wynagrodzeń załóg konkretnych statków handlowych z uwzględnieniem ulg podatkowych dla osób fizycznych oraz ulg dla marynarzy. Potrącony podatek jest w pozostałej części dzielony, tak że 5 % zostaje przekazane do skarbu państwa, a 5 % do gminy danego marynarza. Taki podział zastępuje sposób podziału podatku zgodny z ustawą o podatku potrąconym, ustawą o podatku dochodowym i ustawą o podstawie dochodów gmin.

Minister finansów określa w drodze rozporządzenia sposób realizacji płatności zgodnie z ust. 1, w tym formularz wniosku o dotację, terminy płatności i bilansowanie z nieuregulowanymi opłatami publicznymi”.

Władze Islandii potwierdziły, że poza wymogiem zatrudnienia w przedsiębiorstwie żegludowym i podlegania obowiązkowi podatkowemu w Islandii nie istnieją inne kryteria kwalifikowalności dotyczące statusu marynarza. Refundacja jest przyznawana jedynie na poczet podatku dochodowego naliczonego od wynagrodzeń marynarzy. Nie obejmuje ona składek na zabezpieczenie społeczne. Władze Islandii potwierdziły również, że obywatelstwo islandzkie nie ma w tym względzie znaczenia. Marynarz nie musi mieć miejsca pobytu w Islandii, aby armator kwalifikował się do uzyskania dotacji.

2.5. BENEFICJENCI POMOCY, BUDŻET I CZAS TRWANIA ORAZ WEJŚCIE W ŻYCIE ZGŁOSZONYCH ŚRODKÓW POMOCY

Władze Islandii nie przedstawiły żadnych dokładnych danych dotyczących zmniejszenia dochodów państwa wynikającego ze stosowania systemu podatku tonażowego w porównaniu z dochodami budżetowymi, które można byłoby uzyskać, stosując zwykły podatek od osób prawnych.

Władze Islandii poinformowały, że koszt zgłoszonych środków zależy będzie od liczby statków rejestrujących się w IIS.

Władze oczekują, że zarejestruje się w nim 12 statków, dla których spodziewany podatek tonażowy wyniesie średnio 120 000 ISK. Podatek tonażowy wyniósłby wtedy łącznie 1 440 000 ISK. Jednakże podane wyżej wstępne dane szacunkowe nie obejmują kwoty zwykłego podatku od osób prawnych, który zapłacono by w odniesieniu do omawianych 12 statków w przypadku braku podatku tonażowego.

Władze Islandii poinformowały, że dotychczas nie wpłynął żaden wniosek o rejestrację w Islandzkim Rejestrze Statków.

Władze Islandii nie ograniczyły czasu trwania żadnego z dwóch programów.

2.6. KUMULACJA

Zgodnie z pkt 11 wytycznych w sprawie transportu morskiego całkowita redukcja opodatkowania i obciążeń socjalnych dla marynarzy oraz ograniczenie opodatkowania działalności żegludowej przedsiębiorstw zgodnie z programami zatwierdzonymi już w innych państwach EOG stanowią maksymalny poziom dopuszczalnej pomocy. Aby nie dopuścić do zakłócenia konkurencji, inne systemy pomocy nie mogą oferować większych korzyści. W żadnym wypadku pomoc nie może przekroczyć całkowitej kwoty podatków i składek na zabezpieczenie społeczne pobieranych z tytułu działalności żegludowej i potrąconych z wynagrodzenia marynarzy.

Władze Islandii potwierdziły, że kumulacja dwóch omawianych programów z innymi środkami pomocy będzie monitorowana przez islandzkie organy podatkowe oraz że przestrzegana będzie maksymalna intensywność pomocy.

2.7. INFORMACJE O SPODZIEWANYCH SKUTKACH MAKROEKONOMICZNYCH DLA KLASTRA MORSKIEGO

Zgodnie z pkt 12 ppkt 2 wytycznych w sprawie transportu morskiego władze Islandii przeprowadziły analizę kosztów i wyników w celu określenia makroekonomicznych skutków zgłoszonych programów podatkowych. Na podstawie analizy stwierdzono, że trudno jest przewidzieć ekonomiczne skutki ustawy o podatku tonażowym, ponieważ zależą one będą od liczby statków zarejestrowanych w IIS. Jeżeli chodzi o szacowaną liczbę stworzonych lub zachowanych miejsc pracy, władze Islandii spodziewają się, że wskutek obu środków pomocy w ciągu następnych sześciu lat na kwalifikujących się statkach handlowych zatrudnionych zostanie 200 marynarzy.

3. ZASTRZEŻENIA WYMIENIONE W DECYZJI O WSZCZĘCIU POSTĘPOWANIA

W dniu 19 grudnia 2007 r. Urząd podjął decyzję o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego w odniesieniu do proponowanej pomocy państwa dla sektora transportu morskiego w Islandii w postaci systemu podatku tonażowego i systemu refundacji z tytułu zatrudniania marynarzy⁽¹⁴⁾.

⁽¹⁴⁾ Szczegółowa analiza zastrzeżeń Urzędu znajduje się w art. 3 decyzji nr 721/07/COL.

W decyzji o wszczęciu postępowania w odniesieniu do systemu podatku tonażowego Urząd wyraził wątpliwości dotyczące wymogu rejestracji statku w IIS, co wyklucza z tego systemu eksploatację statków zarejestrowanych w innych państwach EOG, a także wątpliwości dotyczące wymogu nieograniczonego obowiązku podatkowego, co wyklucza z dostępu do podatku tonażowego działalność podlegającą opodatkowaniu u źródła.

Ponadto Urząd wyraził zastrzeżenia dotyczące wymogu, aby do IIS wpisywane były jedynie osoby prawne zarejestrowane w Islandii, traktowania podmiotów zarządzających statkami, określania podstawy opodatkowania oraz długości okresu, w którym armator musi pozostać w systemie podatku tonażowego („okresu zamrożenia”).

Jeżeli chodzi o system refundacji z tytułu zatrudniania marynarzy, Urząd wyraził wątpliwości dotyczące wymogu rejestracji w IIS i nieograniczonego obowiązku podatkowego. Ponadto jeżeli chodzi o regularne usługi transportu pasażerskiego pomiędzy portami EOG, Urząd wyraził wątpliwości co do tego, czy pomoc byłaby przyznawana na zatrudnianie marynarzy wyłącznie z EOG.

4. UWAGI WŁADZ ISLANDII

W piśmie z dnia 15 lutego 2008 r. (nr referencyjny 465550) władze Islandii przekazały Urzędowi pewne uwagi dotyczące systemu podatku tonażowego oraz systemu refundacji z tytułu zatrudniania marynarzy.

Władze Islandii przedstawiły następujące uwagi:

- żaden armator nie wystąpił o rejestrację w IIS;
- aby kwalifikować się do pomocy, spółka musi podlegać opodatkowaniu w Islandii, ale nie musi być utworzona jako spółka islandzka na mocy islandzkiego prawa o spółkach;
- nie stosuje się żadnych szczegółowych zasad dotyczących proporcji statków należących do armatora i statków zarządzanych przez niego wraz z załogą;
- statki należące do osób prawnych z innych państw EOG z ograniczonym obowiązkiem podatkowym w Islandii nie kwalifikują się do rejestracji w IIS;
- artykuł 3 ustawy o podatku tonażowym stanowi, że opodatkowaniem na mocy tej ustawy objęta jest eksploatacja wszystkich statków handlowych spełniających warunki rejestracji w IIS. Wybierając system podatku tonażowego, spółka zgadza się na objęcie wszystkich swoich kwalifikujących się statków i związanej z nimi działalności systemem podatku tonażowego (zasada „wszystko albo nic”);

- stawki podatku: władze Islandii twierdzą, że stawki podatku tonażowego są zgodne ze stawkami zatwierdzonymi przez Urząd w przypadku norweskich systemów podatku tonażowego;
- czas trwania programu: władze Islandii poinformowały, że w myśl porozumienia z Urzędem zamierzają dokonać ponownego zgłoszenia programów;
- kumulacja: władze Islandii poinformowały, że zapewnią przestrzeganie zasad kumulacji.

Władze Islandii nie przekazały żadnych uwag dotyczących długości okresu zamrożenia.

II. OCENA

1. OBECNOŚĆ POMOCY PAŃSTWA

Art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG stanowi:

„Z zastrzeżeniem innych postanowień niniejszego Porozumienia, wszelka pomoc przyznawana przez państwa członkowskie WE, państwa EFTA 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 funkcjonowaniem niniejszego Porozumienia w zakresie, w jakim wpływa na handel między Umawiającymi się Stronami”.

Poniżej przeanalizowane zostały poszczególne kryteria.

1.1. OBECNOŚĆ ZASOBÓW PAŃSTWOWYCH

Środek pomocy musi być przyznany przez państwo lub przy użyciu zasobów państwowych.

Zastosowanie niższego podatku tonażowego zamiast zwykłego podatku od osób prawnych prowadzi do utraty wpływów budżetowych. Program dotyczący marynarzy także wiąże się z utratą wpływów budżetowych, jako że państwo będzie udzielało armatorom bezpośrednich dotacji odpowiadających 90 % podatku dochodowego naliczanego od wynagrodzenia marynarzy, a płaconego przez armatora. W wyniku tych dwóch programów państwo zrzeka się wpływów podatkowych, które w normalnych warunkach uzyskałoby od zainteresowanych przedsiębiorstw. Brak tych środków stanowi obciążenie zasobów państwa związane z opłatami, które zwykle są pokrywane ze środków zainteresowanych przedsiębiorstw⁽¹⁵⁾. Utrata wpływów podatkowych jest równoznaczna ze zużyciem środków publicznych w formie wydatków budżetowych⁽¹⁶⁾.

⁽¹⁵⁾ Sprawa C-156/98 Niemcy przeciwko Komisji, [2000] Rec. I-6857, pkt 26.

⁽¹⁶⁾ Zob. między innymi pkt 3 ppkt 3 wytycznych dotyczących pomocy państwa w sprawie stosowania reguł pomocy państwa do środków związanych z bezpośrednim opodatkowaniem działalności gospodarczej.

1.2. FAWORYZOWANIE NIEKTÓRYCH PRZEDSIĘBIORSTW LUB PRODUKCJI NIEKTÓRYCH TOWARÓW

Oba omawiane środki przynoszą armatorom korzyści w postaci dotacji i ulg podatkowych. Są one ograniczone do sektora morskiego i dlatego sprzyjają tylko niektórym przedsiębiorstwom. W konsekwencji należy je uznać za selektywne w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG ⁽¹⁷⁾.

1.3. ZAKŁÓCENIE KONKURENCJI I WPŁYW NA WYMIANĘ HANDLOWĄ MIĘDZY UMAWIAJĄCYMI SIĘ STRONAMI

Środek pomocy musi zakłócać konkurencję i mieć wpływ na wymianę handlową między Umawiającymi się Stronami.

Armatorzy korzystający z systemów prowadzą działalność gospodarczą, konkurując z armatorami/przedsiębiorstwami z innych państw EOG. Podatek tonażowy i system wspomagania marynarzy wzmacniają pozycję armatorów wobec konkurencji z EOG oraz pozycję Islandii względem innych państw EOG oraz państw trzecich. Dlatego też omawiane środki mają wpływ na wymianę handlową między Umawiającymi się Stronami.

1.4. WNIOSEK

Wobec powyższego Urząd jest zdania, że zgłoszone środki pomocy (system podatku tonażowego oraz system wspomagania marynarzy) stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG.

Wytyczne w sprawie transportu morskiego stanowią bowiem, że „ulgi podatkowe, które w specjalny sposób stosuje się w sektorze żeglugi, uważane są za pomoc państwa. Tak samo pomocą państwa jest zastępowanie zwykłego systemu podatku dochodowego od osób prawnych podatkiem od tonażu”.

2. WYMOGI PROCEDURALNE

Zgodnie z art. 1 ust. 3 w części I protokołu 3 „o wszelkich planach przyznania lub zmiany pomocy należy powiadamiać Urząd Nadzoru EFTA, z wystarczającym wyprzedzeniem, aby umożliwić Urzędowi przedstawienie swoich uwag (...). Zainteresowane państwo nie wprowadza w życie proponowanych środków, do czasu aż procedura zakończy się ostateczną decyzją”.

Składając zgłoszenie dwóch omawianych środków pomocy, przekazane w piśmie Misji Islandii przy Unii Europejskiej z dnia 23 marca 2007 r. (nr referencyjny 415003), władze Islandii dopełniły wymogu zgłoszenia.

Jednakże władze Islandii wprowadziły zgłoszone środki, zanim Urząd podjął ostateczną decyzję w tej sprawie. Dlatego też Urząd stwierdza, że władze Islandii nie dopełniły obowiązków wynikających z art. 1 ust. 3 w części I protokołu 3.

⁽¹⁷⁾ Sprawa C-75/97 *Belgia przeciwko Komisji* [1999] Rec. I-3671, pkt 33.

3. ZGODNOŚĆ POMOCY Z PRZEPISAMI

Zgodnie z art. 61 ust. 3 lit. c) Porozumienia EOG pomoc przeznaczoną na ułatwienie rozwoju niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych można uznać za zgodną z funkcjonowaniem Porozumienia EOG, w przypadku gdy pomoc taka nie zmienia warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem. Urząd uznaje, że art. 61 ust. 3 lit. c) Porozumienia EOG wraz z wytycznymi w sprawie transportu morskiego stanowią podstawę prawną oceny zgodności zgłoszonych środków.

Wytyczne w sprawie transportu morskiego w pkt 1.2 lit. c) ppkt 4 dopuszczają wspieranie sektora transportu morskiego przez państwa EFTA: „sektory gospodarki morskiej są nierozdzielnie związane z transportem morskim. Powiązanie to jest istotnym argumentem na rzecz podjęcia pozytywnych środków, których zadaniem jest utrzymanie floty zależnej od żeglugi EOG. Ze względu na fakt, że transport morski jest jednym z ogniw transportu w ogólnym rozumieniu tego pojęcia, a zwłaszcza w łańcuchu sektorów gospodarki morskiej, podejmowanie środków dla utrzymania konkurencyjności floty europejskiej ma reperkusje w stosunku do inwestycji w przemysłach związanych z gospodarką morską [8] oraz w stosunku do udziału transportu morskiego w całej gospodarce EOG i ogólnie wobec poziomu zatrudnienia”.

Oba zgłoszone środki dotyczą pomocy operacyjnej, tj. pomocy służącej zmniejszeniu wydatków, które przedsiębiorstwo musiałoby ponieść w normalnym trybie codziennego zarządzania zwykłą działalnością. Pomoc operacyjna zazwyczaj nie jest zatwierdzana, o ile nie jest ona w sposób wyraźny dopuszczona w wytycznych Urzędu dotyczących pomocy państwa. Wytyczne Urzędu w sprawie transportu morskiego ustanawiają możliwość udzielenia pomocy operacyjnej w formie podatku tonażowego (pkt 3.1) oraz w formie redukcji kosztów pracowniczych (pkt 3.2).

W swojej analizie Urząd dokonał przeglądu warunków wspólnych dla systemu podatku tonażowego oraz systemu wspomagania marynarzy (3.1), a także warunków charakterystycznych dla systemu podatku tonażowego (3.2) oraz dla systemu wspomagania marynarzy (3.3).

3.1. WARUNEK WSPÓLNY DLA SYSTEMU PODATKU TONAŻOWEGO I SYSTEMU REFUNDACJI Z TYTUŁU ZATRUDNIANIA MARYNARZY: WYMÓG REJESTRACJI STATKU W IIS, KTÓRY WYKLUCZA STATKI ZAREJESTROWANE W INNYCH PAŃSTWACH EOG

Wymóg określony w art. 1 ustawy o podatku tonażowym, zgodnie z którym statek musi być zarejestrowany w IIS, aby armator mógł skorzystać z systemu podatku tonażowego, prowadzi do wykluczenia statków niezarejestrowanych w Islandii. Ograniczenie to ma zastosowanie nawet wówczas, gdy eksploatacja statku podlega opodatkowaniu w Islandii. Zatem armator eksploatujący dwa statki, jeden zarejestrowany

w IIS, a drugi zarejestrowany w innym państwie EOG, może podlegać opodatkowaniu w Islandii w odniesieniu do zysków z eksploatacji obu statków⁽¹⁸⁾. Jednakże jedynie statek zarejestrowany w IIS będzie się kwalifikował do korzystania z podatku tonażowego.

Zgodnie z ogólnie przyjętą zasadą, mimo że podatki bezpośrednio podlegają kompetencjom państw EOG, to w wykonywaniu tych kompetencji państwa muszą przestrzegać przepisów prawa EOG⁽¹⁹⁾. Swoboda przedsiębiorczości obejmuje prawo obywateli (osób fizycznych i prawnych) jednego z państw EOG do zakładania i prowadzenia przedsiębiorstw w innym państwie EOG na warunkach, jakie prawo państwa przyjmującego określa dla własnych obywateli. Zniesienie ograniczeń w odniesieniu do prawa przedsiębiorczości ma zastosowanie do ograniczeń w zakresie zakładania agencji, oddziałów lub spółek zależnych⁽²⁰⁾. Ponadto zakaz nakładania ograniczeń w zakresie prawa przedsiębiorczości ma również zastosowanie do przepisów podatkowych⁽²¹⁾. Dotyczy to więc również prawa spółki utworzonej w jednym państwie EOG, mającej swoją siedzibę, zarejestrowane biuro, główny zarząd lub główne miejsce prowadzenia działalności gospodarczej na terenie EOG, do prowadzenia działalności w innym państwie EOG poprzez oddział lub agencję i do takiego samego traktowania w ujęciu podatkowym, z jakim spotykają się przedsiębiorstwa mające siedzibę w tym państwie. Różnica w traktowaniu w ujęciu podatkowym może być zgodna z postanowieniami Porozumienia EOG, jedynie jeżeli dotyczy sytuacji, które nie są obiektywnie porównywalne, lub jeżeli jest to uzasadnione nadrzędnymi względami interesu publicznego⁽²²⁾.

Rejestracja statku może zostać uznana za ustanowienie działalności, w przypadku gdy statek jest narzędziem prowadzenia działalności gospodarczej wymagającej stałego miejsca prowadzenia działalności. Ograniczenia dotyczące rejestracji statków w innych państwach EOG mogą być zatem sprzeczne z prawem przedsiębiorczości, o którym mowa w art. 31 Porozumienia EOG⁽²³⁾.

Zgodnie z powyższym armator mający nieograniczony obowiązek podatkowy w Islandii i eksploatujący statki hand-

lowe zarejestrowane w innym państwie EOG będzie podlegał mniej korzystnemu traktowaniu w ujęciu podatkowym niż armator mający nieograniczony obowiązek podatkowy w Islandii i eksploatujący statki handlowe zarejestrowane w IIS. Różnica w traktowaniu stanowi ograniczenie prawa przedsiębiorczości, ponieważ zniechęca armatorów do rejestrowania statków w innych państwach EOG.

Władze Islandii nie przedstawiły żadnych przekonujących nadrzędnych względów interesu publicznego mogących uzasadniać takie ograniczenie prawa przedsiębiorczości armatorów z innych państw EOG. Urząd nie znalazł również powodów, dla których takie ograniczenie swobody przedsiębiorczości byłoby konieczne do osiągnięcia celu przyświecającego systemowi podatku tonażowego, tj. poprawy warunków konkurencji dla armatorów w Islandii w stosunku do warunków panujących w państwach spoza EOG.

Ponadto Urząd uznaje, że islandzki wymóg rejestracji jest niezgodny z pkt 3.1 ppkt 7 wytycznych w sprawie transportu morskiego, które stanowią, że programy w zakresie ulg podatkowych powinny wymagać powiązania z „banderą EOG”. W wytycznych wyjaśniono, że zasada ta służy wspieraniu „konkurencyjności bander EOG na światowym rynku żeglugi”. Interpretacja terminu „państwo EOG” odczytywanego w świetle tego celu nie zakłada wprowadzenia wymogu rejestracji w konkretnym państwie EOG udzielającym pomocy. Potwierdza raczej stanowisko, że kryterium powinna być tu rejestracja w dowolnym państwie EOG⁽²⁴⁾.

Władze Islandii twierdzą, że nie wymagają tak zwanego „powiązania z banderą”, ponieważ każdy statek zarejestrowany w IIS może również pływać pod inną banderą. Zgodnie z wyjaśnieniem w pkt 2.3.2 powyżej art. 6 ustawy nr 38/2007 o Islandzkim Rejestrze Statków Żeglugi Międzynarodowej stanowi, że statek handlowy zarejestrowany w IIS uznaje się za statek islandzki niezależnie od tego, czy pływa on pod islandzką banderą.

Zdaniem Urzędu argument dotyczący dobrowolnego używania bandery islandzkiej nie ma tu znaczenia, ponieważ wspomniane wyżej ograniczenie swobody przedsiębiorczości wynika z wymogów rejestracyjnych. O ile więc armator może pływać pod banderą inną niż islandzka, musi zarejestrować się w IIS, aby móc korzystać z bardziej korzystnego podatku tonażowego. Pomimo zapytań Urzędu władze Islandii nie przedstawiły żadnego argumentu uzasadniającego, dlaczego omawiany wymóg podwójnej rejestracji jest konieczny i proporcjonalny w kontekście celów systemu podatku tonażowego.

Dlatego też Urząd stwierdza, że powyższy wymóg rejestracji nie jest zgodny z funkcjonowaniem Porozumienia EOG, w szczególności z prawem przedsiębiorczości, o którym mowa w art. 31 Porozumienia EOG, i dlatego nie może zostać dopuszczony zgodnie z przepisami EOG dotyczącymi pomocy państwa.

⁽²⁴⁾ Jak to miało miejsce w przypadku decyzji nr 755/08/COL z dnia 3 grudnia 2008 r., zgodnie z którą program wymagał powiązania z banderą jednego z państw EOG.

⁽¹⁸⁾ W przypadku obowiązywania umów o unikaniu podwójnego opodatkowania prawo opodatkowania będzie zazwyczaj miało państwo, w którym znajduje się miejsce faktycznego zarządu przedsiębiorstwa, również w odniesieniu do działalności prowadzonej w innych państwach EOG za pośrednictwem oddziału itp. Dlatego też w powyższym przypadku opodatkowanie przedsiębiorstwa mającego stałą siedzibę w Islandii ma miejsce w Islandii, również w odniesieniu do dochodów wygenerowanych poza terytorium Islandii. Jednakże systemem podatku tonażowego objęte byłyby jedynie zyski osiągnięte z działalności statku zarejestrowanego w Islandzkim Rejestrze Statków Żeglugi Międzynarodowej. Zyski z eksploatacji drugiego statku byłyby opodatkowane w ramach zwykłego systemu podatku od osób prawnych. Władze Islandii potwierdziły tę interpretację.

⁽¹⁹⁾ Sprawa E-6/98 *Rząd Norwegii przeciwko Urzędowi Nadzoru EFTA* [1999] EFTA Court Report, s. 74, pkt 34; sprawa E-1/04 *Fokus Bank* [2004] EFTA Court Report s. 11, pkt 20.

⁽²⁰⁾ Zob. na przykład sprawa C-270/83 *Komisja przeciwko Francji* [1986] Rec. 273, pkt 13, oraz sprawa C-311/97 *Royal Bank of Scotland* [1999] Rec. -2651, pkt 22.

⁽²¹⁾ Sprawa C-471/04 *Keller Holding* [2006] Zb.Orz. I-2017, pkt 49.

⁽²²⁾ Sprawa 270/83 *Komisja przeciwko Francji* [1986] Rec. 273, pkt 13; sprawa C-311/97 *Royal Bank of Scotland* cytowana powyżej, pkt 23-31; oraz sprawa C-253/03 *CLT-UFA SA* [2006] Zb.Orz. I-1831, pkt 14-17.

⁽²³⁾ Sprawa C-221/89 *Factortame Ltd. i inni* [1991] Rec. I-3905, pkt 22-23.

Wobec powyższego Urząd nie uznaje konieczności szczegółowego analizowania kwestii podniesionej w decyzji nr 721/07/COL dotyczącej wymogu posiadania nieograniczonego obowiązku podatkowego, aby móc korzystać z systemu podatku tonażowego i systemu refundacji z tytułu zatrudniania marynarzy. W każdym razie zgodnie z przypisem 18 powyżej, umowy państw EOG o unikaniu podwójnego opodatkowania zazwyczaj zakładają, że działalność przedsiębiorstw żeglugowych jest opodatkowana w państwie, w którym znajduje się miejsce faktycznego zarządu przedsiębiorstwa. Tym samym przedsiębiorstwa żeglugowe z siedzibą na terenie EOG z ograniczonym obowiązkiem podatkowym w Islandii zazwyczaj będą podlegały opodatkowaniu tylko w państwie EOG, w którym znajduje się ich miejsce prowadzenia działalności.

3.2. WARUNKI DOTYCZĄCE SYSTEMU PODATKU TONAŻOWEGO

3.2.1. Ustalenie podstawy opodatkowania

Punkt 3.1 ppkt 18 wytycznych żeglugowych stanowi, że Komisja będzie zatwierdzać programy prowadzące do obciążenia podatkowego na taką samą objętość tonażu zgodnie „z zasadami określonymi w już zaaprobowanych programach. Opierając się na tym doświadczeniu Urząd zauważył, że w miejsce obliczania pozornych dochodów, do których stosuje się zwykłą stawkę podatku od osób prawnych, niektóre państwa mogą zdecydować o bezpośrednim ustanowieniu specjalnych stawek podatku od tonażu. Urząd będzie się również starał o utrzymanie sprawiedliwej równowagi zgodnie z już zaaprobowanymi systemami”.

Urząd porównał stawki zgłoszone przez władze Islandii ze stawkami stosowanymi w ramach systemów zatwierdzonych w innych państwach EOG:

Islandia	Dania	Litwa	Włochy	Norwegia (*)
Każda ilość do 25 000 NT	Do 1 000 NT	Do 1 000 NT	Do 1 000 NT	Bez podatku za pierwsze 1 000 NT
30 ISK (0,17 EUR) za 100 NT	0,90 EUR za 100 NT	0,93 EUR za 100 NT	0,90 EUR za 100 NT	
	Od 1 001 NT do 10 000 NT	Od 1 001 NT do 10 000 NT	Od 1 001 NT do 10 000 NT	Od 1 001 NT do 10 000 NT
	0,70 EUR za 100 NT	0,67 EUR za 100 NT	0,70 EUR za 100 NT	0,22 EUR za 100 NT
	Od 10 001 do 25 000 NT	Od 10 001 do 25 000 NT	Od 10 001 do 25 000 NT	Od 10 001 do 25 000 NT
	0,40 EUR za 100 NT	0,43 EUR za 100 NT	0,40 EUR za 100 NT	0,15 EUR za 100 NT
Ponad 25 000 NT	Ponad 25 000 NT	Ponad 25 000 NT	Ponad 25 000 NT	Ponad 25 000 NT
10 ISK (0,06 EUR) za 100 NT	0,30 EUR za 100 NT	0,27 EUR za 100 NT	0,20 EUR za 100 NT	0,07 EUR za 100 NT

Wszystkie wartości podano w ujęciu dziennym

(*) W Norwegii nie oblicza się zysku hipotetycznego. Podatek tonażowy jest obliczany bezpośrednio poprzez pomnożenie stawek podatkowych przez rzeczywisty tonaż. Stawki dla Islandii, Danii, Litwy i Włoch są stawkami zysków hipotetycznych, które następnie podlegają zwykłej krajowej stawce podatku od osób prawnych. Dlatego też, mimo że stawki w Norwegii i Islandii wydają się bardzo podobne, prowadzą one do bardzo różnych poziomów podatku rzeczywiście płaconego przez armatora. Na przykład armator statków o tonażu 30 000 NT w Norwegii zapłaciłby podatek tonażowy wynoszący około 46 EUR, natomiast w Islandii – około 7 EUR⁽¹⁾.

(1) Zob. również decyzja Urzędu w sprawie norweskiego systemu podatku tonażowego, decyzja nr 755/08/COL z dnia 3 grudnia 2008 r.

Jak wynika z powyższej tabeli, system islandzki zakłada znacznie niższą podstawę opodatkowania niż w przypadku czterech pozostałych państw EOG⁽²⁵⁾.

(25) Wymienione stawki są stawkami obowiązującymi w dniu przyjęcia decyzji; odzwierciedlają one bieżące kursy walutowe. Urząd jest jednak zdania, że nawet zanim kryzys finansowy odcisnął swoje piętno na koronie islandzkiej (króna), poziom islandzkiej podstawy opodatkowania nie był zgodny ze stawkami stosowanymi w innych państwach EOG, por. decyzja nr 721/07/COL.

Komisja akceptuje niższe stawki podatkowe jedynie w szczególnych okolicznościach⁽²⁶⁾. Władze Islandii nie przedstawiły Urzędowi żadnych informacji dotyczących istnienia wyjątkowych okoliczności, które uzasadniałyby stosowanie niższych stawek.

Urząd jest zdania, że poziom islandzkiej podstawy opodatkowania nie jest zgodny ze stawkami stosowanymi w innych państwach EOG, gdyż jest on znacznie niższy, a zatem niezgodny z pkt 3.1 ppkt 18 wytycznych w sprawie transportu morskiego.

3.2.2. **Okres, w którym armator musi pozostać w systemie podatku tonażowego**

Okres, w którym armator musi pozostać w islandzkim systemie podatku tonażowego, wynosi trzy lata.

Zdaniem Urzędu w państwach EFTA należy stosować okres dziesięciu lat⁽²⁷⁾.

Stanowisko Urzędu jest zgodne ze stanowiskiem Komisji. Minimalna długość tego okresu w innych zatwierdzonych systemach podatku tonażowego w UE wynosi 10 lat. Komisja podkreśla, że dopuszczając rozbieżność kryteriów w ramach różnych systemów podatku tonażowego, stwarza się ryzyko, że powstaną nieuzasadnione korzyści i że może zaistnieć konkurencja między państwami członkowskimi w zakresie systemów podatku tonażowego. W konsekwencji Komisja wyraziła wątpliwości dotyczące polskiego systemu podatkowego, w którym dopuszczono minimalny okres wynoszący pięć lat. Komisja podkreśliła, że może to prowadzić do szkodliwej rozbieżności między systemami podatku tonażowego, ponieważ sytuacja taka mogła sprawiać, że polski system podatkowy byłby bardziej atrakcyjny, oraz prowadzić do zmian bandery w ramach Wspólnoty⁽²⁸⁾.

Urząd uznaje, że omawiany aspekt zgłoszonego systemu jest niezgodny z art. 61 Porozumienia EOG.

3.2.3. **Traktowanie przedsiębiorstw zarządzających statkami**

W decyzji nr 755/08/COL Urząd wskazał, że ma wątpliwości co do zgodności zgłoszonego systemu z Porozumieniem EOG w zakresie traktowania przedsiębiorstw zarządzających statkami.

⁽²⁶⁾ Zob. decyzja Komisji 2005/417/WE z dnia 30 czerwca 2004 r. dotycząca szeregu środków fiskalnych, które Belgia zamierza wdrożyć dla transportu morskiego, Dz.U. L 150 z 10.6.2005, s. 1. Władze belgijskie chciały zaoferować niższe stawki podatkowe dla większych statków, które zamierzały zmienić banderę. W przypadku Belgii istniała obniżona stawka dla wagi powyżej 40 000 ton, którą akceptowano, pod warunkiem że statek był nowy lub zarejestrowany pod banderą państwa trzeciego w okresie pięciu lat poprzedzających przystąpienie do systemu belgijskiego. Zastrzeżenie Komisji dotyczące tej rozbieżności w podstawie opodatkowania polegało na tym, że niska podstawa opodatkowania mogłaby prowadzić do zakłócenia konkurencji, gdyby zachęcała armatorów spoza Belgii do przenoszenia swoich statków do rejestru belgijskiego z innego rejestru wspólnotowego.

⁽²⁷⁾ Zob. decyzja nr 755/08/COL z dnia 3 grudnia 2008 r. w sprawie zgłoszenia zmian w norweskim specjalnym systemie podatkowym dla sektora żeglugowego.

⁽²⁸⁾ Decyzja nr 93/2006 – Polska.

Władze Islandii nie przedstawiły Urzędowi żadnych informacji wyjaśniających przekazane wątpliwości.

W świetle powyższych aspektów dotyczących niezgodności zgłoszonego systemu z Porozumieniem EOG, Urząd nie uznaje konieczności szczegółowego analizowania problemów podniesionych w decyzji nr 721/07/COL dotyczących przedsiębiorstw zarządzających statkami.

3.3. **WARUNKI DOTYCZĄCE SYSTEMU REFUNDACJI Z TYTUŁU ZATRUDNIANIA MARYNARZY**

3.3.1. **Regularne usługi pasażerskie między portami EOG: pomoc powinna być udzielana jedynie na zatrudnianie marynarzy z EOG**

Zgodnie z pkt 3.2 ppkt 2 wytycznych w sprawie transportu morskiego pomoc może być udzielana w postaci obniżonej stawki składek na zabezpieczenie społeczne marynarzy z EOG zatrudnionych na statkach zarejestrowanych w państwie EOG oraz w postaci obniżonej stawki podatku dochodowego dla marynarzy z EOG pracujących na statkach zarejestrowanych w państwie EOG. Władze Islandii zgłosiły pomoc dotyczącą składek marynarzy, które mogą zostać zwrócone armatorowi w wymiarze 90 %.

Zgodnie z pkt 3.2 ppkt 2 wytycznych w sprawie transportu morskiego marynarze z EOG są definiowani jako:

- obywatele państw EOG w przypadku marynarzy pracujących na statkach (w tym promach typu ro-ro) świadczących regularne usługi pasażerskie między portami EOG;
- wszyscy marynarze podlegający opodatkowaniu w państwie EOG we wszystkich pozostałych przypadkach.

Władze Islandii nie przedstawiły pisemnej definicji pojęcia „marynarz” w akcie legislacyjnym czy administracyjnym, ale potwierdziły że ani obywatelstwo, ani miejsce pobytu marynarza nie są tu wymogiem. Obywatele państw trzecich mogą również korzystać z tego systemu. W decyzji nr 721/07/COL Urząd wskazał, że zgodnie z pkt 3.2 ppkt 2 wytycznych w sprawie transportu morskiego w przypadku usług pasażerskich między portami EOG pomoc może być udzielana jedynie na zatrudnianie marynarzy z EOG.

Władze islandzkie nie przedstawiły Urzędowi jakichkolwiek informacji, które byłyby sprzeczne z jego oceną.

Dlatego też na podstawie uzyskanych informacji Urząd uznaje, że omówiony wyżej aspekt systemu nie jest zgodny z Porozumieniem EOG.

4. WNIOSEK

Na podstawie powyższej oceny Urząd stwierdza, że program odnoszący się do transportu morskiego w postaci systemu podatku tonażowego i systemu refundacji z tytułu zatrudniania marynarzy jest niezgodny z postanowieniami Porozumienia EOG dotyczącymi pomocy państwa.

Urząd przyjmuje, że pomimo faktu, iż samo uchwalenie aktu legislacyjnego spowodowało zaistnienie obowiązku zgłoszenia, o którym mowa powyżej, nie dokonano żadnych płatności w ramach środków objętych postępowaniem wyjaśniającym i dlatego zastosowanie przepisów dotyczących zwrotu pomocy nie będzie konieczne.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Program odnoszący się do transportu morskiego w postaci systemu podatku tonażowego i systemu refundacji z tytułu zatrudniania marynarzy jest niezgodny z funkcjonowaniem Porozumienia EOG w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG.

Artykuł 2

Władze islandzkie informują Urząd Nadzoru EFTA, w terminie dwóch miesięcy od daty opublikowania niniejszej decyzji, o środkach podjętych w związku z tą decyzją.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Islandii.

Artykuł 4

Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny.

Sporządzono w Brukseli dnia 8 lipca 2009 r.

W imieniu Urzędu Nadzoru EFTA

Per SANDERUD
Przewodniczący

Kristján A. STEFÁNSSON
Członek Kolegium