РЕШЕНИЕ (ЕС) 2019/1116 НА КОМИСИЯТА

от 19 декември 2017 година

относно държавна помощ SA.33829 (2012/C) Малтийска схема за данък върху тонажа и други държавни мерки в полза на дружествата за морски транспорт и техните акционери

(нотифицирано под номер C(2017) 8734)

(само текстът на английски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, първа алинея от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочените по-горе разпоредби ([1]) и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

(1) Въз основа на жалба, получена от заинтересована страна през октомври 2011 г., Комисията започна обсъждания с малтийските органи относно малтийската схема за данък върху тонажа и допълнителните данъчни мерки. След писмени и устни обсъждания с малтийските органи между ноември 2011 г. и юни 2012 г., Комисията уведоми Малта с писмо от 26 юли 2012 г., че е взела решение за откриване на процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), относно евентуални неправомерни мерки за помощ, прилагани от Малта в полза на дружества за морски транспорт и техните акционери („решение за откриване на процедурата“) ([2]).

(2) В решението за откриване на процедурата Комисията покани заинтересованите страни да представят мненията си относно мерките, изложени в решението за откриване на процедурата в съображения 3—30.

(3) Комисията получи мнения от шест заинтересовани страни: Сдружение на корабособствениците от Европейската общност; Асоциацията по морско право на Малта; Норвежката асоциация на корабособствениците; Малтийската търговско-промишлена камара; Международен съвет за морски транспорт на Малта; Промишлена мрежа за луксозни яхти — Малта. Комисията също така получи мнения от служител на дружество от германския транспортен сектор, който пожела да остане анонимен.

(4) Мненията бяха препратени на Малта, на която беше дадена възможност да отговори; отговорът ѝ бе получен с писмо от 15 декември 2012 г.

(5) Малта представи допълнителни съображения с писма от 15 октомври 2012 г., 21 декември 2012 г., 27 февруари 2013 г., 31 октомври 2013 г., 25 март 2014 г. и 24 декември 2015 г.

(6) С писмо от 9 декември 2016 г. Малта се отказа от своето право съгласно член 342 от ДФЕС във връзка с член 3 от Регламент (ЕИО) № 1 за определяне на езиковия режим на Европейската икономическа общност ([3]) настоящото решение да бъде прието на малтийски език и се съгласи решението да бъде прието на английски език.

2. ОПИСАНИЕ НА МЕРКИТЕ

(7) Настоящото решение се отнася до следните мерки:

а) схемата за данък върху тонажа, и по-конкретно:

i) плавателните съдове, имащи право на облагане с данък върху тонажа;

([1]) ОВ C 216, 21.7.2012 г., стр. 45.
([2]) ОВ C 289, 25.9.2012 г., стр. 49.
([3]) ОВ 17, 6.10.1958 г., стр. 358.

ii) специфични видове доходи и дейности на корабите, облагани с данък върху тонажа ([4]), подлежащи на данък върху тонажа, схемата за данък върху тонажа, включително разширяването на обхвата на данъка върху тонажа до спомагателни дейности, свързани с морския транспорт;

iii) нивото на данъка върху тонажа;

iv) изискването за връзка с флага;

v) мерки за обособяване на средства;

б) освобождаването от данъчно облагане на капиталови печалби от продажбата или прехвърлянето на кораби;

в) освобождаването от данъчно облагане на капиталови печалби по отношение на акции в дружества за морски транспорт;

г) освобождаването от данъчно облагане на дивиденти по отношение на акции в дружества за морски транспорт;

д) освобождаването от данъчно облагане на лихви или други приходи от финансиране на дружества за морски транспорт или кораби, облагани с данък върху тонажа;

е) освобождаването от определени мита върху ценни книжа и трансфери.

2.1. **Схемата за данък върху тонажа**

2.1.1. *Общи принципи — Допустими плавателни съдове, приходи и дейности*

(8) По силата на Закона за търговското корабоплаване ([5]), специално допълнен и изменен от Сборника от наредби за данъчно облагане на търговското корабоплаване ([6]) (наричан по-долу „Сборникът от наредби за данъчно облагане“), доходите на лицензирана организация за морски транспорт, получени от корабоплавателни дейности, може да бъдат освободени от данък съгласно Закона за данъка върху доходите ([7]), при условие че всички съответни регистрационни такси и данъци върху тонажа ([8]) са надлежно платени. Опцията да се плати данък върху тонажа се отнася за приходи, произтичащи от използването на кораб, облаган с данък върху тонажа ([9]).

(9) Понятието „организация за морски транспорт“ се определя в Закона за търговското корабоплаване ([10]) като организация с основен предмет на дейност една или повече от следните дейности, при условие че има лиценз за тях:

„а) притежаването, експлоатацията (чрез чартър или по друг начин), администрирането и управлението на кораб или кораби, регистриран/и като малтийски кораб/и по смисъла на настоящия закон, и извършването на всички спомагателни финансови и търговски дейности, както и дейности за осигуряване на безопасност във връзка с тях;

б) притежаването, експлоатацията (чрез чартър или по друг начин), администрирането и управлението на кораб или кораби, регистрирани под флага на друга държава, и извършването на всички спомагателни финансови и търговски дейности, както и дейности за осигуряване на безопасност във връзка с тях;

в) притежаването на акции или други капиталови участия в дружества, независимо дали са малтийски или не, учредени за някоя от целите, посочени в настоящия член, и извършването на всички спомагателни финансови и търговски дейности, както и дейности за осигуряване на безопасност във връзка с тях;

г) набирането на капитал чрез заеми, издаването на гаранции или ценни книжа от страна на дружеството, когато това цели постигането на целите, посочени в настоящия член за самата организация за морски транспорт или за други организации за морски транспорт в рамките на същата група; […]

д) извършването на други такива дейности в рамките на морския сектор, които министърът може по съвет на Органа периодично да предпише чрез наредби като допустими за горните цели.“

([4]) „Кораби, облагани с данък върху тонажа“ съгласно малтийското законодателство са кораби, чиито дейности ги правят допустими за схемата за данък върху тонажа, вж. раздел 4.2.1.1 от настоящото решение.

([5]) Глава 234, Закон за търговското корабоплаване, Държавен вестник на Малта, притурка от 6 април 1973 г. (наричан по-долу „Законът за търговското корабоплаване“).

([6]) Глава 234.43, Наредба за търговското корабоплаване (Данъчно облагане и други въпроси, свързани с организациите за морски транспорт), Държавен вестник на Малта № 17,574 от 30 април 2004 г.

([7]) Глава 123, Закон за данъка върху доходите, Държавен вестник на Малта, 1 януари 1949 г. (наричан по-долу „Законът за данъка върху доходите“).

([8]) Понятието „данъци върху тонажа“ в по-широк смисъл се отнася за мита, които всеки кораб е длъжен да заплати, и по-специално по отношение на регистрационната такса. Важно е да се отбележи, че макар всички морски плавателни съдове, които са регистрирани в Малта, да плащат данък върху тонажа под формата на регистрационна такса, не всички такива кораби след това са допустими за освобождаване от данъка върху доходите. Плавателните съдове в схемата за данък върху тонажа, които са допустими за облагане с данък върху тонажа и същевременно са освободени от данък върху доходите, се наричат от Малта „кораби, облагани с данък върху тонажа“.

([9]) За определението на „кораб, облаган с данък върху тонажа“, вж. бележка под линия 4.

([10]) Член 84(Z), параграф 1 от Закона за търговското корабоплаване.

(10) Схемата за данък върху тонажа обхваща приходите, произтичащи от дейности, свързани с морския транспорт ([11]). В Сборника от наредби за данъчно облагане се изисква да бъде гарантирано счетоводното разделяне на дейностите, които са свързани с морския транспорт, от тези, които не са ([12]). „Дейности, свързани с морския транспорт“ се определят като „международен превоз на стоки или пътници по море или предоставянето на други спомагателни или свързани с това услуги на или от кораб, включително притежаването, чартирането или всяко друго използване на кораб за всички или някоя от горепосочените дейности или по друг предвиден начин“ ([13]).

(11) В член 85, параграф 1 от Закона за търговското корабоплаване се определят изискванията, според които даден кораб се определя като „кораб, облаган с данък върху тонажа“, и следователно се възползва от схемата за данък върху тонажа: „Кораб, облаган с данък върху тонажа“ означава „*или кораб, обявен от министъра съгласно член 85A от настоящия закон за кораб, облаган с данък върху тонажа,, или кораб на Общността с нетен тонаж не по-малко от 1 000 тона, който е притежаван изцяло, чартиран, управляван, администриран или експлоатиран от организация за морски транспорт*“. В член 85A, параграф 1 от Закона за търговското корабоплаване се дава възможност всеки кораб, включително тези под 1 000 нетни тона ([14]), да бъде обявен за „кораб, облаган с данък върху тонажа“, и следователно да бъде допустим за участие в схемата за данък върху тонажа. Настоящата формулировка уточнява, че това може да бъде направено „*независимо от операциите или търговията, в които участва*“, и при такива условия, каквито съответният министър „*може да счете за уместни*“.

(12) Доходите от дейности, свързани с морския транспорт, на лицензирана организация за морски транспорт са освободени от данък съгласно Закона за данъка върху доходите ([15]).

(13) Накратко, плавателните съдове, участващи в схемата за данък върху тонажа („кораби, облагани с данък върху тонажа“), които са допустими за облагане с данък върху тонажа, като същевременно са освободени от данък върху доходите, се определят като плавателни съдове, които са „*притежавани изцяло, чартирани, управлявани, администрирани или експлоатирани от организация за морски транспорт*“ ([16]) и които участват в дейности, свързани с морския транспорт ([17]).

(14) Освен това съгласно Закона за данъка върху доходите от облагане са освободени следните: всеки доход, капиталова или друга печалба на лицензирана организация за морски транспорт, получени от продажбата или прехвърлянето на кораб, облагаен с данък върху тонажа или от продажбата на права за придобиване на кораб, който ако бъде доставен или завършен, би бил определен като кораб, облагаен с данък върху тонажа ([18]).

2.1.2. *Специфични видове доходи и дейности, допустими за облагане с данък върху тонажа*

2.1.2.1. Отдаване на беърбоут чартър

(15) Съгласно малтийското законодателство всички приходи от отдаване на беърбоут чартър са допустими за облагане с данък върху тонажа, без никакви ограничения.

2.1.2.2. Тайм чартър и рейсов чартър

(16) Поради широкото определение на „организация за морски транспорт“ ([19]) в съчетание с широкото определение на „дейности, свързани с морския транспорт“ ([20]) в малтийското законодателство може да се тълкува, че печалбата на чисто търговските управители на кораби без никаква отговорност за екипажа или техническото управление (т.е. дружества, които сключват договори за транспортиране и разчитат на други дружества да предоставят услугата чрез тайм чартър или рейсов чартър) отговарят на изискванията за облагане с данък върху тонажа.

(17) Използването на кораби, наети чрез тайм чартър, става при изпълнение на изискванията за връзка с флага, предвидени в съображение 24. Въпреки това понастоящем няма изрично правило за минималното изискване за флаг на държава от ЕИП за нови участници в схемата за данък върху тонажа.

([11]) Член 3, параграф 1, буква а) от Сборника от наредби за данъчно облагане.
([12]) Член 3, параграф 4 от Сборника от наредби за данъчно облагане.
([13]) Член 85 от Закона за търговското корабоплаване.
([14]) Вж. съображение 7 от решението за откриване.
([15]) Член 3, параграф 1, буква а) от Сборника от наредби за данъчно облагане.
([16]) Член 85, параграф 1 от Закона за търговското корабоплаване.
([17]) Вж. съображение 10.
([18]) Член 3, параграф 1, буква б) от Сборника от наредби за данъчно облагане.
([19]) Вж. съображение 9.
([20]) Вж. съображение 10.

(18) На 6 януари 2012 г. началникът на Службата за регистрация за морския транспорт издаде вътрешни правила за допустимост за прилагане на малтийската схема за данък върху тонажа („Вътрешен процедурен правилник от 2012 г.“) ([21]). Те включват ограничения за тайм чартър и подобните му дейности като процент от общия тонаж на флота. Същата вътрешна процедура позволява дерогации от правилото до три години:

„Към момента на избора да се включат в схемата за данък върху тонажа общият нетен тонаж на придобитите чрез „чартър ин“ кораби и включени в схемата за облагане с данък върху тонажа не надвишава 80 % от общия нетен тонаж на всички придобити чрез „чартър ин“ кораби и експлоатирани от отговарящия на условията чартърен превозвач и всяка друга организация, съставляваща част от същата група. Придобит чрез „чартър ин“ кораб означава кораб, нает чрез тайм чартър или рейсов чартър или на база договор за превоз на товари. Експлоатирани кораби означава притежавани кораби или наети на беърбоут чартър. Този процент може да достигне 90 %, при условие че всеки придобит чрез „чартър ин“ кораб плава под флаг на Общността или се управлява изцяло (екипаж и техническо управление) от територията на ЕС/ЕИП. След влизане в системата чартърният превозвач може да увеличи процента на нетния тонаж, който е придобит чрез „чартър ин“, спрямо горепосочения максимум, при условие че това увеличение не се наблюдава в продължение на повече от три последователни данъчни периода“.

2.1.2.3. Приходи от спомагателни дейности

(19) По отношение на превоза на товари и пътници Вътрешният процедурен правилник от 2012 г. дава някои подробности за това кои „спомагателни дейности“ обикновено се считат от малтийските органи за попадащи в обхвата на определението за „дейности, свързани с морския транспорт“. Посочено е, че като цяло „*всички дейности, които в значителна степен са свързани със и съставляват нормална част на услугата за функциониране на кораба, предлагана в хода на експлоатацията на отговарящи на условията кораби, следва да отговарят на условията за включване в режима за облагане с данък върху тонажа*“. По-специално в това отношение са посочени следните дейности:

а) Във връзка с превоза на пътници по море (кораби за круизи) — всички хотелиерски, кетъринг, развлекателни и търговски дейности на борда на отговарящ на условията кораб, при условие че тези услуги се извършват като спомагателни дейности към дейността за превоз на пътници по море от този кораб и всички се консумират или използват на борда на кораба;

б) експлоатацията на офис помещения във връзка с дейности за морски транспорт, облагани с данък върху тонажа;

в) експлоатацията на съоръжения за издаване на билети и пътнически терминали във връзка с дейности за морски транспорт, облагани с данък върху тонажа ([22]);

г) предлагането на екскурзии за пътниците на отговарящ на условията кораб, експлоатиран от дружеството, когато всяка кабина за пътници остава на разположение за тяхно изключително ползване;

д) всяка лихва или подобна възвръщаемост от работния капитал, когато тази лихва/възвръщаемост се използва с цел финансиране на лицензираната организация за морски транспорт или нейните дейности, свързани с морския транспорт, и/или придобиването и поддръжката на кораб, облаган с данък върху тонажа.

(20) Според Малта дейността, описана в буква а) от съображение 19, и по-специално консумацията или използването на борда, се тълкува като включваща всички постъпления от стоки и услуги, продавани на *пътниците, все още ползващи кабина на борда*, стига приходите на кораба да произтичат основно от традиционните приходи, свързани с морския транспорт.

2.1.3. *Нивото на данъка върху тонажа*

(21) Малта събира годишен данък върху тонажа под формата на еднократна сума ([23]):

Таблица 1

Кораб с нетен тонаж (в нетни тона — НТ)		Годишен данък върху тонажа
0	2 500	1 000 EUR
2 500	8 000	1 000 EUR плюс 40 цента за всеки НТ над 2 500 НТ
8 000	10 000	3 200 EUR плюс 19 цента за всеки НТ над 8 000 НТ

([21]) Известие за търговско корабоплаване, Вътрешна процедура, Министерство на транспорта на Малта, Дирекция „Търговско корабоплаване“, издадено от началника на Службата за регистрация на корабите и морските лица на 6 януари 2012 г.

([22]) Обхванатите приходи са продажбата на билети за морски транспорт или комбиниран транспорт с морска част. Съответните разходи, които попадат в обхвата на данъка върху тонажа, са разходите за експлоатация на служби за продажба на билети и продажбата на билети на терминала.

([23]) Вж. Първо приложение, част Б от Закона за търговското корабоплаване.

Кораб с нетен тонаж (в нетни тона — НТ)		Годишен данък върху тонажа
10 000	15 000	3 580 EUR плюс 14 цента за всеки НТ над 10 000 НТ
15 000	20 000	4 280 EUR плюс 12 цента за всеки НТ над 15 000 НТ
20 000	30 000	4 880 EUR плюс 9 цента за всеки НТ над 20 000 НТ
30 000	50 000	5 780 EUR плюс 7 цента за всеки НТ над 30 000 НТ
Над 50 000		7 180 EUR плюс 5 цента за всеки НТ над 50 000 НТ

(22) Стандартната ставка се коригира в зависимост от възрастта на кораба. Стандартната ставка се прилага само за кораби, които са на 10—15 години. Кораби, които са по-стари от 15 години, подлежат на надбавка от максимум 50 %. За кораби на възраст 0—5 години се прилага намаление от 30 %, а за тези на възраст 5—10 години намалението е 15 % ([24]).

(23) В Първото приложение към Закона за търговското корабоплаване се постановява, че „министърът може — при условия, каквито сметне за необходими —да освободи всеки кораб или всеки клас кораби от плащането на всички или част от таксите, платими съгласно тези разпоредби“.

2.1.4. *Изискването за връзка с флага*

(24) Съгласно член 85А, параграф 2 от Закона за търговското корабоплаване кораб с флаг на държава извън Общността може да бъде обявен за „кораб, облаган с данък върху тонажа“, когато ([25]):

а) лицензираната организация за морски транспорт притежава, управлява или експлоатира най-малко 60 % от общия си тонаж под флаг на Общността; или

б) процентът на общия тонаж на лицензираната организация за морски транспорт, който е под флаг на Общността непосредствено след като организацията за морски транспорт започне да експлоатира кораба, е не по-малък от процента на общия тонаж на организацията за морски транспорт, който е бил под флаг на Общността на референтната дата ([26]) или, в случая на управители на кораби, една година от датата, на която управителят на кораба е започнал своята дейност (ако това е след референтната дата); или

в) процентът на тонажа под флаг на Общността на дружеството бенефициер не е намалял за период от три години или за по-малък период, през който е съществувал бенефициерът на данъка върху тонажа.

(25) Когато изискванията, посочени в буква б) или в), не са изпълнени, корабът под флаг на държава извън Общността все пак може да бъде включен в схемата за данък върху тонажа, ако бенефициерът се ангажира да увеличи или поне да запази под флага на една от държавите членки делът на тонажа, който се експлоатира под такива флагове на референтната дата.

2.1.5. *Мерки за счетоводно разделяне*

(26) Общите разпоредби за борба срещу злоупотребите в малтийското данъчно право, в които се предвижда схемите, целящи изкуствено намаляване на данъчните суми, да не се вземат предвид, се прилагат също и по отношение на схемата за данък върху тонажа ([27]).

(27) Преминаването между схемата за облагане с данък върху тонажа и общата система на корпоративното подоходно облагане с цел оптимизиране на данъчните разходи е ограничено от факта, че решението за напускане на схемата за облагане с данък върху тонажа е необратимо ([28]).

([24]) Точните намаления и увеличения са определени в Първо приложение, част В от Закона за търговското корабоплаване.
([25]) Както е разяснено от Малта, терминът „кораб под флаг на Общността“ в малтийското законодателство обхваща както плавателни съдове под флага на държава от ЕС, така и на държава от ЕИП.
([26]) Както е предвидено в членове 2 и 3 от Сборника от наредби за данъчно облагане, референтните дати са съответно 17 януари 2004 г. за организации за морски транспорт и 11 юни 2009 г. за управители на кораби (в съответствие с глави 3 и 12 от Насоките на Общността относно държавната помощ за морския транспорт (ОВ C13, 17.1.2004 г., стр. 3), „Насоките за морския транспорт“ и глава 5 от Съобщението на Комисията за предоставяне на насоки относно държавната помощ за дружествата за управление на кораби (ОВ C 132, 11.6.2009 г., стр. 6).
([27]) Член 51 от Закона за данъка върху доходите.
([28]) Наредба 6 от Сборника от наредби за данъчно облагане.

(28) По отношение на всяка година, за която се прилага данък върху тонажа, трябва да се водя отделни сметки с ясно разграничаване на плащанията и постъпленията от съответната организация за морски транспорт по отношение на дейностите, свързани с морския транспорт, както и за постъпленията, свързани с всеки друг вид дейност ([29]).

2.1.6. *Освобождаването от данъчно облагане на капиталови печалби от продажбата или прехвърлянето на кораби*

(29) Капиталовите печалби, произтичащи от продажбата или прехвърлянето на кораби, облагани с данък върху тонажа, и подобни операции, са освободени от облагане с данък ([30]). Няма ограничения за това освобождаване.

2.1.7. *Освобождаването от данъчно облагане на дивиденти по отношение на акции в дружества за морски транспорт*

(30) В член 3, параграф 1, буква а) от Сборника от наредби за данъчно облагане се предвижда, че „друг данък съгласно Закона за данъка върху доходите не е дължим или платим върху доходите до степента, в която тези доходи произтичат от дейности, свързани с морския транспорт на лицензирана организация за морски транспорт“, при условие че всички съответни такси и данъци са били надлежно платени от организацията за морски транспорт. Това освобождаване от данък се прилага по цялата верига на собствеността ([31]).

(31) По отношение на общата система за данъчно облагане на доходите, третирането на дивидентите за акционерите се урежда от член 68 от Закона за данъка върху доходите, който предвижда:

„68. 1) а) Никое лице, непребиваващо в Малта, или физическо лице, пребиваващо в Малта и получаващо дивидент, изплатен от печалбата, разпределена по някоя от сметките за данъчно облагане, различни от сметката за окончателен данък, не е длъжно да обяви наличието на такъв дивидент в данъчна декларация, подадена съгласно разпоредбите на Законите за данъка върху доходите.

б) Съгласно настоящия закон никое лице няма да се облага с допълнителен данък върху доходите, посочени в буква а).

в) Дивидентите, изплатени от печалбата, разпределена по сметката за окончателен данък, не се облагат с допълнителен данък и не съставляват част от облагаемия доход на лицата, и никое лице не може да иска данъчен кредит или възстановяване на данъци, пряко или непряко платени върху такава печалба…“

(32) Практическият ефект на член 68 от Закона за данъка върху доходите е, че когато се разпределя като дивидент, печалбата не подлежи на допълнително облагане с данък на нивото на акционерите. Трябва да се отбележи, че освен това няма задължение за получателите да оповестяват тези дивиденти.

2.1.8. *Освобождаването от данъчно облагане на капиталови печалби по отношение на акции в дружества за морски транспорт*

(33) Организациите, притежаващи дялови участия в организации за морски транспорт, и акционерите не плащат подоходен данък върху капиталовите печалби от прехвърлянето на тези дялови участия, при условие че дружеството, в което са тези дялови участия, се ограничава до дейности, свързани с морския транспорт ([32]). Това освобождаване от данък се прилага по цялата верига на собствеността ([33]).

(34) Законът за данъка върху доходите налага данък върху някои капиталови печалби. Те се посочени изчерпателно в член 5, параграф 1 от Закона за данъка върху доходите и включват по принцип тези, които произтичат от сделки с недвижимо имущество, ценни книжа и партньорства. Облагаемите капиталови печалби се сумират с другите приходи на данъкоплатците и се облагат с единна ставка от 35 % за дружества.

(35) В член 12, параграф 1, буква в), подточка ii) от Закона за данъка върху доходите се предвижда освобождаване от данъци за лица, които не пребивават в Малта. По-специално всички капиталови или други печалби в полза на или придобити от лице, което не пребивава в Малта, от трансфера на акции или ценни книжа в дадено дружество, което не е дружество за недвижими имоти, са освободени от данък, при условие че крайният получател на печалбите е лице, което не пребивава в Малта, и че това лице не е притежавано или контролирано от физическо лице или лица, които обичайно пребивават в Малта.

([29]) Член 3, параграф 4 от Сборника от наредби за данъчно облагане.
([30]) Член 3, параграф 1, буква б) от Сборника от наредби за данъчно облагане.
([31]) Член 3, параграф 1, буква б) от Сборника от наредби за данъчно облагане.
([32]) Член 3, параграф 1, буква в) от Сборника от наредби за данъчно облагане.
([33]) Член 3, параграф 3 от Сборника от наредби за данъчно облагане.

2.1.9. *Освобождаването от данъчно облагане на лихви или други приходи, платили по отношение на финансиране на дружества за морски транспорт или кораби, облагани с данък върху тонажа*

(36) В Закона за търговското корабоплаване се постановява, че освен притежаването, експлоатацията, администрирането и управлението на кораб или кораби, регистрирани в Малта или под флага на друга държава, и извършването на всички спомагателни финансови, търговски и свързани със сигурността дейности в тази връзка ([34]), една организация се определя като организация за морски транспорт, ако основният ѝ предмет на дейност е — и при условие че е получен лиценз от Генералния директор за корабоплаването — „набирането на капитал чрез заеми, издаването на гаранции или ценни книжа за самата организация за морски транспорт или за други организации за морски транспорт в рамките на същата група“ ([35]) или „за извършването на такива други дейности в рамките на морския сектор, които министърът може по съвет на Органа периодично да предпише чрез наредби като допустими за горните цели“. ([36])

(37) В член 3, параграф 2 от Сборника от наредби за данъчно облагане се постановява, че съгласно Закона за данъка върху доходите данък не се плаща върху лихви или други приходи от финансирането на дейности на лицензирани организации за морски транспорт, посочени в член 84Z, параграф 1 от Закона за търговското корабоплаване или от финансирането на кораб, облаган с данък върху тонажа. Съгласно тази разпоредба това освобождаване е приложимо само за лицензирани банки, кредитни или финансови институции, пребиваващи в Малта, и се предоставя само след изрично заявление пред компетентните органи.

(38) Заеми и гаранции от финансови институции за корабособственици, както и за оператори, управители или администратори на кораби, следователно също биха могли потенциално да бъдат освободени съгласно Закона за данъка върху доходите от облагане с данък на печалбите, произтичащи от съответните дейности ([37]).

(39) Малтийските органи потвърдиха, че от присъединяването на Малта към Европейския съюз лиценз се предоставя единствено на организации, които се занимават с притежаването, експлоатацията (на чартър или по друг начин), администрирането и управлението на кораб или кораби, и че никоя банка, кредитна или финансова институция по смисъла на член 84Z, параграф 1 от Закона за търговското корабоплаване не се е ползвала от това предимство.

2.1.10. *Освобождаването от мито върху ценни книжа и трансфери*

(40) Законът за митата върху ценните книжа и трансферите ([38]) се прилага за трансфери на търгуеми ценни книжа, недвижимо имущество, продажби на търг и застрахователни полици. Търгуемите ценни книжа се определят като „притежание на акционерен капитал в дадено дружество и документи, представляващи същото дружество“ ([39]).

(41) В Сборника от наредби за данъчно облагане ([40]) се посочва, че мито не се заплаща за i) регистрацията на кораб, облаган с данък върху тонажа, съгласно Закона за търговското корабоплаване; ii) издаването или разпределението на гаранция или дял на лицензирана организация за морски транспорт; iii) покупката, трансфера, прехвърлянето на гаранция или дял на лицензирана организация за морски транспорт; iv) продажбата или прехвърлянето на кораб, облаган с данък върху тонажа; v) регистрацията, прехвърлянето или заличаването на ипотека или друг залог върху или по отношение на кораб или организация за морски транспорт; vi) прехвърлянето на права и дялови участия или поемането на задължения по отношение на кораб.

(42) В Закона за митата върху ценните книжа и трансферите ([41]) се налага мито върху сделките с ценни книжа в размер на две евро за всеки сто евро от сумата или стойността на заплащането или реалната стойност на търгуемите ценни книжа, в зависимост от това коя стойност е по-висока.

(43) Въпреки това с мита не се облагат сделки с ценни книжа на дружество, в което повече от половината от обикновения акционерен капитал с право на глас и на печалба се държи от лица, които не пребивават в Малта, и не се притежава или контролира пряко или непряко от лица, пребиваващи в Малта, при условие че по-голямата част от бизнес интересите на дружеството са извън Малта ([42]).

(44) Освободени от такси по принцип са също така и трансфери на вътрешногрупова основа в контекста на операции по преструктуриране на групата ([43]). Съществуват значителен брой други случаи на освобождаване, предимно насочени към различни юридически лица със значителни международни участия, но също така и при други обстоятелства, например дружества за колективно инвестиране.

([34]) Член 84Z, параграф 1, букви а)—в) от Закона за търговското корабоплаване.
([35]) Член 84Z, параграф 1, буква г) от Закона за търговското корабоплаване.
([36]) Член 84Z, параграф 1, буква д) от Закона за търговското корабоплаване.
([37]) Член 84Z, параграф 1, буква г) от Закона за търговското корабоплаване и член 3, параграф 2 от Сборника от наредби за данъчно облагане.
([38]) Законът за митата върху ценните книжа и трансферите, Глава 364, Държавен вестник на Малта, 25 ноември 1992 г.
([39]) Член 2 от Закона за митата върху ценните книжа и трансферите.
([40]) Член 5 от Сборника от наредби.
([41]) Член 42, параграф 1 от Закона за митата върху ценните книжа и трансферите.
([42]) Член 47, параграфи 3 и 4 от Закона за митата върху ценните книжа и трансферите.
([43]) Член 42, параграф 1, буква б) от Закона за митата върху ценните книжа и трансферите.

3. **ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ**

(45) В решението за откриване на процедурата бяха изразени съмнения относно съвместимостта на мерките, описани в раздели 2.1—2.8, с вътрешния пазар и по-специално с Насоките за морския транспорт ([44]).

(46) Относно мерките за данък върху тонажа Комисията имаше следните съмнения:

а) Насоките за морския транспорт ограничават прилагането на данъка върху тонажа до корабите, използвани за целите на морския транспорт, който се определя като „транспорта на стоки и хора по море“ ([45]). Въпреки това определението не изглежда да е било отразено в Закона за търговското корабоплаване. Освен това малтийската схема дава на министъра право по собствена преценка да се отклонява от общите изисквания, посочено в Закона за търговското корабоплаване. Комисията счете, че никакви печалби от кораби, които не участват в дейности, свързани с морския транспорт, не следва да бъдат допустими за облагане с данък върху тонажа. В този контекст Комисията счете, че риболовни кораби, понтони, шлепове, яхти, кораби за круизи и нефтени платформи изглежда са били допустими за участие в малтийската схема за данък върху тонажа, но изрази съмнения дали това е било оправдано.

б) Липсата на ясни разпоредби относно сервизните/поддържащите плавателни съдове, корабите-влекачи и кораби с драги породи допълнителни съмнения от страна на Комисията относно това дали е гарантирано спазването на правилата, определени в Насоките за морския транспорт.

в) Относно капиталовите печалби от продажбата на кораби Комисията има съмнения за това дали освободените сделки са ограничени до корабите, купени и продадени от дружества за морски транспорт, докато са участвали в схемата за облагане с данък върху тонажа.

г) Комисията счете, че липсата на ясни ограничения относно допустимостта на спомагателните дейности може да доведе до отпускането на несъвместима помощ, особено в случая на продажба на определени стоки на борда на кораби за круизи.

д) Що се отнася до корабите, които очевидно извършват допустими дейности, Комисията счете, че обхватът на данъчните облекчения не следва да бъде разширен до всички пазарни оператори, участващи в дейност, свързана по някакъв начин с тези кораби. Лизингодателите на кораби без собствена дейност, свързана с морския транспорт, не следва да се ползват от данък върху тонажа. В допълнение на това Комисията имаше съмнения относно неограничената допустимост на превозвачите с кораби, наети чрез тайм чартър, и подобни дружества да се ползват от данък върху тонажа.

е) Комисията изрази съмнения относно това дали във всички случаи нивото на данъчно облагане е било в съответствие с това, което Комисията е приела в миналото за други държави членки.

ж) Комисията изрази съмнения относно това дали изискванията за връзка с флага, както и мерките за обособяване на средства, са подходящи.

з) Комисията постави под въпрос данъчното третиране на дивидентите от акции в дружества за морски транспорт.

и) Комисията също така постави под въпрос съвместимостта с вътрешния пазар на освобождаването от данъчно облагане на капиталовите печалби от акции в дружества за морски транспорт.

й) Комисията постави под въпрос съвместимостта с вътрешния пазар на освобождаването от мита върху ценните книжа и трансферите, отнасящи се до кораби. Тези освобождавания изглежда носят потенциална полза за икономически оператори, които не са непременно истински дружества за морски транспорт (особено акционерите).

к) И накрая, Комисията счете, че освобождаването от подоходно облагане на печалбите от продажба на кораби и от финансирането на дружества за морски транспорт не е било в съответствие с Насоките за морския транспорт.

4. **СЪОБРАЖЕНИЯ И АНГАЖИМЕНТИ ОТ СТРАНА НА МАЛТА**

4.1. **Въведение**

(47) Малта подчертава, че винаги е прилагала данъка върху тонажа с цел спазване на лоялната конкуренция и Насоките за морския транспорт.

([44]) Съобщение на Комисията C(2004) 43, Насоки на Общността относно държавната помощ за морския транспорт (ОВ C 13, 17.1.2004 г., стр. 3).

([45]) Насоките за морския транспорт изрично се позовават на определението за морски транспорт в Регламент (ЕИО) № 4055/86 на Съвета от 22 декември 1986 г. относно прилагането на принципа на свободното предоставяне на услуги по отношение на морския транспорт между държави членки и между държави членки и трети страни (ОВ L 378, 31.12.1986 г., стр. 1) и Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета от 7 декември 1992 г. относно прилагането на принципа за свободно предоставяне на услуги в областта на морския превоз в рамките на държавите членки (морски каботаж) (ОВ L 364, 12.12.1992 г., стр. 7).

(48) На практика малтийската схема винаги е била ограничена до плавателни съдове, признати от Комисията като допустими за облагане с данък върху тонажа (по същество плавателни съдове, участващи в международен превоз на стоки и пътници). Допълнителни услуги като финансиране и посредничество не са се ползвали от данъка върху тонажа.

(49) В края на декември 2015 г. регистрираният брутен тонаж под малтийски флаг е бил 66,2 милиона (над 3 000 плавателни съда). Флотът, плаващ под малтийски флаг, е основен компонент на морската дейност на Малта и има жизненоважна роля за икономическата жизнеспособност на нейния морски сектор като цяло, особено като се има предвид нейното положение на малък остров в периферията на Съюза и мултипликационния ефект, който той създава в икономиката на Малта.

(50) Това следва да се сравни с 462 кораба в обхвата на малтийската схема за данък върху тонажа с общ тонаж от 10,4 милиона тона в края на 2015 г.

(51) Тези кораби, които се ползват от малтийската схема за данък върху тонажа, плават под малтийски флаг с изключение на два кораба, които плават под норвежки флаг. Никой от въпросните кораби не се експлоатира чрез отдаване на беърбоут чартър на трети страни или чрез тайм чартър или рейсов чартър.

(52) Корабите, извършващи търговска дейност в малтийски териториални води, не се ползват от малтийската схема за данък върху тонажа. Те извършват предимно операции в пристанище, като например зареждане с гориво, превоз на пътници и туристически круизи, и предоставят работа на много от малтийските моряци.

(53) Трябва да се прави разграничение между кораби, които извършват търговска дейност за транспорт на туристи/товари в малтийски териториални води, и кораби, които участват в международна търговия. Само последните имат право на участие в малтийската схема за данък върху тонажа.

4.2. **Схемата за данък върху тонажа**

4.2.1. *Плавателни съдове, допустими за облагане с данък върху тонажа*

4.2.1.1. Общи констатации

(54) Съгласно първото приложение към Закона за търговското корабоплаване данък върху тонажа се дължи по отношение на всички регистрирани в Малта плавателни съдове, включително риболовни кораби и яхти за развлечение.

(55) Въпреки това Малта подчертава, че не всички видове плавателни съдове могат да бъдат определени като „кораби, облагани с данък върху тонажа“, които се ползват от схемата за данък върху тонажа. Такъв е случаят например с риболовните кораби и яхтите за развлечение. Нито пък лицензираната организация за морски транспорт, която притежава, експлоатира или управлява такива плавателни съдове, има правото да се възползва от схемата за данък върху тонажа по отношение на печалби, които въпросната лицензирана организация за морски транспорт получава от тези плавателни съдове.

(56) Плавателни съдове, които не извършват свързани с морския транспорт дейности, като например риболовни кораби и яхти за развлечение, са задължени да плащат подоходен данък в Малта върху техните облагаеми приходи в допълнение към регистрационните такси и годишните такси на база тонаж, дължими съгласно Закона за търговското корабоплаване. Последните такси и данъци в Малта също се наричат „данък върху тонажа“, обаче само наричаните от Малта в миналото „кораби, облагани с данък върху тонажа“, са задължени да плащат само данък върху тонажа по схемата за данък върху тонажа вместо подоходен данък съгласно Закона за данък върху доходите.

(57) В Сборника от наредби за данъчно облагане се предвижда освобождаване от данък върху доходите само по отношение на доходите, получени от „свързани с морския транспорт дейности“. Във Вътрешния процедурен правилник от 2012 г. се посочват редица плавателни съдове, които не са допустими за облагане с данък върху тонажа и освобождаване от редовно данъчно облагане на доходите, тъй като доходите, получени от тези плавателни съдове, не се определят като приходи от „свързани с морския транспорт дейности“. По-специално риболовните кораби, яхтите за развлечение, неподвижните офшорни съоръжения, включително нефтени платформи, които не се използват за морски транспорт, неокеански кораби влекачи, плаващи кранове, които не могат да се придвижват на собствен ход, и плавателни съдове, чиято основна дейност е да предоставят хазарт и/или казина, не могат да се ползват от такова облагане. Мобилните платформи и понтони също така не отговарят на изискванията за освобождаване от редовно данъчно облагане на доходите. Всички тези плавателни съдове просто плащат регистрационна такса и годишна такса на база тонаж, което се нарича „облагане с данък върху тонажа“ или „данък върху тонажа“, но което не ги освобождава от редовно данъчно облагане на доходите.

(58) Малта заявява, че в бъдеще регистрационната такса и годишната такса, дължима от риболовните кораби и подобни неотговарящи на условията плавателни съдове, вече няма да бъде наричана „данък върху тонажа“, за да се избегнат недоразумения.

(59) Правото на отговорния министър да приема по своя преценка кораби под 1 000 нетни тона не означава, че плавателни съдове, които не участват в свързани с морския транспорт дейности, могат да влязат в обхвата на данъка върху тонажа. Свободата на преценка не елиминира необходимостта плавателният съд да участва в международния превоз на стоки или пътници.

(60) За постигане на яснота член 85А, параграф 1 от Закона за търговското корабоплаване ще бъде преформулиран, за да се чете: „Министърът, със съгласието на министъра на финансите и при условията, които биха били счетени за подходящи в съответствие с Наредбата, може да обяви за кораб, облагаем с данък върху тонажа, всеки кораб, независимо от нетния тонаж, който се използва за корабоплавателни дейности“.

(61) Само категориите кораби, посочени в таблица 2, са били допускани за облагане с данък върху тонажа в Малта (успоредно с освобождаване от редовно данъчно облагане на доходите). Също така съставът на флота през 2015 г. е показан на таблица 2.

Таблица 2

Вид на кораба	Общ брой на корабите, облагани с данък върху тонажа (декември 2015 г.)
шлеп	7
кораб за насипни товари	113
вагон за превоз на коли	5
превозвач на цимент	2
търговска яхта ([1])	29
контейнер	12
общо карго	120
пътници	24
кораб тип Ро-Ро	5
помощен кораб ([2])	3
танкер	155
кораб-влекач	2
ОБЩО	**477**

([1]) Яхти с обща дължина от 15 метра и които не носят товар и не превозват повече от 12 пътници, които не се използват за развлечение. Те се уреждат в Кодекса за търговските яхти, издаден от Дирекция „Търговско корабоплаване“ на Центъра по транспорт на Малта; http://www.transport.gov.mt/superyacht-registration/commercial-yacht-code.

([2]) Помощните кораби могат да бъдат разделени на два типа според операциите, които извършват: i) помощни кораби, използвани за транспортирането на доставки и оборудване в помощ на офшорни съоръжения и ii) транспортни кораби, използвани за транспортиране на екипаж до и от офшорни съоръжения, или комбинации от двете категории.

(62) Малта потвърди, че 100 % от корабите, които се ползват от освобождаване от редовно данъчно облагане на доходите („малтийският флот, облагаем с данък върху тонажа“) са с флаг/регистрация на държава от ЕС/ЕИП, ([46]) както и че кораб, който не е под флаг на държава от ЕС/ЕИП, не е бил част от флота, облагаем с данък върху тонажа след 2004 г.

(63) По отношение на тонажа малтийският флот, облагаем с данък върху тонажа, се е равнявал на приблизително 10,4 милиона бруто тона в края на 2015 г., което е по-малко от 20 % от корабите, регистрирани в Малта.

([46]) Плавателните съдове, отдадени на беърбоут чартър, са регистрирани в Малта, но могат да плават под друг флаг. Единствените кораби, които не са под флага на Малта и които се ползват от данък върху тонажа, са под флага на държава от ЕС/ЕИП.

(64) Малта пое ангажимент да продължи да ограничава плавателните съдове, които са допустими за участие в схемата за данък върху тонажа до лицата, които участват в международния превоз на стоки или пътници по море, и някои други свързани с морския транспорт дейности, предварително одобрени от Комисията като допустими съгласно Насоките за морския транспорт за целите на данъка върху тонажа, прилаган от други държави членки.

(65) Малта освен това ще уточни, че само истински организации за морски транспорт ще могат да се ползват от облагане с данък върху тонажа по схемата, и по-специално организации, които са поели рискове и отговорности, свързани i) с експлоатацията на кораб, който извършва морски транспорт съгласно определението в Насоките за морския транспорт ([47]) (като например отговорности, свързани с техническото управление и екипажа); или ii) с извършването на морски транспорт, съгласно определението в Насоките за морския транспорт (включително с кораби, наети чрез „чартър ин“ заедно с екипаж, при някои условия ([48])).

4.2.1.2. Прилагане на данъка върху тонажа за шлепове

(66) Шлепове, които не участват в „международния транспорт на стоки“, не са допустими за участие в малтийската система за облагане с данък върху тонажа, независимо дали са самоходни или не. Шлепове, които са проектирани и обикновено се използват за навигация в открито море, и които също така се използват за международен морски транспорт, може да отговарят на изискванията за участие в малтийската схема за данък върху тонажа. Това се счита за необходимо за товари, които не могат да бъдат транспортирани чрез конвенционални плавателни съдове.

(67) В енергийния сектор се използват шлепове за транспорт на компоненти като котви, тръби и вериги, които не може да бъдат транспортирани на конвенционални кораби. Модули за нови платформи за сондиране, както и платформи за производство и сондаж също се транспортират чрез шлепове. Други шлепове носят оборудване за полагане на тръбопроводи в дълбоки води или кранове с много голям капацитет, както и сондажни кули. Несамоходни шлепове се използват също така и за снабдяване на електроцентрали с въглища.

4.2.1.3. Прилагане на данъка върху тонажа за плавателни съдове за круизи

(68) Корабите за круизи (пътническите кораби) отговарят на изискванията за участие в малтийската схема за данък върху тонажа. Малта подчерта, че Кипър, Дания, Франция, Германия, Ирландия, Италия, Нидерландия, Норвегия и Обединеното кралство считат корабите за круизи за отговарящи на условията, при условие че тези кораби не са използват основно за хазарт/казина или подобни нетранспортни цели.

(69) Секторът е от изключителна полза за морския отрасъл на Съюза и генерира голяма добавена стойност за значителен брой държави членки. Секторът е обект на агресивна международна конкуренция и осигурява работа на голям брой квалифициран и експертен персонал.

4.2.1.4. Прилагане на данъка върху тонажа за търговски яхти

(70) Търговските яхти, използвани в международния транспорт на пътници, могат да се включат в схемата за данък върху тонажа, при условие че са регистрирани като търговски яхти в Малта. Те трябва да участват в търговския превоз на до 12 пътници ([49]) и трябва да отговарят на редица строги експлоатационни стандарти и стандарти за безопасност. Яхтите, които са сертифицирани като търговски яхти, се считат за еквивалентни на малки пътнически кораби, тъй като те могат да плават в международни води. В Кодекса за търговските яхти на Малта ([50]) се установяват техническите стандарти, на които тези търговски яхти трябва да отговарят, за да бъдат определени като кораби, облагани с данък върху тонажа. Тези стандарти са еквивалентни на стандартите, уреждащи строежа и експлоатацията на търговски кораби, които се съдържат в международни конвенции като Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS) и Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL) ([51]). Останалите критерии за допустимост, приложими за търговските яхти, са същите като за другите видове плавателни съдове.

(71) Собствениците на тези търговски яхти сключват споразумения за управление с трети страни — дружества за управление на яхти. В Сборника от наредби за данъчно облагане се позволява право на участие в схемата за данък върху тонажа както на собствениците, така и на управителите. Към днешна дата не е имало случаи, когато и собственикът, и управителят на търговска яхта, регистрирана по Закона за търговското корабоплаване, да са се възползвали от схемата.

([47]) Раздел 2 от Насоките за морския транспорт.
([48]) Вж. съображения 100—101.
([49]) Всеки плавателен съд, превозващ повече от 12 пътници, се определя като пътнически кораб в съответствие с Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (Конвенцията SOLAS) и по този начин се задължава да отговаря на изискванията и стандартите, предвидени в приложимите международни конвенции.
([50]) Кодекс за търговските яхти, издаден от Дирекция „Търговско корабоплаване“ на Центъра по транспорт на Малта; http://www.transport.gov.mt/superyacht-registration/commercial-yacht-code
([51]) Кодексът за търговските яхти е представен на Международната морска организация като договореност, еквивалентна на международните конвенции.

(72) Международният сектор на търговските яхти е много конкурентен и яхтите, регистрирани в ЕС/ЕИП, са изправени пред засилена конкуренция от оператори на търговски яхти, установени в държави извън ЕИП. Трети държави предоставят корпоративни данъчни стимули за регистриране на яхти в тях.

4.2.1.5. Облагане с данък върху тонажа на плавателните съдове за драгиране и влачене

(73) Когато дадена лицензирана организация за морски транспорт получава приходи от плавателни съдове за влачене, които са кораби, облагани с данък върху тонажа, организацията има право на участие в схемата за данък върху тонажа само по отношение на тези приходи, които получава от „дейности, свързани с морски транспорт“. Услугите по влачене в рамките на пристанищата са изключени от схемата за данък върху тонажа. Корабите-влекачи са допустими само когато е потвърдено, че по-голямата част от тяхното експлоатационно време преминава в международен превоз на стоки, като се спазва прагът от 50 %, определен в Насоките за морския транспорт ([52]).

(74) Във Вътрешния процедурен правилник от 2012 г. неокеанските кораби-влекачи се изключват от схемата за данък върху тонажа и ясно се заявява, че непосочените кораби не просто не са допустими за схемата за данък върху тонажа, но също така трябва да отговарят на изискванията, съдържащи се в Сборника от наредби за данъчно облагане. В новия проект на Сборника от наредби за данъчно облагане на търговското корабоплаване ще се посочва изрично, че за да бъдат допустими корабите-влекачи или корабите с драги, те трябва да бъдат регистрирани в регистър на държава от ЕС/ЕИП. Макар преди то да не е било посочено ясно, последното изискване винаги се е спазвало.

(75) Малта се ангажира да транспонира точната формулировка на Насоките за морския транспорт по отношение на дейностите по теглене и драгиране в съответните текстове.

4.2.1.6. Прилагане на данъка върху тонажа за обслужващи кораби

(76) Малта обясни, че само няколко сервизни/поддържащи кораба са били включени в обхвата на схемата за данък върху тонажа. Те са били многофункционални плавателни съдове и плавателни съдове за конвенционални товари ([53]).

(77) Малта твърди, че обслужващите/поддържащи кораби се подчиняват на същата експлоатационна и регулаторна рамка като корабите, извършващи морски транспорт (по смисъла на Насоките за морския транспорт), по отношение на:

а) техническите изисквания, включително всички съответни международни инструменти и разпоредби, уреждащи корабната конструкция, безопасността и защитата на околната среда, както и правилата за класификация;

б) екипажа: екипажът на тези кораби се попълва в съответствие с международното законодателство, което се прилага също така и по отношение на търговските кораби, по-специално Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците на Международната морска организация (конвенцията STCW) и Конвенцията за морския труд на Международната организация на труда; моряците, наети на борда на тези кораби, са обект на същите изисквания за обучение и на същите условия на труд и живот като лицата, наети на борда на традиционните търговски кораби;

в) правна среда: корабособствениците, експлоатиращи тези съдове, подлежат на същите правни ограничения по отношение на сигурността, отговорността в случай на произшествие или замърсяването, и правилата за конкуренция.

(78) Обслужващите кораби са изправени пред конкуренция от страна на международни конкуренти, като конкурентите се възползват от по-ниски заплати за екипажите, по-ниски данъци, облекчени програми за техническо обслужване и др.

(79) Освен това обслужващите кораби допринасят за изпълнението на целите на Насоките за морския транспорт също както и другите (търговски) кораби. Те допринасят за развитието на морския отрасъл и имат положително въздействие върху заетостта и морския ноу-хау в Съюза.

(80) Малта е поела ангажимент да ограничи допустимите плавателни съдове до тези, които се използват за международен превоз на стоки или пътници по море в съответствие с Насоките за морския транспорт.

(81) Малта отбеляза, че Комисията вече прие плавателните съдове за полагане на кабели, полагане на тръби, изследователските плавателни съдове и плаващите кранове като допустими за облагане с данък върху тонажа ([54]).

([52]) Раздел 3.1 на Насоките за морския транспорт.

([53]) Многофункционалните плавателни съдове и плавателните съдове за конвенционални товари се използват за морски транспорт, както е определено в Насоките за морския транспорт. С плавателните съдове за конвенционални товари се транспортират стоки, които трябва да бъдат натоварени самостоятелно, а не в интермодални контейнери.

([54]) Вж. например съображение 47 в решението на Комисията от 27 април 2010 г. по случай № 714/09, Нидерландия — Разширяване на обхвата на схемата за данък върху тонажа за включване на плавателни съдове за полагане на кабели, полагане на тръбопроводи, изследователски кораби и плаващи кранове (ОВ C 158, 18.6.2010 г., стр. 2).

4.2.2. *Доходи, допустими за облагане с данък върху тонажа*

4.2.2.1. Допустимост на спомагателните услуги, предоставяни в контекста на морския транспорт

(82) Терминът „спомагателни дейности“, използван в определението за „свързани с морския транспорт дейности“, съдържащо се в член 85, параграф 1 от Сборника от наредби за данъчно облагане, винаги е бил тълкуван като изискващ наличието на тясна връзка между спомагателната дейност и международния превоз на стоки и пътници. Дали дадена дейност се счита за спомагателна се разглежда въз основа на всеки отделен случай.

(83) Определянето на това дали дадена дейност е спомагателна се позовава на коментара към член 8 на Примерната данъчна конвенция на ОИСР (наричан по-долу „коментарът“), включително параграф 4.2 от коментара, съгласно който, в контекста на международния транспорт, доходите от спомагателни дейности са доходите, получени от дейности, които „имат незначителен принос към [експлоатацията на кораби в международен трафик] и са толкова тясно свързани с тази експлоатация, че те следва да не се разглеждат като отделна дейност или източник на доходи на предприятието“.

(84) Малта подчертава, че пътническият транспорт обикновено включва голямо разнообразие от допълнителни услуги, които са включени в цената на билета. Тези услуги включват предоставянето на спално място и кетъринг, а също така и други услуги, които представляват част от очакванията на пътниците по време на пътуването, като например услуги по качването и слизането. Пътниците на големи пътнически кораби също така очакват да има кино, спа, фризьорски салон и подобни услуги. Такива услуги и местни екскурзии следва да се считат за спомагателни дейности на превозната дейност, при условие че съответната услуга е закупена в условията на сделка между несвързани лица. Малта също така подчерта, че е правно изискване магазините на борда на корабите за круизи да бъдат затворени, докато корабите се намират в пристанище.

(85) Продажбата на билети е основен източник на приходи за операторите на корабите за круизи, а приходите от услуги на борда са спомагателен, но важен компонент за устойчивостта на дейността за превоз на пътници. Съгласно доклади от сектора по-голямата част от приходите на корабите за круизи (60 % или повече) идват от продажби на билети.

(86) Във Вътрешния процедурен правилник от 2012 г. изрично се изключват от схемата за данък върху тонажа „плавателни съдове, чиято основна цел е да предоставят стоки или услуги, които обикновено се предоставят на сушата (напр. плаващ хотел, супермаркет или ресторант)“ и казина на плаващи платформи или на кораби за круизи). От 26-те пътнически кораба, които са се възползвали от схемата за данък върху тонажа, 17 нямат казино или не продават луксозни стоки.

(87) Малта представи ангажимент, че след влизането в сила на новите Правила за данъчно облагане на търговското корабоплаване редица дейности, които могат да бъдат в конкуренция с наземни дружества и които следователно не са допустими за участие в схемата за данък върху тонажа, ще бъдат изрично изключени. Тези дейности ще включват продажбата на борда на стоки или услуги, които обичайно не се предоставят на пътници, напр. автомобили, домакински уреди или добитък, или почивки на кораби, при които корабът остава закотвен и няма елемент на морски транспорт.

(88) Освен това Малта пое ангажимент да ограничи приходите от спомагателни дейности до максимум 50 % от брутните приходи за всеки кораб. Проверката на съответствието от данъчните органи ще се извършва на нивото на всеки кораб в рамките на дадена група.

(89) Ограничените спомагателни дейности, които могат да се възползват от данъка върху тонажа, ще включват:

„а) превоза на пътници или товари по друг начин, освен на борда на кораб, облаган с данък върху тонажа, експлоатиран от лицензираната организация за морски транспорт, когато

i) има единичен договор с клиента за пътуване, който включва плаване на кораб, облаган с данък върху тонажа; и

ii) транспортът за останалата част от пътуването е закупен или получен от лицензираната организация за морски транспорт чрез разпоредба, която е договорена, както между независими предприятия;

б) продажби и услуги, които обичайно се предоставят на клиентите от морски пътнически кораби, включително:

i) продажбата на алкохолни напитки, парфюми и тютюн;

ii) обмен на различни валути за лични разходи;

iii) здравни, козметични, спа и уелнес услуги;

в) административни и застрахователни услуги, които са пряко свързани с превоза на пътници или товари, включително в рамките на един договор за пътуване, който включва плаване на кораб, облагаем с данък върху тонажа;

г) предоставянето на почивки, продавани на клиента в рамките на единичен договор, когато

i) част от почивката е плаване на кораб, облагаем с данък върху тонажа, експлоатиран от лицензираната организация за морски транспорт, а останалата част е на сушата („сухоземна част“);

ii) сухоземната част е закупена или получена от лицензираната организация за морски транспорт в условия на сделка между несвързани лица;

д) товаренето и разтоварването на стоки, превозвани на кораб, облагаем с данък върху тонажа, експлоатиран от лицензираната организация за морски транспорт, и предоставянето от лицензираната организация за морски транспорт на съоръжения, използвани изключително за тези цели;

е) обединяването или разделянето на товари, превозвани на кораб, облагаем с данък върху тонажа, експлоатиран от лицензираната организация за морски транспорт, непосредствено преди или след плаването, когато дейността не е свързана с превоз;

ж) временното съхранение на товари, превозвани на кораб, облагаем с данък върху тонажа, експлоатиран от лицензираната организация за морски транспорт, на или край доковете, когато дейността не е част от операция по дългосрочно складиране;

з) отдаване под наем или предоставяне на клиентите на контейнери за стоки, които ще се превозват на кораб, облагаем с данък върху тонажа, експлоатиран от лицензираната организация за морски транспорт;

и) предлагането на екскурзии за пътниците на кораб, облагаем с данък върху тонажа, експлоатиран от дружеството, когато всяка кабина за пътници остава на разположение за тяхно изключително ползване.“

(90) Освен това следните приходи от спомагателни дейности ще бъдат обхванати от ограничението:

а) реклама и маркетинг, ако те съответстват на продажба на рекламно пространство на борда на кораби, облагани с данък върху тонажа; и

б) залите за залагане или хазарт, обикновено предлагани на потребителите от морски пътнически кораби за развлечения на борда, и продажбата на луксозни стоки от вид, обичайно предлаган на пътниците на кораби, плаващи по море, при условие че оборотът от тези дейности възлиза на по-малко от 25 % от брутните приходи на кораба, облагаем с данък върху тонажа.

(91) Съгласно Вътрешния процедурен правилник от 2012 г. спомагателните дейности, които не са специфични за корабите и които понастоящем се облагат с данък върху тонажа в Малта, включват i) експлоатацията на устройства за продажба на билети и пътнически терминали във връзка с дейности за морски превоз, облагани с данък върху тонажа; ii) всички лихви или постъпления от работен капитал, когато те се използват за финансиране на лицензирана организация за морски транспорт или нейните дейности, свързани с морския транспорт; iii) и/или придобиването и поддържането на кораб, облагаем с данък върху тонажа. Тези дейности в бъдещото законодателство ще продължат да се ползват от данък върху тонажа под графата „Други спомагателни дейности, признати от Европейската комисия като допустими за целите на облагането с данък върху тонажа“, стига това да не води до общ размер на брутните приходи от спомагателни дейности (както специфични за корабите, така и други), надвишаващи 50 % от облаганите с данъка върху тонажа приходи на дружество бенефициер.

(92) От преглед, обхващащ периода 2004—2016 г., извършен от началника на службата за регистрация на корабите и моряците, се вижда, че тези, които са се възползвали от схемата за данък върху тонажа, са спазили тавана за спомагателните дейности в размер на 50 % от брутните приходи. Специално внимание беше обърнато на корабите за круизи, като се има предвид важността на този приход. Проверките, извършени за всеки кораб на дружествата, които се ползват от данъка върху тонажа, показаха, че приходите от спомагателни дейности са били много под границата от 50 %. Малта впоследствие потвърди, че от май 2004 г. се наблюдава праг от 50 % по отношение на приходите от спомагателни дейности. Малта подчерта, че печалбата на подизпълнителите никога не е била допустима за облагане с данък върху тонажа.

4.2.2.2. Прилагане на данъка върху тонажа за дружества, които чартират допустими плавателни съдове при беърбоут условия

(93) Малта твърди, че за разлика от лизингодателите по финансов лизинг собствениците на кораби, които отдават на чартър техните кораби при беърбоут условия, не са чужди на корабната промишленост и носят определено ниво на отговорност за техните плавателни съдове.

(94) Когато корабът има изключително участие в допустими дейности и се експлоатира от собственика на кораба, целият приход от кораба се облага с данък върху тонажа. В този контекст Малта счита, че същият принцип следва да се спазва, когато съответният приход се споделя между собственика на кораба и оператора, при условие че са изпълнени необходимите условия (включително плащането на данъци върху тонажа от всяка страна). Малта твърди, че един прекалено строг подход в това отношение може да накара собствениците на кораби да сменят флага на техните кораби с такъв на държава извън Съюза и да доведе до по-високи наеми на корабите за дружества за морски транспорт от Съюза.

(95) Нито един отдаден на беърбоут чартър кораб, който в миналото е бил приет в схемата за данък върху тонажа, не е бил кораб, отдаден на беърбоут чартър на трети страни, както се вижда от прегледа, обхващащ периода 2004—2016 г., представен на службите на Комисията.

(96) Отдадените на беърбоут чартър кораби формират приблизително 10 % от корабите, попадащи в обхвата на малтийската схема за облагане с данък върху тонажа. Чартърите са били вътрешногрупови ([55]).

(97) За да се гарантира, че *de jure* няма възможност в бъдеще дружествата, които са само лизингодатели на кораби (включително тези отдаващи под наем малки яхти на физически лица), ([56]) да се възползват от схемата за данък върху тонажа, Малта пое ангажимент да ограничи допустимостта на дейността по отдаване на беърбоут чартър до:

а) вътрешногруповите сделки ([57]);

б) сделки на истински дружества за морски транспорт с трети страни поради краткосрочен свръхкапацитет, при които срокът на чартъра не надхвърля три години, както и при условие че нетният тонаж, отдаден под наем при условия на беърбоут чартър на трети страни, е под 50 % от общия тонаж на дружеството/групата, облагано (а) с данък върху тонажа; терминът „краткосрочен свръхкапацитет“ се отнася единствено до корабите, придобити от лицензирана организация за морски транспорт с цел извършване на нейните собствени дейности, свързани с морския транспорт, и не включва кораби, придобити специално с цел отдаване под наем при условия на беърбоут чартър.

4.2.2.3. Прилагане на данъка върху тонажа за транспортни услуги, предоставяни с кораби, наети от други дружества с екипаж (тайм чартър/рейсов чартър)

(98) Малта потвърди, че от 2004 г. няма бенефициер по схемата с данък върху тонажа в Малта, който да е участвал в тайм чартър или подобни дейности.

(99) Малта обаче подчерта, че самото естество на морския транспорт изисква възможност за гъвкаво и бързо вземане на решения от собствениците на кораби за адаптиране към развитията на пазара. Малта подчерта, че Насоките за морския транспорт не предвиждат ограничение на максималния тонаж, който дадена организация може да вземе на чартър с екипаж, за да има право на помощта, разрешена съгласно Насоките за морския транспорт.

(100) Флот, придобит чрез тайм чартър, се подчинява на общите изисквания за връзка с флага съгласно малтийското законодателство. Изискването за връзка с флага се прилага за целия флот, облаган с данък върху тонажа ([58]). Всички кораби, придобити чрез тайм чартър или рейсов чартър, които са приети за участие в малтийската схема за данък върху тонажа след май 2004 г., са под флага на държава от ЕИП.

(101) Малта разясни, че за новите дружества ще е необходимо най-малко 25 % от техния флот, облаган с данък върху тонажа, да бъде под флагове на държави от ЕИП, в съответствие с подхода, одобрен от Комисията по френското дело за данък върху тонажа ([59]).

4.2.3. *Прилагане на правилото за връзка с флага*

(102) Едва след 2010 г. в Сборника от наредби за данъчно облагане на плавателни съдове, регистрирани извън ЕИП/ЕС, започна да се позволява да влизат в обхвата на облагането с данък върху тонажа при спазване на условията, описани в съображение 27. Следователно по-голямата част от малтийския флот, облаган с данък върху тонажа (90 %), плава под флаг на държава от ЕИП/ЕС.

([55]) Група се определя като две или повече дружества за морски транспорт, които са притежавани и контролирани, пряко или непряко, на повече от петдесет процента от едни и същи лица, както и във всички аспекти на управлението (независимо от процента на собствеността), както е определено в член 1 от Седма директива на Съвета 83/349/ЕИО от 13 юни 1983 г. приета на основание член 54, параграф 3, буква ж) от Договора относно консолидираните счетоводни отчети (ОВ L 193, 18.7.1983 г., стр. 1) и Международен стандарт за финансово отчитане (МСФО) 10 „Консолидирани отчети“.

([56]) Малки яхти, които не отговарят на определението, посочено в бележка под линия 49.

([57]) Вж. бележка под линия 55.

([58]) С изключение на отдадените на беърбоут чартър кораби.

([59]) Решение (ЕС) 2015/667 на Комисията от 4 февруари 2015 г. относно държавна помощ SA.14551 (2013/C), приведена в действие от Франция вследствие на промяната на условията на помощта, предоставена на чартъори в рамките на схемата за облагане върху тонажа (ОВ L 110, 29.4.2015 г., стр. 15), съображение 46.

(103) Малта пое ангажимент да изисква от всеки нов участник най-малко 25 % дял на плавателните съдове под флаг на държава от ЕИП в облагания с данък върху тонажа флот, който той експлоатира, ([60]) който той ще трябва да поддържа или да увеличи в съответствие с точка 3.1 от Насоките за морския транспорт. Съгласно този ангажимент делът на корабите под флаг на държава от ЕИП, които са бенефициери на данъка върху тонажа, не трябва да намалява средно за период от три години. Дерогация от това задължение ще се предоставя само когато 60 % от облагания с данък върху тонажа флот, ([61]) който дружеството бенефициер експлоатира, е под флаг на държава от ЕИП. Проверка ще се извършва винаги когато кораб се добавя или изважда от облаган с данъка върху тонажа флот.

(104) Малта също така пое ангажимент, че цялото стратегическо и търговско управление трябва да се осъществява в рамките на ЕИП.

(105) Плавателни съдове, които не се управляват с търговска и стратегическа цел от ЕИП, ще бъдат приемани в схемата за облагане с данък върху тонажа само ако са под флага на държава от ЕИП, с изключение на плавателни съдове, които са отдадени на беърбоут чартър при условия, отговарящи на определени ограничения ([62]).

4.2.4. *Ставки на данъка върху тонажа*

(106) Малта подчерта, че нейната схема за данък върху тонажа се основава на подобен принцип като кипърската схема за данък върху тонажа, одобрена от Комисията през 2010 г. Малта събира годишен данък върху тонажа под формата на еднократна сума в зависимост от тонажа на плавателния съд.

(107) Ставките на данъка върху тонажа, платими в Малта, варират според нетния тонаж на кораба, както и според възрастта. На таблица 3 се представя сравнение на нивото на данъка върху тонажа, платим в Малта, спрямо кипърската и полската схема за данък върху тонажа, одобрени от Комисията.

(108) Малта подчертава, че ако трябва да се разгледа промяната в платимия данък само въз основа на тонажа на плавателния съд ([63]), приблизителният годишен данък върху тонажа, платим в Малта, би бил много подобен на този, платим в Кипър и Полша:

Таблица 3

Нетен тонаж	Малта	Кипър	Полша
2 500	1 000	830	711
8 000	3 200	2 537	2 046
10 000	3 580	3 158	2 531
15 000	4 280	4 161	3 225
20 000	4 880	5 165	3 918
25 000	5 330	6 169	4 473
30 000	5 780	6 808	4 820
40 000	6 480	8 086	5 513
50 000	7 180	8 816	6 207
60 000	7 680	9 546	6 900

(109) Малта също така подчертава, че в изчислението на данъка върху тонажа, показано за Полша в таблица 3, се приема, че плавателните съдове ще бъдат експлоатирани 365 дни в годината. Плавателните съдове в полската схема за данък върху тонажа, които не се експлоатират през цялата година, имат право на пропорционално намаление. В Кипър, когато плавателният съд е неактивен за период от поне три месеца, сумата на данъка върху тонажа, дължима по отношение на този плавателен съд, се намалява с 25 %.

([60]) Включително придобити чрез „чартър ин“ плавателни съдове (с екипаж или при беърбоут условия), но с изключение на плавателни съдове, отдадени на беърбоут чартър.
([61]) Включително придобити чрез „чартър ин“ плавателни съдове (с екипаж или при беърбоут условия), но с изключение на плавателни съдове, отдадени на беърбоут чартър.
([62]) Вж. ангажимент 4 в приложението към настоящото решение.
([63]) Стандартна данъчна ставка, която се прилага за корабите от най-често срещаната възрастова категория (10—15 години).

(110) Малта предвижда намаление от стандартната ставка за данъка върху тонажа, когато плавателният съд е на по-малко от 10 години. Същевременно Малта увеличава дължимия данък върху тонажа, когато корабът е на 15 години или повече. Целта на това правило е да насърчи корабособствениците и операторите да регистрират по-нови (и следователно по-ефективни и опазващи околната среда) плавателни съдове и да ги демотивират да регистрират по-стари плавателни съдове. Тъй като по принцип по-новите плавателни съдове е вероятно да бъдат по-безопасни, по-сигурни, по-ефикасни и по-щадящи околната среда от по-старите плавателни съдове, едно такова правило се счита, че подкрепя първата цел в раздел 2.2 от Насоките за морския транспорт, която е „*подобряване на безопасния, ефективен, сигурен и екологичен морски транспорт*“. То също така допринася за изпълнението на целите за 2020 г. за намаляване на емисиите на парникови газове, приети от ЕС.

(111) Малта заяви, че увеличението на ставката на данъка върху тонажа с увеличаване на възрастта на плавателния съд следва да се вземе предвид при разглеждането на ставката като цяло. Въпреки това и във всеки случай, като се имат предвид намаленията, прилагани в Полша и Кипър, свързани с липсата на експлоатация на плавателни съдове, дори и с прилаганите в Малта намаления ставките са сравними. С цел правилно сравнение Малта заяви, че когато даден плавателен съд е бил в експлоатация 75 % в Полша, сравнението между Малта и Полша ще изглежда, както е представено в таблица 4:

Таблица 4

Нетен тонаж	Полша	Малта (плавателен съд на 0—5 години)	Малта (плавателен съд на 5—10 години)
2 500	533,25	700	850
8 000	1 535	2 240	2 720
10 000	1 898	2 506	3 043
15 000	2 419	2 996	3 638
20 000	2 939	3 416	4 148
25 000	3 355	3 731	4 530
30 000	3 615	4 046	4 913
40 000	4 135	4 536	5 508
50 000	4 655	5 026	6 103
60 000	5 175	5 376	6 528

(112) По отношение на правото на министъра по своя преценка „[…] при такива условия, каквито сметне за необходими, да освободи всеки кораб или всеки клас кораби от плащане на всички или част от таксите, платими съгласно тези разпоредби“, Малта обясни, че това правило се отнася за годишните и регистрационните такси, също така наричани данъци върху тонажа, и единствено с цел да се осигури гъвкавост в случаите на хуманитарни и благотворителни ситуации. Това правило никога не е било прилагано.

(113) Що се отнася до намаленията на данъка върху тонажа дължим в друга държава, Малта обясни, че целта на съответното правило е предотвратяване на двойното данъчно облагане. Дадено дружество, което е било обложено с данък върху тонажа по отношение на плавателен съд в друга държава, не следва да плаща отново пълния размер на данъка върху тонажа в Малта. Системата за избягване на двойно облагане с данък върху тонажа, която се предоставя от Малта, се основава на метода на обикновените кредити, който се прилага също и в контекста на данъците върху доходите. Малта изтъкна предишни изявления на Комисията по въпроса, съответстващи на този подход ([64]).

(114) Облекчаването на двойното данъчно облагане е ограничено до по-малката стойност на действителния данък върху тонажа, платен по отношение на плавателния съд извън Малта, или 75 % от малтийския данък върху тонажа, който ще бъде дължим преди предоставянето на данъчен кредит. Облекчението се предоставя само за данък върху тонажа, платен по отношение на същия плавателен съд от същата лицензирана организация за морски транспорт в друга държава членка.

([64]) Съобщение на Комисията, „Към вътрешен пазар без данъчни пречки“, COM(2001) 582 окончателен, 23 октомври 2001 г. и Съобщение на Комисията „Координиране на системите за пряко данъчно облагане на вътрешния пазар на държавите членки“, COM(2006) 823 окончателен, 19 декември 2006 г.

4.2.5. *Мерки за обособяване на средства*

(115) Малта твърди, че мерките за обособяване на средства, съдържащи се в Сборника от наредби за данъчно облагане, ефективно демотивират злоупотребите и предотвратяват страничния ефект на преливане в недопустими дейности.

(116) В Сборника от наредби за данъчно облагане се налага задължението на лицензирана организация за морски транспорт да поддържа отделни сметки, които разделят приходите и печалбите, получени от свързани с морския транспорт дейности, от другите източници на приходи. В допълнение на това лицензирана организация за морски транспорт е също така задължена да изготвя финансови отчети в съответствие с Международните стандарти за финансово отчитане, приети от Съюза, и да ги представя за одит от дипломиран експерт-счетоводител.

(117) Да не се поддържат отделни сметки означава автоматично изключване на организацията за морски транспорт от ползването на каквито и да било данъчни облекчения.

(118) Дадена лицензирана организация за морски транспорт има задължение да се регистрира пред министъра на финансите, ако желае да се възползва от системата за облагане с данък върху тонажа.

(119) Лицензирана организация за морски транспорт, която се възползва от системата за облагане с данък върху тонажа, е задължена да подава годишна данъчна декларация за доходите си, в която ясно да се показва разделението между допустими и недопустими доходи. В ситуации, при които целият доход на лицензирана организация за морски транспорт попада в обхвата на системата за облагане с данък върху тонажа, вместо данъчна декларация въпросната организация има възможността да подаде декларация, която трябва да се представи от квалифицирано лице, което е независимо от лицензираната организация за морски транспорт и което е или дипломиран експерт-счетоводител и одитор, или лице, което е правоспособен адвокат. Има строги санкции в случай на неверни декларации или грубо пренебрегване на тези задължения.

(120) Загуби от дейности, предмет на данък върху доходите, не могат да се приспадат от задължения за данък върху тонажа.

(121) Организация за морски транспорт не може да решава дали да участва или не в малтийската система за облагане с данък върху тонажа в зависимост от това дали има облагаема печалба или загуба. Освен ако лицензираната организация за морски транспорт не избере друго, тя попада в обхвата на схемата за данък върху тонажа. Когато организацията се откаже да участва, това решение е необратимо ([65]).

(122) Малтийските организации за морски транспорт не могат да поставят част от своите кораби под схемата за данък върху тонажа и част под схемата за данък върху доходите ([66]).

(123) Член 51 от Закона за данъка върху доходите съдържа широкообхватни разпоредби за борба срещу злоупотребите, предназначени за противодействие на изкуствени договорености и схеми, целящи получаване на неоправдано данъчно предимство. Това общо правило срещу злоупотребите следва Препоръката на Комисията от 6 декември 2012 г. относно агресивното данъчно планиране ([67]). Мерките за борба срещу злоупотребите се подкрепят от строги санкции, които се налагат в случай на нарушения. По този начин в такива случаи, освен плащането на спестения данък, се налага лихва в размер на 0,54 % на месец (т.е. 6,48 % на годишна база), заедно с допълнителна наказателна лихва в размер до 1,5 % на месец (т.е. 18 % на годишна база) върху тези неплатени данъци.

(124) Правилата относно приспадането на разходите, съдържащи се в Закона за данъка върху доходите, изискват наличието на пряка връзка между даден разход и прихода, който той е реализирал. В член 14, параграф 1 от Закона за данъка върху доходите се позволява разход да бъде приспаднат само ако разходът е „изцяло и изключително направен за реализирането на прихода“. Следователно не е възможно да се претендира за приспадане на разходи, направени за генериране на освободени печалби (включително печалби, облагани с данък върху тонажа), от други видове облагаем доход.

(125) Всички лицензирани организации за морски транспорт са задължени да поддържат подходящи и достатъчни счетоводни документи за своите приходи и разходи, за да могат съответните приходи и допустимите приспадания да бъдат лесно установени.

([65]) Член 6 от Сборника от наредби.
([66]) Член 6 от Сборника от наредби.
([67]) ОВ L 338, 12.12.2012 г., стр. 41.

(126) Малта пое ангажимента да изисква от бенефициерите на схемата за данъка върху тонажа да представят задължителни годишни декларации за съответствие за всички контролируеми параметри, като вид на плавателния съд, извършвани с плавателния съд дейности, нетен тонаж, дни в употреба, флаг, видове операции и съответствие с тавана на помощта.

4.3. **Данъчното третиране на дивидентите от акции в дружества за морски транспорт**

(127) Малта обясни функционирането на общата малтийска данъчна система. В тази система дивидентите, платени от малтийските дружества на техните акционери, не носят задължението да се декларира дивидентът ([68]) и да се плати данък ([69]). Тази система се прилага без изключения за всички сектори.

4.4. **Освобождаването от данъчно облагане на капиталови печалби от продажбата или прехвърлянето на кораби**

(128) Малта се позовава на съответното малтийско законодателство, което изисква даден кораб да бъде кораб, облаган с данък върху тонажа, за да може той да се ползва от освобождаването от данък ([70]).

(129) Малта освен това обяснява, че само сделки и продажби на кораби, свързани с кораби, облагани с данък върху тонажа, купени и продадени от дружества за морски транспорт, докато са били облагани с данък върху тонажа, са могли да се ползват от освобождаването от данък в миналото. Освен това в Малта решението за напускане на режима за облагане с данък върху тонажа е необратимо.

4.5. **Освобождаването от данъчно облагане на капиталови печалби по отношение на акции в дружества за морски транспорт**

(130) Малта заяви, че с цел да се гарантира конкурентоспособността и привлекателността на Европейските регистри, в сравнение с тези на трети страни, корабособствениците (т.е. акционерите) следва да могат да се възползват от предимствата на извършваните дейности, свързани с морския транспорт.

(131) Съгласно член 12, параграф 1, буква в), подточка ii) от Закона за данъка върху доходите всички капиталови или други печалби в полза на или придобити от лице, което не пребивава в Малта, от трансфера на акции или ценни книжа в дадено дружество, което не е дружество за недвижими имоти, са освободени от данък, при условие че крайният получател на печалбите е лице, което не пребивава в Малта, и че това лице не е притежавано или контролирано от физическо лице или лица, които обичайно пребивават в Малта. В допълнение на това се прилага освобождаване на дяловите участия съгласно член 12, параграф 1, буква ф), подточка 1) от Закона за данъка върху доходите, в който се предвижда всички приходи или капиталови печалби на дружество, регистрирано в Малта, получени от дялово участие или от трансфера на такова дялово участие, да са освободени от данък.

(132) В сключените от Малта споразумения за избягване на двойното данъчно облагане, в съответствие с разпоредбите на член 13, параграф 5 от Примерната данъчна конвенция на ОИСР, правото на данъчно облагане на тези капиталови печалби се предоставя на държавата, на която съответното лице е местно лице. Малта има споразумения за избягване на двойното данъчно облагане с всички държави — членки на ЕИП.

(133) Единствената сделка с прехвърляне на акции на малтийски акционер след присъединяването на Малта към Съюза е била сделка, която се е осъществила през 2006 г. Тази сделка е била свързана с прехвърлянето на акции в […]. Ползата от съответното освобождаване от данък е била много под прага *de minimis* ([71]), включващ максимална — теоретична — сума на помощта под 1 400 EUR, като се има предвид продажната цена, дори и при отчитане на ползата от съответното освобождаване от мито по отношение на сделките с кораби. Акционерът не е получил никаква допълнителна помощ през съответния период и също така не се е възползвал от данъка върху тонажа ([72]).

(134) Всички сделки с акции, извършени по друг начин след 2004 г., са можели да се ползват от освобождаването от данък върху капиталовите печалби за лица, непребиваващи в Малта, залегнало в член 12, параграф 1, буква в), подточка (ii) от Закона за данъка върху доходите.

(135) Малта пое ангажимент да премахне съществуващото секторно освобождаване от облагане с данък на капиталовите печалби от продажбата на акции в дружества за морски транспорт за лица, пребиваващи в Малта.

([68]) Член 68, параграф 1, буква а) от Закона за данъка върху доходите.
([69]) Член 68, параграф 1, буква б) от Закона за данъка върху доходите.
([70]) Член 3, параграф 1, буква б) и член 4 от Сборника от наредби за данъчно облагане.
([71]) Регламент (ЕС) № 1407/2013 на Комисията от 18 декември 2013 г. относно прилагането на членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз към помощта *de minimis* (ОВ L 352, 24.12.2013 г., стр. 1).
([72]) Дружествата за морски транспорт, извършващи дейност само в малтийски териториални води, не могат да се възползват от данъка върху тонажа, вж. съображение 52.

4.6. **Освобождаването от данъчно облагане на лихви от други приходи във връзка с финансиране на дружества за морски транспорт или кораби, облагани с данък върху тонажа**

(136) В член 3, параграф 2 от Сборника от наредби за данъчно облагане се предвижда, че „съгласно Закона [Закона за данъка върху доходите] данък не се плаща от лица върху лихви или други приходи, платени на тези лица във връзка с финансирането на дейности […] на лицензирани организации за морски транспорт, или във връзка с финансирането на кораб, облаган с данък върху тонажа […]. Това освобождаване не се предоставя автоматично, а при поискване. Малта потвърди, че такова освобождаване не е било предоставяно на никое предприятие. Малтийските органи потвърдиха, че такова освобождаване никога не е било предоставяно, включително и след присъединяването на Малта към Европейския съюз, както и че „никое дружество не се е възползвало от такова облекчение“.

(137) Малта пое ангажимент да заличи член 3, параграф 2 от Сборника от наредби за данъчно облагане.

4.7. **Без мито по отношение на сделки с кораби**

(138) Малта посочи, че разпоредбите, съдържащи се в Сборника от наредби за данъчно облагане, предвиждащи да не се начислява мито по отношение на някои сделки с кораби, ([73]) имат информативен характер. Те не предоставят никакви облекчения на дружествата за морски транспорт, защото тези сделки с кораби не се облагат с мито съгласно Закона за митата върху ценните книжа и трансферите, тъй като мита по принцип се начисляват само върху трансфери на търгуеми ценни книжа, недвижимо имущество, тръжни продажби и застрахователни полици.

4.8. **Освобождаването от определени мита върху ценни книжа и трансфери**

(139) По същия начин както в случая с капиталовите печалби от продажбата на акции, Малта обясни, че освобождаването от мито ([74]), предвидено в член 5 от Сборника от наредби за данъчно облагане, не е имало значително въздействие в периода след 2004 г., като се има предвид акционерната структура на дружествата, предмет на облагане с данък върху тонажа, и общите случаи на освобождаване, предвидени съгласно Закона за митата върху ценните книжа и трансферите.

(140) Въз основа на член 47, параграф 3, буква г) и член 47, буква 4 от Закона за митата върху ценните книжа и трансферите с мита не се облагат сделки с ценни книжа на дружество, в което повече от половината от обикновения акционерен капитал с право на глас и на печалба се държи от лица, които не пребивават в Малта, и не се притежава или контролира пряко или непряко от лица, пребиваващи в Малта, при условие че по-голямата част от бизнес интересите на дружеството са извън Малта. Трансфери на вътрешногрупова основа в контекста на операции по преструктуриране на групата между дружества, които се контролират и притежават от мажоритарни съдружници от едни и същи акционери, се ползват от освобождаване съгласно член 42, параграф 1, буква б) от този закон.

(141) Малта потвърди, че след 2004 г. е била извършена само една сделка с акции, притежавани от малтийски акционер, която не влиза в обхвата на общото освобождаване от мито, посочено в съображение 140. Тази сделка — по отношение на данъчно облекчение — не е надвишила прага *de minimis*, дори и след като се добави ползата от освобождаването от данък върху капиталовите печалби ([75]).

(142) Малта пое ангажимент да премахне освобождаването, предвидено в член 5 от Сборника от наредби за данъчно облагане, по отношение на лица, пребиваващи в Малта.

4.9. **Влизане в сила на ангажиментите**

(143) Малта се ангажира новите правила, които ще направят мерките на настоящото решение съвместими с вътрешния пазар, да влязат в сила в срок от три месеца след датата на настоящото решение. От момента на приемане на настоящото решение и до влизането в сила на ангажиментите Малта пое ангажимента да продължи да администрира схемата за данъчно облагане върху тонажа и другите мерки, които са обект на настоящото решение, по начин, който не води до плащане на несъвместима помощ, която след това ще трябва да бъде възстановена от бенефициерите.

([73]) В член 5 от Сборника от наредби за данъчно облагане се определя, че мито не се дължи при регистрацията или прехвърлянето на кораби, облагани с данък върху тонажа; прехвърлянето на права върху кораби; и вписването на ипотеки или други залози, вж. също съображения 40 и сл.

([74]) Освобождаването обхваща по-специално митото при регистрация на кораби, облагани с данък върху тонажа, както и при ипотеки и прехвърляне на акции, вж. съображение 41.

([75]) Вж. съображение 133.

4.10. **Правни очаквания, правна сигурност, статут на съществуваща помощ**

(144) Малта заяви, че схемата следва да се третира като съществуваща помощ и че има законно очакване в този смисъл от страна на Малта и организациите за морски транспорт.

(145) Схемата за данък върху тонажа на Малта и съпътстващите я мерки са били установени през 1973 г. В това отношение Малта представи съответните части на Закона за търговското корабоплаване от 1973 г. в неговата оригинална версия ([76]), и по-специално членове 85 и 86, в които се определят освободените кораби и дохода, освободен от данък върху доходите.

(146) Малта твърди, че тези мерки за помощ са били обект на предприсъединителен процес на скрининг. Свързаните с транспорта въпроси на конкуренцията, включително данъка върху тонажа, са били изрично включени в главата за транспорта по време на преговорите за присъединяване. Малта подчертава, че нейната схема за данък върху тонажа не е била обозначена като проблематична от Комисията към момента. Малта твърди, позовавайки се на кореспонденция, че предоставената от нея информация за тази схема се е оказала задоволителна за Комисията. Малта се позовава конкретно на заседание на конференцията за присъединяване на Малта към ЕС, проведено на 26 октомври 2001 г., бележките към което показват, че е било договорено да се препоръча предварително затваряне на преговорите по глава „Транспорт“. Малта твърди, че също като организациите за морски транспорт, които са се възползвали от схемата за данък върху тонажа, тя винаги е разбирала и считала, че схемата е била напълно в съответствие с Насоките за морския транспорт.

(147) Съответните малтийски законодателни актове, Законът за търговското корабоплаване и Сборникът от наредби за данъчно облагане, бяха представени на Комисията преди 31 август 2004 г., както се изисква в Акта за присъединяване ([77]). Схемата за данък върху тонажа е била представена на Комисията в документ CONF-M 51/00 от 19 октомври 2000 г., допълнен с документ CONF-M 65/01 от 18 септември 2001 г.

(148) Съответното законодателство не се е променило между датата на присъединяване и 1 май 2007 г. Националните разпоредби са били изменени едва през 2010 г. с цел транспониране на принципите, въведени със Съобщението на Комисията за предоставяне на насоки относно държавната помощ за дружествата за управление на кораби („Насоките за управление на кораби“) ([78]).

(149) Малта напомни на Комисията, че схемата за данък върху тонажа не беше спомената сред схемите, които се нуждаят да бъдат коригирани, когато наближи краят на тригодишния период, предоставен от Договора за присъединяване за изменение на съществуващите мерки за помощ, и че следователно тя е приела схемата за съществуваща помощ. В писмото си от 24 април 2007 г. Комисията посочи само две мерки за помощ: Задължение за извършване на обществена услуга — Gozo Channel Co Ltd — и задължение за извършване на обществена услуга — Sea Malta Co Ltd.

5. **МНЕНИЯ НА ТРЕТИ СТРАНИ**

(150) Както е посочено в съображение 3, мнения бяха получени от шест заинтересовани страни и служител на дружество от германския транспортен сектор, желаещ да остане анонимен. Те са обобщени в съображения 151—177.

5.1. **Плавателни съдове, допустими за облагане с данък върху тонажа**

(151) Асоциацията на корабособствениците от Европейската общност (ECSA) се съгласи с първоначалната оценка на Комисията, че риболовните кораби, нефтените платформи и нетърговските яхти за развлечение не следва да бъдат допустими за облагане с данък върху тонажа.

5.2. **Прилагане на данъка върху тонажа за шлепове**

(152) Международният съвет за морски транспорт на Малта подчерта, че несамоходните шлепове превозват товари, докато влекачите гарантират, че товарът ще стигне до местоназначението си. Това следователно е била еднаединствена операция и всеки кораб е трябвало да бъде допустим за облагане с данък върху тонажа.

([76]) Изменен със Закон XXIV от 1986 г. и добавен член 85а, в който на отговорния министър се разрешава да приема като „освободени“ кораби също така и кораби с тонаж под 1 000 нетни тона.

([77]) Акт относно условията за присъединяване на Чешката република, Република Естония, Република Кипър, Република Латвия, Република Литва, Република Унгария, Република Малта, Република Полша, Република Словения и Словашката република и промените в учредителните договори на Европейския съюз (наричан по-долу „Акта за присъединяване“) (ОВ L 236, 23.9.2003 г., стр. 33).

([78]) ОВ C 132, 11.6.2009 г., стр. 6.

5.3. **Прилагане на данъка върху тонажа за плавателни съдове за круизи**

(153) Международният съвет за морски транспорт на Малта подчерта, че експлоатацията на корабите за круизи е синоним за превоз на пътници.

(154) Асоциацията на корабособствениците от Европейската общност заяви, че основната цел на корабите за круизи е морски транспорт, дори и ако са използвани за развлечение. Асоциацията на корабособствениците от Европейската общност също така подчерта, че корабите за круизи са обект на същия контрол и регулиране, както и другите големи океански плавателни съдове, и техните моряци трябва да отговарят на същите изисквания за сертифициране. Те са обект на същия контрол на флага и държавен пристанищен контрол, както и на същите международни конвенции като всички други плавателни съдове, плаващи в международни води. Секторът на корабите за круизи е допринесъл значително за постигането на целите на Насоките за морския транспорт. Отрасълът за круизи среща ограничения на конкуренцията, които идват извън ЕС. До степента, в която страна по Споразумението за ЕИП или държава членка налага данъци (или други такси), които не са наложени от други държави, тази държава членка може да очаква смяна на флага на плавателни съдове с флага на друга държава, където общата стойност на разходите е по-ниска.

5.4. **Прилагане на данъка върху тонажа за търговски яхти**

(155) Международният съвет за морски транспорт на Малта, Малтийската камара за търговия, предприятия и промишленост, както и Промишлена мрежа за луксозни яхти на Малта подчертаха, че търговските яхти осъществяват дейност по превоз на пътници, в която има сериозна международна конкуренция с офшорни центрове за привличане на бизнеса с основаване на дружества за притежание и регистриране на търговски яхти.

5.5. **Прилагане на данъка върху тонажа за обслужващи кораби**

(156) Асоциацията на корабособствениците от Европейската общност настоя, че не следва да има окончателен и изключителен списък на допустимите видове плавателни съдове. Тя заяви, че не съществува реална разлика между дейностите „обслужване“ и „превоз“, и двете са търговски дейности, свързани с морския транспорт. Тя приветства признаването от страна на Комисията на допустимостта на някои сервизни кораби (например корабите за полагане на кабели) за получаване на държавна помощ.

5.6. **Доходи, допустими за облагане с данък върху тонажа**

5.6.1. *Данъчно облагане на капиталовите печалби от продажбата на кораби, облагани с данък върху тонажа*

(157) Асоциацията на корабособствениците от Европейската общност заяви, че печалбите от покупката и продажбата на активи, свързани с нормалната дейност на оператор на кораби, следва да бъдат изключени от облагане с данък върху тонажа само когато дадено дружество не извършва други дейности освен покупката и продажбата на активи, свързани с морския транспорт. В този случай самото дружество не може да се счита, че извършва услуги за морски транспорт.

(158) Асоциацията на корабособствениците от Европейската общност твърдеше, че капиталовите печалби от продажба на кораби следва също да влизат в обхвата на данъка върху тонажа за кораби, придобити преди влизане в схемата за данък върху тонажа, за което схемите за данък върху тонажа следва да включат честни и справедливи преходни договорености, вземащи предвид всяко данъчно задължение, наложено в периода преди прилагането на данъка върху тонажа.

5.6.2. *Прилагане на данък върху тонажа за спомагателни услуги, предоставяни в контекста на морския транспорт*

(159) Според Асоциацията на корабособствениците от Европейската общност спомагателните дейности следва да бъдат нормална част от услугата за морски транспорт, предлагана от организациите за морски транспорт. Те твърдят, че не е необходимо да се определят „спомагателните дейности“ за целите на прилагането на Насоките за морския транспорт, а трябва да се оставят държавите членки да направят свое собствено подробно тълкуване под наблюдението на Комисията.

(160) Асоциацията на корабособствениците от Европейската общност е съгласна с Комисията, че услугите, предлагани от финансови институции на дружества за морски транспорт, които участват в схемата за данък върху тонажа, като например заеми и гаранции, не следва да се считат за допустими „спомагателни дейности“.

(161) Ако единствената дейност на дадено дружество е експлоатацията на отговарящи на условията кораби, то цялата печалба от експлоатация на корабите следва да попадне в областта на обособените средства, стига стопанската дейност да е в съответствие с обичаите и практиката за този сектор.

(162) Асоциацията на корабособствениците от Европейската общност отбеляза, че много дружества определят цени за техните услуги на солидарна основа и по-широкият подход ще им позволи да избегнат изискването да правят произволни изчисления с цел разпределяне на печалбата. Асоциацията на корабособствениците от Европейската общност подчерта, че по-широкият подход се подкрепя от Модела на данъчна конвенция на ОИСР.

(163) Асоциацията на корабособствениците от Европейската общност заяви, че отделно таксуваните услуги са необходим и нормален елемент от стопанското управление на повечето услуги за пътнически морски превоз. Без тях превозната дейност би била непривлекателна за клиентите и нежизнеспособна за дружествата за морски транспорт; поради това те следва да са допустими за облагане с данък върху тонажа.

(164) Що се отнася до операциите с корабите за круизи, транспортният пакет включва също така и разнообразни услуги, предлагани по време на пътуването, които представляват част от очакванията на пътниците. Асоциацията на корабособствениците от Европейската общност заяви, че те включват комуникационни услуги, барове, обменни бюра, екскурзии на брега, магазини, здравни и козметични центрове, както и забавления. В някои случаи, като например екскурзии на сушата, тези спомагателни дейности представляват услуга, закупена от круизния оператор, те обикновено се „предлагат в пакет“ от местни агенции, които ги продават на круизния оператор, и следователно те следва да бъдат включени като допустима дейност.

(165) Асоциацията на корабособствениците от Европейската общност приема принципа за избягване на нелоялната конкуренция с местните предприятия на сушата, като отбелязва, че използването на корабите главно като плаващи супермаркети, казина или закотвени хотели не би било приемливо.

(166) Международният съвет за морски транспорт на Малта направи подобни заявления относно туристическите и пътническите пакети.

5.6.3. *Прилагане на данъка върху тонажа за дружества, които чартират допустими плавателни съдове при беърбоут условия*

(167) Асоциацията на корабособствениците от Европейската общност изказа твърдението, че държавите членки следва да решат дали следва да бъдат въведени ограничения, като се вземе предвид например как са организирани националният морски транспорт и морският отрасъл.

(168) Норвежката асоциация на корабособствениците обясни, че беърбоут чартирането е често срещана договореност за дружествата за морски транспорт. Въпреки това само малък процент от общия тонаж на дружествата за морски транспорт обикновено се отдават на чартър при беърбоут условия. Има няколко дружества, които само притежават кораби, които са отдадени на чартър при беърбоут условия. Ако приходите от отдаване на беърбоут чартър не са изцяло освободени от данъчно облагане, собствениците на плавателни съдове, установени в държава от ЕИП, не биха били в състояние да предлагат конкурентни цени за чартъри. Освен това дружествата, обслужващи нефтодобивната и газодобивната промишленост в чуждестранен шелф, обикновено разделят собствеността на кораба и дейностите по експлоатация, за да бъдат конкурентоспособни в работата си. Често отдаването на беърбоут чартър е единствената възможност за навлизане на защитените чуждестранни пазари. Освен това, когато чартърният превозвач е свързано с нефтодобива дружество, той често има своя собствена организация за услуги по набиране на екипаж и техническо управление на корабите, която чартърният превозвач желае да наеме. Има също така и други области, в които рискът, свързан с разходите за екипаж и наличност, скъпият и бавен достъп до ремонт на кораби и други услуги, необходими за експлоатацията на кораба, се считат за неприемливи и поради това се предпочитат договорености за отдаване на беърбоут чартър.

(169) Норвежката асоциация на корабособствениците твърди, че разрешаването на дружествата, облагани с данък върху тонажа, да отдават кораби на беърбоут чартър няма да доведе до увеличение на държавната помощ за отрасъла на морския транспорт ([79]). Освободените от данък доходи от морски транспорт просто се разделят между дружеството собственик на кораба, което го отдава на чартър, и дружеството, което експлоатира кораба (за него освободените от данък доходи се намаляват с беърбоут наема, който представлява необлагаем доход за дружеството собственик на кораба).

(170) Международният съвет за морски транспорт на Малта заяви, че притежаването на кораби и експлоатацията на кораби трябва да се третират като едно цяло. Дейностите по притежаване и експлоатация на кораби могат да се извършват от една и съща организация. В други случаи различни дружества извършват една и съща дейност. Различните дружества имат разходи и отговорности, включително да се погрижат основната дейност да се извършва безопасно и ефективно. Подчертава се, че малтийското законодателство и международното законодателство налагат тежки задължения и отговорности на собственика на кораба, дори и когато той е отдаден на беърбоут чартър. Следователно ако отдаден на чартър кораб участва в международния превоз на стоки и пътници, както собственикът, така и чартърният превозвач следва да бъдат включени в схемата за данък върху тонажа.

([79]) В сравнение със сценария, в който функцията на собственик и управител на кораба се извършват от една и съща организация.

5.6.4. *Прилагане на данъка върху тонажа за лизинга на кораби с екипаж (тайм чартър/рейсов чартър)*

(171) Асоциацията на корабособствениците от Европейската общност подчерта, че чартърната дейност създава пряка и непряка заетост за много корабни специалисти в цяла Европа и един гъвкав подход допринася за задържане на централите на дружествата за морски транспорт в пределите на ЕС.

(172) Като се разглеждат някои от решенията на Комисията, която поиска минимален дял на собствената превозна дейност, за да могат превозвачите с кораби, наети чрез тайм чартър, да се възползват от облагане с данък върху тонажа, Асоциацията на корабособствениците от Европейската общност изрази мнението, че това изискване следва да бъде облекчено.

(173) Според Норвежката асоциация на корабособствениците от търговски съображения повечето дружества за морски транспорт имат представителства в редица морски транспортни центрове по целия свят и ако една международна организация за морски транспорт иска да увеличи дела на корабите, придобит чрез тайм чартър в своя флот, тя може да го направи независимо от всякакви ограничения в европейските схеми за данък върху тонажа. Тя просто ще направи това чрез дъщерно дружество, което не пребивава в държава от ЕИП.

5.7. **Правило за връзка с флага**

(174) Асоциацията на корабособствениците от Европейската общност изрази мнението, че по същество Насоките за морския транспорт съдържат прагматична степен на гъвкавост по отношение на използването на флагове на държавите членки и то следва да не се ограничава допълнително.

5.8. **Правила за обособяване на средства**

(175) Асоциацията на корабособствениците от Европейската общност подчерта, че в схемите за данък върху тонажа трябва ясно да се определят отговарящите на условията дейности.

(176) Оператор на кораби може да постави в областта на обособените средства дейността по „закупуване“ на услуги от други предприятия, но не и печалбите от извършването на други дейности. Този принцип на сделката между несвързани лица се използва често при администрирането на данъци и е известен като изискване за трансферно ценообразуване. Например: ако оператор на кораби предоставя наземни услуги като автомобилен транспорт или настаняване в хотел като част от пакет, всяка надбавка, която той слага на услугите над цената при сделка между несвързани лица следва да попадне в обхвата на данъка върху тонажа. Така ако услугите се предоставят по пазарни цени от трета страна, каквато и печалба да реализира операторът, тя ще попадне в областта на обособените средства. Въпреки това, ако услугите се предоставят от дружеството в групата на корабния оператор, те ще бъдат обект на трансферно ценообразуване и печалбите от автомобилния транспорт или хотелите ще бъдат изключени от облагане с данък върху тонажа — само изчислената надбавка върху тези групови услуги ще отговаря на условията за облагане с данък върху тонажа.

5.9. **Освобождаването от данъчно облагане на печалбата от финансиране на дружества за морски транспорт**

(177) Асоциацията на корабособствениците от Европейската общност изрази съгласие с Комисията, че услугите, предлагани от финансови институции на дружества за морски транспорт, които попадат в обхвата на схемата за данък върху тонажа, като например заеми и гаранции, не следва да се считат за „допустими“ или „спомагателни“ дейности.

6. МНЕНИЯ НА МАЛТА ОТНОСНО МНЕНИЯТА НА ТРЕТИТЕ СТРАНИ

(178) Малта счита за очевидно, изхождайки от повечето получени мнения, че е налице цялостно удовлетворение от прилагането на Насоките за морския транспорт в Малта. Малта отбеляза, че заинтересованите страни не са изказали възражения и са подкрепили съществуващите договорености.

7. ОЦЕНКА НА ПОМОЩТА

7.1. **Наличие на помощ**

(179) В съответствие с член 107, параграф 1 от ДФЕС „всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите членки, е несъвместима с вътрешния пазар“.

(180) В съответствие с това, за да се счита за помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, дадена мярка за подкрепа трябва да изпълнява кумулативно следните условия: i) тя трябва да се финансира от държавата чрез държавни ресурси и мярката трябва да може да бъде приписана на държавата; ii) трябва да предоставя избирателно предимство на своя бенефициер чрез облагодетелстване на определени предприятия или производството на определени стоки; iii) трябва да нарушава или да заплашва да наруши конкуренцията; и iv) трябва да има потенциала да засегне търговията между държавите членки.

(181) В текста по-долу Комисията ще оцени дали i) схемата за данък върху тонажа; ii) освобождаването от облагане с данък върху капиталовите печалби от продажбата или прехвърлянето на кораби; iii) освобождаването от данъчно облагане на капиталовите печалби от акции в дружества за морски транспорт;iv) освобождаването от данъчно облагане на дивиденти от акции в дружества за морски транспорт; v) освобождаването от данъчно облагане на лихвите или другите приходи от финансирането на дружества за морски транспорт или кораби, облагани с данък върху тонажа; vi) освобождаването от някои мита върху ценни книжа и трансфери, (по-долу наричани заедно „националните мерки“), отговарят на критериите, посочени в съображение 180, и следователно представляват държавна помощ.

Държавни ресурси, приписване на държавата и предимство

(182) Комисията отбелязва, че националните мерки засягат освобождаването от нормалните данъци и такси, обичайно дължими на малтийската държава. Схемата за данък върху тонажа предлага данъчно намаление в сравнение с данъка върху доходите, обичайно дължим върху корпоративните доходи съгласно Закона за данъка върху доходите. Освобождаването от данъчно облагане на дивидентите и капиталовите печалби от акции в дружества за морски транспорт и на капиталовите печалби от продажбата или прехвърлянето на кораби, както и на лихвите или други приходи от финансирането на дружества за морски транспорт или кораби, облагани с данък върху тонажа, се състои в освобождаване, отнасящо се до Закона за данъка върху доходите, предоставено от Закона за търговското корабоплаване и Сборника от наредби за данъчно облагане. Аналогично, освобождаването от някои мита върху ценни книжа и трансфери, предвидено от Закона за митата върху ценните книжа и трансферите, се предоставя от Закона за търговското корабоплаване и Сборника от наредби за данъчно облагане. Освобождаването от плащане на такси по преценка на министерството също е освобождаване от обичайните данъци и налози, обикновено платими на малтийската държава.

(183) Комисията отбелязва, че загуба на приходи от данъци за държавата е равностойно на изразходване на държавни ресурси под формата на бюджетни разходи. Като разрешава намаляване или освобождаване от данъци и мита съгласно Закона за търговското корабоплаване, Малта се отказва от приходи, които представляват държавни ресурси. Следователно намаляването и освобождаването от данъци и освобождаването от мита се предоставят чрез държавни ресурси. Тези мерки са били приведени в действие под формата на държавен регламент (Закона за търговското корабоплаване, който е парламентарен акт, и Сборника от наредби за данъчно облагане, който Малта счита за подзаконов акт за изпълнението на Закона за търговското корабоплаване). Тъй като тези фискални мерки са предоставени от малтийските органи, мерките могат да бъдат приписани на държавата.

(184) За да се определи, че дадена мярка представлява държавна помощ, мярката трябва да предоставя финансово предимство на получателите си. Комисията отбелязва, че националните мерки се състоят в освобождаване от данъци и мита, с което се предоставя предимство на бенефициера на помощта по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

(185) Ето защо Комисията стига до заключението, че:

i) данъкът върху тонажа в схемата за данък върху тонажа;

ii) освобождаването от плащане на такси по преценка на министъра;

iii) освобождаването от данъчно облагане на капиталови печалби от продажбата или прехвърлянето на кораби;

iv) освобождаването от данъчно облагане на капиталови печалби по отношение на акции в дружества за морски транспорт;

v) освобождаването от данъчно облагане на дивиденти по отношение на акции в дружества за морски транспорт;

vi) освобождаването от данъчно облагане на лихви или други приходи от финансиране на дружества за морски транспорт или кораби, облагани с данък върху тонажа;

vii) освобождаването от определени мита върху ценни книжа и трансфери

са предоставени чрез държавни ресурси и могат да бъдат приписани на държавата, и предоставят предимство на бенефициерите.

(186) В текста по-долу елементите за определяне, че една мярка представлява държавна помощ, а именно избирателния характер на мярката, нейният потенциал да нарушава конкуренцията и да засяга търговията, са оценени отделно за всяка мярка.

7.1.1. *Схемата за данък върху тонажа*

Избирателно предимство

(187) За да представлява държавна помощ, дадена мярка трябва да бъде избирателна по отношение на това да поставя в по-благоприятно положение определени предприятия или производството на някои стоки съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС. По отношение на тълкуването на условието за избирателност, установената съдебна практика гласи, че дадена мярка може да се счита за избирателна, ако „цели частичното освобождаване на предприятията от финансови налози, които произтичат от нормалното прилагане на общата система за задължителни вноски, предвидени по закона“ ([80]). Следователно мярката се счита за избирателна, ако представлява отклонение от обичайното прилагане на общата рамка за данъчно облагане.

(188) За целите на оценката Съдът на Европейския съюз излезе с триетапен анализ ([81]). Първо, трябва да се определи референтната система. Второ, следва да се прецени дали дадена мярка представлява дерогация от въпросната система, доколкото при нея се прави разграничаване между икономически оператори, които — предвид присъщите за системата цели, се намират в сравнимо фактическо и правно положение. Преценката дали е налице дерогация представлява основен елемент от тази част на проверката и позволява да се заключи дали мярката е *prima facie* избирателна. Ако въпросната мярка не представлява дерогация от референтната система, тя не е избирателна. Ако обаче представлява дерогация (и следователно *prima facie* е избирателна), на третия етап от проверката трябва да бъде установено дали дерогацията е оправдана от естеството или от общата схема на (референтната) система ([82]). Ако дадена *prima facie* избирателна мярка е оправдана от естеството и от общата схема на системата, тя няма да се счита за избирателна и следователно няма да попадне в обхвата на член 107, параграф 1 от ДФЕС ([83]).

(189) Предприятията в Малта се облагат с 35 % данък съгласно Закона за данъка върху доходите ([84]). Организации за морски транспорт, които са решили да участват в схемата за данък върху тонажа, са освободени от облагане съгласно Закона за данъка върху доходите по отношение на доходите от свързани с морския транспорт дейности и вместо това плащат еднократна сума. Комисията отбелязва, че схемата за данък върху тонажа, описана в раздел 2.1, или сравнима схема не е достъпна за всички сектори или предприятия, и следователно е *prima facie* избирателна. Данъкът върху тонажа позволява на бенефициерите да пестят от разходите си за данъци. Тази дерогация не е оправдана от естеството на цялостната система, а е въведена в действие с конкретната цел да облагодетелства и насърчава определени дейности.

(190) С оглед на гореизложеното Комисията стига до заключението, че схемата за данък върху тонажа предоставя избирателно икономическо предимство.

Нарушаване на конкуренцията и засягане на търговията

(191) Предоставена от държавата мярка се счита, че нарушава или заплашва да наруши конкуренцията, когато е в състояние да подобри конкурентните позиции на получателя в сравнение с други предприятия, с които той се конкурира ([85]). Следователно за всички практически нужди нарушаване на конкуренцията по смисъла на член 107 от ДФЕС е налице, когато държавата предостави финансово предимство на дадено предприятие в либерализиран сектор, на който има или би могло да има конкуренция ([86]). Когато финансова помощ от държавата засилва позицията на предприятие в сравнение с други конкурентни предприятия при вътреобщностната търговия, последните трябва да се считат за засегнати от тази помощ ([87]).

([80]) Решение от 2 юли 1974 г., *Италианска република/Комисия на Европейските общности*, 173/73, Recueil, стр. 709, т. 3.
([81]) Вж. например решение от 18 декември 2008 г., *Government of Gibraltar/Комисия* (T-211/04 и T-215/04, Сборник, стр. II-3745, T-211/04 и T-215/04, т. 143—144.
([82]) Вж., например, решение на Съда от 8 септември 2011 г., *Комисия/Нидерландия*, C-279/08 P, ECLI:EU:C:2011:551, т. 62. Решение на Съда от 8 ноември 2001 г., *Adria-Wien Pipeline*, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, т. 42.
([83]) Вж. например решение на Съда от 8 септември 2011 г., *Paint Graphos и др.*, съединени дела C-78/08—C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, т. 49 и сл.; Решение на Съда от 29 април 2004 г., *GIL Insurance*, C-308/01, ECLI:EU:C:2004:252, т. 60 и сл.
([84]) Член 56, параграф 6 от Закона за данъка върху доходите.
([85]) Решение от 17 септември 1980 г., *Philip Morris*, 730/79, Recueil, стр. 267, т. 11; Съединени дела T-298/07, T-312/97 и др., *Alzetta*, Сборник, стр. II-2325, т. 80.
([86]) Съединени дела T-298/07, T-312/97 и др., *Alzetta*, Сборник, стр. II-2325, т. 141—147.
([87]) Решение от 4 април 2001 г., *Friulia Venezia Giulia*, T-288/97, Recueil, 2001 г., стр. II-1619, т. 41.

(192) Дейностите, свързани с морския транспорт, по същество се извършват на един световен пазар. В допълнение на това пазарите както за морски каботаж, така и за морски услуги са напълно либерализирани ([88]). По този начин услугите, предоставяни от дружествата за морски транспорт, които се възползват от схемата за данък върху тонажа, са отворени за конкуренция в държавите членки, между държавите членки и между държави членки и трети държави. Следователно схемата заплашва да наруши конкуренцията и би могла да засегне търговията между държавите членки.

Заключение

(193) С оглед на горепосоченото Комисията счита, че данъкът върху тонажа представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

7.1.2. *Освобождаването от плащане на такси по преценка на министъра*

(194) Текущото законодателство не ограничава по подходящ начин използването на собствена преценка от страна на министъра за освобождаване на кораби от плащането на такси съгласно Наредбата за данъчно облагане, разгледано в съображения 23 и 112. Тя не е изготвена достатъчно прецизно, за да ограничи намалението до желаните неикономически дейности с хуманитарна или благотворителна цел.

(195) Същите съображения като изложените в съображение 187 и сл. относно избирателното предимство и в съображение 191 и сл. относно нарушаването на конкуренцията и засягането на търговията важат също така и за мерките, които потенциално могат да бъдат предоставени по преценка на министъра.

Заключение

(196) Поради това Комисията стига до заключението, че възможността да се освобождават и други плавателни съдове по преценка на министъра представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

7.1.3. *Освобождаването от данък върху капиталовите печалби от продажбата на кораби*

(197) В член 5, параграф 1, буква а) от Закона за данъка върху доходите се налага данъчна тежест върху капиталовите печалби от прехвърлянето на капиталови активи. В член 3, параграф 1 от Наредбата за данъчно облагане се предвижда освобождаване от данък върху капиталовата печалба от продажбата и прехвърлянето на кораби, облагани с данък върху тонажа.

Избирателно предимство

(198) Както беше посочено в съображение 187, дадена мярка се счита за избирателна, ако представлява отклонение от обичайното прилагане на общата рамка за данъчно облагане. В член 3, параграф 1 от Сборника от наредби за данъчно облагане се предвижда освобождаване от данък върху капиталовите печалби от продажбата на кораби, докато в общата данъчна рамка в член 5, параграф 1 от Закона за данъка върху доходите се налага данъчна тежест върху капиталовите печалби от прехвърлянето на капиталови активи, която по принцип е в размер на 35 %. Организации за морски транспорт, които са решили да участват в схемата за данък върху тонажа, са освободени от облагане съгласно Закона за данъка върху доходите по отношение на капиталови печалби от продажбата на кораби, облагани с данък върху тонажа. Комисията отбелязва, че такова освобождаване не се предоставя на всички сектори или предприятия и следователно е *prima facie* избирателно. Освобождаването от данък позволява на бенефициерите да пестят от разходите си за данъци. Тази дерогация не е оправдана от естеството на цялостната система, а е въведена в действие с конкретната цел да облагодетелства и насърчава определени дейности.

(199) С оглед на горепосоченото Комисията счита, че освобождаването от данък върху капиталовите печалби от продажбата на кораби представлява избирателно предимство по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

Нарушаване на конкуренцията и засягане на търговията

(200) Както е посочено в съображение 191, когато държавната финансова помощ укрепва положението на дадено предприятие спрямо други предприятия, които се конкурират във вътреобщностната търговия, последните трябва да се считат за засегнати от помощта ([89]).

([88]) Считано от 1 януари 1993 г.: Регламент (ЕИО) № 3577/92; Регламент (ЕИО) № 4055/86.
([89]) Решение от 4 април 2001 г., *Friulia Venezia Giulia*, T-288/97, Recueil, 2001 г., стр. II-1619, т. 41.

(201) Както по-подробно е изложено в съображение 192, свързаните с морския транспорт дейности по същество се извършват на един световен пазар. По този начин услугите, предоставяни от дружествата за морски транспорт, които се възползват от освобождаването на капиталовите печалби от данък, са отворени за конкуренция между държавите членки. Следователно мярката заплашва да наруши конкуренцията и би могла да засегне търговията между държавите членки.

Заключение

(202) С оглед на горепосоченото Комисията счита, че освобождаването от данък върху капиталовите печалби от продажбата на кораби представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

7.1.4. *Освобождаването от данъчно облагане на дивиденти по отношение на акции в дружества за морски транспорт*

Избирателно предимство

(203) Референтната система следва да бъде определена като общата система за данъчно облагане на дивидентите. В член 68 от Закона за данъка върху доходите се предвижда, че никое лице, независимо дали пребивава в Малта, или не, не се облага с данък върху доходите от дивиденти. Освен това в член 68 се определя, че никой не е задължен да декларира доходите от дивиденти в данъчната си декларация. Малтийските органи потвърдиха, че по същество общата данъчна ставка за дивиденти, получени от всякакъв вид акционери, в Малта е нула. По отношение на акционерите в организации за морски транспорт в член 3, параграф 1, буква а) от Сборника от наредби за данъчно облагане се предвижда, че „друг данък съгласно Закона за данъка върху доходите не е дължим или платим върху доходите […], които произтичат от дейности, свързани с морския транспорт на лицензирана организация за морски транспорт“, при условие че всички съответни такси и данъци са били надлежно платени от организацията за морски транспорт. Следователно както акционерите в дружество, което не се занимава с морски транспорт, така и тези в организация за морски транспорт, които са получили дивиденти от съответното дружество, не дължат никакви данъци върху дивидента. Следователно освобождаването от данъци върху дивидентите по отношение на акции в дружества за морски транспорт представлява обща мярка, която не е избирателна по своята същност.

Заключение

(204) Въз основа на гореизложената оценка може да се заключи, че освобождаването от данъци върху дивидентите не е избирателно и следователно не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

7.1.5. *Освобождаването от данъчно облагане на лихви или други приходи, дължими по отношение на финансирането на дружества за морски транспорт или кораби, облагани с данък върху тонажа*

Избирателно предимство

(205) Комисията отбелязва, че в член 84Z, параграф 1 от Закона за търговското корабоплаване се предвижда голямо разнообразие от дейности, ([90]) които определят дадена организация като организация за морски транспорт. В член 3, параграф 2 от Закона за търговското корабоплаване се предвижда, че съгласно Закона за данъка върху доходите данък не се плаща от финансови институции върху лихви или други приходи от финансирането на дейности на лицензирани организации за морски транспорт, посочени в член 84Z, параграф 1 от Закона за търговското корабоплаване, или от финансирането на кораб, облаган с данък върху тонажа.

(206) Както беше посочено в съображение 187, дадена мярка се счита за избирателна, ако представлява отклонение от обичайното прилагане на общата рамка за данъчно облагане. В член 3, параграф 2 от Сборника от наредби за данъчно облагане се предвижда освобождаване от данъчно облагане на лихвите или другите приходи от финансирането на дейности на лицензирани организации за морски транспорт, посочени в член 84Z, параграф 1 от Закона за търговското корабоплаване, или от финансирането на кораб, облаган с данък върху тонажа, докато в общата данъчна рамка в член 4, параграф 1 от Закона за данъка върху доходите се налага данъчна тежест под формата на плоска ставка от 35 % върху лихвените приходи от финансови дейности, като предоставянето на заеми и гаранции. Следователно финансовите институции са освободени от данък върху приходите от финансирането на широко определените дейности на лицензирани организации за морски транспорт и от финансирането на кораби, облагани с данък върху тонажа.

(207) Комисията отбелязва, че такова освобождаване не е на разположение на финансовите институции по отношение на финансирането на дружества, различни от лицензирани организации за морски транспорт. Освобождаването следователно е *prima facie* избирателно, тъй като облагодетелства финансови институции, които се занимават с финансиране на сектора на морския транспорт. Освобождаването от данък позволява на бенефициерите да пестят от разходите си за данъци.

([90]) Вж. съображение 9 от настоящото решение.

(208) Комисията не счита, че има обективно основание в характера на общата схема на малтийското данъчно облагане на доходите, което може да оправдае въпросната дерогация, а че мярката е въведена в действие с конкретната цел да облагодетелства и насърчава някои дейности.

(209) С оглед на горепосоченото, Комисията счита, че освобождаването от облагане с данък на лихвите или другите доходи, дължими по отношение на финансирането на дейности на лицензирани организации за морски транспорт или на финансирането на кораби, облагани с данък върху тонажа, представлява избирателно предимство по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

Нарушаване на конкуренцията и засягане на търговията

(210) Финансовите услуги по същество се извършват на европейския пазар, на който финансовите институции се конкурират една с друга. По този начин услугите, предоставяни от финансови институции, които се възползват от освобождаването от данък, са отворени за конкуренция между държавите членки.

(211) Когато финансова помощ от държавата засилва позицията на предприятие в сравнение с други конкурентни предприятия при вътреобщностната търговия, последните трябва да се считат за засегнати от тази мярка ([91]). Следователно мярката заплашва да наруши конкуренцията и би могла да засегне търговията между държавите членки.

Заключение

(212) Поради гореизложените причини Комисията стига до заключението, че освобождаването от облагане с данък на лихвите или другите доходи, дължими по отношение на финансирането на морския транспорт или на корабите, облагани с данък върху тонажа, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

7.1.6. *Освобождаване от данъчно облагане на капиталови печалби по отношение на акции в дружества за морски транспорт*

Избирателно предимство

(213) Както беше посочено в съображение 187, дадена мярка се счита за избирателна, ако представлява отклонение от обичайното прилагане на общата рамка за данъчно облагане. Капиталовите печалби от акции за лица, пребиваващи в Малта, обикновено се облагат с 35 % данък съгласно Закона за данъка върху доходите ([92]). Въпреки това Сборникът от наредби за данъчно облагане съдържа освобождаване от данъци в полза на капиталовите печалби от акции в дружества за морски транспорт ([93]). Комисията отбелязва, че такова освобождаване не се предоставя на всички сектори или предприятия и следователно е *prima facie* избирателно. Това освобождаване представлява дерогация от общата данъчна система, тъй като лицата, пребиваващи в Малта, с капиталови или други печалби, получени от прехвърлянето на дружества за морски транспорт, се намират в сходно фактическо и правно положение като лицата, пребиваващи в Малта, с капиталови или други печалби, получени от прехвърлянето на всякакви други дружества с оглед на целта на данъчната система, т.е. облагане с данъци на всички капиталови или други печалби от прехвърлянето на акции или ценни книжа.

(214) Малта не представи никакви аргументи за това дали съответната мярка може да бъде оправдана от логиката на данъчната система. Комисията не счита, че има обективно основание в характера и общата схема на малтийското данъчно облагане на доходите, което да може да оправдае въпросната дерогация, и поради това стига до заключението, че освобождаването от данък върху капиталовите печалби от продажбата на акции в дружества за морски транспорт в полза на лица, пребиваващи в Малта, е избирателно по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

Нарушаване на конкуренцията и засягане на търговията

(215) Както е посочено в съображение 191, когато държавната финансова помощ укрепва положението на дадено предприятие спрямо други предприятия, които се конкурират във вътреобщностната търговия, последните трябва да се считат за засегнати от помощта.

([91]) Решение от 4 април 2001 г., *Friulia Venezia Giulia*, T-288/97, Recueil, 2001 г., стр. II-1619, т. 41.

([92]) Член 5, параграф 1, буква а), подточка ii) от Закона за данъка върху доходите. От друга страна, член 12, параграф 1, буква в), подточка ii) от Закона за данъка върху доходите, в който се освобождават от данък всички капиталови или други печалби в полза на или придобити от лице, което не пребивава в Малта, получени от трансфера на акции или ценни книжа в дадено дружество, не е от значение за настоящата оценка на избирателността, тъй като не е част от общото правило за лицата, пребиваващи в Малта.

([93]) Член 3, параграф 1, буква в) от Сборника от наредби за данъчно облагане на търговското корабоплаване.

(216) В настоящия случай лица, пребиваващи в Малта, които притежават акции в дружества за морски транспорт, са изложени на конкуренцията и търговията между държавите членки. Инвестиционните дейности се извършват на един световен пазар. Освен това, както по-подробно е изложено в съображение 192, свързаните с морския транспорт дейности по същество се извършват на един световен пазар. Следователно разглежданата данъчна мярка засяга търговията в Съюза и има потенциала да наруши конкуренцията между държавите членки.

Заключение

(217) С оглед на горепосоченото Комисията счита, че освобождаването от данък върху капиталовите печалби от продажбата на акции в дружества за морски транспорт представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

7.1.7. *Освобождаване от митото върху ценни книжа и трансфери*

Избирателност

(218) В Закона за митата върху ценните книжа и трансферите се прилага мито върху трансферите, наред с другото, на търгуеми ценни книжа ([94]). Както е посочено в съображение 41, член 5 от Сборника от наредби за данъчно облагане предвижда освобождаване по отношение на сделки с търгуеми ценни книжа на организации за морски транспорт.

(219) Както беше посочено в съображение 187, дадена мярка се счита за избирателна, ако представлява отклонение от обичайното прилагане на общата рамка за данъчно облагане. Член 5 от Сборника от наредби за данъчно облагане представлява дерогация от общата система, тъй като предприятията, сключващи сделки с ценни книжа на дружества от сектора на морския транспорт, се намират в съпоставимо правно и фактическо положение, както предприятията, сключващи такива сделки с дружества от всеки друг сектор.

(220) Комисията отбелязва, че такова освобождаване не се предоставя на други сектори. Освобождаването следователно е *prima facie* избирателно, тъй като облагодетелства сделките в сектора на морския транспорт. Освобождаването позволява на бенефициерите да пестят от разходите си.

(221) Малта не представи никакви аргументи за това дали съответната мярка може да бъде оправдана от логиката на системата. Комисията не счита, че има обективно основание в характера и общата схема на малтийската система от мита, което може да оправдае въпросната дерогация.

(222) С оглед на горепосоченото Комисията счита, че освобождаването от мито върху ценните книжа и трансферите предоставя избирателно предимство по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

Нарушаване на конкуренцията и засягане на търговията

(223) Предоставена от държавата мярка се счита, че нарушава или заплашва да наруши конкуренцията, когато е в състояние да подобри конкурентните позиции на получателя в сравнение с друго предприятие.

(224) Както е посочено в съображение 192, морският транспорт е либерализиран сектор, с конкуренция както в рамките на ЕС, така и в световен мащаб. Следователно мярката нарушава или заплашва да наруши конкуренцията и може да засегне търговията между държавите членки.

Заключение

(225) Ето защо мярката представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

7.2. **Съвместимост на помощта**

Правно основание за оценка

(226) Съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС помощите, които имат за цел да улеснят развитието на някои икономически дейности, могат да бъдат считани за съвместими с вътрешния пазар, доколкото тези помощи не засягат по неблагоприятен начин условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес, и следователно тази разпоредба предоставя възможна база за освобождаване от общата забрана за държавна помощ. Комисията счита, че член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС е подходящото правно основание, приложимо спрямо малтийската схема за данък върху тонажа.

([94]) Вж. съображение 40. От друга страна, не е от значение за настоящата оценка на избирателността, че няма мито върху сделките с ценни книжа на дружество, в което повече от половината от обикновения акционерен капитал, правата на глас и правата на печалба се държат от лица, които не пребиват в Малта, тъй като това не е част от общото правило.

(227) В съответствие с установената съдебна практика следва, че за прилагането на член 107, параграф 3 от ДФЕС Комисията разполага с широка свобода на преценка, чието упражняване включва комплексни оценки от икономическо и социално естество, които трябва да бъдат направени в контекста на Общността. Като приема правила за поведение и обявява чрез тяхното публикуване, че ще ги прилага към съответните случаи, за които се отнасят, Комисията се самоограничава в упражняването на горепосочената свобода на преценка и не може да се отклонява от тези правила, за да не бъде евентуално санкционирана за нарушение на общите принципи на правото като равното третиране или защитата на оправданите правни очаквания. Следователно, в конкретната област на държавната помощ, Комисията е обвързана от насоките и известията, които издава, до степента, в която те не се отклоняват от правилата в Договора ([95]). В съответствие с тази установена съдебна практика Комисията ще приложи Насоките за морския транспорт в настоящия случай. В Насоките за морския транспорт се определят условията, при които една схема за подпомагане на морския транспорт на държава членка се счита за съвместима с вътрешния пазар.

(228) В раздел 2.2 на Насоките за морския транспорт се определят конкретните цели от интерес за морския транспорт на Общността, които могат да бъдат подкрепени със схеми, по-специално като:

— подобряване на безопасния, ефективен, сигурен и екологичен морски транспорт,

— насърчаване на записването или презаписването в регистрите на държавите членки,

— принос за консолидиране на морския отрасъл, установен в държавите членки, като в същото време се поддържа общ флот, който е конкурентен на световните пазари,

— запазване и подобряване на морското ноу-хау и защитаване и насърчаване на заетостта на европейските моряци.

7.2.1. *Схемата за данък върху тонажа*

7.2.1.1. Плавателни съдове, допустими за облагане с данък върху тонажа

(229) В съответствие с раздел 2 на Насоките за морския транспорт, техният обхват включва „морския транспорт“. За да отговарят на Насоките за морския транспорт, националните мерки за помощ трябва да бъдат ограничени до корабите, използвани за целите на морския транспорт, определени в тях, чрез позоваване на Регламент (ЕИО) № 4055/86 и Регламент (ЕИО) № 3577/92. ([96])

(230) В Регламент (ЕИО) № 4055/86 „морският транспорт“ се определя като превоз на пътници или стоки по море между пристанище на държава членка и пристанище или офшорно съоръжение на друга държава членка или на трета държава.

(231) В Регламент (ЕИО) № 3577/92 „морският транспорт“ се определя като превоз на пътници или стоки по море между пристанища, разположени на континента или на основната територия на държава членка (*континентален каботаж*) или превоз на пътници или стоки по море между пристанище в държава членка и съоръжения или конструкции, разположени в континенталния шелф на тази държава членка (*крайбрежни услуги за доставка*), или превоз на пътници или стоки по море между пристанища на континента и остров на държава членка или между пристанища, разположени на островите на държавата членка (*островен каботаж*).

(232) Комисията също така реши, че някои дейности, дори и ако не попадат или попадат само частично в определението за морски транспорт, могат по аналогия с морския транспорт да влязат в обхвата на разпоредбите на раздел 3.1 от Насоките за морския транспорт. Такъв е случаят със спасителните кораби и плавателните съдове за морска помощ ([97]), а също и с плавателните съдове за полагане на кабели, полагане на тръбопроводи, изследователски кораби и плаващи кранове ([98]), като се има предвид, че те изискват персонал с подобна квалификация и по сходен начин са изложени на международна конкуренция.

([95]) Вж., наред с другото, решение от 2 декември 2010 г., *Holland Malt/Комисия*, C-464/09 P, ECC:2010:733, т. 46—47.

([96]) Вж. бележка под линия 45.

([97]) Решение на Комисията от 13 април 2015 г. по случай SA.38085 (2013/N) относно удължаването на италианската схемата за данък върху тонажа (включително прилагането ѝ спрямо плавателни съдове, извършващи морски спасителни операции и оказващи морска помощ в открито море), съображение 54 (ОВ C 406, 4.11.2016 г., стр. 1).

([98]) Вж. по-конкретно Решение 2009/380/ЕО на Комисията от 13 януари 2009 г. относно държавна помощ C 22/07 (ex N 43/07) относно включването на дейностите за влачене и за полагане на кабели в режима за освобождаване на дружествата за морски транспорт от плащане на данък върху доходите и социалноосигурителни вноски на морските лица в Дания, съображения 65—72 (ОВ L 119, 15.5.2009 г., стр. 23); Решение на Комисията от 27 април 2010 г. по случай N 714/2009, Intégration des transports de la pose de câbles, pose de canalisations, navires de grues et navires de recherche sous le régime de la „tonnage tax“, съображение 44 (ОВ C 158, 18.6.2010 г., стр. 1); Решение на Комисията от 27 април 2010 г. по случай SA. N 714/2009, Нидерландия — Включване в обхвата на схемата за данък върху тонажа на плавателни съдове за полагане на кабели, полагане на тръбопроводи, изследователски кораби и плаващи кранове, съображения 37—46 (ОВ C 158, 18.6.2010 г., стр. 2).

(233) В своето решение за откриване на процедурата Комисията предположи, че риболовни кораби, понтони, шлепове, яхти, кораби за круизи и нефтени платформи са били включени в обхвата на малтийския данък върху тонажа, но се усъмни дали това е било оправдано, като се има предвид определението за морски транспорт ([99]).

(234) Малта разясни, че макар всички регистрирани в Малта плавателни съдове да плащат такса, наречена „данък върху тонажа“, само корабите, извършващи „свързани с морския транспорт дейности“ съгласно Сборника от наредби за данъчно облагане, са освободени от обичайното данъчно облагане на доходите и се ползват от третиране като „кораби, облагани с данък върху тонажа“.

(235) Комисията имаше съмнения относно съвместимостта на определението за допустими дейности, свързани с морския транспорт, което включваше също дейности, „*каквито могат да бъдат предвидени в други случаи*“ ([100]).

(236) Според Малта причината за включването на фразата „*или каквито могат да бъдат предвидени в други случаи*“ е била да се предостави на компетентния орган необходимата законодателна гъвкавост, в случай че стане възможно някои нови и нововъзникващи дейности да бъдат включени в определението за „свързани с морския транспорт дейности“ (напр. поради развития в сектора или законодателството на равнището на ЕС). Малта потвърди, че наредби, правила, заповеди или указания никога не са били издава с цел да се разшири определението за дейности, свързани с морския транспорт.

(237) В допълнение на това Комисията отбелязва, че съгласно обясненията, предоставени от Малта, залегналата в член 85А, параграф 1 от Закона за търговското корабоплаване разпоредба за оправомощаване на отговорния министър да приема в схемата за данък върху тонажа кораби под прага за минималния тонаж от 1 000 нетни тона, ([101]) не е премахнала изискването плавателният съд да участва в международния превоз на стоки или пътници. Въпреки това Комисията също отбелязва, че правото на министъра по своя преценка да приема участието в схемата за данък върху тонажа на кораби под прага за минималния тонаж от 1 000 нетни тона, не се основава на обективни критерии. Следователно Комисията приветства факта, че Малта пое ангажимента, посочен в приложението в точка 18.

(238) Заключението на Комисията е, че формулировката на малтийското законодателство изглежда е оставила място за включване чрез министерски акт в схемата за данък върху тонажа на дейности, които излизат извън определението за морски транспорт. Следователно този аспект на малтийската схема за данък върху тонажа е несъвместим с Насоките за морския транспорт.

Допустимост на несамоходните шлепове

(239) В решението за откриване на процедурата Комисията постави под въпрос допустимостта на несамоходните шлепове поради факта, че самите те не извършват транспортни дейности, а зависят от други плавателни съдове, които да ги теглят ([102]).

(240) След като изслуша съображенията на малтийските органи и на трети страни, Комисията остава на мнение, че несамоходните шлепове, тъй като самите те не извършват транспортни дейности, а зависят от други плавателни съдове, които да ги теглят, не участват в морския транспорт. Плавателният съд, който ги задвижва, може да бъде описан като участващ в морския транспорт, но дейността на шлепа не.

(241) Заключението на Комисията е, че приемането на шлепове за облагане с данък върху тонажа излиза извън определението за морски транспорт. Следователно този аспект на малтийската схема за данък върху тонажа е несъвместим с Насоките за морския транспорт.

Допустимост на корабите за круизи и на търговските яхти

(242) Що се отнася до търговските яхти, в решението за откриване на процедурата ([103]) Комисията изрази опасения, че те са били използвани предимно за местни пътувания (често пътувания за развлечение) и изрази съмнения до каква степен тези кораби могат да влязат в обхвата на схемата за данък върху тонажа.

([99]) Вж. съображение 50 от решението за откриване на процедурата.
([100]) Вж. съображение 6 от решението за откриване на процедурата и съображение 10 от настоящото решение.
([101]) Вж. съображение 7 от решението за откриване на процедурата и съображение 11 от настоящото решение.
([102]) Вж. съображение 50 от решението за откриване на процедурата.
([103]) Съображение 50 от решението за откриване на процедурата.

(243) Допустимостта на търговските яхти и корабите за круизи следва да се оценява с оглед на Съобщението на Комисията относно тълкуването на Регламент (ЕИО) № 3577/92 ([104]). В глава 3.3 от това съобщение се потвърждава, че круизите попадат в обхвата на Регламент (ЕИО) № 3577/92 и Регламент (ЕИО) № 4055/86 като представляващи морски транспорт. И действително, корабите за круизи превозват пътници по море между пристанища и по този начин извършват морски транспортни дейности. Ето защо Комисията счита, че корабите за круизи са допустими за облагане с данък върху тонажа, при условие че голяма част от техните приходи са от основни дейности, свързани с морския транспорт. Ограниченията спрямо спомагателните услуги, свързани с морския транспорт, са разгледани по-долу в съображения 266—274.

(244) Транспортните услуги, извършвани от търговски яхти, попадат в определението за морски транспорт, при условие че включват превоз на стоки и/или на хора по море между пристанища, както и между пристанище и офшорно съоръжение/конструкция. Ето защо Комисията счита, че търговските яхти, извършващи морски транспорт срещу заплащане, са допустими за облагане с данък върху тонажа.

Допустимост на плавателните съдове за драгиране и влачене

(245) В решението за откриване на процедурата Комисията изрази съмнения дали плавателните съдове за драгиране и влачене са били приемани в малтийската схема за данък върху тонажа в съответствие със строгите условия, определени от Насоките за морския транспорт ([105]).

(246) Съгласно Насоките за морския транспорт „финансовите разпоредби за дружествата (като данък върху тонажа) може да се прилагат по отношение на такива кораби-драги, чиито дейности представляват „морски транспорт“ през повече от 50 % от тяхното годишно оперативно време и само по отношение на такива транспортни дейности“. В случая с драгирането, морският транспорт е определен в раздел 3.1 на Насоките за морския транспорт като „транспортирането в дълбоки води на извлечени материали“ и изключва „добива или драгирането като такива“. В съответствие с практиката на Комисията за вземане на решения ([106]), допустимата част от дейностите на корабите с драги включва плаване между пристанището и добивната площадка, плаване между различни добивни площадки, плаване между добивната площадка и мястото за разтоварване, разтоварването на извлечените материали, плаване между мястото на разтоварване и пристанището. За разлика от това драгирането и плаването по време на драгиране не се считат за дейност, свързана с морския транспорт.

(247) Колкото до корабите-влекачи, в Насоките за морския транспорт ясно се посочва, че „дейностите по влачене, които се извършват, наред с другото, в пристанища, или в помощ на плавателен съд, придвижващ се на собствен ход, да стигне до пристанище, не представляват морски транспорт“. В допълнение на това Насоките за морския транспорт предвиждат влаченето да е включено в техния обхват само ако повече от 50 % от дейността за влачене, реално извършена от влекач през дадена година, представлява морски транспорт (това, наред с другото, би включвало теглене на шлепове между пристанища или между пристанище и офшорно съоръжение/конструкция, или теглене на плавателни съдове, които поради техническа повреда не могат да плават самостоятелно).

(248) Малта не е приемала официално изрично законодателство във връзка с изискването за 50 % от морския транспорт за дейности по влачене и драгиране, както е обяснено в съображения 246 и 247. Комисията счита, че малтийското законодателство изглежда е предвидило възможността да се прилага данък върху тонажа спрямо приходите, получени от корабите с драги и корабите-влекачи без ограничения. Поради тази причина Комисията счита, че националните мерки, които понастоящем са в сила в Малта за влачене и драгиране, не са в съответствие с условията, определени в Насоките за морския транспорт.

Допустимост на обслужващи и поддържащи кораби и други плавателни съдове

(249) В решението за откриване на процедурата Комисията попита какво се има предвид под обслужващи/поддържащи кораби, включени в обхвата на малтийската схема за данък върху тонажа, и на какво основание ([107]).

(250) Комисията първоначално беше на мнение, че чрез малтийската схема потенциално е било разрешено включването на широк кръг от обслужващи/поддържащи кораби в схемата за данък върху тонажа.

([104]) Съобщение от 22 април 2014 г., COM(2014) 232 final.
([105]) Вж. съображение 46 от Решението за откриване на процедурата.
([106]) Вж. по-конкретно Решение 2009/380/ЕО, съображения 79—80.
([107]) Вж. съображение 51 от решението за откриване на процедурата.

(251) Комисията поиска информация за това дали плавателни съдове за поправка на кабели, помощни съдове за гмуркане, плавателни съдове за симулиране на нефтени кладенци, пилотни съдове, изследователски кораби, съдове за хидрографско проучване и строителство, предоставящи офшорни услуги и мобилни платформи, са се ползвали от схемата и посочи, че Комисията не е разполагала с достатъчно информация, за да определи дали допустимостта на такива плавателни съдове/конструкции може да е в съответствие с Насоките за морския транспорт. Малта разясни, че тези плавателни съдове не са били облагани с данък върху тонажа.

(252) Комисията приема, че някои аналогични дейности, дори и ако не попадат в рамките на строгото определение за морски транспорт, могат да попадат в обхвата на разпоредбите от Насоките за морския транспорт. Такъв е случаят с експлоатацията на плавателни съдове, специализирани в обслужването на офшорни дейности или извършването на дейности по монтаж и поддръжка (напр. кораби за полагане на кабели, полагане на тръби, изследователски дейности и кораби-кранове) ([108]) или плавателни съдове, извършващи морски спасителни операции и оказващи морска помощ в открито море, при условие че те изискват наемането на персонал с подобна квалификация и са изложени по подобен начин на международна конкуренция ([109]).

(253) Малта разясни, че за в бъдеще желае да прилага данъка върху тонажа за плавателни съдове за полагане на кабели, полагане на тръбопроводи, изследователски кораби и плаващи кранове в съответствие с практиката на Комисията, описана в съображение 252. Малта пое ангажимент изрично да отрази това в своето законодателство ([110]). Следователно, въз основа на това бъдещо законодателство, данъкът върху тонажа ще се прилага за плавателни съдове за полагане на кабели, полагане на тръбопроводи, изследователски кораби и плаващи кранове по начин, съвместим с Насоките за морския транспорт, прилагани по аналогия.

(254) Що се отнася до текущото прилагане на малтийската схема за данък върху тонажа спрямо „обслужващи/поддържащи кораби“, Малта доказа, че дейностите в обхвата на този термин се отнасят за превоза на стоки и/или хора по море между пристанища или между пристанище и офшорно съоръжение/конструкция, и следователно представляват морски транспорт ([111]). Следователно тези плавателни съдове попадат в обхвата на Насоките за морския транспорт.

Допустимост на риболовните кораби

(255) В решението за откриване на процедурата ([112]) Комисията имаше съмнения дали риболовните кораби са били включени в обхвата на схемата за данък върху тонажа.

(256) Комисията счита, че основната цел на риболовните кораби не е превозът на стоки и хора по море между пристанища или между пристанище и офшоршно съоръжение/конструкция, както се изисква в Насоките за морския транспорт. Освен това риболовните кораби нямат конкретните характеристики на определени обслужващи кораби, които биха позволили на Комисията да приеме тяхното включване в схемата за облагане с данък върху тонажа, като прилага Насоките за морския транспорт по аналогия ([113]).

(257) Ето защо Комисията счита, че включването на риболовните кораби в схемата за данък върху тонажа не е съвместимо с вътрешния пазар.

Допустимост на нефтените платформи

(258) Комисията отново изтъква позицията си, изразена в решението за откриване на процедурата по случая за белгийския данък върху тонажа ([114]), и по-специално че Насоките за морския транспорт не обхващат експлоатацията на природни ресурси в открито море.

([108]) Вж. съображение 231 от настоящото решение.

([109]) Когато преценява дали нови видове кораби могат да се ползват от данъка върху тонажа, Комисията разглежда дали съществува риск дружествата, експлоатиращи съответните обслужващи кораби, да преместят своите наземни дейности извън ЕС с цел да намерят по-благоприятен фискален климат и впоследствие да сменят флага на тези съдове с флагове на трети държава. Комисията може да обмисли прилагането по аналогия на Насоките за морския транспорт спрямо дружества, експлоатиращи обслужващи кораби, ако са изпълнени следните условия. Тези дружества трябва да осъществяват дейност на глобален пазар и да са изправени пред предизвикателства по отношение на глобалната конкуренция и преместването на наземни дейности, подобно на дружествата от морския сектор на ЕС. Дейностите на съответните обслужващи кораби трябва да подлежат на същата правна среда като морския транспорт на ЕС по отношение на защитата на труда, техническите изисквания и безопасността. За дейностите трябва да се изискват квалифицирани и обучени морски лица, с подобна квалификация като тази на работещите на борда на традиционни кораби за морски транспорт. Морските лица на борда на обслужващи кораби следва да се подчиняват на същото социално или трудово законодателство като другите морски лица. Обслужващите кораби трябва да са мореходни съдове и да са длъжни да преминат през същия технически контрол и контрол за безопасност като плавателните съдове, предназначени за морски транспорт.

([110]) Вж. точка 2 от приложението към настоящото решение.

([111]) Вж. по-специално раздел 4.2.1.6 и бележка под линия 2 в таблица 2 от настоящото решение.

([112]) Вж. съображение 50 от решението за откриване на процедурата.

([113]) Вж. съображение 252 от настоящото решение.

([114]) Решение на Комисията от 19 март 2003 г., съображения 65—72 (ОВ C 145, 21.6.2003 г., стр. 4).

(259) Ето защо Комисията стига до заключението, че включването в схемата за данък върху тонажа на нефтените платформи не е в съответствие с Насоките за морския транспорт.

7.2.1.2. Доходи на допустимите кораби, облагани с данък върху тонажа

Приходи от отдаване на беърбоут чартър

(260) В решението за откриване на процедурата Комисията ([115]) постави под въпрос липсата на правни ограничения по отношение на приходите от отдаване на беърбоут чартър.

(261) Комисията счита, че макар отдаването на беърбоут чартър да е законна икономическа дейност, като общо правило, тя не следва да е допустима за преференциално данъчно третиране. В предишни решения ([116]) Комисията счете, че дружествата, които са само лизингодатели на кораби, не може да се счита, че предоставят услуги за морски транспорт, и следователно не следва да се възползват от режима за облагане с данък върху тонажа.

(262) Комисията счита, че гореизложеният принцип следва да се прилага не само спрямо договорите за отдаване на беърбоут чартър, сключени с дружества за морски транспорт, но също и с крайните потребители в сектора на плавателните съдове с развлекателна цел. Третирането на отдаването на беърбоут чартър не следва да варира в зависимост от вида на чартърния превозвач, тъй като ключовото изискване съгласно Насоките за морския транспорт е бенефициерът да предоставя услуги за морски транспорт, определени в съответните регламенти на Съвета.

(263) Въпреки това ситуацията е различна в контекста на *вътрешногруповите* договори. Вътрешногруповите сделки за отдаване на беърбоут чартър могат да бъдат съвместими с вътрешния пазар съгласно Насоките за морския транспорт, тъй като бенефициерът като група изпълнява дейността „морски транспорт“, но чрез вътрешногрупова структура за отдаване под наем. Това дали бенефициерът на облагането с данък върху тонажа желае да има: i) едно юридическо лице, което едновременно извършва морския транспорт и е собственик на плавателния съд, или ii) две юридически лица, едното от които извършва морския транспорт, и още едно, което е собственик на плавателния съд и го отдава под наем на първото (напр. по финансови причини), като правило не следва да е от значение за целите на Насоките за морския транспорт. Във връзка с това Комисията отбелязва, че вътрешногруповите сделки за отдаване на беърбоут чартър са били безусловно приети в решението на Комисията относно ирландския данък върху тонажа ([117]). Комисията отбелязва, че вътрешногруповите сделки за отдаване на беърбоут чартър са в съответствие с Насоките за морския транспорт, като целта за „поддържане и подобряване на ноу-хау при морския транспорт и защита и насърчаване на заетостта сред европейските моряци“ и „принос към консолидирането на морския клъстър, установен в държавите членки, като междувременно се поддържа цялостния конкурентен флот на световните пазари“, остава запазена.

(264) Като се изключат вътрешногруповите сделки, Комисията може да приеме известна гъвкавост в полза на истинските дружества за морски транспорт и приравнените дружества ([118]), при условие че са изпълнени следните условия ([119]):

а) отдаването на беърбоут чартър трябва да е свързано с временно излишен капацитет за период до три години;

б) отдаването на беърбоут чартър трябва да е ограничено до максимален период от три години;

в) временно излишният капацитет трябва да е свързан със собствените морски транспортни услуги на получаващата организация за морски транспорт, т.е. излишният капацитет, специално придобит (закупен или нает на чартър) с цел отдаване на чартър, не е допустими за облагане с данък върху тонажа; и

([115]) Вж. съображение 58 от решението за откриване на процедурата.
([116]) Вж. по-конкретно Решение 2014/200/ЕС на Комисията от 17 юли 2013 г. относно държавна помощ SA.21233 C/11 (ex NN/11, ex CP 137/06), приведена в действие от Испания Система за данъчно облагане, приложима за някои споразумения за финансов лизинг, известна като испанска система „лизинг срещу данък“ (ОВ L 114, 16.4.2014 г., стр. 1); Решение на Комисията от 20 декември 2011 г. по случая за финландския данък върху тонажа N448/2010, съображение 32 (ОВ C 220, 25.7.2012 г., стр. 1); решение на Комисията от 1 април 2015 г. по случая за хърватския данък върху тонажа SA. 37912, съображения 86 и сл. (ОВ C 142, 22.4.2016 г., стр. 6).
([117]) Решение на Комисията от 11 декември 2002 г. по случай N 504/02 (ОВ C 15, 22.1.2003 г., стр. 5), съображения 17—24.
([118]) Напр. дружества, експлоатиращи плавателни съдове за полагане на кабели, полагане на тръбопроводи, изследователски кораби и плаващи кранове, както и плавателни съдове, извършващи морски спасителни операции и оказващи морска помощ в открито море.
([119]) Вж., наред с другото, решението на Комисията по случая за финландския данък върху тонажа, съображение 32; по случая за ирландския данък върху тонажа, съображение 28, и по случая за хърватския данък върху тонажа, съображение 86, както и бележка под линия 23.

г) делът на капацитета, отдаден на беърбоут чартър, не може да надхвърля максималния процент от флота на организацията за морски транспорт в схемата за данък върху тонажа, който може да достигне най-много 50 %. Комисията счита, че ако над 50 % от флота на бенефициера на данъка върху тонажа са отдадени на беърбоут чартър, тази дейност няма да се класифицира като „спомагателна дейност“. От друга страна, един по-нисък максимален праг не би бил подходящ, тъй като може да доведе до дискриминация срещу малките оператори.

(265) Тъй като приложимото законодателство в Малта не изключва дружествата, които са само лизингодатели на кораби, от схемата за данък върху тонажа, това законодателство не е съвместимо с Насоките за морския транспорт.

Кораби за круизи и приходи от спомагателни дейности

(266) В решението за откриване на процедурата ([120]) Комисията отбеляза, че операторите на кораби за круизи са предлагали казино, спа, развлекателни и други услуги. Тя предположи, че тези услуги могат да съставляват основната дейност и източник на печалби на корабите за круизи. Ето защо Комисията изрази съмнения до каква степен корабите за круизи биха могли да влизат в обхвата на схемата за данък върху тонажа.

(267) Освен това Комисията отбеляза в решението за откриване на процедурата, ([121]) че малтийските правни актове не са предвидили никакви точни насоки за това кои видове дейности могат да влизат в обхвата на данъка върху тонажа като спомагателни дейности. Ясни ограничения обаче са необходими, за да се гарантира, че бенефициерите на облагането с данък върху тонажа ще останат действителните доставчици на морските транспортни услуги.

(268) В случая с кипърския данък върху тонажа ([122]) Комисията счете, че по отношение на превоза на пътници по море, също и „всички хотелиерски, кетъринг, развлекателни и търговски дейности на борда на допустим кораб“ са допустими, „при условие че тези услуги се извършват като спомагателни дейности към дейността за превоз на пътници по море от този кораб и всички се получават или използват на борда на кораба“. В случая с данъка върху тонажа на Обединеното кралство ([123]), Комисията счета за допустими също и „предлагани услуги или обекти, които са в допълнение към основните дейности, но които са част от целия пакет, предлаган на клиентите, при условие че е малко вероятно те да реализират печалба, ако са били приложени нормалните данъчни правила“. В делото за белгийския данък върху тонажа ([124]) Комисията забрани приходите от продажба на продукти, които не са предназначени за консумация на борда, като например луксозни стоки ([125]) и продукти от игрални зали и казина, както и приходите от екскурзии на сушата, ([126]) да се ползват от облагане с данък върху тонажа.

(269) Също така Комисията се позовава на своето решение по делото за финландския данък върху тонажа ([127]) и по делото за литовския данък върху тонажа, ([128]) където тя приема, че пристанищните операции на терминал, като например помощ за пътниците при качване/слизане и услуги за товарене/разтоварване, както и административни и застрахователни дейности, които са тясно свързани с превоза на пътници или стоки, могат да бъдат облагани с данък върху тонажа. Освен това, в своето решение по делото за белгийския данък върху тонажа, Комисията прие, че приходите от краткосрочни инвестиции на оборотен капитал са резултат от обичайно финансово управление и следователно могат да бъдат облагани с данък върху тонажа, ако тези приходи са свързани с обичайния работен капитал на организация за морски транспорт във връзка с извършването на допустими дейности ([129]).

(270) С оглед на гореизложената практика на Комисията за вземане на решения и като се признава, че би имало обратен ефект да се установи постоянен списък с услугите, които могат да бъдат облагани с данък върху тонажа като спомагателни услуги, Комисията счита, че някои ограничения са необходими, за да се гарантира, че бенефициерите на облагането с данък върху тонажа ще останат действителните доставчици на морски транспортни услуги. Принципът е приходите от допустимите кораби да бъдат съставени главно от основни приходи, свързани с морски транспорт.

([120]) Вж. съображение 50 от решението за откриване на процедурата.
([121]) Вж. съображение 63 от решението за откриване на процедурата.
([122]) Решение на Комисията от 24 март 2010 г. по случай SA.30338, съображение 26 (ОВ C 144, 3.6.2010 г., стр. 28).
([123]) Решение на Комисията от 12 юли 2000 г. по случай SA. 15810 (ОВ C 258, 9.9.2000 г., стр. 3).
([124]) Решение 2005/417/ЕО на Комисията от 30 юни 2004 г. относно поредица от данъчни мерки, които Белгия планира да приведе в действие за морския транспорт (ОВ L 150, 10.6.2005 г., стр. 1), съображение 47.
([125]) Освен за алкохол, тютюн и парфюми.
([126]) Закупени услуги.
([127]) По-горната бележка под линия 116, съображения 9 и 31.
([128]) Решение на Комисията от 24 април 2017 г. по случай SA.45764, съображение 9 (ОВ C 219, 7.7.2017 г., стр. 4).
([129]) По-горната бележка под линия 114, съображения 139—141.

(271) Основните приходи са приходите от продажби на билети или такси за транспорт на товари, а в случай на пътнически транспорт, отдаване под наем на каюти в контекста на морски пътувания и продажбата на храни и напитки за непосредствена консумация на борда. Приходите от спомагателни дейности са други видове приходи, които често се предоставят на борда (особено при пътнически транспорт) и които не заплашват да нарушат прекомерно конкуренцията с наземните доставчици на услуги, които се облагат съгласно общите правила на данъчно облагане. Примери за спомагателни услуги биха били отдаването под наем на рекламни билбордове на борда на кораба; продажбата на стоки и предоставянето на услуги, обичайно предлагани на пътнически кораби, включително спа, фризьорски услуги, хазарт и други развлекателни услуги; даването под наем на помещения на кораба за магазини и на оператори на услуги; посредничеството при организирането на местни екскурзии и др. Комисията счита, че основните приходи следва винаги да представляват над 50 % от общите (основни и спомагателни) брутни приходи на плавателния съд.

(272) В същия ред на мисли, нарушаването на конкуренцията с наземните услуги следва да бъде ограничено. Това, наред с другото, изисква например наземните услуги, като местни екскурзии или сухоземна част от транспорта, включени в цялостния пакет от услуги, да бъдат закупени или от несвързани дружества, или по справедлива пазарна цена от дружества на същата група, които са обект на обичайно данъчно облагане на доходите.

(273) Аналогично, сключването на договори, които не са обичайни за сектора на морския транспорт, като придобиването на автомобили, добитък, имущество, не следва да влиза в обхвата на данъка върху тонажа. Тези приходи нямат никаква връзка с морския транспорт и поради това не следва никога да се допускат за облагане с данък върху тонажа нито като основни приходи, нито като приходи от спомагателни дейности.

(274) Тъй като малтийската схема за данък върху тонажа няма ясни разпоредби относно обхвата на спомагателните дейности и степента, в която те могат да се ползват от данъка върху тонажа, тя не предоставя гаранции, че допълнителните приходи се приемат за облагане с данък върху тонажа само за истински дружества за морски транспорт. Следователно този аспект на малтийската схема за данък върху тонажа е несъвместим с Насоките за морския транспорт.

7.2.1.3. Нивото на данъка върху тонажа

(275) В раздел 3.1, предпоследния параграф, от Насоките за морския транспорт се предвижда, че с цел поддържане на справедлив баланс при ставките на данъка върху тонажа, Комисията ще одобрява само схеми, при които данъчната тежест върху еднакъв тонаж е в съответствие с тази от вече одобрените схеми.

(276) Комисията отбелязва, че методът за изчисляване на ставката за малтийския данък върху тонажа се различава от метода, прилаган от по-голямата част от държавите членки. Повечето държави членки определят така наречената „теоретична печалба“ за различните категории кораби въз основа на техния тонаж, върху която след това те прилагат националния корпоративен данък. Комисията приема възможността за използване на различни методологии за изчисляване на данъка върху тонажа, при условие че окончателната данъчна тежест за даден кораб не пада под вече приетото от Комисията.

(277) Ставките на данъка върху тонажа, прилагани в Малта в сравнение с тези, прилагани в други държави членки (в евро), са представени в съображения 106—114. Комисията отбелязва, че крайното ниво на данъчно облагане за малтийските дружества е равно на средната ставка, прилагана в останалата част от Съюза.

(278) Малтийската схема включва намаляване на ставката за кораби на възраст под десет години. Малта изказа твърдението, че това цели да стимулира използването на по-ефективни и по-щадящи околната среда кораби в съответствие с целите на раздел 2.2 на Насоките за морския транспорт. Малтийската схема за данък върху тонажа определя по-високи цени за кораби на възраст над 15 години.

(279) Предоставените от Малта данни за сравнение със ставките за данък върху тонажа, прилагани в други държави членки, вземат само типичните ставки, посочени в Закона за търговското корабоплаване и некоригирани според възрастта на кораба, което не е достатъчно за директно сравнение, тъй като предоставените от Малта данни също така допускат голям брой дни на неизползване и ремонт, за да се опишат ставките в другите държави членки. Въпреки това, разглеждайки най-ниската ставка, платима в Малта за нов кораб, намалените ставки все пак ще надвишават тези, определени от Полша за всеки плавателен съд в експлоатация за 359 дни в годината (98 %) или по-малко.

(280) Комисията отбелязва, че намалението до 75 % и възможността за намаляване/освобождаване по преценка на министъра, изложени в съображения 71—73 от решението за откриване на процедурата, не се отнасят до данъка върху тонажа по схемата, а до (подвеждащия) термин за данък (такса) върху тонажа, който се дължи при регистрирането на плавателен съд. Поетият от Малта ангажимент да измени законодателството за данъка върху тонажа, за да се избегне двусмисленото използване на термина „данък върху тонажа“, ще направи това ясно за в бъдеще.

(281) Въз основа на информацията, предоставена от малтийските органи относно приложимите ставки за данък върху тонажа, и направените от Комисията изчисления изглежда, че ставките на данъка върху тонажа в Малта са не по-ниски от вече приетите от Комисията. Ето защо Комисията стига до заключението, че ставката на данъка върху тонажа в Малта съответства на разпоредбите на раздел 3.1 на Насоките за морския транспорт.

7.2.1.4. Изискването за връзка с флага

(282) В решението за откриване на процедурата Комисията сметна, че изискванията за връзка с флага, установени в малтийското законодателство, са по-леки, отколкото се изисква от Насоките за морския транспорт ([130]).

(283) Съгласно раздел 3.1 от Насоките за морския транспорт собствениците на кораби, които регистрират някои от своите кораби извън ЕИП, все още могат да се възползват от режим за данък върху тонажа в държава от ЕИП, ако делът на корабите под флаг на държава от ЕИП в техния флот е над 60 %. Ако техният корабен тонаж под флаг на държава от ЕИП е под 60 %, те могат да регистрират още кораби извън ЕИП, ако i) делът на тонажа в техния флот, който е под флагове на държави от ЕИП, не е намалял след 17 януари 2004 г., или ii) общият дял под флагове на ЕИП от всички кораби, облагани с данъци в съответната държава членка, не е намалял през последните три години.

(284) Въпреки това малтийската схема за данък върху тонажа не гарантира изпълнение на условията, посочени в съображение 283. По-конкретно, бенефициер може да се възползва от малтийската схема за данък върху тонажа, ако не е намалил дела на своите кораби, облагани с данък върху тонажа, които плават под флаг на държава от ЕИП, за период от три години ([131]). Освен това даден бенефициер може да продължи да се ползва от малтийската схема за данък върху тонажа, стига просто да се ангажира да увеличи или поддържа дела на корабите си, които плават под флаг на държава от ЕИП ([132]). Ето защо Комисията счита, че схемата за данък върху тонажа не предоставя достатъчно механизми, за да се гарантира, че облаганите с данък върху тонажа дружества, които имат във флота си също така и кораби под флаг на държави извън ЕИП, ще увеличат или запазят дела в своя флот на тонажа под флаг на държава от ЕИП и следователно, че делът на корабния тонаж под флаг на държави от ЕИП ще остане на задоволителни нива. В това отношение схемата за данък върху тонажа не е в съответствие с Насоките за морския транспорт и поради това е несъвместима с вътрешния пазар ([133]).

7.2.1.5. Тайм чартър и рейсов чартър

(285) В решението за откриване на процедурата ([134]) Комисията изрази съмнения относно изключително слабо ограничената допустимост на превозвачите с кораби, наети чрез тайм чартър, и подобните им дружества, които биха могли да се възползват от данъка върху тонажа. Комисията счете, че това не беше в съответствие с целите на Насоките за морския транспорт.

(286) Насоките за морския транспорт, тълкувани от Комисията в предишни нейни решения, позволяват дружествата, отдаващи кораби чрез тайм чартър или рейсов чартър, и подобните им търговски оператори на кораби да се възползват от облагане с данък върху тонажа при определени условия. Комисията счита, че тези дружества могат да се възползват от облагане с данък върху тонажа само ако допринасят за цел на Насоките за морския транспорт, и по-специално за увеличаване дела на корабите от флаг на държава от ЕС или за запазването на ноу-хау в ЕС, или съчетание от двете цели. Такъв е случаят например, ако в допълнение към корабите, отдадени чрез тайм чартър/рейсов чартър, оборудвани и окомплектовани с екипаж от други дружества, бенефициерът на данъка върху тонажа

([130]) Вж. съображения 76—79 от решението за откриване на процедурата.
([131]) Вж. буква в) от съображение 24 от настоящото решение.
([132]) Вж. съображение 25 от настоящото решение.
([133]) Фактът, че на практика изискванията може да са били изпълнени, е въпрос, свързан със задължението за възстановяване на средства (вж. раздел 7.3 от настоящото решение).
([134]) Вж. съображение 58 от решението за откриване на процедурата.

има в своя флот също и плавателни съдове, за които той самият осигурява екипаж и техническо управление, и при условие че тези плавателни съдове представляват най-малко 20 % от всички кораби, обложени с данък върху тонажа ([135]). Друга възможност е делът на плавателните съдове, които са под флага на държава извън ЕИП и са отдадени чрез тайм чартър/рейсов чартър, да не надвишава 75 % от корабите на бенефициера, облагани с данък върху тонажа ([136]). Друга възможност е държавите членки да изискват поне 25 % от целия флот на бенефициера да е под флаг на държава от ЕИП ([137]). Във всички посочени случаи бенефициерът на схемата за данъка върху тонажа остава със задължението да поддържа/увеличи дела на тонажа под флаг на държава от ЕИП в своя собствен флот (притежавани собствени плавателни съдове или такива, взети на чартър при беърбоут условия).

(287) Малтийската схема не налага никое от изискванията, посочени в съображение 286. Ето защо Комисията стига до заключението, че правната рамка по отношение на търговските оператори, предоставящи транспортни услуги с напълно оборудвани и окомплектовани с екипаж кораби на други дружества, не е в съответствие с Насоките за морския транспорт.

7.2.1.6. Мерки за обособяване на средства

(288) В глава 3.1 от Насоките за морския транспорт се изисква страничният ефект на преливането между допустими и недопустими дейности да бъде изключен. В Сборника от наредби за данъчно облагане се налага задължението на лицензирана организация за морски транспорт да поддържа отделни сметки, които разделят приходите и печалбите, получени от свързани с морския транспорт дейности, от другите източници на приходи.

(289) Правилата относно приспадането на разходите, съдържащи се в Закона за данъка върху доходите, изискват наличието на пряка връзка между даден разход и прихода, който той е реализирал. В член 14, параграф 1 от Закона за данъка върху доходите се позволява разход да бъде приспаднат само ако разходът е „изцяло и изключително направен за реализирането на прихода“. Следователно не е възможно да се претендира за приспадане на разходи, направени за генериране на освободени печалби (включително печалби, облагани с данък върху тонажа), от други видове облагаем доход.

(290) Лицензирана организация за морски транспорт, която се ползва от системата за облагане с данък върху тонажа, е задължена да подава годишна данъчна декларация за доходите си, в която се прави разграничение между допустими и недопустими доходи. Загуби от дейности, предмет на данък върху доходите, не могат да се приспадат от задължения за данък върху тонажа.

(291) Лицензирана организация за морски транспорт е задължена да изготвя финансови отчети, които са в съответствие с Международните стандарти за финансово отчитане, приети от Съюза, и да ги представя за одит от дипломиран експерт-счетоводител.

(292) Организация за морски транспорт не може да решава дали да участва или не в малтийската система за облагане с данък върху тонажа в зависимост от това дали има облагаема печалба или загуба. Освен ако лицензираната организация за морски транспорт не избере друго, тя попада в обхвата на схемата за данък върху тонажа. Когато организацията се откаже да участва, това решение е необратимо ([138]). В резултат на това малтийските организации за морски транспорт не могат да поставят част от своите кораби под схемата за данък върху тонажа и част под схемата за данък върху доходите.

(293) Член 51 от Закона за данъка върху доходите съдържа широкообхватни разпоредби за борба срещу злоупотребите, предназначени за противодействие на изкуствени договорености и схеми, целящи получаване на неоправдано данъчно предимство. Това общо правило срещу злоупотребите следва Препоръката на Комисията от 6 декември 2012 г. относно агресивното данъчно планиране.

(294) Мерките за борба срещу злоупотребите се подкрепят от санкции, които се налагат в случай на нарушения. По този начин в такива случаи, освен плащането на спестения данък, се налага лихва в размер на 0,54 % на месец (т.е. 6,48 % на годишна база), заедно с допълнителна наказателна лихва в размер до 1,5 % на месец (т.е. 18 % на годишна база) върху тези неплатени данъци.

(295) Комисията също така отбелязва като положителен момент, че изразеното в решението за откриване на процедурата опасение по отношение на твърде широкия обхват на допустимите дейности ([139]) и организации е било разсеяно чрез поетите от Малта ангажименти.

([135]) Решение на Комисията по случая за литовския данък върху тонажа, съображение 36.
([136]) Решение на Комисията от 13 май 2003 г. по случая за френския данък върху тонажа N737/2002, съображение 35 (ОВ C 38, 12.2.2004 г., стр. 4); решение на Комисията по случая за литовския данък върху тонажа, съображение 37.
([137]) Решение (ЕС) 2015/667, съображение 42.
([138]) Член 6 от Сборника от наредби.
([139]) Вж. съображение 85 от решението за откриване на процедурата.

(296) Комисията стига до заключението, че мерките за обособяване на средства в Малта са надеждни и съвместими с изискванията на Насоките за морския транспорт, както и че нейните съмнения в това отношение са разсеяни.

7.2.1.7. Освобождаването от данъчно облагане на капиталови печалби от продажбата или прехвърлянето на кораби

(297) Както е посочено в раздел 7.1.3, освобождаването от данъчно облагане на капиталовите печалби от продажбата или прехвърлянето на кораби, облагани с данък върху тонажа, представлява помощ.

(298) В член 3, параграф 1, буква б) от Сборника от наредби за данъчно облагане се предвижда освобождаване от данък на капиталови печалби от продажбата или прехвърлянето на кораби, облагани с данък върху тонажа ([140]). Комисията признава освобождаването от данъчно облагане на капиталовите печалби от продажбата или прехвърлянето на допустими кораби, които са били придобити и продадени, докато са били законно част от схемата за данък върху тонажа. ([141]) Що се отнася до корабите, придобити преди участието на бенефициера в схемата за данък върху тонажа, такова освобождаване би било приемливо само до тавана на помощта, определен в раздел 11 на Насоките за морския транспорт. Капиталовите печалби от продажбата на свръхамортизирани кораби (което се случва преди влизането в схемата за данък върху тонажа) трябва да се вземат предвид при изчисляване на тавана на помощта. Това означава, че в случая с кораби, закупени преди влизането в схемата за данък върху тонажа, скритите данъчни задължения, произтичащи от свръхамортизацията, трябва да бъдат уредени при влизане в схемата за данък върху тонажа, освен ако не могат да бъдат вкарани в тавана на помощта за период от десет години. Такива скрити данъчни задължения обикновено ще трябва да бъдат определени като разликата между пазарната стойност и данъчната стойност на кораба към момента на влизане в системата за облагане с данък върху тонажа.

(299) Предвид текущата твърде широка формулировка на член 85А от Закона за търговското корабоплаване, която позволява да се обяви за кораб, облаган с данък върху тонажа (който следователно може да се ползва от данък върху тонажа), всеки кораб, независимо от дейностите, в които участва, и поради липсата на всякакви правила за недопускане на потенциална свръхамортизация на кораб, придобит преди влизането в схемата за данък върху тонажа, Комисията счита, че малтийските правни текстове не ограничават освобождаването от данъчно облагане на капиталовите печалби от продажбата или прехвърлянето на кораби по подходящ начин, нито по отношение на сумите, нито по отношение на бенефициерите. Такова общо освобождаване, каквото е предвидено в малтийската схема, не отговаря на изискванията за съвместимост.

(300) Комисията стига до заключението, че освобождаването от данъчно облагане на капиталовите печалби от продажбата или прехвърлянето на кораби в сегашната си формулировка е несъвместимо с правилата на вътрешния пазар, тъй като освобождаването включва кораби, които са били амортизирани съгласно правилата за данъка върху доходите преди да бъдат прехвърлени в схемата за данък върху тонажа. Следователно освобождаването представлява неправомерна и несъвместима помощ. Съответната разпоредба следователно се нуждае от изменение.

7.2.1.8. Заключение

(301) Въз основа на гореизложеното Комисията заключава, че следните аспекти на малтийската схема за данък върху тонажа са несъвместими с Насоките за морския транспорт: допустимостта на дейности, „*каквито могат да бъдат предвидени в друг случай*“, допустимостта на несамоходни шлепове, условията за допустимост на плавателните съдове за драгиране и влачене, допустимостта на риболовните кораби и нефтените платформи, освобождаването от данъчно облагане на капиталовите печалби от продажбата или прехвърлянето на кораби, облагани с данък върху тонажа, и липсата на предпазни мерки по отношение на отдаването на беърбоут чартър, приходите от спомагателни дейности, връзката с флага на държави от ЕИП и тайм чартър/рейсов чартър. Поради тези причини малтийската схема за данък върху тонажа е несъвместима с вътрешния пазар.

(302) Въпреки това тези несъвместими аспекти могат да бъдат коригирани за в бъдеще чрез изпълнение на поетите от Малта ангажименти, посочени в приложението, и по-конкретно точки 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 20, 21 и 22. Следователно, след изпълнение в тримесечен срок на поетите задължения в приложението, малтийската схема за данък върху тонажа ще бъде определена за съвместима, считано от датата на това пълно изпълнение.

([140]) Вж. съображение 14.

([141]) Вж., наред с другото, решенията на Комисията по случая за финландския данък върху тонажа, съображение 38; по случая за хърватския данък върху тонажа, съображения 50—53 и съображение 113; и по случая за италианския данък върху тонажа, съображения 28—33 и съображения 64—66.

7.2.2. *Освобождаването от данъчно облагане на капиталови печалби по отношение на акции в дружества за морски транспорт*

(303) Както е посочено в раздел 7.1.3, освобождаването от данъчно облагане на капиталовите печалби от акции в дружества за морски транспорт, прилагано за лица, пребиваващи в Малта, представлява помощ.

(304) Купуването и продаването на акции в дружества за морски транспорт е част от инвестиционната дейност (която не отговаря на изискванията за участие в схемата за данък върху тонажа съгласно Насоките за морския транспорт ([142])), а не от морския транспорт. В Насоките за морския транспорт ясно се заявява, че държавите членки следва *„да запазят […] нормални нива на данъците за […] лични възнаграждения на акционерите и директорите“*. Такова правило е необходимо, за да може съвместимата помощ да бъде насочена към дейностите, която се нуждаят от подкрепа, както и да се ограничи в максималната възможна степен нарушаването на конкуренцията в други сектори. В противен случай акционерите на дружествата, които получават съвместима помощ, също ще имат право на освобождаване от данъци (както и евентуалните акционери на тези акционери). Това обаче би умножило до непредсказуемо високи нива размера на помощта, първоначално приета за конкретно дружество в даден сектор, така че накрая множество сектори на икономиката могат да се окажат „замърсени“ от такава помощ (в зависимост от дейностите на акционерите бенефициери на помощта). Подобен краен резултат би бил срещу правилата за ефективност на държавната помощ и също така срещу принципа за забрана на държавната помощ, който изисква всяко изключение (съвместима помощ) да се прилага по ограничен и добре насочен начин.

(305) Комисията стига до заключението, че освобождаването от данъчно облагане на капиталовите печалби от акции в дружества за морски транспорт в полза на лица, пребиваващи в Малта, е несъвместимо с правилата на вътрешния пазар. Следователно освобождаването представлява неправомерна и несъвместима помощ, която трябва да бъде премахната. Комисията отбелязва като нещо положително факта, че малтийските органи са поели ангажимент да премахнат това освобождаване съгласно точка 16 от ангажиментите в приложението.

7.2.3. *Освобождаването от данъчно облагане на лихви или други приходи от финансиране на дружества за морски транспорт или кораби, облагани с данък върху тонажа*

(306) Както е посочено в съображение 212, член 3, параграф 2 от Сборника от наредби за данъчно облагане представлява помощ за финансови институции.

(307) Обхватът на Насоките за морския транспорт, а следователно и ползата от данъка върху тонажа, е ограничен до „транспорта на стоки и хора по море“. Това не включва финансови институции, предоставящи заеми, издаващи гаранции или емитиращи ценни книжа във връзка със собствеността, управлението, администрирането или експлоатацията на кораби, както е разрешено с член 3, параграф 2 от Сборника от наредби за данъчно облагане.

(308) Като такова разглежданото освобождаване няма основания за съвместимост съгласно Насоките за морския транспорт. Малта не предостави никакви други съображения за съвместимост въз основа на член 107, параграф 2 или 3 от ДФЕС. Комисията не счита, че разглежданото освобождаване може да се счита за съвместимо съгласно някое от основанията за съвместимост, посочени в Договора.

(309) Комисията стига до заключението, че сегашните условия на схемата по отношение на финансовите институции са несъвместими с Насоките за морския транспорт и поради това представляват неправомерна и несъвместима помощ, която трябва да бъде премахната. Комисията отбелязва като нещо положително факта, че малтийските органи са поели ангажимент да премахнат това освобождаване съгласно точка 3 от ангажиментите в приложението.

7.2.4. *Освобождаването от определени мита върху ценни книжа и трансфери*

(310) Макар и случаят да може да бъде такъв, че освобождаването от мито върху ценните книжа и трансферите да бъде потенциално прието, когато прекият бенефициер е истинско дружество за морски транспорт, но само в рамките на тавана на помощта, предписан в раздел 11 на Насоките за морския транспорт, текущото освобождаване може потенциално да облагодетелства дружества, които не се занимават с морски транспорт. Освен това не съществува механизъм за спазване на раздел 11 на Насоките за морския транспорт.

(311) Малта не се е позовала на никакви основания за съвместимост и Комисията не вижда такива за мярката в текущия ѝ вид.

([142]) Вж. раздел 3.1 на Насоките за морския транспорт.

(312) Комисията стига до заключението, че освобождаването от някои мита върху ценни книжа и трансфери по отношение на сделки с търгуеми ценни книжа на организации за морски транспорт в полза на лица, пребиваващи в Малта, е несъвместимо с правилата на вътрешния пазар. Следователно освобождаването представлява неправомерна и несъвместима помощ, която трябва да бъде премахната. Комисията отбелязва като нещо положително факта, че малтийските органи са поели ангажимент да премахнат това освобождаване съгласно точка 17 от ангажиментите в приложението.

7.2.5. *Освобождаването от плащане на такси по преценка на министъра*

(313) Текущото законодателство не ограничава по подходящ начин използването на собствена преценка от страна на министъра да освобождава кораби от плащането на такси съгласно Сборника от наредби за данъчно облагане за благотворителни или хуманитарни цели, както е предвидено от малтийските органи.

(314) Малта не се е позовала на никакви основания за съвместимост и Комисията не вижда такива за мярката в текущия ѝ вид.

(315) Заключението на Комисията е, че възможността да се освобождават кораби по преценка на министъра е несъвместима с правилата на вътрешния пазар. Следователно тази възможност за освобождаване представлява неправомерна и несъвместима помощ, която трябва да бъде премахната. Комисията отбелязва като нещо положително факта, че малтийските органи са се ангажирали, съгласно точка 19 от ангажиментите в приложението, да издадат насоки, за да се гарантира, че свободата на преценка на министъра ще се прилага само в случай на хуманитарни и благотворителни операции, които не включват предлагането на стоки и услуги на пазара.

7.2.6. *Таван на помощта*

(316) Що се отнася до тавана на помощта, в раздел 11, втори параграф от Насоките за морския транспорт се определя максимално ниво на помощта, за да се избегне натрупване на помощи до нива, които са непропорционални на целите на Общността от общ интерес и които би могли да доведат до надпревара за субсидии между държавите членки. Общата сума на помощта ([143]) в полза на дружествата за морски транспорт не може да предоставя полза, по-голяма от намаляването до нула на данъчното облагане и социалноосигурителните вноски за морските лица, и намаляване на нивото, посочено в раздел 3.1, предпоследен параграф от Насоките за морския транспорт, на корпоративното облагане на дейностите, свързани с морския транспорт.

(317) Малта предостави достоверна информация, че таванът винаги е бил спазван в миналото, и се ангажира да гарантира спазване на тавана и за в бъдеще. Това се допълва от ангажимента да се изисква от бенефициерите на схемата за данъка върху тонажа да представят задължителни годишни декларации за съответствие с тавана на помощта. Освен това Малта пое ангажимент да въведе официална разпоредба за контрол на тавана на помощта съгласно точка 12 от ангажиментите в приложението.

7.3. **Възстановяване**

7.3.1. *Определяне на нова/съществуваща помощ, правни очаквания и правна сигурност*

(318) В член 22 и приложение IV (раздел 3) от Акта за присъединяване ([144]) се предвижда, че помощта за транспортния сектор се счита за съществуваща помощ по смисъла на член 88, параграф 1 от Договора до края на третата година след датата на присъединяването, при условие че Комисията е била уведомена в рамките на четири месеца от датата на присъединяването.

([143]) С изключение на помощта за обучение, помощта за преструктуриране и помощта, свързана със задължения за обществени услуги, както и помощта за стартиране на нови услуги за морски транспорт на къси разстояния.

([144]) Акт относно условията за присъединяване на Чешката република, Република Естония, Република Кипър, Република Латвия, Република Литва, Република Унгария, Република Малта, Република Полша, Република Словения и Словашката република и промените в учредителните договори на Европейския съюз (наричан по-долу „Акта за присъединяване“) (ОВ L 236, 23.9.2003 г., стр. 33). По отношение на твърдението на Малта, че схемата за данък върху тонажа и съпътстващите я мерки са били създадени през 1973 г., достатъчно е да се отбележи, че точка 1, буква а) на раздел 3 от приложение IV към Акта за присъединяване не се прилага спрямо помощ за транспортния сектор.

(319) Преди датата на нейното присъединяване, Малта беше заявила на Комисията, че малтийският режим за облагане с данък върху тонажа е бил в съответствие с действащите тогава правила, и предостави уверения за спазването на връзката с флага, но не предостави на Комисията подробности за схемата в съответствие с разпоредбите на Договора за присъединяване, за да се определи тя като съществуваща помощ. Разговорите между Комисията и малтийските органи относно въпросите, свързани с транспорта, се проведоха на 19 октомври 2000 г. и 18 септември 2001 г. и кратката дискусия за данъка върху тонажа е записана в протокола и позицията по преговорите на малтийските органи ([145]). На заседанието на Конференцията за присъединяване на Малта към ЕС, проведена на 26 октомври 2001 г., беше договорено да се препоръча временното приключване на преговорите по глава „Транспорт“ за присъединяване, която изрично включваше държавната помощ в транспортния сектор.

(320) Комисията счита, че Малта и бенефициерите не се ползват нито от правни очаквания, нито от правна сигурност по отношение на мерките за помощ, предмет на настоящото решение. Установена съдебна практика е, че не може да има правни очаквания, че дадена помощ е правомерна, освен ако помощта не е била предоставена в съответствие с процедурата, предвидена в член 108 от ДФЕС, тъй като един добросъвестен бизнесмен обикновено следва да може да определи дали тази процедура е била спазена ([146]). В настоящия случай е ясно, че процедурата за уведомяване съгласно член 108 от ДФЕС и процедурите, предвидени в Акта за присъединяване, не са били следвани и съответно няма правни очаквания. Освен това цитираните от Малта дискусии ([147]) не водят до заключението, че точни, безусловни и последователни уверения са щели да бъдат дадени от Комисията, че схемата за данък върху тонажа ще бъде третирана като съществуваща помощ.

(321) С оглед на гореизложеното мерките по настоящото дело не представляват съществуваща помощ, попадаща в някоя от категориите, предвидени в член 1, буква б) от Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета ([148]). Освен това Малта и бенефициерите не се ползват нито от правни очаквания, нито от правна сигурност по отношение на мерките за помощ, предмет на настоящото решение.

7.3.2. *Схемата за данък върху тонажа*

7.3.2.1. Допустими видове плавателни съдове

(322) Във Вътрешния процедурен правилник от 2012 г. риболовните кораби, яхтите за развлечение, неподвижните офшорни съоръжения, включително нефтените платформи, мобилните платформи, неокеанските кораби-влекачи, несамоходните плаващи кранове, понтоните, корабите с основна дейност хазарт и/или казино и подобни плавателни съдове се посочват като неотговарящи на условията за освобождаване от данък върху доходите и третиране като „кораби, облагани с данък върху тонажа“, тъй като те не извършват „свързани с морския транспорт дейности“ ([149]).

(323) Списъкът с корабите, облагани с данък върху тонажа, предоставен от Малта, и обясненията към него показват, че това също така е и начинът, по който правилата са били прилагани на практика, и Малта потвърждава, че такива кораби не са се възползвали от данъка върху тонажа през съответния период. Във Вътрешния процедурен правилник от 2012 г. беше разяснено кои видове плавателни съдове не се считат за извършващи дейности, свързани с морски транспорт, по смисъла на Закона за търговското корабоплаване. Практиката от 2004 г. не се отклонява от тези правила. Ето защо Комисията стига до заключението, че рибарски кораби, яхти за развлечение, неподвижни офшорни съоръжения, включително нефтени платформи, мобилни платформи, неокеански кораби-влекачи, несамоходни плаващи кранове, понтони, кораби с основна дейност хазарт и/или казино на практика не са се ползвали от схемата за данък върху тонажа, въпреки че теоретично са имали тази възможност.

(324) Що се отнася до възможността съгласно член 85 от Закона за търговското корабоплаване дейности, свързани с морския превоз, „*да могат да бъдат предвидени*“, Малта потвърди, че не са били издавани наредби, правилници или инструкции, които да целят разширяване на определението за дейности, свързани с морския транспорт. Ето защо Комисията стига до заключението, че определението за дейности, свързани с морския транспорт, не е било разширено отвъд международния превоз на стоки или пътници по море.

([145]) Документи за присъединяването на Малта CONF-M 51/00 и CONF-M 65/01.
([146]) Вж. Решение на Съда от 20 март 1997 г., *Alcan Deutschland*, C-24/95, EU:C:1997:163, т. 25 и цитираната там съдебна практика.
([147]) Вж. съображение 319 от настоящото решение.
([148]) Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета от 13 юли 2015 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз, ОВ L 248, 24.9.2015 г., стр. 9; заменящ Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за ЕО (ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1).
([149]) Вж. съображение 10 от настоящото решение.

(325) Ето защо Комисията стига до заключението, че макар обхватът на схемата да е бил неприемливо широк, помощ не е била изплатена в полза на недопустим плавателен съд и следователно не е необходимо възстановяване на средства.

Плавателни съдове за драгиране и влачене

(326) И въпреки че Малта не е имала изрични изисквания, въведени в действие спрямо дейностите „драгиране“ и „влачене,“ малтийските органи потвърдиха, че през периода 2004—2016 г. те са предоставяли статута на схеми за данък върху тонажа само на такива плавателни съдове, за които е било потвърдено, че прекарват основната част от експлоатационното си време в международен превоз на стоки в съответствие с параметрите на Насоките за морския транспорт. По-специално корабите-влекачи, работещи на пристанища, са били изключени от прилагането на данъка върху тонажа, а данъкът върху тонажа е ограничен до корабите, участващи в международния морски транспорт.

(327) След като разгледа предоставената от Малта информация, Комисията отбелязва, че само плавателни съдове под флаг на държава от ЕИП са били приемани за облагане с данък върху тонажа за дейността „влачене“, както и че *de facto* изискванията на Насоките са били спазени при прилагането на облагането с данък върху тонажа на тези кораби през разглеждания период.

(328) Поради това Комисията стига до заключението, че не е необходимо възстановяване на средства.

7.3.2.2. Приходи, облагани с данък върху тонажа

Спомагателни дейности

(329) Що се отнася до спомагателните дейности на корабите за круизи, въз основа на предоставената от Малта информация Комисията отбелязва, първо, че печалбите на подизпълнителите не са били допустими по схемата за данък върху тонажа, и второ, че обичайно предоставяните услуги на борда на кораби за клиенти, както и по отношение на сухоземни екскурзии, са се ползвали от данъка върху тонажа само ако са били закупени от организацията за морски транспорт съгласно принципа на сделката между несвързани лица при справедливи пазарни условия. Поради това Комисията е удовлетворена, че прилаганото от Малта тълкуване на свързаните с морския транспорт дейности е гарантирало, че обхватът на дейностите, които Комисията е приемала в миналото като генериращи приходи, допустими за облагане с данък върху тонажа, *de facto* е бил спазен.

(330) В допълнение на това Комисията отбелязва, че Малта на практика е провела отделни разговори с всеки собственик/оператор на кораби за круизи, опитващ се да влезе в малтийската схема за данък върху тонажа, за да разбере обхвата на неговата дейност преди влизането в схемата за данък върху тонажа. Това е предоставило механизъм, чрез който малтийските органи са успели да гарантират, че собствениците и операторите на такива кораби са се възползвали от режима за данък върху тонажа само когато е било уместно. И макар да не е имало официално въведено изискване, гарантиращо че по-малко от 50 % от облаганите с данък върху тонажа приходи от даден кораб са от спомагателни дейности, малтийските органи показаха, че основните приходи от морски транспорт са представлявали преобладаващата част от корабоплавателните приходи за всеки плавателен съд. Поради това Комисията стига до заключението, че не е необходимо възстановяване на средства.

Тайм чартър/рейсов чартър и беърбоут чартър

(331) След поясненията, получени от Малта, Комисията отбелязва, че малтийските организации за морски транспорт, които са се възползвали от данъка върху тонажа, не участват в тайм чартър, както и че малтийският флот, облаган с данък върху тонажа, плава преобладаващо (а именно 90 %) под флага на държави от ЕИП.

(332) Нито един отдаден на беърбоут чартър кораб, който в миналото е бил приет в схемата за данък върху тонажа, не е бил кораб, отдаден на беърбоут чартър на трети страни, както се вижда от прегледа, обхващащ периода 2004—2016 г., представен от Малта на службите на Комисията.

(333) Поради това Комисията стига до заключението, че не е необходимо възстановяване на средства по отношение на отдаването чрез тайм чартър/рейсов чартър и беърбоут чартър.

7.3.2.3. Връзка с флага

(334) Що се отнася до миналото, Малта предостави данни относно дела на корабите под малтийски флаг и под флаг на държава от ЕИП за бенефициерите. Делът на плавателните съдове под флаг на държава от ЕИП на отделен бенефициер надвишава с много дела от 60 %, изискван в Насоките за морския транспорт.

7.3.2.4. Освобождаването от данъчно облагане на капиталови печалби от продажбата или прехвърлянето на кораби

(335) Съответните разпоредби се нуждаят от изменение, тъй като освобождаването от данък не е ограничено до постъпления от продажбата или прехвърлянето на плавателни съдове, които са били придобити и продадени, докато са били част от схемата за данък върху тонажа. Независимо от твърде широкия обхват на освобождаването от данъка, Малта надлежно доказа, че само сделки и продажби на кораби, свързани с кораби, облагани с данък върху тонажа, купени и продадени от дружества за морски транспорт, докато са били облагани с данък върху тонажа, са могли да се ползват от освобождаването от данък в миналото. Поради това Комисията стига до заключението, че не е необходимо възстановяване на средства.

7.3.2.5. Заключение

(336) Тъй като на практика никаква сума не е била изплатена на недопустими бенефициери по малтийската схема за данък върху тонажа, Комисията стига до заключението, че не е необходимо възстановяване на средства в това отношение.

7.3.3. *Лихви или други приходи от финансирането на дружества за морски транспорт и кораби, облагани с данък върху тонажа*

(337) С оглед на поясненията, предоставени от Малта, ([150]) Комисията счита, че никоя финансова институция не се е възползвала на практика от освобождаването от данъчно облагане на лихви и други приходи от финансирането на дружества за морски транспорт или кораби, облагани с данък върху тонажа. Тъй като по тази мярка не е била изплатена помощ на бенефициера, не е необходимо възстановяване на средства.

7.3.4. *Освобождаването от мита върху ценни книжа и трансфери и от данъчно облагане на капиталови печалби от акции в дружества за морски транспорт*

(338) Съгласно правилата на общата данъчна система всички лица, които не пребивават в Малта, са освободени от данъци върху капиталовите печалби от прехвърлянето на акции. В член 12, параграф 1, буква ф), подточка 1) от Закона за данъка върху доходите всички приходи на дружество, регистрирано в Малта, получени от дялово участие или от трансфера на такова дялово участие, се освобождават от данъка.

(339) По отношение на митото върху ценните книжа и трансферите, когато половината от обикновения акционерен капитал се контролира от лица, които не пребивават в Малта, сделката е освободена от мито съгласно общата система. В допълнение на това има и освобождаване от мито в случая с вътрешногрупови трансфери.

(340) Малта предприе стъпки да изготви представителна извадка на акционерите на дружествата за морски транспорт, за да се определи типичната структура на собствеността. Малта изготви този образец, за да отрази състава на малтийския флот, облаган с данък върху тонажа. След като набеляза подходяща група от дружества, които точно да отразяват флота, Малта разгледа поотделно собствеността върху акциите в тези дружества през периода. Малта установи, че през периода 2004—2016 г. всички тези дружества са били изцяло собственост на лица, които не пребивават на нейна територия. В допълнение на това Малта извърши конкретен преглед на сделките на акционерите през периода, за да се опита да открие сделки с пребиваващи на нейна територия лица. В резултат на проучването е открита само една сделка, включваща лице, пребиваващо в Малта. Тази сделка е била свързана с група, в която всички други акционери са били лица, непребиваващи в Малта. Мащабът на въпросната сделка показва, че дори и да не са били приложени общите освобождавания, произтичащи от чуждестранната собственост, стойността при съчетаване на капиталовата печалба и митото върху ценните книжа и трансферите би била значително под прага *de minimis*.

(341) Структурираната представителна извадка от Малта, съчетана с търсенето на сделка, предлаганото освобождаване съгласно общата данъчна система и прагът *de minimis* показват, че е малко вероятно да бъде необходимо повсеместно възстановяване на средства. Въпреки това изплащането на помощ по тези две мерки не може да бъде изключено, когато нито едно от горепосочените освобождавания не се прилага и изплатената сума надвишава прага *de minimis*. В такива случаи следва да се извърши възстановяване на отпуснатата помощ.

(342) Що се отнася до методологията за възстановяване, сумата за възстановяване следва да се състои от митото или данъка, който е следвало да се плати, ако общоприложимото правило е било приложено. За да се установят потенциалните бенефициери, малтийските органи като първа стъпка ще трябва да определят структурата на собствеността на дружествата за морски транспорт. Като втора стъпка малтийските органи трябва да проверят дали в сделките, които подлежат за мито върху ценните книжа и трансферите и данъчно облагане на капиталовите печалби от акции в дружества за морски транспорт, са участвали пребиваващи в Малта лица.

([150]) Вж. съображение 136.

7.3.5. *Освобождаването от плащане на такси по преценка на министъра*

(343) Свободата на преценка на министъра, описана в съображения 23 и 313 от настоящото решение, никога не е била използвана и следователно не е необходимо възстановяване на средства.

7.4. **Поети ангажименти**

(344) Комисията приветства поетите от Малта ангажименти, посочени в приложението към настоящото решение.

7.5. **Език**

(345) Малта се отказа от правото си решението да бъде прието на малтийски език. Поради това автентичната езикова версия е на английски език.

8. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

(346) Комисията установява, че схемата за данък върху тонажа представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. В допълнение към прилагането на данък върху тонажа по отношение на доходите от експлоатация на кораби, помощ е налице при освобождаването от данъчно облагане на капиталовите печалби от акции в дружества за морски транспорт, приложимо спрямо лица, пребиваващи в Малта; освобождаването от данъчно облагане на капиталовите печалби от продажбата или прехвърлянето на кораби, приложимо спрямо лица, пребиваващи в Малта; освобождаването от мито върху ценните книжа и трансферите на акции, приложимо спрямо лица, пребиваващи в Малта; освобождаването от плащане на такси по преценка на министъра; и освобождаването на финансови институции от данъчно облагане на лихвите или други доходи от финансирането на дружества за морски транспорт и кораби, облагани с данък върху тонажа.

(347) Комисията установява, че освобождаването от данъчно облагане на дивидентите от акции в дружества за морски транспорт не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, тъй като не предоставя избирателно предимство.

(348) Комисията констатира, че следните мерки за държавна помощ са несъвместими с вътрешния пазар.

а) Схемата за данък върху тонажа по отношение на следните аспекти: допустимостта на дейности, „каквито могат да бъдат предвидени в друг случай“, допустимостта на несамоходни шлепове, условията за допустимост на плавателните съдове за драгиране и влачене, допустимостта на риболовните кораби и нефтените платформи, освобождаването от данъчно облагане на капиталовите печалби от продажбата или прехвърлянето на кораби, облагани с данък върху тонажа, и липсата на предпазни мерки по отношение на отдаването на беърбоут чартър, приходите от спомагателни дейности, връзката с флага на държави от ЕИП и отдаването чрез тайм чартър/рейсов чартър;

б) освобождаването от данъчно облагане на капиталовите печалби от продажбата на акции в дружества за морски транспорт, прилагано за лица, пребиваващи в Малта;

в) освобождаването от данък върху доходите от лихви или други доходи на финансови институции от финансирането на дружества за морски транспорт или кораби, облагани с данък върху тонажа;

г) освобождаването от мита върху ценните книжа и трансферите при прехвърлянето на акции в организации за морски транспорт за лица, пребиваващи в Малта;

д) освобождаването от плащане на такси по преценка на министъра.

(349) Комисията счита, че несъвместимите мерки за държавна помощ, посочени в съображение 348, трябва да бъдат премахнати. Въпреки това, изпълнението на поетите от Малта ангажименти, посочени в приложението към настоящото решение, би направило малтийската схема за данък върху тонажа съвместима към датата на това пълно изпълнение.

(350) Комисията счита, че схемата за данък върху тонажа, прилагана на практика от малтийските органи, не е довела до отпускане на суми като помощ за недопустими бенефициери. Освен това не е било извършено плащане на помощ по отношение на освобождаването от плащане на такси по преценка на министъра и освобождаването от данък върху доходите от лихви или други доходи на финансови институции от финансирането на дружества за морски транспорт или кораби, облагани с данък върху тонажа.

(351) Комисията счита, че несъвместимата държавна помощ, отпусната по отношение на освобождаването от данъчно облагане на капиталовите печалби от продажбата на акции в дружества за морски транспорт, прилагано спрямо лица, пребиваващи в Малта, и по отношение на освобождаването от мито върху ценните книжа и трансферите за прехвърлянето на акции в организации за морски транспорт за лица, пребиваващи в Малта, трябва да бъде възстановена до степента, в която превишава прага *de minimis*,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Предоставената по схемата за данък върху тонажа помощ представлява нова помощ по смисъла на Договора за присъединяване от 1 май 2004 г.

Член 2

Помощта, предоставена по схемата за данък върху тонажа, е съвместима с вътрешния пазар, ако бъдат изпълнени посочените в приложението задължения.

Член 3

1. Следните елементи на схемата за данък върху тонажа са несъвместими с вътрешния пазар:

а) допустимостта за облагане с данък върху тонажа на доходите от експлоатация на несамоходни шлепове, нефтени платформи и риболовни кораби;

б) допустимостта за облагане с данък върху тонажа на приходите, получени от плавателни съдове за драгиране и влачене и от отдаване на беърбоут чартър без ограничение;

в) допустимостта за облагане с данък върху тонажа на плавателни съдове, отдадени чрез тайм чартър/рейсов чартър, без никакви ограничения;

г) допустимостта за облагане с данък върху тонажа на приходите от спомагателни дейности без ограничението, че повечето от облаганите с данък върху тонажа приходи на бенефициерите трябва да са от основни дейности, свързани с морския транспорт, и липсата на въведени механизми, които да гарантират, че наземните услуги се предоставят съгласно принципа на сделката между несвързани лица при справедливи пазарни условия;

д) допустимостта за облагане с данък върху тонажа на дружества, занимаващи се с морски транспорт, без изискването облаганите с данък върху тонажа организации за морски транспорт, които имат в своя флот също и плавателни съдове под флаг на държава извън ЕИП, да увеличат или запазят дела на тонажа под флаг на държава от ЕИП, ако този дял е под 60 %;

е) допустимостта за облагане с данък върху тонажа на дейности, „каквито могат да бъдат предвидени в други случаи“;

ж) освобождаването от данъчно облагане на капиталовите печалби от продажбата или прехвърлянето на кораби, приложимо спрямо лица, пребиваващи в Малта.

2. Следните мерки също са несъвместими с вътрешния пазар:

а) освобождаването от данъчно облагане на капиталовите печалби от продажбата на акции в дружества за морски транспорт, прилагано за лица, пребиваващи в Малта;

б) освобождаването от данък върху доходите от лихви или други доходи на финансови институции от финансирането на дружества за морски транспорт или кораби, облагани с данък върху тонажа;

в) освобождаването от мита върху ценните книжа и трансферите при прехвърлянето на акции в организации за морски транспорт за лица, пребиваващи в Малта;

г) освобождаването от плащане на такси по преценка на министъра.

Малта ще премахне тези данъчни облекчения от своето законодателство и ще адаптира обхвата на схемата за данък върху тонажа съгласно посочените в приложението ангажименти.

Член 4

Индивидуална помощ не е предоставяна във връзка с мярката, посочена в член 3, първи параграф, както и във връзка с мерките, посочени в член 3, втори параграф, букви б) и г). Не е необходимо възстановяване на средства по отношение на тези мерки.

Член 5

Индивидуалната помощ, предоставена по мерките, посочени в член 3, втори параграф, букви а) и в), е несъвместима и трябва да бъде възстановена, освен когато отговаря на условията, определени в член 3 от Регламент (ЕС) № 1407/2013 относно прилагането на членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз към помощта *de minimis*.

Член 6

1. Малта възстановява от бенефициерите несъвместимата помощ, предоставена по мерките, посочени в член 5.

2. Сумите, които трябва да бъдат възстановени, включват лихва, начислена от датата, на която те са били предоставени на бенефициерите на помощта, до тяхното действително възстановяване.

3. Лихвата се изчислява с натрупване в съответствие с глава V на Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията ([151]) и Регламент (ЕО) № 271/2008 на Комисията ([152]) за изменение на Регламент (ЕО) № 794/2004.

Член 7

1. Възстановяването на предоставена несъвместима помощ по мерките, посочени в член 5, се извършва незабавно и ефективно.

2. Малта гарантира изпълнението на настоящото решение в срок от четири месеца от датата, на която е била уведомена за него.

Член 8

Малта информира Комисията в срок от два месеца от уведомлението за настоящото решение за предприетите от нея мерки за изпълнение на настоящото решение и представя следната информация:

а) общата сума на несъвместимата помощ, получена от установените бенефициери;

б) общата сума (главница и лихви), която трябва да бъде възстановена от всеки бенефициер;

в) подробно описание на вече предприетите и планираните мерки за изпълнение на настоящото решение;

г) документи, показващи, че на бенефициерите е било наредено да възстановят помощта.

([151]) Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията от 21 април 2004 г. за прилагането от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета относно определянето на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за създаване на Европейската общност (ОВ L 140, 30.4.2004 г., стр. 1).

([152]) Регламент (ЕО) № 271/2008 на Комисията от 30 януари 2008 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 794/2004 за прилагането на Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета относно определянето на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за създаване на Европейската общност (ОВ L 82, 25.3.2008 г., стр. 1).

Член 9

Адресат на настоящото решение е Република Малта.

Съставено в Брюксел на 19 декември 2017 година.

За Комисията
Margrethe VESTAGER
Член на Комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ

АНГАЖИМЕНТИ, ПОЕТИ ОТ МАЛТА

1. Малта се ангажира специално да изключи от действието на данъка върху тонажа следните съдове:

   а) риболовни кораби и кораби фабрики за преработка на риба;

   б) частни яхти и кораби, използвани главно за спорт или отдих;

   в) неподвижни офшорни съоръжения и плаващи складови единици;

   г) неокеански кораби влекачи и кораби с драги;

   д) кораби, чиято основна цел е да доставят стоки или услуги, които обикновено се доставят по земя;

   е) стационарни кораби, използвани за хотелски и/или кетъринг операции (плаващи хотели или ресторанти);

   ж) кораби, използвани главно за хазарт/като казина (плаващи или круизни казина);

2. Малта се ангажира изрично да отрази в законодателството си, като пряко следва условията на Насоките за морския транспорт, ограничение на данъка върху тонажа за плавателните съдове, използвани в международния превоз на стоки или пътници по море, и следните плавателни съдове (вече одобрени при представяне от други държави членки):

   а) плавателни съдове за полагане на кабели;

   б) плавателни съдове за полагане на тръби;

   в) плаващи кранове; и

   г) изследователски плавателни съдове.

3. Малта се ангажира да заличи точка 3, подточка 2 от Сборника от наредби за данъчно облагане и да премахне възможността финансовите институции да се възползват от данъка върху тонажа, както и да ограничи ползите от данъка върху тонажа за организации, които са поели рискове и отговорности за използването на кораб, облаган с данък върху тонажа (т.е. техническото управление и екипаж) или извършването на корабоплавателни дейности.

4. Малта се ангажира изрично да ограничи прилагането на данъчно облагане върху тонажа до чартирането на плавателни съдове при беърбоут условия и подобни сделки между трети страни ([1]). Чартирането на плавателни съдове при беарбоут условия на трети страни и подобни сделки може да бъде допустимо само като допълнителна дейност на истински дружества за морски транспорт в контекста на временен свръхкапацитет, при следните условия:

   а) Само за справяне със ситуация на временно излишен капацитет;

   б) За максимален период до три години;

   в) Чартираният капацитет за беърбоут няма да надвишава 50 % от флота на дружествата за морски транспорт, изчислен на групова основа;

   г) Излишният капацитет, специално придобит за чартиране, не може да бъде допустим.

5. По отношение на съществуващите и новите участници в схемата за данъчно облагане с данък върху тонажа Малта се ангажира най-малко 25 % от тяхната обложена с данък върху тонажа флота да бъде под флага на държава от ЕИП, независимо от изискването да се поддържа или увеличи този дял, предвидено в точка 3.1 (параграф 8) от Насоките за морския транспорт.

6. Малта се ангажира да ограничи допустимостта на облагането с данък върху тонажа на кораби с драги до тези от тях, чиито дейности представляват „морски транспорт“ — т.е. транспортирането в дълбоки води на извлечени материали — в над 50 % от тяхното годишно оперативно време и само по отношение на такива транспортни дейности. Допустими кораби с драги ще бъдат само тези, които са регистрирани в държава членка или ЕИП.

([1]) Това включва също и отдаване под наем на кораби (особено яхти) при беърбоут условия на чартиране на физически лица.

7. Малта се ангажира изрично да ограничи допустимостта за данъчно облагане върху тонажа за влачене само до тези плавателни съдове, чиято дейност се състои в морски транспорт за над 50 % от техните годишни операции. Времето за престой може да бъде пропорционално приравнено към частта от общата дейност, извършена в действителност от влекача, която представлява морски транспорт. Дейностите по влачене, които се извършват, наред с другото, в пристанища, или които се състоят в помагане на плавателен съд, придвижващ се на собствен ход, да достигне пристанище, няма да представляват морски транспорт и само плавателни съдове, регистрирани в държава — членка на ЕС, или в ЕИП, ще бъдат допустими.

8. Малта се ангажира да уреди допустимостта на страничните приходи, определени в съображения 88—91 от окончателното решение на Комисията по настоящия случай, чрез подробен регламент, чийто проект е споделен с Комисията, както и че специфичните и неспецифичните за корабите спомагателни дейности няма да надвишават 50 % от общите брутни приходи (както специфичните за корабите, така и останалите) на дружество бенефициер. Малта също така се ангажира да изключи напълно от данъчното облагане върху тонажа приходите от дейностите, посочени в съображение 87 от окончателното решение на Комисията по настоящия случай.

9. Малта се ангажира да гарантира, че освобождаването от данък на капиталовите печалби при продажбата на кораби обхваща само кораби, които се експлоатират в рамките на режима за облагане с данък върху тонажа, от дружества, извършващи истински корабоплавателни дейности, както и да въведе изискване само кораби, придобити и продадени, докато са били под режима за данък върху тонажа, да могат да се ползват от подобно освобождаване.

10. Малта се ангажира, че дружествата за морски транспорт (с изключение на дружествата за управление на кораби) няма да се възползват от данъка върху тонажа (с изключение на дружествата за управление на кораби ([2])), освен ако:

    а) най-малко 60 % от тонажа на техния флот ([3]) е под флага на държава — членка на Европейския съюз, или на държава, която е страна по Споразумението за ЕИП при включването към схемата; или

    б) поддържат или увеличат дела от тонажа на техния флот, който са експлоатирали под флага на държава — членка на Европейския съюз, или на държава, която е страна по Споразумението за ЕИП, в момента на включване към схемата.

    Във всеки случай до третата година на функционирането на организацията най-малко 60 % от обложения с данък върху тонажа неин флот трябва да е под флага на държава от ЕИП.

    Въпреки това, във връзка с първоначалното влизане на дадена организация за морски транспорт в малтийската система за данъчно облагане върху тонажа, въпросният приложим праг може да бъде намален до двадесет и пет процента (25 %). Малта ще продължи да проверява дали делът на флота, плаващ под флаг на държава от ЕИП, не е намалял средно за период от три години (както за съществуващите, така и за новите бенефициери).

11. Малта се ангажира приходите от плавателни съдове, които не са под флага на държава от ЕИП, да се допускат само когато горепосочените критерии за определяне на флага (вж. ангажимент 10) са изпълнени и това да важи само за флоти, чието търговско и стратегическо управление се осъществява изцяло от ЕИП. Кораби, чието търговско и стратегическо управление не се осъществява от ЕИП, ще бъдат приемани в схемата за данъчно облагане върху тонажа само ако са под флага на държава от ЕИП (с изключение на плавателни съдове, които са отдадени на беърбоут чартър при условия, спазващи ограниченията от ангажимент 4).

12. Малта се ангажира да въведе официална разпоредба за контрол на тавана на помощта, определена в раздел 11 от Насоките за морския транспорт.

13. Малта се ангажира законодателството да бъде променено, за да се направи ясно разграничение между:

    а) такси, които се плащат от плавателни съдове при регистрация, и годишни данъци за кораби под малтийски флаг, които не отговарят на условията; и

    б) данък върху тонажа, който е платим само по отношение на отговарящи на условията кораби.

14. Малта се ангажира да публикува вътрешни насоки, които ще разяснят недопустимостта на редица дейности, които могат да бъдат в конкуренция с наземни дружества, и по-специално:

    а) строене на кораби;

    б) продажба на борда на стоки или услуги, които обичайно не се предлагат на пътниците, напр. автомобили, домакински уреди или добитък; и

    в) експлоатацията на док или пристанище, почивки на борда на кораби, при които корабът остава закотвен и няма елемент на морски транспорт.

([2]) В настоящия Сборник от наредби за данъчно облагане вече се предвиждат точни правила за новите дружества (в съответствие с правилата, заложени в Насоките за управление на кораби).

([3]) включително флотата, придобита чрез „чартър ин“ (с екипаж или при беърбоут условия), но с изключване на плавателните съдове, отдадени на беърбоут чартър.

15. Малта се ангажира да изисква от бенефициерите на схемата за данъка върху тонажа да представят задължителни годишни декларации за съответствие за всички контролируеми параметри, като вид на плавателния съд, извършвани с плавателния съд дейности, нетен тонаж, дни на използване, флаг, видове операции и съответствие с тавана на помощта.

16. Малта се ангажира да премахне настоящото специфично за сектора освобождаване от облагане на капиталовите печалби от акции в дружества за морски транспорт за малтийски граждани, както е определено в член 84Z, параграф (1)C от Закона за търговското корабоплаване.

17. Малта се ангажира да премахне освобождаването, предвидено в член 5 от Сборника от наредби за данъчно облагане на търговското корабоплаване, от такси и налози, платими съгласно Закона за митата върху документи и трансфери.

18. Малта се задължава да измени законодателството, за да се поясни, че корабите под 1 000 нетни тона могат да бъдат декларирани като допустими за данък върху тонажа, когато съответният кораб се използва за корабоплавателни дейности, и който ако не беше неговият тонаж, щеше да имат правото на такова третиране съгласно член 85, параграф 1 от Закона за търговското корабоплаване, както и да упражнява правомощието в такива случаи, в които критериите са изпълнени от кандидатите. Малта ще преформулира член 85a, параграф 1 от Закона за търговското корабоплаване по следния начин: „Министърът, със съгласието на министъра на финансите и при условията, счетени за подходящи в съответствие със Сборника от наредби, обявява за кораб, облагаем с данък върху тонажа, всеки кораб независимо от нетния тонаж, който се използва за корабоплавателни дейности)“.

19. Малта се ангажира да издаде насоки, разясняващи, че свободата на преценка на министерството, предвидена в първото приложение към Закона за търговското корабоплаване, да освобождава всеки кораб или клас кораби от плащането на такси се упражнява само в случай на благотворителни и хуманитарни операции, които не включват предлагането на стоки или услуги на пазара.

20. Малта се ангажира да извършва счетоводно разделяне, когато дадено дружество не се занимава единствено с корабоплавателни дейности.

21. Малта се ангажира да ограничи възползването от данъка върху тонажа до организации, които са поели рискове и отговорности, свързани с прилагането на схема за данък върху тонажа или до извършването на корабоплавателни дейности, и ще включи специално определение в законодателството в съответствие с определението в Насоките за морския транспорт.

22. Малта се ангажира да заличи от член 85 от Закона за търговското корабоплаване думите „*или по друг предписан начин*“.

23. Малта се ангажира новите правила, които ще направят мерките на настоящото решение съвместими с вътрешния пазар, да влязат в сила в срок от три месеца след датата на настоящото решение.

24. Малта се ангажира да продължи да администрира схемата за данъчно облагане върху тонажа и другите мерки, които са обект на настоящото решение, по начин, който не води до плащане на несъвместима помощ, която след това ще трябва да бъде възстановявана от бенефициерите.

25. Малта се ангажира да изпрати повторно уведомление относно схемата за данъчно облагане върху тонажа в срок от десет години след датата на окончателното решение на Комисията по настоящия случай.