KOMISJONI OTSUS (EL) 2019/1116,

19. detsember 2017,

riigiabi SA.33829 (2012/C) kohta Malta tonnaažimaksuga maksustamise kava ning muud riiklikud meetmed laevandusettevõtete ja nende aktsionäride kasuks

(teatavaks tehtud numbri C(2017) 8734 all)

(Ainult ingliskeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool nimetatud sätetele ([1]) ja võttes nende märkusi arvesse,

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

(1) Huvitatud isikult 2011. aasta oktoobris saadud kaebuse põhjal alustas komisjon Malta ametiasutustega arutelusid Malta tonnaažimaksuga maksustamise kava ja muude maksumeetmete kohta. Pärast suulisi ja kirjalikke arutelusid Malta ametiasutustega 2011. aasta novembri ja 2012. aasta juuni vahel teavitas komisjon 26. juuli 2012. aasta kirjas Maltat oma otsusest algatada seoses võimalike ebaseaduslike abimeetmetega, mida Malta laevandusettevõtete ja nende aktsionäride suhtes kohaldas, Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetlus (edaspidi „algatamisotsus“) ([2]).

(2) Algatamisotsuses kutsus komisjon huvitatud isikuid üles esitama märkusi algatamisotsuse põhjendustes 3–30 kirjeldatud meetmete kohta.

(3) Komisjonile esitasid märkusi kuus huvitatud isikut: Euroopa Ühenduse Reederite Ühing; Malta Mereõiguse Ühing; Norra Reederite Ühing; Malta kaubandus-, ettevõtlus- ja tööstuskoda; Malta Rahvusvaheline Laevandusnõukogu; Super Yacht Industry Network – Malta. Komisjon sai märkusi ka ühelt Saksamaa laevandussektori töötajalt, kes soovis jääda anonüümseks.

(4) Need märkused edastati Maltale, kellele anti võimalus neile vastata; vastused saadi 15. detsembri 2012. aasta kirjaga.

(5) Malta esitas veel tähelepanekuid 15. oktoobri 2012. aasta, 21. detsembri 2012. aasta, 27. veebruari 2013. aasta, 31. oktoobri 2013. aasta, 25. märtsi 2014. aasta ja 24. detsembri 2015. aasta kirjadega.

(6) 9. detsembri 2016. aasta kirjaga loobus Malta oma õigusest, mis tal on vastavalt ELi toimimise lepingu artiklile 342 koostoimes määruse nr 1 (millega määratakse kindlaks Euroopa Majandusühenduses kasutatavad keeled) ([3]) artikliga 3, lasta otsus vastu võtta malta keeles ja nõustus, et otsus võetakse vastu inglise keeles.

2. MEETMETE KIRJELDUS

(7) Selles otsuses käsitletakse järgmisi meetmeid:

a) tonnaažimaksuga maksustamise kava ja eelkõige:

i) laevad, mis vastavad tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele;

([1]) ELT C 216, 21.7.2012, lk 45.
([2]) ELT C 289, 25.9.2012, lk 49.
([3]) EÜT 17, 6.10.1958, lk 358.

ii) tonnaažimaksu alla kuuluvate laevade ([4]) konkreetsed tulu ja tegevuste liigid, millele kohaldatakse tonnaažimaksu ja tonnaažimaksuga maksustamise kava, sealhulgas tonnaažimaksu laiendamine laevandustegevusele, mis ei kuulu põhitegevuse hulka;

iii) tonnaažimaksu suurus;

iv) lipuseosenõue;

v) abi sihtotstarbelise kasutamise meetmed;

b) laevade müügist või üleandmisest tuleneva kapitalikasumi vabastamine maksust;

c) laevandusettevõtete aktsiatega seotud kapitalikasumi vabastamine maksust;

d) laevandusettevõtete aktsiatega seotud dividendide vabastamine maksust;

e) laevandusettevõtete rahastamisega või tonnaažimaksu alla kuuluvate laevade rahastamisega seotud intressi või muu tulu vabastamine maksust;

f) vabastus teatavatest dokumentide ja tehingute lõivudest.

2.1. **Tonnaažimaksuga maksustamise kava**

2.1.1. *Üldpõhimõtted – kava tingimustele vastavad laevad, tulu ja tegevused*

(8) Kaubandusliku meresõidu seaduse ([5]) kohaselt, mida on täiendatud ja muudetud kaubandusliku meresõidu maksustamiseeskirjadega ([6]) (edaspidi „maksustamiseeskirjad“), võib vabastada tulumaksuseaduse ([7]) kohasest tulumaksust tulu, mida litsentsitud laevandusorganisatsioon saab laevandustegevusest, kui kõik asjakohased registreerimistasud ja tonnaažimaksud ([8]) on nõuetekohaselt makstud. Võimalus maksta tonnaažimaksu on seotud tuluga, mis tekib tonnaažimaksu alla kuuluva laeva käitamisest ([9]).

(9) Kaubandusliku meresõidu seaduses ([10]) on laevandusorganisatsioon määratletud kui organisatsioon, mille peamised eesmärgid hõlmavad üht või mitut järgmistest tegevustest ja millel on nendeks tegevusteks luba:

„a) selle seaduse kohaselt Malta laevana registreeritud laeva või laevade omamine, (prahtimislepingu alusel või muul viisil) käitamine ja haldamine ning sellega seoses kõigi raha, turvalisuse ja äriga seotud abitegevuste elluviimine;

b) muu riigi lipu all registreeritud laeva või laevade omamine, (prahtimislepingu alusel või muul viisil) käitamine ja haldamine ning sellega seoses kõigi raha, turvalisuse ja äriga seotud abitegevuste elluviimine;

c) aktsiate või muu omakapitali osaluse omamine Malta või muudes üksustes, mis on asutatud selles artiklis nimetatud mistahes eesmärgil, ning sellega seoses kõigi raha, turvalisuse ja äriga seotud abitegevuste elluviimine;

d) kapitali suurendamine ettevõtte antud laenudega või garantiidega või emiteeritud väärtpaberitega, kui sellise tegevuse eesmärk on saavutada selles artiklis nimetatud eesmärgid laevandusorganisatsiooni enda või muude sama kontserni laevandusorganisatsioonide jaoks; […]

e) merendussektoris selliste muude tegevuste elluviimine, mida minister võib ametiasutuse soovituste alusel aegajalt eeskirjadega kehtestada sobivana eelnimetatud eesmärkide saavutamiseks.“

([4]) „Tonnaažimaksu alla kuuluvad laevad“ on Malta õigusaktide kohaselt laevad, mis vastavad nendega elluviidava tegevuse põhjal tonnaažimaksuga maksustamise kava tingimustele, vt käesoleva otsuse punkt 4.2.1.1.

([5]) Peatükk 234, kaubandusliku meresõidu seadus, Malta ametlik väljaanne, 6. aprilli 1973. aasta täiendus, (edaspidi „kaubandusliku meresõidu seadus“).

([6]) Peatükk 234.43, kaubandusliku meresõidu eeskirjad (laevandusorganisatsioonidega seotud maksustamis- ja muud küsimused), Malta ametlik väljaanne nr 17 574, 30. aprill 2004.

([7]) Peatükk 123, tulumaksuseadus, Malta ametlik väljaanne, 1. jaanuar 1949 (edaspidi „tulumaksuseadus“).

([8]) „Tonnaažimaksud“ viitavad laiemalt tasudele, mida tuleb kõigi laevade eest maksta, eelkõige registreerimistasule. Oluline on märkida, et kuigi kõigi Maltal registreeritud merelaevade eest makstakse registreerimistasuna tonnaažimaksu, ei vasta kõik sellised laevad tulumaksust vabastamise tingimustele. Tonnaažimaksuga maksustamise kavas osalevatele laevadele, mis vastavad tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele ja mis on vabastatud tulumaksust, viitab Malta kui „tonnaažimaksu alla kuuluvatele laevadele“.

([9]) Vt tonnaažimaksu alla kuuluva laeva määratlust joonealuses märkuses 4.

([10]) Kaubandusliku meresõidu seaduse artikli 84z lõige 1.

(10) Tonnaažimaksuga maksustamise kava hõlmab tulu laevandustegevusest ([11]). Maksustamiseeskirjadega nõutakse laevandus- ja muu tegevuse ([12]) raamatupidamisarvestuse lahususe tagamist. Laevandustegevus on määratletud kui „kaupade või reisijate rahvusvaheline merevedu või muude selliste teenuste laeva jaoks või laevaga osutamine, mis võivad olla mereveo abitegevused või sellega seotud, sealhulgas laeva omamine, prahtimine või mistahes muu kasutusviis, mille puhul laeva kasutatakse kõigiks või mistahes eelnimetatud tegevusteks või sellisteks tegevusteks, mis võivad olla muul viisil kindlaks määratud.“ ([13])

(11) Kaubandusliku meresõidu seaduse artikli 85 lõikes 1 on sätestatud nõuded, mis tuleb täita, et laeva saaks liigitada „tonnaažimaksu alla kuuluvaks laevaks“ ja et laev saaks seega kasu tonnaažimaksuga maksustamise kavast: Tonnaažimaksu alla kuuluv laev on „laev, mille minister on selle seaduse artikli 85a kohaselt tonnaažimaksu alla kuuluvaks laevaks kuulutanud, või ühenduse laev, mille tonnaaž on vähemalt 1 000 netotonni ning mis kuulub täielikult laevandusorganisatsioonile või mida prahib, haldab või käitab laevandusorganisatsioon“. Kaubandusliku meresõidu seaduse artikli 85a lõike 1 kohaselt võib tonnaažimaksu alla kuuluvaks ja seega tonnaažimaksuga maksustamise kava tingimustele vastavaks kuulutada mistahes laeva, ka sellise, mille tonnaaž on alla 1 000 netotonni ([14]). Praeguses sõnastuses on täpsustatud, et seda võib teha „*olenemata toimingutest või kaubandusest, milleks laeva kasutatakse*“, ja tingimustel, mida vastutav minister „*peab sobivaks*“.

(12) Tulu, mida litsentsitud laevandusorganisatsioon saab laevandustegevusest, vabastatakse tulumaksuseaduse kohasest tulumaksust ([15]).

(13) Tonnaažimaksuga maksustamise kavas osalevad laevad („tonnaažimaksu alla kuuluvad laevad“), mis vastavad tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele ja on vabastatud tulumaksust, on kokkuvõttes laevad, mis kuuluvad „täielikult laevandusorganisatsioonile või mida prahib, haldab või käitab laevandusorganisatsioon“ ([16]) ning mida kasutatakse laevandustegevuseks ([17]).

(14) Tulumaksuseaduse kohasest maksustamisest vabastatakse ka järgnev: mistahes tulu, kasum või kasu, mida litsentsitud laevandusorganisatsioon saab, müües või muul viisil üle andes tonnaažimaksu alla kuuluva laeva või võõrandades oma õigused omandada laev, mida selle üleandmisel või valmimisel käsitletaks tonnaažimaksu alla kuuluva laevana ([18]).

2.1.2. *Konkreetsed tulu ja tegevuste liigid, mis vastavad tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele*

2.1.2.1. Laevapereta väljaprahtimine

(15) Malta õigusaktide kohaselt vastab kogu laevapereta väljaprahtimisest saadud tulu tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele ilma piiranguteta.

2.1.2.2. Tähtajaline/tšartervedudeks prahtimine

(16) Laevandusorganisatsiooni ([19]) ja laevandustegevuse ([20]) laia määratluse tõttu Malta õigusaktides võib tõlgendada, et kasum, mida saavad laevade üksnes ärilised haldajad, kes ei vastuta mehitamise või tehnilise haldamise eest (st ettevõtted, kes sõlmivad veolepingud ning tuginevad teenuse osutamisel tähtajalise või tšartervedudeks prahtimise abil teistele ettevõtetele), vastab tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele.

(17) Tähtajaliselt prahitud laevade kasutamisele kohaldatakse põhjenduses 24 esitatud lipuseosenõuet. Praegu pole aga olemas sõnaselget sätet EMP lipu all sõitvate laevade miinimumnõude kohta uutele tonnaažimaksuga maksustamise kavas osalejatele.

([11]) Maksustamiseeskirjade artikli 3 lõike 1 punkt a.
([12]) Maksustamiseeskirjade artikli 3 lõige 4.
([13]) Kaubandusliku meresõidu seaduse artikkel 85.
([14]) Vt algatamisotsuse põhjendus 7.
([15]) Maksustamiseeskirjade artikli 3 lõike 1 punkt a.
([16]) Kaubandusliku meresõidu seaduse artikli 85 lõige 1.
([17]) Vt põhjendus 10.
([18]) Maksustamiseeskirjade artikli 3 lõike 1 punkt b.
([19]) Vt põhjendus 9.
([20]) Vt põhjendus 10.

(18) 6. jaanuaril 2012 kehtestas laevanduse üldregistri pidaja riigisisesed eeskirjad Malta tonnaažimaksuga maksustamise kava kohaldamise tingimuste kohta (edaspidi „2012. aasta riigisisese menetluse eeskirjad“) ([21]). Need sisaldavad tähtajalise prahtimise ja sarnaste tegevuste piiranguid, mida arvestatakse protsendina kogu laevastiku tonnaažist. Sama riigisisese menetluse kohaselt on võimalik teha erandeid kuni kolmeks aastaks:

> „Tonnaažimaksuga maksustamise kavaga liitumise ajal ei ületa prahitud ja tonnaažimaksu kavas osalevate laevade netotonnaaž 80 % kõigi selliste laevade netotonnaažist, mis on prahitud ning mida käitavad nõuetele vastav prahtija ja mistahes muu organisatsioon, mis kuulub samasse kontserni. Prahitud laev on laev, mida kasutatakse prahtimis-, tšarterveo- või mereveolepingu alusel. Käitatav laev on laev, mida omatakse või prahitakse ilma laevapereta. Nimetatud osakaal võib ulatuda 90 %ni, kui kõik prahitud laevad sõidavad ühenduse lipu all või kui neid laevu hallatakse (mehitamise ja tehnilise halduse seisukohast) täielikult ELi/EMP territooriumilt. Pärast süsteemiga ühinemist võib prahtija ületada prahitud laevade netotonnaaži eespool mainitud maksimumprotsenti, kui selle väärtuse ületamine ei kesta kauem kui kolm järjestikust maksustamisperioodi.“

2.1.2.3. Kõrvaltulud

(19) Seoses kauba- ja reisijateveoga on 2012. aasta riigisisese menetluse eeskirjades üksikasjalikumalt kirjeldatud, milliseid „abitegevusi“ Malta ametiasutused tavaliselt peavad „laevandustegevuse“ määratluse alla kuuluvaks. Seal on täpsustatud, et üldiselt „kõik nõuetele vastavate laevade käitamise ajal pakutavad tegevused, mis on oluliselt seotud laevakäitamisteenusega ja moodustavad selle tavapärase osa, peaksid vastama tonnaažimaksuga maksustamise kava tingimustele“. Eelkõige nimetatakse sellega seoses järgmisi tegevusi:

a) seoses reisijate mereveoga (merematkelaevad) kõik hotellindus-, toitlustus-, meelelahutus- ja jaemüügitegevused nõuetele vastava laeva pardal, kui neid teenuseid osutatakse selle laevaga reisijate mereveo elluviimise abitegevustena ning kui neid tarbitakse või kasutatakse selle laeva pardal;

b) kontoriruumide kasutamine seoses tonnaažimaksuga maksustatud laevandustegevusega;

c) piletimüügipunktide ja reisiterminalide käitamine seoses tonnaažimaksuga maksustatud laevandustegevusega; ([22])

d) ekskursioonide pakkumine ettevõtte käitatava ja nõuetele vastava laeva reisijatele, kelle kajutid jäävad üksnes nende endi kasutusse;

e) intress või sarnane tulu, mis on teenitud käibekapitalilt, kui seda intressi/tulu kasutatakse litsentsitud laevandusorganisatsiooni või tema laevandustegevuse rahastamiseks ja/või tonnaažimaksu alla kuuluva laeva omandamiseks ja hooldamiseks.

(20) Malta sõnul tõlgendatakse põhjenduse 19 punktis a kirjeldatud tegevust ning eelkõige pardal tarbimist ja kasutamist nii, et see hõlmab kogu tulu, mis saadakse kauba ja teenuste müügist *reisijatele, kellel on pardal endiselt kajut*, tingimusel et laeva peamine tulu on traditsiooniline laevandustulu.

2.1.3. *Tonnaažimaksu suurus*

(21) Malta võtab iga-aastast kindlasummalist tonnaažimaksu: ([23])

Tabel 1

Laeva netotonnaaž (netotonnides)		Iga-aastane tonnaažimaks
0	2 500	1 000 eurot
2 500	8 000	1 000 eurot pluss 40 senti iga netotonni eest, mis ületab 2 500 netotonni
8 000	10 000	3 200 eurot pluss 19 senti iga netotonni eest, mis ületab 8 000 netotonni

([21]) Kaubandusliku meresõidu teatis, riigisisene menetlus, Malta transpordiamet, kaubandusliku meresõidu direktoraat, väljaandja laevanduse ja meresõitjate üldregistri pidaja, 6. jaanuar 2012.

([22]) Maksustatakse tulu piletimüügist, mis on seotud meretranspordiga või kombineeritud transpordiga, mis toimub osaliselt meritsi. Asjaomased kulud, mida tonnaažimaks hõlmab, on piletimüügipunktide ja terminalide piletimüügi töös hoidmise kulud.

([23]) Vt kaubandusliku meresõidu seaduse esimese lisa B osa.

Laeva netotonnaaž (netotonnides)		Iga-aastane tonnaažimaks
10 000	15 000	3 580 eurot pluss 14 senti iga netotonni eest, mis ületab 10 000 netotonni
15 000	20 000	4 280 eurot pluss 12 senti iga netotonni eest, mis ületab 15 000 netotonni
20 000	30 000	4 880 eurot pluss 9 senti iga netotonni eest, mis ületab 20 000 netotonni
30 000	50 000	5 780 eurot pluss 7 senti iga netotonni eest, mis ületab 30 000 netotonni
Üle 50 000		7 180 eurot pluss 5 senti iga netotonni eest, mis ületab 50 000 netotonni

(22) Standardmäära kohandatakse vastavalt laeva vanusele. Standardmäära kohaldatakse üksnes laevadele, mis on 10–15 aastat vanad. Vanematele kui 15aastastele laevadele kohaldatakse lisatasu kuni 50 %. 0–5aastaste laevade puhul vähendatakse määra 30 % ja 5–10aastaste laevade puhul 15 % ([24]).

(23) Kaubandusliku meresõidu seaduse esimeses lisas on sätestatud: „Minister võib tingimustel, mida ta peab sobivaks, täielikult või osaliselt vabastada mistahes laeva või laevade klassi nende eeskirjade kohaselt makstavatest tasudest."

2.1.4. *Lipuseosenõue*

(24) Kaubandusliku meresõidu seaduse artikli 85a lõike 2 kohaselt võib muu kui ühenduse lipu all sõitva laeva kuulutada tonnaažimaksu alla kuuluvaks laevaks, kui ([25]):

a) litsentsitud laevandusorganisatsioon omab, haldab või käitab vähemalt 60 % oma kogutonnaažist ühenduse lipu all; või

b) protsent litsentsitud laevandusorganisatsiooni kogutonnaažist, mis on ühenduse lipu all vahetult pärast seda, kui laevandusorganisatsioon hakkab laeva käitama, pole väiksem kui protsent laevandusorganisatsiooni kogutonnaažist, mis oli ühenduse lipu all võrdluskuupäeval ([26]) või laeva haldajate puhul üks aasta pärast kuupäeva, mil laeva haldaja tegevust alustas (kui see on võrdluskuupäevast hiljem); või

c) abisaajast ettevõtte ühenduse lipu all oleva tonnaaži osakaal pole vähenenud kolme aasta jooksul või lühema ajavahemiku jooksul, mil tonnaažimaksust kasu saaja tegutses.

(25) Kui punktides b või c esitatud tingimused pole täidetud, võib muule kui ühenduse lipu all sõitvale laevale siiski tonnaažimaksuga maksustamise kava kohaldada, kui abisaaja võtab omale kohustuse suurendada või vähemalt säilitada liikmesriikide lipu all olevat tonnaaži, mida selliste lippude all võrdluskuupäeval käitati.

2.1.5. *Abi sihtotstarbelise kasutamise meetmed*

(26) Malta maksuõiguse üldised kuritarvitust vältivad sätted, mille kohaselt tuleks jätta kõrvale kavad, mille eesmärk on maksusummasid kunstlikult vähendada, kehtivad ka tonnaažimaksuga maksustamise kava puhul ([27]).

(27) Tonnaažimaksuga maksustamise kava vahetamist üldise ettevõtte tulumaksusüsteemi vastu ja vastupidi, et maksukoormust optimeerida, takistab asjaolu, et otsus tonnaažimaksuga maksustamise kavast lahkuda on pöördumatu ([28]).

([24]) Täpsed määra tõstmised ja alandamised on sätestatud kaubandusliku meresõidu seaduse esimese lisa C osas.
([25]) Nagu Malta on selgitanud, hõlmab termin „ühenduse lipu all" Malta õigusaktides nii ELi kui ka EMP lipu all sõitvaid laevu.
([26]) Maksustamiseeskirjade artiklite 2 ja 3 kohaselt on võrdluskuupäevad laevandusorganisatsioonide puhul 17. jaanuar 2004 ja laeva haldajate puhul 11. juuni 2009 (kooskõlas meretranspordile antavat riigiabi käsitlevate ühenduse suuniste 3. ja 12. peatükiga, ELT C 13, 17.1.2004, lk 3, edaspidi „meretranspordile antava riigiabi suunised", ning komisjoni teatise (millega nähakse ette suunised laevahaldusettevõtjatele antava riigiabi kohta) 5. peatükiga, ELT C 132, 11.6.2009, lk 6).
([27]) Tulumaksuseaduse artikkel 51.
([28]) Maksustamiseeskirjade 6. eeskiri.

(28) Iga aasta kohta, mil tonnaažimaksu kohaldatakse, tuleb pidada eraldi raamatupidamisarvestust, kus on selgelt eristatud asjaomase laevandusorganisatsiooni maksed ja laekumised seoses laevandustegevusega ning laekumised seoses muu tegevusega ([29]).

2.1.6. *Laevade müügist või üleandmisest tuleneva kapitalikasumi vabastamine maksust*

(29) Kapitalikasumit, mis tuleneb tonnaažimaksu alla kuuluvate laevade müügist või üleandmisest ja sarnastest tehingutest, ei maksustata ([30]). Sellel maksuvabastusel pole piiranguid.

2.1.7. *Laevandusettevõtete aktsiatega seotud dividendide vabastamine maksust*

(30) Maksustamiseeskirjade artikli 3 lõike 1 punktis a on sätestatud, et „tulult ei nõuta ühtegi tulumaksuseaduse kohast lisamaksu, kui see tulu on saadud litsentsitud laevandusorganisatsiooni laevandustegevusest“, tingimusel et laevandusorganisatsioon on kõik asjakohased tasud ja maksud nõuetekohaselt maksnud. Seda maksuvabastust kohaldatakse kogu omandiahelale ([31]).

(31) Üldise ettevõtte tulumaksusüsteemi puhul reguleeritakse aktsionäride dividendide maksustamist tulumaksuseaduse artikliga 68, milles on sätestatud:

„68. (1) (a) Ükski isik, kes pole Malta resident või kes on Malta resident ja kellele makstakse dividendi kasumist, mis on paigutatud muule maksukontole kui lõplikult maksustatud tulu konto, pole kohustatud sellise dividendi olemasolu avalikustama üheski tulumaksuseaduse sätete kohaselt esitatud deklaratsioonis.

b) Üheltki isikult ei nõuta selle seaduse kohast lisamaksu tulult, millele on viidatud punktis a.

c) Lõplikult maksustatud tulu kontole paigutatud kasumist makstud dividendide eest ei nõuta lisamaksu ja need ei moodusta osa ühegi isiku maksustatavast tulust ning ükski isik ei või taotleda maksuvähendust ega tagasimakset seoses selliselt kasumilt otseselt või kaudselt makstud maksuga ...“

(32) Tulumaksuseaduse artikli 68 mõju on praktikas see, et dividendidena jaotatud kasumile ei kohaldata aktsionäri tasandil lisamakse. Tuleb ka märkida, et dividendide saajatel pole mingit kohustust nende dividendide olemasolu avalikustada.

2.1.8. *Laevandusettevõtete aktsiatega seotud kapitalikasumi vabastamine maksust*

(33) Organisatsioonid, kellel on laevandusorganisatsioonide omakapitalis osalus, ja aktsionärid ei maksa tulumaksu kapitalikasumilt, mis tuleneb nimetatud omakapitali osaluse üleandmisest, kui ettevõte, mille omakapitalis see osalus on, piirdub oma tegevuses laevandustegevusega ([32]). Seda maksuvabastust kohaldatakse kogu omandiahelale ([33]).

(34) Tulumaksuseaduses on kehtestatud maks teatavale kapitalikasumile. Need kapitalikasumi liigid on ammendavalt loetletud tulumaksuseaduse artikli 5 lõikes 1 ning hõlmavad peamiselt sellist kasumit, mis tuleneb kinnisasjade, väärtpaberite ja partnerlustega seotud tehingutest. Maksustatav kapitalikasum arvatakse maksumaksjate muu sissetuleku hulka ja ettevõtete puhul kohaldatakse sellele kindlat määra 35 %.

(35) Tulumaksuseaduse artikli 12 lõike 1 punkti c alapunktis ii on sätestatud maksuvabastus isikutele, kes pole Malta residendid. Täpsemalt vabastatakse maksust mistahes tulu või kasum, mille isik, kes pole Malta resident, on saanud aktsiate või väärtpaberite üleandmisest ettevõttes, mis pole kinnisvaraettevõte, tingimusel et tegelik kasumist tulusaaja pole Malta resident ja teda ei oma ega kontrolli isik või isikud, kelle alaline asukoht on Maltal.

([29]) Maksustamiseeskirjade artikli 3 lõige 4.
([30]) Maksustamiseeskirjade artikli 3 lõike 1 punkt b.
([31]) Maksustamiseeskirjade artikli 3 lõike 1 punkt b.
([32]) Maksustamiseeskirjade artikli 3 lõike 1 punkt c.
([33]) Maksustamiseeskirjade artikli 3 lõige 3.

2.1.9. *Laevandusettevõtete rahastamisega või tonnaažimaksu alla kuuluvate laevade rahastamisega seotud intressi või muu tulu vabastamine maksust*

(36) Kaubandusliku meresõidu seaduses on sätestatud, et lisaks Maltal registreeritud või muu riigi lipu all sõitva laeva või laevade omamise, käitamise ja haldamise ning sellega seoses kõigi raha, turvalisuse ja äriga seotud abitegevuste elluviimise ([34]) tingimuste täitmisele on organisatsioon laevandusorganisatsioon siis, kui laevanduse peadirektorilt on saadud litsents ja tema põhieesmärk on „suurendada kapitali laenude või garantiide andmisega või väärtpaberite emiteerimisega laevandusorganisatsioonile endale või muudele sama kontserni laevandusorganisatsioonidele“ ([35]) või „viia merendussektoris ellu selliseid muid tegevusi, mida minister võib ametiasutuse soovituste alusel aeg-ajalt eeskirjadega kehtestada sobivana eelnimetatud eesmärkide saavutamiseks“ ([36]).

(37) Maksustamiseeskirjade artikli 3 lõikes 2 on sätestatud, et intressidelt ja muult tulult, mis on seotud litsentsitud laevandusorganisatsioonide selliste toimingute rahastamisega, mis on loetletud kaubandusliku meresõidu seaduse artikli 84z lõikes 1, või tonnaažimaksu alla kuuluva laeva rahastamisega, ei nõuta ühtegi tulumaksuseaduse kohast maksu. Vastavalt sellele sättele kohaldatakse seda maksuvabastust üksnes Malta residentidest litsentsitud pankadele, krediidi- või finantsasutustele ning see antakse üksnes sõnaselge taotluse alusel, mis on esitatud pädevatele asutustele.

(38) Laenud ja garantiid, mida finantsasutused annavad laevade omanikele, käitajatele ja haldajatele, võidakse seega seoses asjaomastest tegevustest saadava kasumiga vabastada tulumaksuseaduse kohasest tulumaksust ([37]).

(39) Malta ametiasutused on kinnitanud, et pärast Malta ühinemist Euroopa Liiduga ei antud ühtegi litsentsi organisatsioonidele, kes ei *omanud, käitanud (prahtimislepingu alusel või muul viisil) ega hallanud laeva või laevu*, ning et ükski pank, krediidi- ega finantsasutus kaubandusliku meresõidu seaduse artikli 84z lõike 1 tähenduses pole seda eelist kasutanud.

2.1.10. *Vabastus dokumentide ja tehingute lõivust*

(40) Dokumentide ja tehingute lõivu seadust ([38]) kohaldatakse vabalt kaubeldavate väärtpaberite, kinnisasjade, oksjonimüükide ja kindlustuspoliisidega seotud tehingutele. Vabalt kaubeldavaid väärtpabereid määratletakse kui „osalust mistahes ettevõtte aktsiakapitalis ja sama ettevõtte dokumente“ ([39]).

(41) Maksustamiseeskirjades ([40]) on sätestatud, et ei maksustata i) kaubandusliku meresõidu seaduse kohase tonnaažimaksu alla kuuluva laeva registreerimist; ii) mistahes litsentsitud laevandusorganisatsiooni väärtpaberite või osaluse emiteerimist või jaotamist; iii) mistahes litsentsitud laevandusorganisatsiooni väärtpaberi või osaluse ostmist, üleandmist, loovutamist; iv) tonnaažimaksu alla kuuluva laeva müüki või üleandmist; v) mistahes laevale või laevandusorganisatsioonile seatud või nendega seotud hüpoteegi või muu maksu registrisse kandmist, ülekandmist või lõpetamist; vi) õiguste ja osaluse loovutamist või kohustuste võtmist seoses laevaga.

(42) Dokumentide ja tehingute lõivu seadusega ([41]) kehtestatakse väärtpaberitega tehtud tehingutele maks kaks eurot tasu summa või väärtuse või vabalt kaubeldava väärtpaberi tegeliku väärtuse iga saja euro eest olenevalt sellest, kumb on suurem.

(43) Maksu ei kohaldata aga tehingutele, mis hõlmavad sellise ettevõtte väärtpabereid, kus enam kui pool lihtaktsiakapitalist, hääleõigustest ja õigustest kasumile kuulub isikutele, kes pole Malta residendid ning keda ei oma ega kontrolli otseselt ega kaudselt isikud, kes on Malta residendid, tingimusel et suurem osa ettevõtte ärihuvidest on väljaspool Maltat ([42]).

(44) Tasudest on vabastatud ka kontsernisisesed üleandmised, mis toimuvad kontserni restruktureerimise kontekstis ([43]). Olemas on ka märkimisväärne hulk muid vabastusi, mis on peamiselt suunatud mitmesugustele juriidilistele isikutele, kellel on märkimisväärsed rahvusvahelised huvid, aga mida antakse ka muude asjaolude korral, näiteks ühisinvesteerimisettevõtetele.

([34]) Kaubandusliku meresõidu seaduse artikli 84z lõike 1 punktid a–c.
([35]) Kaubandusliku meresõidu seaduse artikli 84z lõike 1 punkt d.
([36]) Kaubandusliku meresõidu seaduse artikli 84z lõike 1 punkt e.
([37]) Kaubandusliku meresõidu seaduse artikli 84z lõike 1 punkt d ja maksustamiseeskirjade artikli 3 lõige 2.
([38]) Dokumentide ja tehingute lõivu seadus, peatükk 364, Malta ametlik väljaanne, 25. november 1992.
([39]) Dokumentide ja tehingute lõivu seaduse artikkel 2.
([40]) Maksustamiseeskirjade artikkel 5.
([41]) Dokumentide ja tehingute lõivu seaduse artikli 42 lõige 1.
([42]) Dokumentide ja tehingute lõivu seaduse artikli 47 lõiked 3 ja 4.
([43]) Dokumentide ja tehingute lõivu seaduse artikli 42 lõike 1 punkt b.

3. AMETLIKU UURIMISMENETLUSE ALGATAMISE PÕHJUSED

(45) Algatamisotsuses avaldati kahtlust, kas jaotistes 2.1–2.8 kirjeldatud meetmed sobivad kokku siseturuga ja eelkõige meretranspordile antava riigiabi suunistega ([44]).

(46) Tonnaažimaksu meetmete suhtes olid komisjonil järgmised kahtlused:

a) meretranspordile antava riigiabi suuniste kohaselt tuleb piirduda tonnaažimaksu kohaldamisel laevadega, mida kasutatakse meretranspordiks, mis on määratletud kui „*kaupade ja isikute merevedu*“ ([45]). Kaubandusliku meresõidu seadus ei tundunud aga seda määratlust kajastavat. Ühtlasi antakse Malta kavaga ministrile õigus kalduda kõrvale kaubandusliku meresõidu seaduses sätestatud üldistest nõuetest. Komisjon oli seisukohal, et tonnaažimaksu ei tohiks kohaldada sellise tulu suhtes, mis on saadud laevadega, mida ei kasutata meretranspordiks. Seda arvestades leidis komisjon, et kalalaevad, pontoonid, praamid, jahid, merematkelaevad ja naftapuurplatvormid tundusid vastavat Malta tonnaažimaksuga maksustamise kava tingimustele, aga komisjon kahtles selle põhjendatuses.

b) Selgete sätete puudumine hoolde-/abilaevade, puksiiride ja süvenduslaevade kohta pani komisjoni samuti kahtlema, kas on tagatud vastavus meretranspordile antava riigiabi suunistes sätestatud eeskirjadele.

c) Laevade müügist tuleneva kapitalikasumi asjus kahtleb komisjon, kas maksust vabastatud tehingud piirdusid laevadega, mida laevandusettevõtted ostsid ja müüsid tonnaažimaksu kohaldamise ajal.

d) Komisjon leidis, et kuna abitegevuste vastavust tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele pole selgelt piiratud, võib kaasneda kokkusobimatu abi andmine, eelkõige merematkelaevade pardal müüdavate teatavate kaupade puhul.

e) Seoses laevadega, mida kindlasti kasutatakse tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele vastavateks tegevusteks, leidis komisjon, et maksusoodustusi ei tohiks laiendada kõigile turuosalistele, kes on nende laevadega mingil viisil seotud. Tonnaažimaksust ei tohiks kasu saada sellised laevade rendileandjad, kes ise ei tegele meretranspordiga. Ühtlasi oli komisjonil kahtlusi tähtajaliselt prahtijate ja sarnaste ettevõtete tonnaažimaksust kasu saamise kõlblikkuse suhtes, millele polnud kehtestatud mingeid piiranguid.

f) Komisjon väljendas kahtlust, kas maksustamistase oli kõigil juhtudel kooskõlas teiste liikmesriikide maksustamistasemega, mille komisjon oli varem heaks kiitnud.

g) Komisjon väljendas kahtlust, kas lipuseosenõue ja abi sihtotstarbelise kasutamise meetmed olid asjakohased.

h) Komisjon väljendas kahtlust ka laevandusettevõtete aktsiate dividendide maksustamise suhtes.

i) Ühtlasi seadis komisjon kahtluse alla selle, kas laevandusettevõtete aktsiatega seotud kapitalikasumi vabastamine maksust sobib kokku siseturuga.

j) Komisjon väljendas kahtlust, kas dokumentide ja tehingute lõivu seaduse kohased vabastused seoses laevadega sobivad kokku siseturuga. Tundub, et need vabastused võivad kasu tuua majandustegevuses osalejatele, kes pole tingimata tegelikult laevandusega tegelevad ettevõtted (eelkõige aktsionäridele).

k) Komisjon leidis, et laevade müügist ja laevandusettevõtete rahastamisest tuleneva tulu vabastamine tulumaksust pole kooskõlas meretranspordile antava riigiabi suunistega.

4. MALTA TÄHELEPANEKUD JA KOHUSTUSED

4.1. **Sissejuhatus**

(47) Malta rõhutab, et ta on rakendanud tonnaažimaksu alati eesmärgiga austada ausat konkurentsi ja meretranspordile antava riigiabi suuniseid.

([44]) Komisjoni teatis K(2004) 43 – ühenduse suunised meretranspordile osutatava riigiabi kohta (ELT C 13, 17.1.2004, lk 3).

([45]) Meretranspordile antava riigiabi suunistes on sõnaselgelt viidatud meretranspordi määratlusele nõukogu 22. detsembri 1986. aasta määruses (EMÜ) nr 4055/86 teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta liikmesriikide ning liikmesriikide ja kolmandate riikide vahelises mereveos (EÜT L 378, 31.12.1986, lk 1) ning nõukogu 7. detsembri 1992. aasta määruses (EMÜ) nr 3577/92 teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž) (EÜT L 364, 12.12.1992, lk 7).

(48) Praktikas on Malta kava alati piirdunud laevadega, mida komisjon peab tonnaažimaksuga maksustamise kõlblikuks (sisuliselt laevadega, mida kasutatakse kaupade ja reisijate rahvusvaheliseks veoks). Abiteenused, nagu rahastamine ja maaklerlus, pole tonnaažimaksust kasu saanud.

(49) 2015. aasta detsembri lõpus oli Malta lipu all registreeritud laevade brutotonnaaž 66,2 miljonit tonni (üle 3 000 laeva). Malta lipu all sõitev laevastik on Malta merendustegevuse oluline osa ning sel on otsustav tähtsus riigi meretööstuse kui terviku majandusliku elujõulisuse säilitamises, eelkõige arvestades Malta kui väikse saare asukohta liidu äärealal ja mitmekordset mõju, mis sellel on Malta majandusele.

(50) Seda tuleks võrrelda 462 laevaga, millele kohaldati 2015. aasta lõpus Malta tonnaažimaksuga maksustamise kava ja mille kogutonnaaž oli 10,4 miljonit brutotonni.

(51) Laevad, mis saavad Malta tonnaažimaksuga maksustamise kavast kasu, sõidavad Malta lipu all, välja arvatud kaks laeva, mis sõidavad Norra lipu all. Ühtegi kõnealustest laevadest ei prahita laevapereta kolmandatele isikutele ega käitata tähtajalise prahtimise/tšarterveolepingu alusel.

(52) Laevad, mida käitatakse Malta territoriaalvetes ärilisel otstarbel, ei saa Malta tonnaažimaksuga maksustamise kavast kasu. Neid kasutatakse peamiselt sadamatoiminguteks, nagu punkerdus, transpordiks ja turismireisideks ning nende kaudu saab tööd palju Malta meremehi.

(53) Eristada tuleb laevu, mida käitatakse ärilistel eesmärkidel turistide/kauba veoks Malta territoriaalvetes, ja laevu, mida kasutatakse rahvusvaheliseks kaubanduseks. Üksnes viimased vastavad Malta tonnaažimaksuga maksustamise kava tingimustele.

4.2. **Tonnaažimaksuga maksustamise kava**

4.2.1. *Laevad, mis vastavad tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele*

4.2.1.1. Üldised märkused

(54) Kaubandusliku meresõidu seaduse esimese lisa kohaselt tuleb tonnaažimaksu maksta kõigilt Maltal registreeritud laevadelt, sealhulgas kalalaevadelt ja lõbusõidujahtidelt.

(55) Malta rõhutab aga, et igat liiki laevu ei saa pidada „tonnaažimaksu alla kuuluvateks laevadeks“, mis saavad tonnaažimaksuga maksustamise kavast kasu. Nii on see näiteks kalalaevade ja lõbusõidujahtide puhul. Ka litsentsitud laevandusorganisatsioonil, kes omab, käitab või haldab selliseid laevu, pole õigust saada kasu tonnaažimaksuga maksustamise kavast seoses kasumiga, mida see litsentsitud laevandusorganisatsioon nende laevadega teenib.

(56) Laevade puhul, mida ei kasutata laevandustegevuseks, näiteks kalalaevad ja lõbusõidujahid, tuleb Maltal maksta nende maksustatavalt tulult tulumaksu lisaks kaubandusliku meresõidu seaduse kohaselt makstavatele registreerimistasudele ja iga-aastastele tonnaažil põhinevatele tasudele. Viimastele tasudele ja maksudele viidatakse Maltal samuti kui „tonnaažimaksule“, kuid ainult laevade puhul, millele Malta on varem viidanud kui „tonnaažimaksu alla kuuluvatele laevadele“, tuleb maksta tulumaksuseaduse kohase tulumaksu asemel üksnes tonnaažimaksuga maksustamise kava kohast tonnaažimaksu.

(57) Maksustamiseeskirjades on sätestatud tulumaksuvabastus üksnes seoses „laevandustegevusest“ saadud tuluga. 2012. aasta riigisisese menetluse eeskirjades on loetletud hulk laevu, millele ei saa kohaldada tonnaažimaksu koos tavapärasest tulumaksust vabastamisega, sest nende laevadega teenitud tulu ei saa pidada „laevandustegevusest“ saadud tuluks. Eelkõige ei saada sellist kasu seoses kalalaevade, lõbusõidujahtide ja paiksete avamererajatistega, nagu naftapuurplatvormidega, mida ei kasutata meretranspordiks, puksiiridega, mida ei kasutata avamerel, mitteiseliikuvate ujuvkraanadega ning laevadega, mille peamine eesmärk on pakkuda hasartmängu- ja/või kasiinoteenuseid. Ka ujuvplatvormid ja pontoonid ei vasta tavapärasest tulumaksust vabastamise tingimustele. Kõigi nende laevade eest makstakse üksnes registreerimistasu ja nende tonnaažil põhinevat iga-aastast tasu, millele viidatakse kui „tonnaažimaksuga maksustamisele“ või „tonnaažimaksule“, aga mis ei vabasta neid tavapärasest tulumaksust.

(58) Malta väidab, et registreerimistasu ning iga-aastast tasu, mida makstakse kala- ja muude sarnaste laevade eest, millele tonnaažimaksu ei saa kohaldada, ei kutsuta edaspidi enam „tonnaažimaksuks“, et vältida vääritimõistmist.

(59) Vastutava ministri õigus kuulutada kava tingimustele vastavaks laevu, mille tonnaaž on alla 1 000 netotonni, ei tähenda, et laevadele, mida ei kasutata laevandustegevuseks, saaks kohaldada tonnaažimaksu. See õigus ei kõrvalda nõuet, et laeva tuleb kasutada kaupade ja reisijate rahvusvaheliseks veoks.

(60) Selguse huvides sõnastatakse kaubandusliku meresõidu seaduse artikli 85a lõige 1 ümber järgmiselt: „Minister võib rahanduse eest vastutava ministri nõusolekul ja tingimustel, mida peetakse kooskõlas käesolevate eeskirjadega asjakohaseks, kuulutada tonnaažimaksu alla kuuluvaks laevaks mistahes netotonnaažiga laeva, mida kasutatakse laevandustegevuseks."

(61) Üksnes tabelis 2 nimetatud laevaliigid on Maltal tunnistatud tonnaažimaksuga maksustamise tingimustele vastavaks (koos tavapärasest tulumaksust vabastamisega). Tabelis 2 on esitatud ka laevastiku koosseis 2015. aastal.

Tabel 2

Laevaliik	Tonnaažimaksuga maksustatud laevade koguarv (detsember 2015)
praam	7
puistlastilaev	113
autolaev	5
tsemendilaev	2
kommertsjaht [1]	29
konteinerilaev	12
segalastilaev	120
reisilaev	24
ro-ro-laev	5
abilaev [2]	3
tanker	155
puksiir	2
KOKKU	**477**

[1] 15-meetrise kogupikkusega jahid, mis ei vea kaupa ega üle 12 reisija ja mida ei kasutata lõbusõitudeks. Neile kohaldatakse kommertsjahtide eeskirja, mille on välja andnud Malta transpordikeskuse kaubandusliku meresõidu direktoraat; http://www.transport.gov.mt/superyacht-registration/commercial-yacht-code.

[2] Abilaevade puhul saab nendega tehtavate toimingute alusel eristada kaht liiki: i) varustuslaevad, mida kasutatakse varustuse ja seadmete transpordiks, et toetada avamererajatisi; ning ii) transpordilaevad, mida kasutatakse meeskonna transportimiseks avamererajatisteni ja tagasi, või mõlema liigi kombinatsioonid.

(62) Malta on kinnitanud, et 100 % laevadest, mis saavad kasu tavapärasest tulumaksust vabastamisest (edaspidi „Malta tonnaažimaksuga maksustatud laevastik"), sõidavad ELi/EMP lipu all või on ELis/EMPs registreeritud ([46]) ning et ükski laev, mis ei sõida ELi/EMP lipu all, pole alates 2004. aastast tonnaažimaksuga maksustatud laevastikku kuulunud.

(63) Malta tonnaažimaksuga maksustatud laevastiku tonnaaž oli 2015. aasta lõpus umbes 10,4 miljonit brutotonni, mis moodustab alla 20 % Maltal registreeritud laevade tonnaažist.

([46]) Laevapereta prahitud laevad on registreeritud Maltal, aga võivad sõita muu riigi lipu all. Ainsad laevad, mis ei sõida Malta lipu all ja saavad kasu tonnaažimaksust, on ELi/EMP lipu all.

(64) Malta võttis kohustuse pidada ka edaspidi tonnaažimaksuga maksustamise kava tingimustele vastavaks üksnes laevu, mida kasutatakse kaupade ja reisijate rahvusvaheliseks mereveoks ja teatavateks muudeks laevandustegevusteks, mille tonnaažimaksuga maksustamise on komisjon varem teiste liikmesriikide puhul meretranspordi suuniste alusel heaks kiitnud.

(65) Lisaks täpsustab Malta, et kava kohasest tonnaažimaksuga maksustamisest saavad kasu üksnes tegelikult laevandusega tegelevad organisatsioonid, täpsemalt organisatsioonid, mis on võtnud riske ja kohustusi seoses i) sellise laeva käitamisega, mida kasutatakse meretranspordiks, nagu määratletud meretranspordile antava riigiabi suunistes ([47]) (nt tehnilise haldamise ja mehitamisega seotud kohustused) või ii) meretranspordiga tegelemisega, nagu määratletud meretranspordile antava riigiabi suunistes (sh teatavatel tingimustel laevaperega prahitud laevadega) ([48]).

4.2.1.2. Tonnaažimaksu kohaldamine praamidele

(66) Praamid, mida ei kasutata „kaupade rahvusvaheliseks veoks“, ei vasta Malta tonnaažimaksusüsteemi tingimustele olenemata sellest, kas need on liikurpraamid või mitte. Praamidele, mis on ette nähtud avamerel navigeerimiseks ja mida selleks tavaliselt kasutatakse ning mida kasutatakse ka rahvusvaheliseks meretranspordiks, võib Malta kohaldada tonnaažimaksuga maksustamise kava. Seda peetakse vajalikuks lasti puhul, mida pole võimalik tavaliste laevadega transportida.

(67) Energiatööstuses veetakse praamidega komponente, nagu ankrud, torud ja ketid, mida pole võimalik tavaliste laevadega transportida. Praamidega veetakse ka uute puur- ja tootmisplatvormide ning puurmasinate mooduleid. Muude praamidega veetakse seadmeid torujuhtmete paigaldamiseks sügavasse vette või väga suure võimsusega kraanasid ja losspoome. Teisaldatavaid praame kasutatakse ka elektrijaamade varustamiseks söega.

4.2.1.3. Tonnaažimaksu kohaldamine merematkelaevadele

(68) Merematkelaevad (reisilaevad) vastavad Malta tonnaažimaksuga maksustamise kava tingimustele. Malta rõhutas, et Küpros, Taani, Prantsusmaa, Saksamaa, Iirimaa, Itaalia, Madalmaad, Norra ja Ühendkuningriik peavad merematkelaevu tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele vastavaks, kui neid laevu ei kasutata peamiselt hasartmängu-/kasiinoteenusteks või muuks sarnaseks otstarbeks, mis pole laevandusega seotud.

(69) See sektor on liidu merendusklastrile väga kasulik ja annab paljudele liikmesriikidele suurt lisaväärtust. Sektoris on agressiivne rahvusvaheline konkurents ning seal töötab märkimisväärne arv oskustöölisi ja eksperte.

4.2.1.4. Tonnaažimaksu kohaldamine kommertsjahtidele

(70) Reisijate rahvusvaheliseks veoks kasutatavad kommertsjahid võivad vastata tonnaažimaksuga maksustamise kava tingimustele, kui need on Maltal kommertsjahtidena registreeritud. Neid tuleb kasutada kuni 12 reisija äriliseks veoks ([49]) ning need peavad vastama rangetele ohutus- ja tegevusstandarditele. Jahte, mis on sertifitseeritud kommertsjahtidena, peetakse samaväärseks väikeste reisilaevadega, sest nendega on võimalik seilata rahvusvahelistes vetes. Malta kommertsjahtide eeskirjas ([50]) on sätestatud tehnilised standardid, millele kommertsjahid peavad vastama, et neid saaks pidada tonnaažimaksu alla kuuluvateks laevadeks. Nimetatud standardid on samaväärsed nendega, mida kohaldatakse kaubalaevade ehitamisele ja käitamisele ning mis on esitatud rahvusvahelistes konventsioonides, nagu SOLASi ja MARPOLi konventsioonid ([51]). Ülejäänud kõlblikkuskriteeriumid, mida kommertsjahtide suhtes rakendatakse, on samad, mis muude laevaliikide puhul.

(71) Nende kommertsjahtide omanikud sõlmivad halduslepinguid eraldiseisvate jahihaldusettevõtetega. Maksustamiseeskirjade kohaselt võivad nii omanikud kui ka haldajad vastata tonnaažimaksuga maksustamise kava tingimustele. Siiani pole olnud ühtegi juhtumit, kus kaubandusliku meresõidu seaduse kohaselt registreeritud kommertsjahi omanik ja haldaja oleks mõlemad kavast kasu saanud.

([47]) Meretranspordile antava riigiabi suuniste punkt 2.
([48]) Vt põhjendused 100–101.
([49]) Iga laeva, mis veab enam kui 12 reisijat, määratletakse vastavalt rahvusvahelisele konventsioonile inimelude ohutusest merel (SOLASi konventsioon) reisilaevana ning seega peab see vastama nõuetele ja standarditele, mis on sätestatud kohaldatavates rahvusvahelistes konventsioonides.
([50]) Kommertsjahtide eeskiri, mille on välja andnud Malta transpordikeskuse kaubandusliku meresõidu direktoraat; http://www.transport.gov.mt/superyacht-registration/commercial-yacht-code.
([51]) Rahvusvahelisele Mereorganisatsioonile on teatatud, et kommertsjahtide eeskiri on rahvusvaheliste konventsioonidega võrdväärne dokument.

(72) Rahvusvahelises kommertsjahtide sektoris on konkurents väga tihe ning liidus/EMPs registreeritud jahtidele pakuvad üha enam konkurentsi kommertsjahtide käitajad, kes on asutatud väljaspool EMPd. Kolmandad riigid pakuvad ettevõtetele maksusoodustusi, et jahte seal registreeritaks.

4.2.1.5. Tonnaažimaksu kohaldamine puksiiridele ja süvenduslaevadele

(73) Kui litsentsitud laevandusorganisatsioon saab tulu puksiiridest, mis on tonnaažimaksu alla kuuluvad laevad, võib organisatsioon osaleda tonnaažimaksuga maksustamise kavas üksnes tuluga, mida ta saab „laevandustegevusest". Pukseerimisteenused sadamates on tonnaažimaksuga maksustamise kavast välja arvatud. Puksiirid vastavad kava tingimustele üksnes juhul, kui tehakse kindlaks, et suurem osa nende tööajast kulub kaupade rahvusvahelisele veole lähtuvalt meretranspordile antava riigiabi suunistes ([52]) sätestatud piirmäärast 50 %.

(74) 2012. aasta riigisisese menetluse eeskirjades on puksiirid, mida avamerel ei kasutata, tonnaažimaksuga maksustamise kavast välja jäetud ja selgitatud, et laevadele, mille kohta sätteid pole, ei saa lihtsalt kohaldada tonnaažimaksu, vaid need peavad vastama maksustamiseeskirjades esitatud nõuetele. Kaubandusliku meresõidu maksustamiseeskirjade uues eelnõus märgitakse sõnaselgelt, et puksiiride ja süvenduslaevade vastamiseks tingimustele peavad need olema registreeritud ELi/EMP registris. Kuigi seda polnud selgelt kirja pandud, on viimast nõuet alati täidetud.

(75) Malta kohustus seoses pukseerimis- ja süvendustegevusega võtma meretranspordile antava riigiabi suuniste täpse sõnastuse üle asjaomastesse tekstidesse.

4.2.1.6. Tonnaažimaksu kohaldamine hooldelaevadele

(76) Malta selgitas, et tonnaažimaksuga maksustamise kava on kohaldatud üksnes mõnele hoolde-/abilaevale. Need on olnud mitmeotstarbelised/segalastilaevad ([53]).

(77) Malta väidab, et abi-/hooldelaevadele kohaldatakse samasugust tegevus- ja õigusraamistikku nagu laevadele, mida kasutatakse meretranspordiks (meretranspordile antava riigiabi suuniste tähenduses), arvestades järgmist:

a) tehnilised nõuded, sealhulgas kõik asjakohased rahvusvahelised õigusaktid ja eeskirjad, millega reguleeritakse laeva konstruktsiooni, ohutust ja keskkonnakaitset, ning ka liigitamiseeskirjad;

b) mehitamine: neid laevu mehitatakse rahvusvaheliste õigusaktide alusel, mida kohaldatakse ka kaubalaevadele, eelkõige meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni (STCW konventsioon) ja Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni meretöönormide konventsiooni alusel; nende laevade pardal töötavatele meremeestele kehtivad samad väljaõppenõuded ning samad töö- ja elutingimused mis neile, kes töötavad traditsiooniliste kaubalaevade pardal;

c) õiguskeskkond: neid laevu käitavatele laevaomanikele kehtivad samad õiguspiirangud seoses turvalisusega, vastutusega õnnetuse või reostuse korral ning konkurentsieeskirjadega.

(78) Hooldelaevadele pakuvad konkurentsi rahvusvahelised konkurendid, kes saavad kasu meeskonna madalamatest palkadest, väiksematest maksudest, väiksemate nõuetega hoolduse programmidest jne.

(79) Hooldelaevadega panustatakse meretranspordile antava riigiabi suuniste eesmärkide täitmisesse nagu teiste (kauba) laevadegagi. Nendega panustatakse merendusklastri arendamisse ning neil on positiivne mõju tööhõivele ja merendusvaldkonna oskusteabele liidus.

(80) Malta on võtnud kohustuse pidada kava tingimustele vastavaks üksnes laevu, mida kasutatakse kaupade ja reisijate rahvusvaheliseks mereveoks kooskõlas meretranspordile antava riigiabi suunistega.

(81) Malta märkis, et komisjon on kaabli-, toru-, uurimis- ja kraanalaevad tonnaažimaksuga maksustamiseks juba heaks kiitnud ([54]).

([52]) Meretranspordile antava riigiabi suuniste punkt 3.1.

([53]) Mitmeotstarbelisi ja segalastilaevu kasutatakse meretranspordiks, nagu määratletud meretranspordile antava riigiabi suunistes. Segalastilaevadega veetakse kaupu, mis tuleb lastida eraldi ja mitte konteinerites.

([54]) Vt nt põhjendus 47, komisjoni 27. aprilli 2010. aasta otsus juhtumi N 714/09 kohta, Madalmaad – tonnaažimaksuga maksustamise kava laiendamine kaabli-, toru-, uurimis- ja kraanalaevadele (ELT C 158, 18.6.2010, lk 2).

4.2.2. *Tulu, mis vastab tonnaažimaksuga maksustamise tingimustele*

4.2.2.1. Meretranspordi kontekstis osutatavate abiteenuste vastavus tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele

(82) Terminit „abiteenused“, millele on viidatud „laevandustegevuse“ määratluses maksustamiseeskirjade artikli 85 lõikes 1, on alati tõlgendatud nii, olemas peab olema selge seos kaupade ja reisijate rahvusvahelise veo ning abitegevuse vahel. See, kas konkreetset tegevust käsitatakse abitegevusena, selgitatakse välja igal üksikjuhul eraldi.

(83) Kindlakstegemisel, kas tegevus on abitegevus, võetakse arvesse OECD näidislepingu artikli 8 kommentaare (edaspidi „kommentaarid“), sealhulgas kommentaaride punkti 4.2, milles on sätestatud, et abitegevusest saadud tulu on rahvusvahelise transpordi kontekstis tulu, mis on saadud tegevusest, mis „annab väikse panuse [laevade käitamisse rahvusvahelises liikluses] ning mis on sellise käitamisega nii tihedalt seotud, et seda ei tuleks pidada ettevõtte eraldi äritegevuseks ega tuluallikaks“.

(84) Malta rõhutab, et reisijatevedu sisaldab tavaliselt mitmesuguseid lisateenuseid, mis on pileti hinna sisse arvatud. Need teenused hõlmavad magamisruumide ja toitlustuse pakkumist ning teisi teenuseid, mida reisija samalt reisilt ootab, näiteks pardalemineku ja pardalt lahkumisega seotud teenuseid. Suurte reisilaevade reisijad ootaksid ka kino-, spaa-, juuksuri- ja muid selliseid teenuseid. Selliseid teenuseid ja kohalikke ekskursiooniteenuseid käsitatakse laevandustegevuse abitegevustena, kui asjaomane teenus on turutingimustel sisse ostetud teenus. Malta rõhutas ühtlasi, et õigusnõude kohaselt peavad merematkelaevade poed olema suletud, kui laevad on sadamas.

(85) Piletimüük on merematkelaevade käitajate peamine tuluallikas ning pardal teenitud tulu on oluline lisakomponent reisijateveo jätkusuutlikkuse tagamiseks. Tööstusharu aruannetes antud hinnangute kohaselt tuleneb suurem osa merematkelaevade tulust (60 % või enam) piletimüügist.

(86) 2012. aasta riigisisese menetluse eeskirjades on tonnaažimaksuga maksustamise kavast konkreetselt välja jäetud „laevad, mille peamine eesmärk on pakkuda kaupu ja teenuseid, mida tavaliselt pakutakse maismaal (nt ujuvhotell, -supermarket või -restoran)“, ning ujuvkasiinod või lõbusõidulaevade kasiinod. 17 laeval 26 laevast, mis on tonnaažimaksuga maksustamise kavast kasu saanud, ei osutata kasiinoteenuseid ega müüda luksuskaupu.

(87) Malta võttis omale kohustuse, mille kohaselt jäetakse uute kaubandusliku meresõidu maksustamiseeskirjade jõustumisel selgelt välja mitu tegevust, mis võivad pakkuda konkurentsi maismaaettevõtetele ega vasta seega tonnaažimaksuga maksustamise kava tingimustele. Need tegevused hõlmavad pardal selliste kaupade ja teenuste müümist, mida tavaliselt reisijatele ei pakuta, näiteks autod, kodumasinad või kariloomad, või laevapuhkusi, mille puhul laev seisab sildunult ning meretransporti ei toimu.

(88) Peale selle on Malta võtnud kohustuse kehtestada abitegevusest saadud tulule ülemmäär maksimum 50 % laeva brutotulust. Maksuhaldurid kontrollivad selle nõude järgimist kontsernis iga laeva tasandil.

(89) Abitegevused, millele kohaldatakse ülemmäära ja mis võivad saada kasu tonnaažimaksust, hõlmavad järgmist:

„a) reisijate- ja kaubavedu muul viisil kui tonnaažimaksu alla kuuluva laeva pardal, mida käitab litsentsitud laevandusorganisatsioon, kui

i) kliendiga on sõlmitud üksainus leping reisi kohta, mis sisaldab sõitu tonnaažimaksu alla kuuluva laevaga; ning

ii) litsentsitud laevandusorganisatsioon on ostnud või saanud transpordi ülejäänud reisiks tingimustel, mis kehtiks sõltumatute ettevõtjate vahelise tehingu puhul;

b) kaubad ja teenused, mida klientidele merereisilaevadel tavaliselt pakutakse, sealhulgas:

i) alkohoolsete jookide, parfüümide ja tubaka müük;

ii) valuutavahetus isiklikeks kulutusteks;

iii) tervise-, ilu-, spaa- ja heaoluteenused;

c) haldus- ja kindlustusteenused, mis on otseselt seotud reisijate- või kaubaveoga, sealhulgas ühe veolepingu alusel, mis hõlmab sõitu tonnaažimaksu alla kuuluva laevaga;

d) puhkused, mida müüakse kliendile üheainsa lepingu alusel ja mille korral

i) osa puhkusest on sõit tonnaažimaksu alla kuuluva laeva pardal, mida käitab litsentsitud laevandusorganisatsioon, ning ülejäänud osa toimub maismaal (edaspidi „maismaaosa“);

ii) maismaaosa on laevandusorganisatsioon ostnud või saanud turutingimustel;

e) litsentsitud laevandusorganisatsiooni käitatava tonnaažimaksu alla kuuluva laeva kauba lastimine ja lossimine ning rajatiste pakkumine litsentsitud laevandusorganisatsiooni poolt üksnes nendeks eesmärkideks;

f) laevandusorganisatsiooni käitatava tonnaažimaksu alla kuuluva laevaga veetava kauba konsolideerimine või jaotus vahetult enne või pärast reisi, kui see tegevus pole seotud maismaaveoga;

g) laevandusorganisatsiooni käitatava tonnaažimaksu alla kuuluva laevaga veetava kauba ajutine paigutamine sadamasse, kui tegevus pole osa pikaajalisest ladustamisest;

h) klientidele konteinerite rentimine või pakkumine kaupade vedamiseks tonnaažimaksu alla kuuluva laevaga, mida käitab litsentsitud laevandusorganisatsioon;

i) ekskursioonide pakkumine litsentsitud laevandusorganisatsiooni käitatava laeva reisijatele, kelle kajutid jäävad üksnes nende endi kasutusse.“

(90) Ülemmäära kohaldatakse ka järgmistele kõrvaltuludele:

a) reklaam ja turustamine, kui need on seotud reklaamipinna müügiga tonnaažimaksu alla kuuluvate laevade pardal; ning

b) kihlveo- või hasartmänguteenused, mida pakutakse tavaliselt merereisilaevade pardal klientidele meelelahutuseks, ning selliste luksuskaupade müük, mida merelaeva reisijatele tavaliselt pakutakse, kui tulu neist tegevustest moodustab vähem kui 25 % tonnaažimaksu alla kuuluva laeva brutotulust.

(91) Abitegevused, mis pole laevapõhised ja millele kohaldatakse praegu Maltal tonnaažimaksu, hõlmavad 2012. aasta riigisisese menetluse eeskirjade kohaselt i) piletimüügipunktide ja reisiterminalide käitamist seoses tonnaažimaksuga maksustatud laevandustegevusega; ii) intressi või tulu, mis on teenitud käibekapitalilt, kui seda intressi/tulu kasutatakse litsentsitud laevandusorganisatsiooni või tema laevandustegevuse rahastamiseks; iii) ja/või tonnaažimaksu alla kuuluva laeva omandamist ja hooldamist. Need tegevused saavad ka tulevaste õigusaktide kohaselt tonnaažimaksust kasu nimetuse all „muud abitegevused, mida Euroopa Komisjon peab tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele vastavaks“, kui (nii laevapõhistest kui ka muudest) abitegevustest tulenev brutotulu ei ületa 50 % abi saava ettevõtte tonnaažimaksuga maksustatavast tulust.

(92) Laevanduse ja meresõitjate üldregistri pidaja ülevaatest, mis hõlmas aastaid 2004–2016, selgus, et kõik, kes tonnaažimaksuga maksustamise kavast kasu said, olid abitegevuste puhul järginud brutotuluga seotud 50 % ülemmäära. Arvestades sellise tulu tähtsust, pöörati erilist tähelepanu merematkelaevadele. Tonnaažimaksust kasu saavate ettevõtete laevade kohta ellu viidud kontrollid näitasid, et abitegevustest saadud tulu jäi tunduvalt alla 50 % piiri. Malta on tagantjärele kinnitanud, et kinnipidamist 50 % ülemmäärast on seoses kõrvaltuludega jälgitud alates 2004. aasta maist. Malta rõhutas, et alltöövõtjate kasumile pole kunagi tonnaažimaksu kohaldatud.

4.2.2.2. Tonnaažimaksu kohaldamine üksustele, kes prahivad kava tingimustele vastavaid laevu laevapereta välja

(93) Malta väidab, et võrreldes rendileandjatega, kes laevu kapitalirendi korras välja rendivad, pole laevaomanikud, kes oma laevu laevapereta välja prahivad, laevandustöötajate kasumile sõltumatud ja nad vastutavad teataval määral oma laevade eest.

(94) Kui laeva kasutatakse üksnes kava tingimustele vastavateks tegevusteks ja seda käitab laevaomanik, kohaldatakse tonnaažimaksu laevast tulenevale kogutulule. Sellega seoses leiab Malta, et sama põhimõtet tuleks järgida, kui laevaomanik ja käitaja jagavad asjaomast tulu, kui vajalikud tingimused (sealhulgas see, et kumbki osaline maksab tonnaažimaksu) on täidetud. Malta väidab, et liiga range lähenemisviis selles küsimuses võib viia selleni, et laevaomanikud kannavad oma laevad üle väljapoole liitu ja liidu laevandusettevõtete laevade rendimäärad tõusevad.

(95) Ükski laevapereta väljaprahitud laev, mis varem tonnaažimaksuga maksustamise kavas osales, polnud kolmandatele isikutele ilma laevapereta väljaprahitud laev, nagu näitas komisjoni talitustele esitatud ülevaade aastate 2004–2016 kohta.

(96) Laevapereta väljaprahitud laevad moodustavad umbes 10 % laevadest, millele Malta tonnaažimaksuga maksustamise kava kohaldatakse. Prahtimised toimusid kontsernisiseselt ([55]).

(97) Tagamaks, et laevade rendileandjatel, kellel muu äritegevus puudub (sh neil, kes rendivad füüsilistele isikutele väikejahte) ([56]), pole edaspidi *de jure* mingit võimalust saada kasu tonnaažimaksuga maksustamise kavast, on Malta võtnud kohustuse kohaldada tonnaažimaksu üksnes järgmistele laevapereta prahtimise tehingutele:

a) kontsernisisesed tehingud ([57]);

b) tegelikult laevandusega tegelevate ettevõtete tehingud, mis on tehtud lühiajalise ülevõimsuse tõttu kolmandate isikutega ning mille puhul laeva ei prahita enam kui kolmeks aastaks ning kolmandatele isikutele laevapereta prahitud laevade netotonnaaž on alla 50 % tonnaažimaksuga maksustatava ettevõtte/kontserni kogutonnaažist; termin „lühiajaline ülevõimsus“ puudutab üksnes laevu, mille litsentsitud laevandusorganisatsioon on omandanud oma laevandustegevuse elluviimiseks, ega hõlma laevu, mis on omandatud konkreetselt laevapereta väljaprahtimiseks.

4.2.2.3. Tonnaažimaksu kohaldamine veoteenustele, mida osutatakse muudelt ettevõtetelt laevaperega renditud laevadega (tähtajaline/tšartervedudeks prahtimine)

(98) Malta on kinnitanud, et alates 2004. aastast pole ükski Malta tonnaažimaksust kasu saaja tegelenud tähtajalise prahtimise või sarnaste tegevustega.

(99) Malta rõhutas aga, et laevanduse olemuse tõttu on laevaomanikel vaja võimalust paindlikuks ja kiireks otsustamiseks, et kohaneda turu muutustega. Malta rõhutas, et meretranspordile antava riigiabi suunistes pole kehtestatud piirangut maksimaalsele tonnaažile, mida organisatsioon võib koos laevaperega sisse prahtida, et tal oleks õigus saada meretranspordile antava riigiabi suunistega lubatud abi.

(100) Tähtajaliselt prahitud laevastikule kohaldatakse Malta õiguse kohast üldist lipuseosenõuet. Lipuseosenõue kehtib tervele tonnaažimaksuga maksustatud laevastikule ([58]). Kõik tähtajaliselt/tšartervedudeks prahitud laevad, millele on alates 2004. aasta maist Malta tonnaažimaksuga maksustamise kava kohaldatud, sõidavad EMP lipu all.

(101) Malta selgitas, et ta nõuaks uutelt osalejatelt, et vähemalt 25 % nende tonnaažimaksuga maksustatud laevastikust oleks EMP lipu all kooskõlas lähenemisviisiga, mille komisjon Prantsusmaa tonnaažimaksu juhtumi ([59]) puhul heaks kiitis.

4.2.3. *Lipuseosenõude kohaldamine*

(102) Alles alates 2010. aastast on maksustamiseeskirjade kohaselt lubatud põhjenduses 27 kirjeldatud tingimustel kohaldada tonnaažimaksu laevadele, mis pole EMPs/ELis registreeritud. Seetõttu sõidab suurem osa Malta tonnaažimaksuga maksustatud laevastikust (90 %) EMP/ELi lipu all.

([55]) Kontserni määratletakse kui kaht või enamat laevandusettevõtet, mida omavad ja kontrollivad otseselt või kaudselt enam kui 50 % ulatuses samad isikud ning seda ka kõigis kontrolliolukordades (olenemata osaluse protsendist), nagu määratletud seitsmenda nõukogu 13. juuni 1983. aasta direktiivi 83/349/EMÜ (mis põhineb asutamislepingu artikli 54 lõike 3 punktil g ja käsitleb konsolideeritud aastaaruandeid) artiklis 1 (EÜT L 193, 18.7.1983, lk 1), ning IFRS 10s „Konsolideeritud finantsaruanded“.

([56]) Väikejahid, mis ei vasta allmärkuses 49 esitatud määratlusele.

([57]) Vt allmärkus 55.

([58]) Välja arvatud laevapereta välja prahitud laevadele.

([59]) Komisjoni 4. veebruari 2015. aasta otsus (EL) 2015/667 riigiabi kohta, milles käsitletakse Prantsusmaa antud riigiabi SA.14551 (2013/C) seoses tähtajaliselt prahitud laevadele tonnaažimaksukava alusel eraldatava abi tingimuste muutmisega (ELT L 110, 29.4.2015, lk 15), põhjendus 46.

(103) Malta on võtnud kohustuse nõuda, et iga uue osaleja käitatavast tonnaažimaksuga maksustatud laevastikust ([60]) sõidaks vähemalt 25 % EMP lipu all ning et seda osakaalu säilitataks või suurendataks kooskõlas meretranspordile antava riigiabi suuniste punktiga 3.1. Selle kohustuse kohaselt ei tohi tonnaažimaksust kasu saajate EMP lipu all sõitva laevastiku keskmine osakaal kolme aasta jooksul väheneda. Erand sellest nõudest tehakse ainult juhul, kui 60 % tonnaažimaksuga maksustatud laevastikust, ([61]) mida abi saav ettevõte käitab, sõidab EMP lipu all. Kontroll tehakse iga kord, kui laev tonnaažimaksuga maksustatud laevastikku lisatakse või sealt ära võetakse.

(104) Malta on ühtlasi võtnud kohustuse tagada, et kogu strateegiline ja äriline haldamine toimub EMPs.

(105) Laevadel, mille äriline ja strateegiline haldamine ei toimu EMPs, lubatakse tonnaažimaksuga maksustamise kavas osaleda üksnes juhul, kui need sõidavad EMP lipu all, välja arvatud siis, kui tegemist on laevadega, mis on väljaprahitud tingimustel, mille puhul on järgitud teatavaid piiranguid ([62]).

4.2.4. *Tonnaažimaksu määrad*

(106) Malta rõhutas, et tema tonnaažimaksuga maksustamise kava tugineb sarnastele põhimõtetele nagu Küprose tonnaažimaksuga maksustamise kava, mille komisjon 2010. aastal heaks kiitis. Malta võtab iga-aastast kindasummalist tonnaažimaksu, mis oleneb laeva tonnaažist.

(107) Maltal makstava tonnaažimaksu määrad erinevad olenevalt laeva netotonnaažist ja vanusest. Tabelis 3 on esitatud Maltal makstava tonnaažimaksu määra võrdlus Küprose ja Poola tonnaažimaksuga maksustamise kavadega, mille komisjon on heaks kiitnud.

(108) Malta rõhutab, et kui võetaks arvesse üksnes laeva tonnaažist olenevat muutust makstavas maksus, ([63]) oleks Maltal makstav iga-aastane tonnaažimaks hinnanguliselt väga sarnane Küprosel ja Poolas makstava maksuga:

Tabel 3

Neto-tonnaaž	Malta	Küpros	Poola
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) Malta rõhutab ühtlasi, et tabelis 3 esitatud Poola tonnaažimaksu arvutuse puhul eeldatakse, et laevu käitatakse 365 päeva aastas. Poola tonnaažimaksuga maksustamise kavas osalevate laevade puhul, mida ei käitata kogu aasta jooksul, on õigus saada proportsionaalset maksuvähendust. Kui laeva ei kasutata vähemalt kolme kuu jooksul, vähendatakse Küprosel sellise laeva eest makstava tonnaažimaksu summat 25 %.

([60]) Sealhulgas (laevaperega või -pereta) sisseprahitud laevad, aga mitte laevapereta väljaprahitud laevad.
([61]) Sealhulgas (laevaperega või -pereta) sisseprahitud laevad, aga mitte laevapereta väljaprahitud laevad.
([62]) Vaata kohustus nr 4 käesoleva otsuse lisas.
([63]) Maksu standardmäär, mida kohaldatakse laevadele kõige tavalisemas vanusekategoorias (10–15 aastat).

(110) Malta vähendab tonnaažimaksu standardmäära, kui laev on vähem kui 10-aastane. Samal ajal suurendab Malta makstava tonnaažimaksu summat, kui laev on 15-aastane või vanem. Selle reegli eesmärk on innustada laevade omanikke ja käitajaid registreerima uuemaid (ning seega tõhusamaid ja keskkonnahoidlikumaid) laevu ning mitte soodustada vanemate laevade registreerimist. Kuna üldiselt on uuemad laevad tõenäoliselt ohutumad, turvalisemad, tõhusamad ja keskkonnahoidlikumad kui vanemad laevad, leitakse, et selle reegliga toetatakse meretranspordile antava riigiabi suuniste punktis 2.2 esitatud eesmärki „parandada meretranspordi turvalisust, tõhusust, ohutust ja keskkonnahoidlikkust“. Sellega aidatakse täita ka ELi vastuvõetud eesmärki vähendada 2020. aastaks kasvuhoonegaaside heidet.

(111) Malta väitis, et tonnaažimaksu määra üldisel arvestamisel tuleks arvesse võtta määra tõusmist, kui laev vananeb. Arvestades maksusumma vähendamist Poolas ja Küprosel seoses laevadega, mida osa ajast ei käitata, on määrad aga võrreldavad isegi Maltal kohaldatava vähendamise korral. Asjakohase võrdluse eesmärgil märkis Malta, et kui laeva käitataks Poolas 75 % ajast, näeks Malta ja Poola võrdlus välja nii, nagu esitatud tabelis 4:

Tabel 4

Neto-tonnaaž	Poola	Malta (0–5aastane laev)	Malta (5–10aastane laev)
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) Seoses ministri õigusega vabastada oma äranägemisel täielikult või osaliselt mistahes laev või laevade klass nende eeskirjade kohaselt makstavatest tasudest tingimustel, mida ta sobivaks peab, selgitas Malta, et seda reeglit kohaldatakse üksnes iga-aastastele ja registreerimistasudele, mida nimetatakse samuti tonnaažimaksudeks, ning üksnes selleks, et tagada paindlikkus humanitaar- ja heategevusolukordadega seotud juhtudel. Seda reeglit pole kunagi kohaldatud.

(113) Seoses vähendustega muus riigis makstava tonnaažimaksu ulatuses selgitas Malta, et asjaomase reegli eesmärk on vältida topeltmaksustamist. Üksus, kelle laeva suhtes kohaldatakse muus riigis tonnaažimaksu, ei peaks maksma Maltal uuesti tonnaažimaksu kogusummat. Malta tonnaažimaksuga topeltmaksustamisest vabastamise süsteem põhineb tavapärasel krediidimeetodil, mida kasutatakse ka tulumaksu kontekstis. Malta viitas komisjoni varasematele selle küsimusega seotud avaldustele, mis on selle lähenemisviisiga kooskõlas ([64]).

(114) Topeltmaksustamisest vabastamine piirdub tegeliku tonnaažimaksuga, mis kuulub laeva eest tasumisele väljaspool Maltat, või 75 %ga Malta tonnaažimaksust, mis tuleks maksta enne tasaarvestamist, olenevalt sellest, kumb summa on väiksem. Vabastamist kohaldatakse üksnes tonnaažimaksule, mida sama litsentsitud laevandusorganisatsioon peab maksma sama laeva eest muus liikmesriigis.

([64]) Komisjoni 23. oktoobri 2001. aasta teatis „Maksutõketeta siseturu suunas“, KOM(2001) 582 (lõplik), ja komisjoni 19. detsembri 2006. aasta teatis „Liikmesriikide otsese maksustamise süsteemide koordineerimine siseturul“, KOM (2006)823 (lõplik).

4.2.5. *Abi sihtotstarbelise kasutamise meetmed*

(115) Malta leiab, et maksustamiseeskirjades sätestatud abi sihtotstarbelise kasutamise meetmed takistavad kuritarvitamist tõhusalt ja väldivad ülekandumist tegevustele, mis kava tingimustele ei vasta.

(116) Maksustamiseeskirjades on kehtestatud litsentsitud laevandusorganisatsioonidele kohustus pidada eraldi raamatupidamisarvestust, milles on eristatud laevandustegevusest ja muudest tuluallikatest saadud tulu ja kasum. Lisaks on litsentsitud laevandusorganisatsioonid kohustatud koostama finantsaruandeid, mis vastavad rahvusvahelistele finantsaruandlusstandarditele, mille liit on heaks kiitnud, ja esitama need auditeerimiseks sertifitseeritud riiklikule raamatupidajale.

(117) Suutmatus eraldi raamatupidamisarvestust pidada jätab laevandusorganisatsiooni automaatselt ilma võimalusest maksuvabastustest kasu saada.

(118) Litsentsitud laevandusorganisatsioonil on kohustus registreeruda rahanduse eest vastutava ministri juures, kui ta soovib tonnaažimaksusüsteemist kasu saada.

(119) Litsentsitud laevandusorganisatsioon, kes saab kasu tonnaažimaksusüsteemist, peab esitama igal aastal tuludeklaratsiooni, milles on selgelt eristatud tulu, mis vastab ja mis ei vasta tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele. Kui litsentsitud laevandusorganisatsiooni kogu tulu kuulub tonnaažimaksusüsteemi kohaldamisalasse, on nimetatud organisatsioonil võimalus esitada tuludeklaratsiooni asemel deklaratsioon, mille peab esitama pädev isik, kes on litsentsitud laevandusorganisatsioonist sõltumatu, olles kas sertifitseeritud riiklik raamatupidaja ja audiitor või isik, kellel on advokaadi kutsealal tegutsemise luba. Valeandmete esitamise ja nende kohustuste raske eiramise korral on karistused ranged.

(120) Tulumaksuga maksustatavast tegevusest tuleneva kahjumiga ei saa maksmisele kuuluvat tonnaažimaksu tasaarveldada.

(121) Laevandusorganisatsioon ei saa otsustada osaleda või mitte osaleda Malta tonnaažimaksusüsteemis olenevalt sellest, kas tal on maksustatavat kasumit või kahjumit. Kui litsentsitud laevandusorganisatsioon ei otsusta teisiti, kuulub ta tonnaažimaksuga maksustamise kava kohaldamisalasse. Kui organisatsioon otsustab kavas mitte osaleda, on see otsus pöördumatu ([65]).

(122) Ükski Malta laevandusorganisatsioon ei või kohaldada osale oma laevadest tonnaažimaksuga maksustamise kava ja osale tulumaksukava ([66]).

(123) Tulumaksuseaduse artikkel 51 sisaldab laiaulatuslikke kuritarvituste vältimise sätteid, millega ära hoida kunstlikke skeeme, mille eesmärk on saada põhjendamatut maksusoodustust. Kuritarvituste vastase üldise reegli puhul lähtutakse komisjoni 6. detsembri 2012. aasta soovitusest agressiivse maksuplaneerimise kohta ([67]). Kuritarvituste vastaseid meetmeid toetavad ranged karistused, mida rikkumiste korral kohaldatakse. Lisaks tasumata maksu tasumisele tuleb seega selliselt tasumata maksult tasuda ka intress, mille määr on 0,54 % kuus (st 6,48 % aastas), ning lisakaristused, mille määr on kuni 1,5 % kuus (st 18 % aastas).

(124) Tulumaksuseaduses kehtestatud reeglid kulude mahaarvamise kohta nõuavad, et kulu ja sellest saadava tulu vahel oleks otsene seos. Tulumaksuseaduse artikli 14 lõike 1 kohaselt saab kulu maha arvata üksnes siis, kui kulu on „täielikult ja eranditult tekkinud tulu teenimisel“. Seega pole võimalik taotleda maksust vabastatud kasumi (sh tonnaažimaksuga maksustatud kasumi) teenimisel tekkinud kulude mahaarvamist muust maksustatavast tulust.

(125) Kõik litsentsitud laevandusorganisatsioonid peavad pidama nõuetekohast ja piisavat arvestust oma tulude ja kulude kohta, et vastavad tulud ja lubatud mahaarvamised oleks võimalik kergesti kindlaks teha.

([65]) Maksustamiseeskirjade artikkel 6.
([66]) Maksustamiseeskirjade artikkel 6.
([67]) ELT L 338, 12.12.2012, lk 41.

(126) Malta võttis kohustuse nõuda tonnaažimaksust kasu saajatelt kohustuslike iga-aastaste vastavusdeklaratsioonide esitamist kontrollitavate parameetrite kohta, nagu laevaliik, laevaga elluviidavad tegevused, netotonnaaž, laeva kasutamise päevade arv, lipp, toiminguliigid ja abi ülemmäärast kinnipidamine.

4.3. **Laevandusettevõtete aktsiatega seotud dividendide maksustamine**

(127) Malta selgitas oma üldise maksusüsteemi toimimist. Selle süsteemi kohaselt ei kaasne dividendidega, mida Malta ettevõtted aktsionäridele maksavad, kohustust dividend deklareerida ([68]) ja maksu maksta ([69]). Seda süsteemi kohaldatakse eranditult kõigile sektoritele.

4.4. **Laevade müügist või üleandmisest tuleneva kapitalikasumi vabastamine maksust**

(128) Malta viitab asjakohastele Malta õigusaktidele, mille kohaselt peab laev olema tonnaažimaksu alla kuuluv laev, et see maksuvabastusest kasu saaks ([70]).

(129) Malta selgitab ühtlasi, et varem on maksuvabastusest kasu saadud üksnes laevamüükide ja tehingute puhul, mis on seotud tonnaažimaksu alla kuuluvate laevadega, mida laevandusettevõtted ostsid ja müüsid tonnaažimaksuga maksustamise ajal. Ühtlasi on otsus tonnaažimaksuga maksustamise kavas mitte osaleda Maltal pöördumatu.

4.5. **Laevandusettevõtete aktsiatega seotud kapitalikasumi vabastamine maksust**

(130) Malta väitis, et tagamaks Euroopa registrite konkurentsivõimelisus ja atraktiivsus võrreldes kolmandate riikide omadega, peaksid laevaomanikud (st aktsionärid) olema võimelised nautima elluviidud laevandustegevuse vilju.

(131) Tulumaksuseaduse artikli 12 lõike 1 punkti c alapunkti ii kohaselt vabastatakse maksust mistahes tulu või kasum, mille isik, kes pole Malta resident, on saanud aktsiate või väärtpaberite üleandmisest ettevõttes, mis pole kinnisvaraettevõte, tingimusel et tegelik kasumist tulusaaja pole Malta resident ja teda ei oma ega kontrolli isik või isikud, kelle alaline asukoht on Maltal. Lisaks kohaldatakse osaluse maksuvabastust tulumaksuseaduse artikli 12 lõike 1 punkti u alapunkti 1 kohaselt, milles on sätestatud, et mistahes tulu või kasum, mida Maltal registreeritud ettevõte saab osalusest mitteresidendist ettevõttes või sellise osaluse ülekandmisest, on maksuvaba.

(132) Malta sõlmitud topeltmaksustamise vältimise lepingute kohaselt antakse sellise kapitalikasumi maksustamise õigus kooskõlas OECD näidislepingu artikli 13 lõike 5 sätetega isiku elukohariigile. Maltal on topeltmaksustamise vältimise lepingud kõigi EMP liikmesriikidega.

(133) Alates Malta ühinemisest liiduga on toimunud vaid üks aktsiate ülekandmise tehing, milles osales Malta aktsionär; see tehti 2006. aastal. See tehing oli seotud aktsiate ülekandmisega […]. Asjaomasest maksuvabastusest saadud kasu jäi tunduvalt alla vähese tähtsusega abi piirmäära, ([71]) hõlmates maksimaalset (teoreetilist) abisummat alla 1 400 euro, arvestades müügihinda, ning seda isegi koos kasuga, mis saadi laevadega tehtavaid tehinguid puudutavast maksuvabastusest. See aktsionär ei saanud asjaomasel perioodil rohkem abi ja pole saanud kasu ka tonnaažimaksust ([72]).

(134) Kõik aktsiatehingud, mis muidu alates 2004. aastast tehti, oleksid saanud kasu mitteresidentide kapitalikasumi maksust vabastamisest, mis on sätestatud tulumaksuseaduse artikli 12 lõike 1 punkti c alapunktis ii.

(135) Malta võttis kohustuse tühistada Malta residentide praegune sektoripõhine vabastamine sellise kapitalikasumi maksustamisest, mis tuleneb aktsiate müügist laevandusettevõtetes.

([68]) Tulumaksuseaduse artikli 68 lõike 1 punkt a.
([69]) Tulumaksuseaduse artikli 68 lõike 1 punkt b.
([70]) Maksustamiseeskirjade artikli 3 lõike 1 punkt b ja lõige 4.
([71]) Komisjoni 18. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1407/2013, milles käsitletakse Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamist vähese tähtsusega abi suhtes (ELT L 352, 24.12.2013, lk 1).
([72]) Laevandusettevõtted, kes tegutsevad üksnes Malta territoriaalvetes, ei saa saada kasu tonnaažimaksust, vt põhjendus 52.

4.6. **Laevandusettevõtete rahastamisega või tonnaažimaksu alla kuuluvate laevade rahastamisega seotud intressi või muu tulu vabastamine maksust**

(136) Maksustamiseeskirjade artikli 3 lõikes 2 on sätestatud, et „intressidelt ja muult tulult, mis on seotud litsentsitud laevandusorganisatsioonide toimingute rahastamisega […] või tonnaažimaksu alla kuuluva laeva rahastamisega, ei nõuta üheltki isikult ühtegi selle seaduse [tulumaksuseaduse] kohast maksu […]. Seda vabastust ei anta automaatselt, vaid taotluse alusel. Malta on kinnitanud, et ükski ettevõte pole sellist vabastust kunagi saanud. Malta ametiasutused on kinnitanud, et seda vabastust pole kunagi antud, muu hulgas pärast Malta ühinemist Euroopa Liiduga, ning et „ükski ettevõte pole seda eelist kasutanud".

(137) Malta on võtnud kohustuse jätta maksustamiseeskirjadest välja artikli 3 lõige 2.

4.7. **Maksu puudumine laevadega seotud tehingute korral**

(138) Malta väitis, et maksustamiseeskirjade sätted, mille kohaselt ei nõuta teatavate laevadega tehtavate tehingute eest ([73]) maksu, on informatiivse iseloomuga. Laevandusettevõtted ei saa neist mingit kasu, sest sellistele laevadega tehtavatele tehingutele ei kohaldata dokumentide ja tehingute lõivu seaduse kohaselt maksu, kuna maksu nõutakse üldiselt üksnes vabalt kaubeldavate väärtpaberite, kinnisasjade, oksjonimüükide ja kindlustuspoliisidega seotud tehingutelt.

4.8. **Vabastus dokumentide ja tehingute lõivust**

(139) Malta selgitas, et nii nagu aktsiate müügist tuleneva kapitalikasumi puhul, polnud maksustamiseeskirjade artiklis 5 sätestatud maksuvabastusel ([74]) ajavahemikul alates 2004. aastast märkimisväärset mõju, arvestades tonnaažimaksuga maksustatavate ettevõtete aktsionäride struktuuri ning üldisi vabastusi dokumentide ja tehingute lõivu seaduse alusel.

(140) Dokumentide ja tehingute lõivu seaduse artikli 47 lõike 3 punkti d ja artikli 47 lõike 4 alusel ei kohaldata maksu tehingutele, mis hõlmavad sellise ettevõtte väärtpabereid, kus enam kui pool lihtaktsiakapitalist, hääleõigustest ja õigustest kasumile kuulub isikutele, kes pole Malta residendid ning keda ei oma ega kontrolli otseselt ega kaudselt isikud, kes on Malta residendid, tingimusel et suurem osa ettevõtte ärihuvidest on väljaspool Maltat. Kontserni-sisestele üleandmistele, mis toimuvad kontserni restruktureerimise kontekstis ettevõtete vahel, mida kontrollivad enamusosaluse alusel samad aktsionärid, kohaldatakse selle seaduse artikli 42 lõike 1 punkti b kohast vabastust.

(141) Malta on kinnitanud, et alates 2004. aastast on tehtud vaid üks Malta aktsionärile kuuluvaid aktsiaid hõlmav tehing, millele ei kohaldatud põhjenduses 140 mainitud üldist maksuvabastust. Selle tehingu puhul ei ületanud maksusoodustused vähese tähtsusega abi piirmäära, isegi mitte pärast kapitalikasumi maksust vabastamisest kasu saamist ([75]).

(142) Malta on võtnud kohustuse tühistada maksustamiseeskirjade artiklis 5 sätestatud vabastus seoses Malta residentidega.

4.9. **Kohustuste jõustumine**

(143) Malta on võtnud kohustuse tagada, et uued eeskirjad, mis muudavad käesolevas otsuses käsitletud meetmed siseturuga kokkusobivaks, jõustuvad kolme kuu jooksul alates selle otsuse vastuvõtmise kuupäevast. Alates selle otsuse vastuvõtmisest kohustuste jõustumiseni kohustub Malta jätkama tonnaažimaksuga maksustamise kava ja muude käesoleva otsuse teemaks olevate meetmete haldamist viisil, mis ei too kaasa kokkusobimatu abi maksmist, mis tuleks hiljem abisaajatelt tagasi nõuda.

([73]) Maksustamiseeskirjade artiklis 5 on sätestatud, et ei maksustata tonnaažimaksu alla kuuluvate laevade registreerimist või üleandmist; laevadega seotud õiguste üleandmist ja hüpoteegi või muu maksu registreerimist, vt ka põhjendus 40 jj.

([74]) See maksuvabastus hõlmab eelkõige tonnaažimaksu alla kuuluvate laevade ja hüpoteekide registrisse kandmise ning aktsiate ülekandmise maksustamist, vt põhjendus 41.

([75]) Vt põhjendus 133.

4.10. **Õiguspärased ootused, õiguskindlus, olemasoleva abi staatus**

(144) Malta on väitnud, et kava tuleks käsitada olemasoleva abina ning et Maltal ja laevandusorganisatsioonidel on selleks õiguspärane ootus.

(145) Malta tonnaažimaksuga maksustamise kava ja sellega kaasnevad meetmed kehtestati 1973. aastal. Sellega seoses esitas Malta 1973. aasta kaubandusliku meresõidu seaduse algse versiooni ([76]) asjakohased osad, eelkõige artiklid 85 ja 86, milles on määratletud maksust vabastatud laevad ning tulumaksuvaba tulu.

(146) Malta väidab, et neile abimeetmetele kohaldati ühinemiseelset kontrolli. Transpordiga, sealhulgas tonnaažimaksuga, seotud konkurentsiküsimused lisati ühinemisläbirääkimiste käigus sõnaselgelt transporti käsitlevasse peatükki. Malta rõhutab, et komisjon ei pidanud riigi tonnaažimaksuga maksustamise kava tol ajal probleemseks. Malta kinnitas kirjavahetusele viidates, et komisjoni arvates oli kava kohta esitatud teave rahuldav. Malta viitab konkreetselt Malta ELiga ühinemise konverentsi koosolekule, mis toimus 26. oktoobril 2001 ja mille käigus lepiti Malta märkmete kohaselt kokku teha ettepanek ajutiselt sulgeda transporti käsitlevat peatükki puudutavad läbirääkimised. Malta kinnitab, et nagu tonnaažimaksuga maksustamise kavast kasu saanud laevandusorganisatsioonid, on ta alati arvanud ja uskunud, et kava oli meretranspordile antava riigiabi suunistega täielikult kooskõlas.

(147) Nagu nõutud ühinemisaktis, ([77]) edastati asjaomased Malta õigusaktid, kaubandusliku meresõidu seadus ja maksustamiseeskirjad komisjonile enne 31. augustit 2004. Tonnaažimaksuga maksustamise kava edastati komisjonile 19. oktoobri 2000. aasta dokumendis CONF-M 51/00, mida täiendati 18. septembri 2001. aasta dokumendiga CONF-M 65/01.

(148) Asjaomaseid õigusakte ühinemiskuupäeva ja 1. mai 2007 vahel ei muudetud. Riiklikke sätteid muudeti üksnes 2010. aastal, et võtta üle põhimõtted, mis kehtestati komisjoni teatisega, millega nähakse ette suunised laevahaldusettevõtjatele antava riigiabi kohta (edaspidi „laevahaldussuunised“) ([78]).

(149) Malta meenutas komisjonile, et kui oli lõppemas ühinemislepingu kohane kolmeaastane ajavahemik olemasolevate abimeetmete muutmiseks, ei mainitud tonnaažimaksuga maksustamise kava nende kavade seas, mida oli vaja kohandada, ning seega käsitas ta kava olemasoleva abina. Oma 24. aprilli 2007. aasta kirjas mainis komisjon üksnes kaht abimeedet: Gozo Channel Co Ltd. avaliku teenindamise kohustust ja Sea Malta Co Ltd. avaliku teenindamise kohustust.

5. **KOLMANDATE ISIKUTE MÄRKUSED**

(150) Nagu mainitud põhjenduses 3, saadi märkusi kuuelt huvitatud isikult ja ühelt Saksamaa laevandussektori töötajalt, kes soovis jääda anonüümseks. Need on kokkuvõtvalt esitatud põhjendustes 151–177.

5.1. **Laevad, mis vastavad tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele**

(151) Euroopa Ühenduse Reederite Ühing (edaspidi „ECSA“) nõustus komisjoni esialgse hinnanguga, et kalalaevu, naftapuurplatvorme ja mittekaubanduslikke lõbusõidujahte ei tohiks tonnaažimaksuga maksustada.

5.2. **Tonnaažimaksu kohaldamine praamidele**

(152) Malta Rahvusvaheline Laevandusnõukogu rõhutas, et teisaldatavad praamid veavad kaupa, aga puksiir tagab kauba jõudmise sihtkohta. Tegemist on seega ühe toiminguga ja kõik laevad peavad vastama tonnaažimaksuga maksustamise tingimustele.

([76]) Seda on muudetud 1986. aasta seadusega XXIV, millega lisati artikkel 85a, mille kohaselt on vastutaval ministril volitus tunnistada „maksust vabastatud“ laevadeks ka laevu, mille tonnaaž on alla 1 000 netotonni.

([77]) Akt Tšehhi Vabariigi, Eesti Vabariigi, Küprose Vabariigi, Läti Vabariigi, Leedu Vabariigi, Ungari Vabariigi, Malta Vabariigi, Poola Vabariigi, Sloveenia Vabariigi ja Slovaki Vabariigi ühinemistingimuste ja Euroopa Liidu aluslepingutesse tehtavate muudatuste kohta (edaspidi „ühinemisakt“) (ELT L 236, 23.9.2003, lk 33).

([78]) ELT C 132, 11.6.2009, lk 6.

5.3. **Tonnaažimaksu kohaldamine merematkelaevadele**

(153) Malta Rahvusvaheline Laevandusnõukogu rõhutas, et merematkelaevade käitamine on samatähenduslik reisijateveoga.

(154) ECSA väitis, et merematkelaevade peamine eesmärk on meretransport, isegi kui neid kasutatakse lõbusõitudeks. Ühtlasi rõhutas ECSA, et merematkelaevade kontroll ja reguleerimine on sama nagu muude suurte merelaevade puhul ning nende laevapere liikmed peavad täitma samu diplomeerimisnõudeid. Neile kohaldatakse ka samu lipu- ja sadamariigi kontrolle ning samu rahvusvahelisi konventsioone nagu kõigile muudele laevadele, mida rahvusvahelisteks reisideks kasutatakse. Merematketööstus on märkimisväärselt kaasa aidanud meretranspordile antava riigiabi suuniste eesmärkide saavutamisele. Selle konkurentsivõimele avaldatakse survet väljastpoolt ELi. Kui Euroopa Majanduspiirkonna lepingu osaline või liikmesriik kohaldab makse (või muid tasusid), mida muudes riikides ei kohaldata, võib see liikmesriik eeldada, et laevu viiakse üle muu riigi lipu alla, kus kogukulud on väiksemad.

5.4. **Tonnaažimaksu kohaldamine kommertsjahtidele**

(155) Malta Rahvusvaheline Laevandusnõukogu, Malta kaubandus-, ettevõtlus- ja tööstuskoda ning Super Yachts Industry Network – Malta rõhutasid, et kommertsjahtide reisijateveoks kasutamise valdkonnas on rahvusvaheline konkurents *offshore*-rahanduskeskustega suur, et meelitada ligi äriühingute asutajaid ja kommertsjahtide registreerijaid.

5.5. **Tonnaažimaksu kohaldamine hooldelaevadele**

(156) ECSA rõhutas, et olemas ei peaks olema lõplikku ja täielikku loetelu kava tingimustele vastavate laevaliikide kohta. Ühing väitis, et hoolde- ja transporditegevuse vahel puudub tegelikult erinevus, sest mõlemad on laevandustegevused. ECSA kiitis heaks asjaolu, et komisjon tunnistas mõne hooldelaeva (nt kaablilaevade) kõlblikkust riigiabiks.

5.6. **Tulu, mis vastab tonnaažimaksuga maksustamise tingimustele**

5.6.1. *Tonnaažimaksu alla kuuluvate laevade müügist tuleneva kapitalikasumi maksustamine*

(157) ECSA väitis, et kasum, mis tuleneb laeva käitaja tavapäraste toimingutega seotud vara ostmisest ja müümisest, tuleks tonnaažimaksu kohaldamisest välja arvata üksnes siis, kui ettevõttel pole muid tegevusi peale laevandusega seotud vara ostmise ja müümise. Sel juhul ei saa pidada ettevõtet ennast laevandusteenuste osutajaks.

(158) ECSA väitis, et laevade müügist tulenev kapitalikasum tuleks tonnaažimaksuga maksustada ka laevade puhul, mis on omandatud enne tonnaažimaksuga maksustamise kavaga liitumist, ning et tonnaažimaksuga maksustamise kavad peaksid sisaldama õiglast ja erapooletut üleminekukorda, milles võetakse arvesse enne tonnaažimaksu kohaldamist tekkinud maksunõudeid.

5.6.2. *Tonnaažimaksu kohaldamine meretranspordi kontekstis osutatavatele abiteenustele*

(159) ECSA sõnul peaksid abitegevused olema laevandusorganisatsiooni osutatava laevandusteenuse tavapärane osa. Ühing väidab, et meretranspordile antava riigiabi suuniste kohaldamise eesmärgil pole vaja abitegevusi määratleda, vaid lasta liikmesriikidel neid komisjoni järelevalve all ise üksikasjalikult tõlgendada.

(160) ECSA nõustub komisjoniga, et teenuseid – näiteks laene ja garantiisid –, mida finantsasutused osutavad tonnaažimaksu alla kuuluvatele laevandusettevõtetele, ei tohiks käsitada tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele vastavate „abitegevustena“.

(161) Kui ettevõtte ainus tegevusala on tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele vastavate laevade käitamine, siis peaks olema tagatud abi sihtotstarbeline kasutamine kogu laevade käitamisest tuleneva kasumi puhul, eeldusel et äritegevus on kooskõlas sektori tavade ja praktikaga.

(162) ECSA märkis, et paljud ettevõtted võtavad oma teenuste eest tasu kõikehõlmaval põhimõttel ning et lai lähenemisviis võimaldaks neil vältida nõuet teha meelevaldseid arvutusi kasumi jaotamiseks. ECSA rõhutas, et laia lähenemisviisi toetab OECD näidisleping.

(163) ECSA väitis, et teenused, mille eest eraldi tasu võetakse, on enamiku reisijateveoteenuste majandusliku osutamise vajalik ja tavaline osa. Ilma nendeta poleks laevandustegevus klientidele atraktiivne ega laevandusettevõtjatele elujõuline, seega peaks neile kohaldama tonnaažimaksu.

(164) Merematke puhul sisaldab transpordipakett mitmesuguseid teenuseid, mida reisi ajal pakutakse ja mille osutamist reisija ootab. ECSA märkis, et need hõlmavad sideteenuseid, baare, valuutavahetust, ekskursioone maismaal, poode, tervise- ja iluteenuseid ning meelelahutust. Mõnel juhul, nagu maismaal toimuvate ekskursioonide puhul, on merematkeettevõte need abiteenused sisse ostnud – kohalikud ettevõtted müüvad neid merematkeettevõttele tavaliselt pakettidena – ja seega peaks neid käsitama kava tingimustele vastavate tegevustena.

(165) ESCA tunnistab põhimõtet, mille kohaselt välditakse ebaausat konkurentsi kohalike maismaal tegutsevate ettevõtetega, ning märgib, et laevade kasutamine peamiselt ujuvsupermarketite või -kasiinodena või sadamas seisvate hotellidena poleks vastuvõetav.

(166) Malta Rahvusvaheline Laevandusnõukogu esitas merematke- ja reisipakettide kohta sarnased seisukohad.

5.6.3. *Tonnaažimaksu kohaldamine üksustele, kes prahivad kava tingimustele vastavaid laevu laevapereta välja*

(167) ECSA väitis, et liikmesriigid peaksid otsustama, kas tuleks kehtestada piiranguid, arvestades näiteks seda, kuidas nende riiklik laevandustööstus ja merendusklaster on korraldatud.

(168) Norra Reederite Ühing selgitas, et laevapereta prahtimine on laevandusettevõtetes tavapärane. Sellele vaatamata prahitakse tavaliselt laevapereta välja üksnes väike protsent laevandusettevõtete kogutonnaažist. On vähe ettevõtteid, millele kuuluvad üksnes laevapereta väljaprahitavad laevad. Kui laevapereta väljaprahtimisest saadav tulu poleks täielikult maksuvaba, ei saaks EMPs asuvad laevaomanikud pakkuda konkurentsivõimelisi prahtimishindu. Ettevõtted, kes teenindavad nafta- ja gaasitööstust ning tegutsevad välismaal, eraldavad tavaliselt laeva omamise ja käitamisega seotud tegevused, et olla käitamisriigis konkurentsivõimelised. Laevapereta väljaprahtimine on tihti ainus võimalus kaitstud välisturgudele siseneda. Kui prahtija on naftaga seotud ettevõte, on tal tihti olemas ettevõttesisene mehitamise ja tehnilise haldamise teenuste korraldamise võimalus, mida ta soovib kasutada. On ka piirkondi, kus laevaperele tehtavate kulutustega ja laevapere kättesaadavusega, laeva remonditeenuste ning muu laeva käitamiseks vajaliku maksumuse ja kiire kättesaadavusega seotud risk on vastuvõetamatu ning seega eelistatakse laevapereta väljaprahtimist.

(169) Norra Reederite Ühing väidab, et kui tonnaažimaksuga maksustatud ettevõtetel lastakse laevu ilma laevapereta välja prahtida, ei too see kaasa laevandustööstusele antava riigiabi summade suurenemist ([79]). Laevandusega seotud maksuvaba tulu jagatakse lihtsalt laeva omanikust ettevõtte (kes laeva välja prahib) ja laeva käitajast ettevõtte vahel (laeva käitajast ettevõtte maksuvaba tulu vähendatakse laevapereta prahtimise tasu võrra, mis on laeva omanikust ettevõtte maksuvaba tulu).

(170) Malta Rahvusvaheline Laevandusnõukogu väitis, et laeva omamist ja käitamist tuleks kohelda tervikuna. Laeva omab ja käitab tihti sama organisatsioon. Muudel juhtudel keskenduvad kummalegi tegevusele eri üksused. Kõigil neil eri üksustel on kulud ja kohustused, sealhulgas jälgimine, et põhitegevust viidaks ellu ohutult ning tõhusalt. Rõhutatakse, et Malta ja rahvusvahelise õiguse kohaselt on laevaomanikul suured kohustused ning suur vastutus, isegi kui laev on laevapereta väljaprahitud. Kui väljaprahitud laeva kasutatakse kaupade ja reisijate rahvusvaheliseks veoks, peaks seega nii omanik kui ka prahtija tonnaažimaksuga maksustamise kavas osalema.

([79]) Võrreldes olukorraga, kus laeva omab ja käitab sama organisatsioon.

5.6.4. *Tonnaažimaksu kohaldamine laevade laevaperega rentimisele (tähtajaline/tšarterveduleks prahtimine)*

(171) ECSA rõhutas, et prahtimine pakub otseseid ja kaudseid töövõimalusi paljudele laevandusspetsialistidele kogu Euroopas ning et paindlik lähenemisviis aitab hoida laevandusettevõtete registrijärgsed asukohad ELis.

(172) Komisjoni mõne otsuse asjus, milles nõuti tähtajalistelt prahtijatelt nende laevandustegevuse minimaalset osakaalu, et tonnaažimaksuga maksustamisest kasu saada, leidis ECSA, et seda nõuet tuleks leevendada.

(173) Norra Reederite Ühingu sõnul on enamik laevandusettevõtteid kaubanduslikel põhjustel esindatud mitmes maailma merenduskeskuses ning kui rahvusvahelise laevandusorganisatsiooni strateegia on tähtajaliselt suurendada prahitud laevade osakaalu oma laevastikus, võib ta seda teha olenemata mistahes piirangutest Euroopa tonnaažimaksuga maksustamise kavades. Ta teeb seda lihtsalt tütarettevõtte kaudu, mis ei ole EMP resident.

5.7. **Lipuseosenõue**

(174) ECSA leidis, et sisuliselt on meretranspordile antava riigiabi suunistes liikmesriikide lippude kasutamise asjus pragmaatilist paindlikkust ning seda ei tohiks vähendada.

5.8. **Abi sihtotstarbelise kasutamise nõuded**

(175) ECSA leidis, et tonnaažimaksuga maksustamise kavades tuleb esitada kava tingimustele vastavate tegevuste selge määratlus.

(176) Laeva käitaja võib abi sihtotstarbeliseks kasutamiseks eraldada teenuste „sisseostmise“ muudelt ettevõtetelt, aga mitte muu äritegevuse elluviimisest saadud kasumit. Seda reaalturuväärtuse põhimõtet kasutatakse tihti maksuhalduses ja seda tuntakse siirdehindade määramise nõudena. Näiteks: kui laeva käitaja osutab paketi osana maismaateenuseid, nagu maanteevedu või hotellimajutus, tuleks tonnaažimaksuga maksustada teenuste kasumimarginaal, mille võrra reaalturuväärtust on suurendatud. Seega, kui kolmas isik osutab teenuseid turuhindadega, tagatakse abi sihtotstarbeline kasutamine mistahes kasumi puhul, mida käitaja teenib. Kui teenuseid osutatakse aga laeva käitaja kontserni sees, määratakse neile siirdehinnad ning maanteeveost või hotelliteenustest saadud kasumile tonnaažimaksu ei kohaldata – seda kohaldatakse üksnes selliste kontsernisiseste teenuste väljaarvutatud kasumimarginaalile.

5.9. **Laevandusettevõtete rahastamisest tuleneva kasumi vabastamine maksust**

(177) ECSA nõustus komisjoniga, et teenuseid – näiteks laenud ja garantiid –, mida finantsasutused osutavad tonnaažimaksuga maksustamise kavas osalevatele laevandusettevõtetele, ei tohiks käsitada „tingimustele vastavate“ või „abitegevustena“.

6. MALTA MÄRKUSED KOLMANDATE ISIKUTE MÄRKUSTE KOHTA

(178) Malta usub, et enamikust laekunud esildistest ilmneb selgelt, et meretranspordile antava riigiabi suuniste kohaldamisega Maltal ollakse üldiselt rahul. Malta märkis, et sidusrühmad ei esitanud vastuväiteid ja toetasid kehtivat korda.

7. ABI HINDAMINE

7.1. **Abi olemasolu**

(179) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt „on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust“.

(180) Et toetusmeedet saaks käsitada riigiabina ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, peab see täitma ühel ajal kõik järgmised tingimused: i) seda rahastab riik oma ressurssidest ja seda saab seostada riigiga; ii) see annab abisaajale valikulise eelise, soodustades teatavaid ettevõtjaid või teatavate kaupade tootmist; iii) see moonutab või ähvardab moonutada konkurentsi ja iv) võib kahjustada liikmesriikidevahelist kaubandust.

(181) Järgnevalt hindab komisjon, kas i) tonnaažimaksuga maksustamise kava, ii) laevade müügist või üleandmisest tuleneva kapitalikasumi vabastamine maksust, iii) laevandusettevõtete aktsiatega seotud kapitalikasumi vabastamine maksust, iv) laevandusettevõtete aktsiatega seotud dividendide vabastamine maksust, v) laevandusettevõtete rahastamisega või tonnaažimaksu alla kuuluvate laevade rahastamisega seotud intressi või muu tulu vabastamine maksust, vi) vabastus teatavatest dokumentide ja tehingute lõivudest (edaspidi ühiselt „riiklikud meetmed“) vastavad põhjenduses 180 nimetatud tingimustele ning seega kujutavad endast riigiabi.

Riigi ressursid, seostatavus riigiga ja eelis

(182) Komisjon märgib, et riiklikud meetmed hõlmavad vabastamist tavapärastest maksudest ja lõivudest, mida tavaliselt Malta riigile maksta tuleb. Tonnaažimaksuga maksustamise kavaga vähendatakse maksu võrreldes tulumaksuga, mida tulumaksuseaduse kohaselt tavaliselt äriühingu tulult maksta tuleb. Laevandusettevõtete aktsiatega seotud dividendide ja kapitalikasumi, laevade müügi ja üleandmisega seotud kapitalikasumi ning laevandusettevõtete ja tonnaažimaksu alla kuuluvate laevade rahastamisega seotud intressi ja muu tulu maksust vabastamine hõlmab tulumaksuseadusega seotud vabastusi, mida antakse kaubandusliku meresõidu seaduse ja maksustamiseeskirjade kohaselt. Ka vabastus teatavatest dokumentide ja tehingutega seotud maksudest, mis on sätestatud dokumentide ja tehingute lõivu seaduses, antakse kaubandusliku meresõidu seaduse ja maksustamiseeskirjade kohaselt. Ministri äranägemisel antud vabastus tasude maksmisest kujutab endast samuti vabastust tavapärastest maksudest ja lõivudest, mida tavaliselt Malta riigile maksta tuleb.

(183) Komisjon märgib, et riigi saamata jäänud maksutulu on samaväärne riigivahenditest tehtud maksukulutusega. Kaubandusliku meresõidu seaduse alusel makse või tasusid vähendades või neist vabastusi andes jääb Malta ilma tulust, mis kujutab endast riigi ressursse. Seega vähendatakse makse ning antakse vabastusi maksudest ja tasudest riigi ressurssidest. Need meetmed on kehtestatud riigi õigusaktidega (kaubandusliku meresõidu seadus, mis on parlamendi antud seadus, ja maksustamiseeskirjad, mida Malta peab täiendavaks õigusaktiks, millega rakendatakse kaubandusliku meresõidu seadust). Kuna neid fiskaalmeetmeid võtavad Malta ametiasutused, saab neid riigiga seostada.

(184) Et meede kujutaks endast riigiabi, peab see andma abisaajale rahalise eelise. Komisjon märgib, et riiklikud meetmed hõlmavad vabastust maksudest ja tasudest ning see annab abisaajale eelise ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(185) Komisjon järeldab seega, et:

i) tonnaažimaksuga maksustamise kava kohane tonnaažimaks,

ii) ministri õigus anda oma äranägemisel vabastus tasude maksmisest,

iii) laevade müügist või üleandmisest tuleneva kapitalikasumi vabastamine maksust,

iv) laevandusettevõtete aktsiatega seotud kapitalikasumi vabastamine maksust,

v) laevandusettevõtete aktsiatega seotud dividendide vabastamine maksust,

vi) laevandusettevõtete rahastamisega või tonnaažimaksu alla kuuluvate laevade rahastamisega seotud intressi või muu tulu vabastamine maksust,

vii) vabastus teatavatest dokumentide ja tehingute lõivudest

on rahastatud riigi ressurssidest, riigiga seostatavad ja annavad abisaajatele eelise.

(186) Järgnevalt hinnatakse iga meetme puhul eraldi muid elemente, mis on vajalikud, et meede kujutaks endast riigiabi, nimelt meetme valikulist iseloomu ning võimalust, et see moonutab konkurentsi ja mõjutab kaubandust.

7.1.1. *Tonnaažimaksuga maksustamise kava*

Valikuline eelis

(187) Et meede kujutaks endast riigiabi, peab see ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt olema valikuline, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist. Valikulisuse kriteeriumi tõlgendamise asjus on väljakujunenud kohtupraktika, et meedet võib pidada valikuliseks, kui „selle meetme eesmärk on osaliselt vabastada need ettevõtjad rahalistest kohustustest, mis tulenevad seadusega kehtestatud kohustuslike maksete üldise süsteemi tavapärasest kohaldamisest“ ([80]). Meedet käsitatakse seega valikulisena, kui see kujutab endast kõrvalekaldumist üldise maksuraamistiku tavapärasest kohaldamisest.

(188) Hinnangu andmiseks on Euroopa Kohus esitanud kolmeosalise analüüsimeetodi ([81]). Esiteks tuleb kindlaks teha võrdlussüsteem. Teiseks tuleks kindlaks teha, kas vaatlusalune meede kujutab endast kõrvalekaldumist nimetatud süsteemist, kuna see teeb vahet ettevõtjatel, kes on süsteemi sisemisi eesmärke arvestades võrreldavas faktilises ja õiguslikus olukorras. Kõrvalekaldumise olemasolu hindamine on selle testi põhielement ning võimaldab jõuda järeldusele, kas meede on esmapilgul valikuline. Kui meede ei kaldu kõrvale võrdlussüsteemist, ei ole see valikuline. Kui see aga kaldub kõrvale (ja on seetõttu esmapilgul valikuline), tuleb testi kolmandas järgus teha kindlaks, kas kõrvalekaldumist õigustab selle (võrdlus)süsteemi olemus või üldine ülesehitus ([82]). Kui esmapilgul valikulisena tunduvat meedet õigustab süsteemi olemus või üldine ülesehitus, ei peeta seda valikuliseks ning see ei kuulu seetõttu ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaldamisalasse ([83]).

(189) Tulumaksuseaduse alusel kohaldatakse Maltal ettevõtjatele 35 % maksu ([84]). Laevandusorganisatsioonid, kes on otsustanud tonnaažimaksuga maksustamise kavas osaleda, vabastatakse tulumaksuseaduse kohasest maksustamisest osas, mis puudutab laevandustegevusest saadud tulu, ja maksavad hoopis kindlat summat. Komisjon märgib, et punktis 2.1 kirjeldatud tonnaažimaksuga maksustamise kava või võrreldav kava pole kättesaadav kõigis sektorites või kõigile ettevõtjatele ning seega on see esmapilgul valikuline. Tonnaažimaks võimaldab abisaajatel oma maksukulutusi vähendada. Seda kõrvalekaldumist ei õigusta üldise süsteemi olemus, vaid see on kehtestatud konkreetse eesmärgiga tuua kasu teatavatele tegevustele ja neid edendada.

(190) Eeltoodut arvestades järeldab komisjon, et tonnaažimaksuga maksustamise kava annab valikulise majandusliku eelise.

Konkurentsi moonutamine ja mõju kaubandusele

(191) Riigi võetud meedet käsitatakse meetmena, mis moonutab või ähvardab moonutada konkurentsi, kui see võib parandada abisaaja konkurentsiolukorda võrreldes konkureerivate ettevõtjatega ([85]). Seetõttu eeldatakse tegelikult kohe, kui riik annab ettevõtjale rahalise eelise liberaliseeritud sektoris, kus on või võib olla konkurents, et tegemist on konkurentsi moonutamisega vastavalt ELi toimimise lepingu artiklile 107 ([86]). Kui riigi antud rahaline abi tugevdab mõne ettevõtja seisundit ühendusesiseses kaubavahetuses võrreldes konkureerivate ettevõtjatega, tuleb viimaseid käsitada ettevõtjatena, keda see abi on mõjutanud ([87]).

([80]) Kohtuasi 173/73: Itaalia Vabariik *vs.* Euroopa Ühenduste Komisjon (EKL 1974, lk 709, punkt 3).
([81]) Vt nt kohtuotsus, 18. detsember 2008, Gibraltari valitsus *vs.* komisjon (T-211/04 ja T-215/04, EKL 2008 lk II-3745, T-211/04 ja T-215/04, punktid 143–144).
([82]) Vt nt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 8. september 2011, komisjon *vs.* Madalmaad, C-279/08 P, ECLI:EU:C:2011:551, punkt 62; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 8. november 2001, Adria-Wien Pipeline, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, punkt 42.
([83]) Vt nt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 8. september 2011, Paint Graphos ja teised, liidetud kohtuasjad C-78/08–C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, punkt 49 *et seq.*; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 29. aprill 2004, GIL Insurance, C-308/01, ECLI:EU:C:2004:252, punkt 60 *et seq*.
([84]) Vt tulumaksuseaduse artikli 56 lõige 6.
([85]) Kohtuasi 730/79: Phillip Morris (EKL 1980, lk 267, punkt 11); liidetud kohtuasjad T-298/07, T-312/97 jne: Alzetta (EKL 2000, lk II-2325, punkt 80).
([86]) Liidetud kohtuasjad T-298/07, T-312/97 jne: Alzetta (EKL 2000, lk II-2325, punktid 141–147).
([87]) Kohtuasi T-288/97: Friulia Venezia Giulia (EKL 2001, lk II-1619, punkt 41).

(192) Laevandustegevus toimub põhiliselt ülemaailmsel turul. Ühtlasi on nii kabotaažvedude kui ka merendusteenuste turud täielikult liberaliseeritud ([88]). Teenused, mida osutavad tonnaažimaksuga maksustamise kavast kasu saavad ettevõtted, on seega avatud konkurentsile liikmesriikides, liikmesriikide vahel ning liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel. Seetõttu ähvardab meede moonutada konkurentsi ja võib mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust.

Järeldus

(193) Eespool nimetatut arvesse võttes teeb komisjon järelduse, et tonnaažimaks on riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

7.1.2. *Ministri äranägemisel antud vabastus tasude maksmisest*

(194) Kehtivate õigusaktidega ei piirata piisavalt ministri õigust vabastada oma äranägemisel laevu maksustamiseeskirjade kohaste tasude maksmisest, nagu kirjeldatud põhjendustes 23 ja 112. Need pole koostatud piisavalt täpselt, et vähendamisel tuleks piirduda kavandatud mittemajanduslike tegevustega, millel on humanitaarne või heategevuslik eesmärk.

(195) Samad põhimõtted, nagu on esitatud põhjendustes 187 jj valikulise eelise kohta ning põhjenduses 191 jj konkurentsimoonutuste ja kaubanduse mõjutamise kohta, kehtivad ka meetmete puhul, mida võib võtta ministri äranägemisel.

Järeldus

(196) Komisjon järeldab seega, et ministri võimalus vabastada oma äranägemisel maksmisest veel laevu, kujutab endast riigiabi asutamislepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

7.1.3. *Laevade müügist tuleneva kapitalikasumi vabastamine maksust*

(197) Tulumaksuseaduse artikli 5 lõike 1 kohaselt maksustatakse kapitalikasum, mis tuleneb põhivara üleandmisest. Maksustamiseeskirjade artikli 3 lõikes 1 on sätestatud tonnaažimaksu alla kuuluvate laevade müügist ja üleandmisest tuleneva kapitalikasumi vabastamine maksust.

Valikuline eelis

(198) Nagu mainitud põhjenduses 187, käsitatakse meedet valikulisena, kui see kujutab endast kõrvalekaldumist üldise maksuraamistiku tavapärasest kohaldamisest. Maksustamiseeskirjade artikli 3 lõikes 1 on sätestatud laevade müügist tuleneva kapitalikasumi maksust vabastamine, kuid üldises maksuraamistikus maksustatakse tulumaksuseaduse artikli 5 lõike 1 kohaselt kapitalikasum, mis tuleneb põhivara üleandmisest; maksu suurus on põhimõtteliselt 35 %. Laevandusorganisatsioonid, kes on otsustanud tonnaažimaksuga maksustamise kavas osaleda, vabastatakse tulumaksuseaduse kohasest maksustamisest osas, mis puudutab tonnaažimaksu alla kuuluvate laevade müügist tulenevat kapitalikasumit. Komisjon märgib, et selline maksuvabastus pole kättesaadav kõigis sektorites või kõigile ettevõtjatele ning seega on see esmapilgul valikuline. Maksuvabastus võimaldab abisaajatel oma maksukulutusi vähendada. Seda kõrvalekaldumist ei õigusta üldise süsteemi olemus, vaid see on kehtestatud konkreetse eesmärgiga tuua kasu teatavatele tegevustele ja neid edendada.

(199) Eeltoodut arvestades leiab komisjon, et laevade müügist tuleneva kapitalikasumi vabastamine maksust on valikuline eelis ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Konkurentsi moonutamine ja mõju kaubandusele

(200) Kui riigi antud rahaline abi tugevdab mõne ettevõtja seisundit ühendusesiseses kaubavahetuses võrreldes konkureerivate ettevõtjatega, tuleb viimaseid käsitada ettevõtjatena, keda see abi on mõjutanud, nagu kirjeldatud põhjenduses 191 ([89]).

([88]) Alates 1. jaanuarist 1993: määrus (EMÜ) nr 3577/92, määrus (EMÜ) nr 4055/86.
([89]) Kohtuasi T-288/97: Friulia Venezia Giulia (EKL 2001, lk II-1619, punkt 41).

(201) Nagu kirjeldatud üksikasjalikumalt põhjenduses 192, toimub laevandustegevus põhiliselt ülemaailmsel turul. Teenused, mida osutavad ettevõtted, kes saavad kasu kapitalikasumi maksuvabastusest, on seega avatud liikmesriikidevahelisele konkurentsile. Seega ähvardab meede moonutada konkurentsi ja võib mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust.

Järeldus

(202) Eeltoodut arvestades leiab komisjon, et laevade müügist tuleneva kapitalikasumi vabastamine maksust on riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

7.1.4. *Laevandusettevõtete aktsiatega seotud dividendide vabastamine maksust*

Valikuline eelis

(203) Võrdlussüsteemi võiks määratleda dividendide üldise maksustamissüsteemina. Tulumaksuseaduse artiklis 68 on sätestatud, et üheltki isikult ei nõuta dividenditulult maksu, olenemata sellest, kas ta on Malta resident või mitte. Ühtlasi on artiklis 68 sätestatud, et kellelgi pole kohustust dividenditulu tuludeklaratsioonis deklareerida. Malta ametiasutused on kinnitanud, et mistahes aktsionäri saadud dividendide üldine maksumäär on Maltal sisuliselt null. Laevandusorganisatsioonide aktsionäride kohta on maksustamiseeskirjade artikli 3 lõike 1 punktis a sätestatud, et „tulult ei pea maksma ühtegi tulumaksuseaduse kohast lisamaksu, kui see tulu on saadud litsentsitud laevandusorganisatsiooni laevandustegevusest“, tingimusel et laevandusorganisatsioon on nõuetekohaselt maksnud kõik asjaomased tasud ja maksud. Seega, nii laevandusorganisatsioonide aktsionärid kui ka nende ettevõtete aktsionärid, mis pole laevandusega seotud, ei pea ettevõttelt saadud dividendidelt maksu maksma. Laevandusettevõtete aktsiatega seotud dividendide vabastamine maksust on seega üldine meede, mis pole valikulise iseloomuga.

Järeldus

(204) Eespool toodud hinnangu põhjal pole dividendide maksust vabastamine valikuline ja seega pole see riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

7.1.5. *Laevanduse rahastamise või tonnaažimaksu alla kuuluvate laevade rahastamisega seotud intressi või muu tulu vabastamine maksust*

Valikuline eelis

(205) Komisjon märgib, et kaubandusliku meresõidu seaduse artikli 84z lõikes 1 on esitatud mitmesugused tegevused, ([90]) mille põhjal saab organisatsiooni laevandusorganisatsioonina käsitada. Maksustamiseeskirjade artikli 3 lõikes 2 on sätestatud, et intressidelt ja muult tulult, mis on seotud litsentsitud laevandusorganisatsiooni selliste tegevuste rahastamisega, mis on esitatud kaubandusliku meresõidu seaduse artikli 84z lõikes 1, või tonnaažimaksu alla kuuluva laeva rahastamisega, ei nõuta finantsasutustelt ühtegi tulumaksuseaduse kohast maksu.

(206) Nagu mainitud põhjenduses 187, käsitatakse meedet valikulisena, kui see kujutab endast kõrvalekaldumist üldise maksuraamistiku tavapärasest kohaldamisest. Maksustamiseeskirjade artikli 3 lõikes 2 on sätestatud, et intressid ja muu tulu, mis on seotud litsentsitud laevandusorganisatsioonide selliste toimingute rahastamisega, mis on sätestatud kaubandusliku meresõidu seaduse artikli 84z lõikes 1, või tonnaažimaksu alla kuuluva laeva rahastamisega, on maksuvabad, kuid üldises maksuraamistikus kohaldatakse intressitulule, mis on saadud finantseerimistegevusest, nagu laenude ja garantiide andmine, tulumaksuseaduse artikli 4 lõike 1 kohaselt kindlat maksumäära 35 %. Seega on finantsasutused vabastatud tulumaksust tulu puhul, mis on saadud laevandusorganisatsioonide üldiselt määratletud tegevuste ja tonnaažimaksu alla kuuluvate laevade rahastamisest.

(207) Komisjon märgib, et selline maksuvabastus pole finantsasutustele kättesaadav selliste ettevõtete rahastamise puhul, mis pole litsentsitud laevandusorganisatsioonid. See maksuvabastus on seega esmapilgul valikuline, kuna selle puhul eelistatakse finantsasutusi, kes tegelevad laevandussektori rahastamisega. Maksuvabastus võimaldab abisaajatel oma maksukulutusi vähendada.

([90]) Vt käesoleva otsuse põhjendus 9.

(208) Komisjon ei arva, et leidub Malta tulumaksusüsteemi üldisele ülesehitusele omaseid eesmärke, mis kõnealust kõrvalekaldumist õigustaks, vaid leiab, et meede on kehtestatud konkreetse eesmärgiga tuua kasu teatavatele tegevustele ja neid edendada.

(209) Eeltoodut arvestades leiab komisjon, et maksuvabastus intressidele või muule tulule, mis on seotud litsentsitud laevandusorganisatsiooni tegevuse rahastamise või tonnaažimaksu alla kuuluva laeva rahastamisega, on valikuline eelis ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Konkurentsi moonutamine ja mõju kaubandusele

(210) Finantsteenuseid osutatakse põhiliselt Euroopa turul, kus finantsasutused üksteisega konkureerivad. Teenused, mida osutavad maksuvabastusest kasu saavad finantsasutused, on seega avatud liikmesriikidevahelisele konkurentsile.

(211) Kui riigi antud rahaline abi tugevdab mõne ettevõtja seisundit ühendusesiseses kaubavahetuses võrreldes konkureerivate ettevõtjatega, tuleb viimaseid käsitada ettevõtjatena, keda see meede on mõjutanud ([91]). Seega ähvardab meede moonutada konkurentsi ja võib mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust.

Järeldus

(212) Eeltoodud põhjustel järeldab komisjon, et laevanduse rahastamise või tonnaažimaksu alla kuuluvate laevade rahastamisega seotud intressi või muu tulu vabastamine maksust on riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

7.1.6. *Laevandusettevõtete aktsiatega seotud kapitalikasumi vabastamine maksust*

Valikuline eelis

(213) Nagu mainitud põhjenduses 187, käsitatakse meedet valikulisena, kui see kujutab endast kõrvalekaldumist üldise maksuraamistiku tavapärasest kohaldamisest. Malta residentide aktsiatega seotud kapitalikasumile kohaldataks tavaliselt tulumaksuseaduse kohaselt tulumaksu määraga 35 % ([92]). Maksustamiseeskirjad sisaldavad aga laevandusettevõtete aktsiatega seotud kapitalikasumi maksuvabastust ([93]). Komisjon märgib, et selline maksuvabastus pole kättesaadav kõigis sektorites või kõigile ettevõtjatele ning seega on see esmapilgul valikuline. See maksuvabastus kujutab endast kõrvalekaldumist üldisest maksusüsteemist, sest Malta residendid, kes on saanud tulu või kasumit laevandusettevõttes toimunud ülekandmisest, on võrreldavas õiguslikus ja faktilises olukorras Malta residentidega, kes on saanud tulu või kasumit muus ettevõttes toimunud ülekandmisest, arvestades maksusüsteemi eesmärki, st mistahes aktsiate või väärtpaberite ülekandmisest saadud tulu või kasumi maksustamist.

(214) Malta ei esitanud ühtegi argumenti selle kohta, kas meedet saaks õigustada maksusüsteemi loogikaga. Komisjon ei leia, et Malta üldise tulumaksusüsteemi olemuses või üldises ülesehituses leiduks eesmärke, mis kõnealust kõrvalekaldumist õigustaks, ning seega järeldab, et laevandusettevõtete aktsiate müügist tuleneva kapitalikasumi vabastamine maksust Malta residentide kasuks on ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses valikuline.

Konkurentsi moonutamine ja mõju kaubandusele

(215) Kui riigi antud rahaline abi tugevdab mõne ettevõtja seisundit ühendusesiseses kaubavahetuses võrreldes konkureerivate ettevõtjatega, tuleb viimaseid käsitada ettevõtjatena, keda see abi on mõjutanud, nagu kirjeldatud põhjenduses 191.

([91]) Kohtuasi T-288/97: Friulia Venezia Giulia (EKL 2001, lk II-1619, punkt 41).

([92]) Tulumaksuseaduse artikli 5 lõike 1 punkti a alapunkt ii. Seevastu tulumaksuseaduse artikli 12 lõike 1 punkti c alapunkt ii, mille kohaselt vabastatakse tulumaksust mistahes tulu või kasum, mille isik, kes pole Malta resident, on saanud aktsiate või väärtpaberite ülekandmisest ettevõttes, pole käesoleva valikulisuse hindamise seisukohast asjakohane, sest see pole osa Malta residentidele kehtivatest üldistest eeskirjadest.

([93]) Kaubandusliku meresõidu maksustamiseeskirjade artikli 3 lõike 1 punkt c.

(216) Laevandusettevõtetes aktsiaid omavaid Malta residente mõjutavad praegusel juhul liikmesriikidevaheline konkurents ja kaubandus. Investeerimisega tegeletakse ülemaailmsel turul. Nagu kirjeldatud üksikasjalikumalt põhjenduses 192, toimub laevandustegevus põhiliselt ülemaailmsel turul. Seetõttu mõjutab vaatlusalune maksumeede liidu kaubandust ja võib liikmesriikidevahelist konkurentsi moonutada.

Järeldus

(217) Eeltoodut arvestades leiab komisjon, et laevandusettevõtete aktsiate müügist tuleneva kapitalikasumi vabastamine maksust on riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

7.1.7. *Vabastus dokumentide ja tehingute lõivust*

Valikulisus

(218) Dokumentide ja tehingute lõivu seadust kohaldatakse muu hulgas vabalt kaubeldavate väärtpaberite üleandmisele ([94]). Nagu kirjeldatud põhjenduses 41, on maksustamiseeskirjade artiklis 5 sätestatud maksuvabastused tehingutele, mis puudutavad laevandusorganisatsioonidega seotud vabalt kaubeldavaid väärtpabereid.

(219) Nagu mainitud põhjenduses 187, käsitatakse meedet valikulisena, kui see kujutab endast kõrvalekaldumist üldise maksuraamistiku tavapärasest kohaldamisest. Maksustamiseeskirjade artikkel 5 kujutab endast kõrvalekaldumist üldisest süsteemist, sest üksused, kes teevad laevandusega seotud väärtpaberitehinguid, on võrreldavas õiguslikus ja faktilises olukorras üksustega, kes teevad neid tehinguid seoses mistahes muu sektoriga.

(220) Komisjon märgib, et selline maksuvabastus pole kõigis sektorites kättesaadav. Seega on see maksuvabastus esmapilgul valikuline, kuna selle puhul eelistatakse laevandussektori tehinguid. Maksuvabastus võimaldab abisaajatel oma kulutusi vähendada.

(221) Malta ei esitanud ühtegi argumenti selle kohta, kas meedet saaks õigustada süsteemi loogikaga. Komisjon ei leia, et Malta maksusüsteemi olemuses ja üldises ülesehituses leiduks eesmärke, mis kõnealust kõrvalekaldumist õigustaks.

(222) Eeltoodut arvestades leiab komisjon, et vabastus dokumentide ja tehingute lõivust on valikuline eelis ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Konkurentsi moonutamine ja mõju kaubandusele

(223) Riigi võetud meedet käsitatakse meetmena, mis moonutab või ähvardab moonutada konkurentsi, kui see võib parandada abisaaja konkurentsiolukorda võrreldes muude ettevõtjatega.

(224) Nagu mainitud põhjenduses 192, on laevandus liberaliseeritud sektor, kus tuleb konkurentsi arvestada nii ELi kui ka maailma tasandil. See meede ähvardab seega moonutada konkurentsi ja võib mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust.

Järeldus

(225) Seetõttu on meede ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses riigiabi.

7.2. **Abi kokkusobivus siseturuga**

Hindamise õiguslik alus

(226) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt võib siseturuga kokkusobivaks pidada abi teatava tegevuse arengu soodustamiseks, kui niisugune abi ei mõjuta ebasoovitavalt kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega, ning seega võib sellise abi suhtes jätta kohaldamata riigiabi andmise üldise keelu. Komisjon leiab, et ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkt c on asjakohane õiguslik alus, mida Malta tonnaažimaksuga maksustamise kavale kohaldada.

([94]) Vt põhjendus 40. Samas pole praeguse valikulisuse hindamise seisukohast oluline, et makse ei kohaldata tehingutele, mis hõlmavad sellise ettevõtte väärtpabereid, kus enam kui pool lihtaktsiakapitalist, hääleõigustest ja õigustest kasumile kuulub isikutele, kes pole Malta residendid, sest see pole osa üldistest eeskirjadest.

(227) Väljakujunenud kohtupraktikast tuleneb, et komisjonil on ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 kohaldamisel laiaulatuslik kaalutlusõigus, mille kasutamine hõlmab keerulisi majanduslikke ja sotsiaalseid hinnanguid, mis tuleb anda ühenduse kontekstis. Kui komisjon võtab vastu käitumisreegleid ja annab nende avaldamisel teada, et ta kavatseb neid edaspidi nendega hõlmatud juhtumitele kohaldada, piirab ta oma kaalutlusõigust ega saa neist normidest kõrvale kalduda ilma, et tema suhtes olenevalt olukorrast rakendataks sanktsioone selliste õiguse üldpõhimõtete rikkumise eest nagu võrdne kohtlemine või õiguspärase ootuse kaitse. Seega on komisjon kohustatud järgima riigiabi valdkonnas omaenda suuniseid ja teatisi ulatuses, milles need ei erine ELi toimimise lepingu sätetest ([95]). Kooskõlas väljakujunenud kohtupraktikaga kohaldab komisjon praegusel juhul meretranspordile antava riigiabi suuniseid. Meretranspordile antava riigiabi suunistes on kindlaks määratud tingimused, mille korral liikmesriigi meretranspordisektori toetamise kava käsitatakse siseturuga kokkusobivana.

(228) Meretranspordile antava riigiabi suuniste punktis 2.2 on esitatud ühenduse merendushuvidega seotud konkreetsed eesmärgid, mida võib kavadega toetada, eelkõige:

— meretranspordi turvalisuse, tõhususe, ohutuse ja keskkonnahoidlikkuse parandamine;

— liikmesriikide lippude all registreerimise või ümberregistreerimise soodustamine;

— liikmesriikide merendusklastri tugevdamine, säilitades ühtlasi laevastiku üldise konkurentsivõime maailmaturgudel;

— merendusalase oskusteabe säilitamine ja arendamine ning Euroopa meremeeste tööhõive kaitsmine ja edendamine.

7.2.1. *Tonnaažimaksuga maksustamise kava*

7.2.1.1. Laevad, mis vastavad tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele

(229) Meretranspordile antava riigiabi suuniste punkti 2 kohaselt hõlmab nende kohaldamisala „meretransporti“. Et olla vastavuses meretranspordile antava riigiabi suunistega, peavad riigiabi meetmed piirduma laevadega, mida kasutatakse meretranspordiks, nagu suunistes määratletud viidetega määrustele (EMÜ) nr 4055/86 ja (EMÜ) nr 3577/92 ([96]).

(230) Määruses (EMÜ) nr 4055/86 on „meretransport“ määratletud kui reisijate- ja lastivedu meritsi ühe liikmesriigi sadama ja teise liikmesriigi või kolmanda riigi sadama või kaldast eemal asuva rajatise vahel.

(231) Määruses (EMÜ) nr 3577/92 on „meretransport“ määratletud kui reisijate- või kaubavedu meritsi sadamate vahel, mis asuvad ühe ja sama liikmesriigi mandril või põhiterritooriumil (mandrikabotaaž) või reisijate- või kaubavedu meritsi ükskõik millise liikmesriigi sadama ja selle liikmesriigi territoriaalvetes asuva rajatise või konstruktsiooni vahel (avamereveod) või reisijate- või kaubavedu meritsi liikmesriigi mandril ning saarel asuvate sadamate vahel või liikmesriigi saartel asuvate sadamate vahel (saarekabotaaž).

(232) Komisjon on ühtlasi otsustanud, et teatavatele tegevustele, mis ei vasta üldse või vastavad üksnes osaliselt meretranspordi määratlusele, võib analoogselt meretranspordiga kohaldada meretranspordile antava riigiabi suuniste punkti 3.1. Nii on see pääste- ja mereabilaevade, ([97]) kaabli- ja toru-, kraana- ja uurimislaevadega, ([98]) sest nende puhul on vaja sarnase kvalifikatsiooniga töötajaid ning need on samamoodi avatud rahvusvahelisele konkurentsile.

([95]) Vt muu hulgas kohtuasi C-464/09 P Holland Malt *vs.* komisjon, EU:C:2010:733, punktid 46–47.
([96]) Vt allmärkus 45.
([97]) Komisjoni 13. aprilli 2015. aasta otsus juhtumi SA.38085 (2013/N) kohta, milles käsitletakse Itaalia tonnaažimaksuga maksustamise kava pikendamist (sealhulgas selle kohaldamist laevadele, mida kasutatakse merel päästmiseks ja avamerel mereabiks), põhjendus 54 (ELT C 406, 4.11.2016, lk 1).
([98]) Vt eelkõige komisjoni 13. jaanuari 2009. aasta otsus 2009/380/EÜ riigiabi C 22/07 (ex 43/07) kohta, millega laiendatakse süvendustöödele ja kaabli paigaldamise töödele korda, millega vabastatakse Taani mereveoettevõtted meremeeste suhtes kohaldatava tulumaksu ja sotsiaalkindlustusmaksete maksmisest, põhjendused 65–72 (ELT L 119, 15.5.2009, lk 23); komisjoni 27. aprilli 2010. aasta otsus juhtumi N 714/2009 kohta, milles käsitletakse tonnaažimaksuga maksustamise kava laiendamist kaabli-, toru-, uurimis- ja kraanalaevadele, põhjendus 44 (ELT C 158, 18.6.2010, lk 1); komisjoni 27. aprilli 2010. aasta otsus juhtumi N 714/2009 kohta, Madalmaad – tonnaažimaksuga maksustamise kava laiendamine kaabli-, toru-, uurimis- ja kraanalaevadele, põhjendused 37–46 (ELT C 158, 18.6.2010, lk 2).

(233) Algatamisotsuses eeldas komisjon, et kalalaevad, pontoonid, praamid, jahid, merematkelaevad ja naftapuurplatvormid vastasid Maltal tonnaažimaksuga maksustamise tingimustele, aga kahtles, kas see oli meretranspordi määratlust arvestades põhjendatud ([99]).

(234) Kuigi kõigi Maltal registreeritud laevade eest makstakse „tonnaažimaksu“, selgitas Malta, et üksnes laevad, mida kasutatakse maksustamiseeskirjade kohaseks „laevandustegevuseks“, on tavapärasest tulumaksust vabastatud ja saavad kasu „tonnaažimaksu alla kuuluvate laevadena“ käsitamisest.

(235) Komisjon kahtles kava tingimustele vastava laevandustegevuse määratluse sobivuses, mis hõlmas ka tegevusi, „mis võivad olla muul viisil kindlaks määratud“ ([100]).

(236) Malta sõnul lisati fraas „või mis võivad olla muul viisil kindlaks määratud“ selleks, et anda pädevale asutusele piisav õigusloomealane paindlikkus juhul, kui „laevandustegevuse“ määratlusse võidakse lisada teatavaid uusi ja esilekerkivaid tegevusi (nt tööstuse arengu või liidu tasandi õigusaktide tõttu). Malta on kinnitanud, et välja pole antud ühtegi määrust, eeskirja, korraldust või juhist, millega oleks soovitud laevandustegevuse määratlust laiendada.

(237) Ühtlasi märgib komisjon, et kaubandusliku meresõidu seaduse artikli 85a lõikes 1 sisalduv säte, mille kohaselt on vastutaval ministril õigus tunnistada tonnaažimaksuga maksustamise kava tingimustele vastavaks laevu, mille tonnaaž jääb alla miinimumkünnise 1 000 netotonni, ([101]) ei tühista Malta antud selgituste põhjal nõuet, et laeva tuleb kasutada kaupade ja reisijate rahvusvaheliseks mereveoks. Samas märgib komisjon, et ministri õigus tunnistada oma äranägemisel tonnaažimaksuga maksustamise kava tingimustele vastavaks laevu, mille tonnaaž jääb alla miinimumkünnise 1 000 netotonni, ei põhine objektiivsetel kriteeriumitel. Seega kiidab komisjon heaks asjaolu, et Malta on võtnud lisa punktis 18 esitatud kohustuse.

(238) Komisjon järeldab, et Malta õigusaktide sõnastusse tundub olevat jäetud võimalus lisada ministri õigusaktiga tonnaažimaksuga maksustamise kavasse tegevusi, mida meretranspordi määratlus ei hõlma. Seetõttu pole Malta tonnaažimaksuga maksustamise kava see aspekt kooskõlas meretranspordile antava riigiabi suunistega.

Teisaldatavate praamide vastavus tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele

(239) Algatamisotsuses kahtles komisjon, kas teisaldatavad praamid vastavad tingimustele, sest nende endiga ei viida ellu veotegevusi, vaid need sõltuvad teistest laevadest, millega neid pukseeritakse ([102]).

(240) Pärast Malta ametiasutuste ja kolmandate isikute tähelepanekute ärakuulamist jääb komisjon seisukohale, et teisaldatavad praamid ei osale meretranspordis, sest nende endiga ei viida ellu veotegevusi, vaid need sõltuvad teistest laevadest, millega neid pukseeritakse. Laeva, mis praami liikuma paneb, võib kirjeldada meretranspordis osalevana, aga praami mitte.

(241) Komisjon järeldab, et tonnaažimaksu kohaldamine praamidele ei põhine meretranspordi määratlusel. Seetõttu pole Malta tonnaažimaksuga maksustamise kava see aspekt kooskõlas meretranspordile antava riigiabi suunistega.

Merematkelaevade ja kommertsjahtide vastavus tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele

(242) Kommertsjahtide asjus tegi komisjonile algatamisotsuses ([103]) muret asjaolu, et neid kasutatakse peamiselt kohalikeks reisideks (tihti lõbusõitudeks), ja komisjon väljendas kahtlust, mil määral saaks sellistele laevadele tonnaažimaksuga maksustamise kava kohaldada.

([99]) Vt algatamisotsuse põhjendus 50.
([100]) Vt algatamisotsuse põhjendus 6 ja käesoleva otsuse põhjendus 10.
([101]) Vt algatamisotsuse põhjendus 7 ja käesoleva otsuse põhjendus 11.
([102]) Vt algatamisotsuse põhjendus 50.
([103]) Menetluse algatamise otsuse põhjendus 50.

(243) Kommertsjahtide ja merematkelaevade vastavust kava tingimustele tuleks hinnata lähtuvalt komisjoni teatisest, milles käsitletakse nõukogu määruse (EMÜ) nr 3577/92 tõlgendamist ([104]). Selle teatise punktis 3.3 kinnitatakse, et matketeenuseid käsitatakse määrustes (EMÜ) nr 3577/92 ja (EMÜ) nr 4055/86 meretranspordina. Merematkelaevad veavad reisijaid tõepoolest meritsi sadamate vahel ja seega kasutatakse neid meretranspordiks. Seega leiab komisjon, et merematkelaevad vastavad tonnaažimaksuga maksustamise tingimustele, kui enamiku nende tuludest moodustavad laevandusega seotud põhitulud. Laevandustegevusega seotud abiteenuste piiranguid käsitletakse põhjendustes 266–274.

(244) Veoteenused, mida osutatakse kommertsjahtidega, kuuluvad meretranspordi määratluse alla, kui need hõlmavad kaupade ja/või isikute merevedu sadamate vahel, aga ka sadama ja avamererajatise/-konstruktsiooni vahel. Seega leiab komisjon, et kommertsjahid, mida kasutatakse meretranspordiks tasu eest, vastavad tonnaažimaksuga maksustamise tingimustele.

Puksiiride ja süvenduslaevade vastavus tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele

(245) Algatamisotsuses avaldas komisjon kahtlust, kas puksiiridele ja süvenduslaevadele kohaldati Malta tonnaažimaksuga maksustamise kava kooskõlas rangete tingimustega, mis on sätestatud meretranspordile antava riigiabi suunistes ([105]).

(246) Meretranspordile antava riigiabi suuniste kohaselt „*võib kohaldada ettevõtjatele mõeldud maksukavasid (näiteks tonnaažimaksu) neile süvendajatele,* mille *tegevus seisneb „meretranspordis" üle 50 % ulatuses nende iga-aastasest tööajast ning ainult sellise transporditegevuse suhtes*". Süvendamise puhul on meretransport määratletud meretranspordile antava riigiabi suuniste punktis 3.1 kui „*eraldatud pinnase transport süvamerel*" ning selle alla ei kuulu „*kaeve- ja süvendustööd kui sellised*". Kooskõlas komisjoni otsustuspraktikaga ([106]) hõlmab tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele vastav süvenduslaevade tegevuse osa sadama ja süvenduskoha vahel sõitmist, eri süvenduskohtade vahel sõitmist, süvenduskoha ja eraldatud pinnase lossimiskoha vahel sõitmist, eraldatud pinnase lossimist, lossimiskoha ja sadama vahel sõitmist. Seevastu süvendamist ja süvendamise ajal sõitmist ei käsitata meretranspordina.

(247) Puksiiride kohta on meretranspordile antava riigiabi suunistes selgelt märgitud, et „pukseerimistegevus, mis sooritatakse muu hulgas sadamates või mis seisneb iseliikuva laeva abistamises sadamasse jõudmisel, ei ole meretransport". Ühtlasi on meretranspordile antava riigiabi suunistega kehtestatud, et pukseerimine kuulub nende kohaldamisalasse üksnes juhul, kui üle 50 % pukseerimistegevusest, mida puksiiriga asjaomase aasta jooksul ellu viiakse, kujutab endast meretransporti (see hõlmaks muu hulgas praamide pukseerimist sadamate vahel või sadama ja avamererajatise/-konstruktsiooni vahel või selliste laevade pukseerimist, mis ei saa tehnilise rikke tõttu ise sõita).

(248) Malta ametlikes õigusaktides pole sõnaselgelt käsitletud pukseerimis- ja süvendustegevusele kehtestatud nõuet 50 % moodustava meretranspordi kohta, mida on selgitatud põhjendustes 246–247. Komisjon leiab, et Malta õigusaktidega on jäetud võimalus kohaldada tonnaažimaksu süvenduslaevade ja puksiiride kasutamisest saadud tulule piiramatult. Seega leiab komisjon, et riiklikud meetmed, mis Maltal praegu pukseerimise ja süvendamise suhtes kehtivad, pole kooskõlas meretranspordile antava riigiabi suunistes sätestatud tingimustega.

Hoolde-, abi- ja muude laevade vastavus tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele

(249) Algatamisotsuses uuris komisjon, mida oli mõeldud hoolde- ja abilaevade all, millele Malta tonnaažimaksuga maksustamise kava kohaldatakse, ning mis alusel seda tehakse ([107]).

(250) Komisjon oli alguses seisukohal, et Malta tonnaažimaksuga maksustamise kava võis olla võimalik kohaldada mitmesugustele hoolde-/abilaevadele.

([104]) 22. aprilli 2014. aasta teatis, COM(2014) 232 final.
([105]) Vt menetluse algatamise otsuse põhjendus 46.
([106]) Vt eelkõige otsus 2009/380/EÜ, põhjendus 79–80.
([107]) Vt menetluse algatamise otsuse põhjendus 51.

(251) Komisjon uuris, kas kaabliparanduslaevad, sukeldumistoelaevad, naftapuuraukude stimuleerimislaevad, lootsilaevad, uurimislaevad, hüdrograafialaevad ja ehituslaevad, millega osutatakse teenuseid avamerel, ning ujuvplatvormid olid saanud kavast kasu, ning märkis, et komisjonil polnud piisavalt teavet, mille abil kindlaks teha, kas selliste laevade/konstruktsioonide kavaga hõlmamine oleks meretranspordile antava riigiabi suunistega kooskõlas. Malta on selgitanud, et neile laevadele tonnaažimaksu ei kohaldatud.

(252) Komisjon möönab, et teatavatele analoogsetele tegevustele võib kohaldada meretranspordile antava riigiabi suuniste sätteid, isegi kui need ei vasta meretranspordi rangele määratlusele. Nii on see selliste laevade käitamise puhul, mida kasutatakse peamiselt avamerel teenuste osutamiseks või paigaldus- ja hooldustegevuseks (nt kaabli-, toru-, uurimis- ja kraanalaevad), ([108]) või laevade puhul, mida kasutatakse merel päästetegevuseks ja avamerel mereabiks, tingimusel et nende puhul on vaja sarnase kvalifikatsiooniga töötajaid ning need on samamoodi avatud rahvusvahelisele konkurentsile ([109]).

(253) Tuleviku kohta on Malta selgitanud, et ta kavatseb kohaldada tonnaažimaksu kaabli-, toru-, kraana- ja uurimislaevadele komisjoni praktika kohaselt, mida on kirjeldatud põhjenduses 252. Malta on võtnud kohustuse seda oma õigusaktides sõnaselgelt kajastada ([110]). Seega kohaldatakse tonnaažimaksu edaspidiste õigusaktide kohaselt kaabli-, toru-, kraana- ja uurimislaevadele viisil, mis on kooskõlas meretranspordile antava riigiabi suunistega, mida kohaldatakse analoogia alusel.

(254) Malta tonnaažimaksuga maksustamise kava praeguse kohaldamise asjus „hoolde-/abilaevadele“ on Malta näidanud, et tegevused, mida see termin hõlmab, on seotud kaupade ja/või isikute mereveoga sadamate vahel või sadama ja avamererajatise/-konstruktsiooni vahel ning et need seega kujutavad endast meretransporti ([111]). Seega kuuluvad need laevad meretranspordile antava riigiabi suuniste kohaldamisalasse.

Kalalaevade vastavus tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele

(255) Algatamisotsuses ([112]) väljendas komisjon kahtlust, kas tonnaažimaksuga maksustamise kava peaks hõlmama kalalaevu.

(256) Komisjon leiab, et kalalaevade peamine eesmärk pole kaupade ja isikute merevedu sadamate vahel või sadama ja avamererajatise/-konstruktsiooni vahel, nagu nõutakse meretranspordile antava riigiabi suunistes. Ühtlasi pole kalalaevadel hooldelaevade konkreetseid omadusi, mis laseks komisjonil heaks kiita nende tonnaažimaksuga maksustamise, kohaldades analoogia alusel meretranspordile antava riigiabi suuniseid ([113]).

(257) Seega leiab komisjon, et kalalaevade kaasamine tonnaažimaksuga maksustamise kavasse ei sobi kokku siseturuga.

Avamere naftapuurplatvormide vastavus tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele

(258) Komisjon kordab seisukohta, mida ta väljendas oma algatamisotsuses Belgia tonnaažimaksu juhtumi puhul, ([114]) eelkõige seda, et meretranspordile antava riigiabi suunised ei hõlma loodusvarade kasutamist merel.

([108]) Vt käesoleva otsuse põhjendus 231.

([109]) Hindamisel, kas uued laevaliigid võivad tonnaažimaksust kasu saada, kaalub komisjon, kas on oht, et asjaomaseid hooldelaevu käitavad ettevõtted viivad oma maismaal toimuva tegevuse liidust välja, et leida soodsamaid maksukeskkondi, ning seejärel registreerivad oma laevad ümber kolmandatesse riikidesse. Komisjon võib kaaluda meretranspordile antava riigiabi suuniste kohaldamist analoogia alusel ettevõtetele, kes käitavad hooldelaevu, kui täidetud on järgmised tingimused. Need ettevõtted peavad tegutsema ülemaailmsel turul ning seisma ülemaailmse konkurentsi ja maismaal toimuva tegevuse ümberpaigutamise asjus silmitsi sarnaste katsumustega nagu ELi meretranspordisektoris. Asjaomaste hooldelaevade tegevus peab toimuma samasuguses õiguskeskkonnas nagu ELi meretransport, arvestades töökaitset, tehnilisi nõudeid ja ohutust. Tegevusteks peab olema vaja kvalifitseeritud ja koolitatud meremehi, kelle kvalifikatsioon on sarnane nende omaga, kes töötavad traditsiooniliste meretranspordilaevade pardal. Hooldelaevadel töötavatele meremeestele tuleks kohaldada sama tööõigust ja sotsiaalraamistikku nagu muudele meremeestele. Hooldelaevad peavad olema merelaevad ning need peavad läbima samad tehnilised ja ohutuskontrollid nagu meretranspordiks kasutatavad laevad.

([110]) Vt käesoleva otsuse lisa punkt 2.

([111]) Vt eelkõige käesoleva otsuse punkt 4.2.1.6 ja tabeli 2 allmärkus 2.

([112]) Vt algatamisotsuse põhjendus 50.

([113]) Vt käesoleva otsuse põhjendus 252.

([114]) Komisjoni 19. märtsi 2003. aasta otsus, põhjendused 65–72 (ELT C 145, 21.6.2003, lk 1).

(259) Seega järeldab komisjon, et avamere naftapuurplatvormide kaasamine tonnaažimaksuga maksustamise kavasse pole kooskõlas meretranspordile antava riigiabi suunistega.

7.2.1.2. Tonnaažimaksu alla kuuluvate laevadega teenitud tulu, millele kohaldatakse tonnaažimaksu

Tulu laevapereta väljaprahtimisest

(260) Algatamisotsuses ([115]) väljendas komisjon kahtlust õiguslike piirangute puudumise kohta seoses laevapereta prahtimisest saadud tuluga.

(261) Komisjon leiab, et kuigi laevapereta prahtimine on seaduslik majandustegevus, ei tohiks sellele üldjuhul kohaldada maksusoodustusi. Oma varasemates otsustes ([116]) leidis komisjon, et laevade rendileandjaid, kellel pole muud äritegevust, ei saa käsitada meretranspordi teenuste osutajatena ja seega ei tohiks nad tonnaažimaksuga maksustamise kavast kasu saada.

(262) Komisjon leiab, et eeltoodud põhimõtet ei tuleks kohaldada üksnes laevandusettevõtjatega sõlmitud laevapereta väljaprahtimise lepingutele, vaid ka lõpptarbijatega sõlmitud lepingutele lõbusõidulaevade sektoris. Laevapereta väljaprahtimise käsitlemine ei tohiks erineda olenevalt prahtija liigist, sest meretranspordile antava riigiabi suuniste kohane põhinõue on, et abisaaja osutab meretranspordi teenuseid, nagu määratletud asjaomastes nõukogu määrustes.

(263) Kontsernisiseste lepingute puhul on olukord aga teistsugune. Kontsernisisesed laevapereta väljaprahtimise tehingud võivad meretranspordile antava riigiabi suuniste kohaselt siseturuga kokku sobida, sest abisaaja tegeleb kontsernina meretranspordiga, aga kontsernisisese rendiskeemi kaudu. See, kas tonnaažimaksust kasu saaja soovib, et i) oleks üks õigussubjekt, kes tegeleb nii meretranspordiga kui ka on laeva omanik, või ii) kaks õigussubjekti, kellest üks tegeleb meretranspordiga ja teine on laeva omanik ning rendib seda esimesele (nt finantseerimispõhjustel), ei tohiks meretranspordile antava riigiabi suuniste kohaldamisel üldjuhul midagi muuta. Sellega seoses märgib komisjon, et kontsernisiseseid laevapereta väljaprahtimise tehinguid aktsepteeriti tingimusteta komisjoni otsuses Iiri tonnaažimaksu kohta ([117]). Komisjon märgib, et kontsernisisene laevapereta prahtimine on kooskõlas meretranspordile antava riigiabi suunistega, sest kaitstakse järgmisi eesmärke: „merendusalase oskusteabe säilitamine ja arendamine ning Euroopa meremeeste tööhõive kaitsmine ja edendamine“ ning „liikmesriikide merendusklastri tugevdamine, säilitades ühtlasi laevastiku üldise konkurentsivõime maailmaturgudel“.

(264) Lisaks kontsernisisestele tehingutele võib komisjon olla nõus teatava paindlikkusega tegelikult laevandusega tegelevate ettevõtete ja sarnaste ettevõtete ([118]) puhul, kui täidetud on kõik järgmised tingimused: ([119])

a) laevapereta väljaprahtimine peab olema seotud ajutise ülevõimsusega ja kestma kuni kolm aastat;

b) laevapereta prahtimine ei tohi kesta kauem kui kolm aastat;

c) ajutine ülevõimsus peab olema seotud abi saava laevandusorganisatsiooni enda laevandusteenustega, st ülevõimsust, mis on omandatud (ostetud või prahitud) konkreetselt väljaprahtimiseks, ei saa tonnaažimaksuga maksustada ning

([115]) Vt menetluse algatamise otsuse põhjendus 58.
([116]) Vt eelkõige komisjoni 17. juuli 2013. aasta otsus 2014/200/EL riigiabi SA.21233 C/11 (ex NN/11, ex CP 137/06) kohta, mida andis Hispaania Teatavate kapitalirendilepingute suhtes kohaldatav maksukord (Hispaania maksu tasaarvelduse süsteem) (ELT L 114, 16.4.2014, lk 1); komisjoni 20. detsembri 2011. aasta otsus Soome tonnaažimaksu juhtumi N448/2010 kohta, põhjendus 32 (ELT C 220, 25.7.2012, lk 1); komisjoni 1. aprilli 2015. aasta otsus Horvaatia tonnaažimaksu juhtumi SA. 37912 kohta, põhjendused 86 jj (ELT C 142, 22.4.2016, lk 6).
([117]) Komisjoni 11. detsembri 2002. aasta otsus juhtumi N 504/02 kohta (EÜT C 15, 22.1.2003, lk 5), põhjendused 17–24.
([118]) Nt ettevõtted, mis käitavad kaabli-, toru-, kraana- ja uurimislaevu ning laevu, mida kasutatakse merel päästmiseks ja avamerel mereabiks.
([119]) Vt muu hulgas komisjoni otsus Soome tonnaažimaksu juhtumi kohta, põhjendus 32; Iiri tonnaažimaksu juhtum, põhjendus 28, ning Horvaatia tonnaažimaksu juhtum, põhjendus 86 ja allmärkus 23.

d) laevapereta väljaprahitud võimsuse osakaal ei tohi ületada kuni 50 % suurust maksimumosakaalu laevandusorganisatsiooni laevastikus, millele kohaldatakse tonnaažimaksuga maksustamise kava. Komisjon leiab, et kui üle 50 % tonnaažimaksust kasu saaja laevastikust on laevapereta väljaprahitud, ei saaks sellist tegevust käsitada abitegevusena. Samas poleks madalam ülemmäär asjakohane, sest see võiks diskrimineerida väikeettevõtjaid.

(265) Kuna Maltal kohaldatavates õigusaktides ei arvata laevade rendileandjaid, kellel muud äritegevust pole, tonnaažimaksuga maksustamise kavast välja, pole need õigusaktid kooskõlas meretranspordile antava riigiabi suunistega.

Merematkelaevad ja kõrvaltulud

(266) Algatamisotsuses ([120]) märkis komisjon, et merematkelaevade käitajad pakuvad kasiino-, spaa-, meelelahutus- ja muid teenuseid. Komisjon kahtlustas, et sellised teenused võivad moodustada merematkelaevade põhitegevuse ja peamise kasumiallika. Seetõttu väljendas komisjon kahtlust selle üle, mil määral merematkelaevadele saaks kohaldada tonnaažimaksuga maksustamise kava.

(267) Peale selle märkis komisjon algatamisotsuses, ([121]) et Malta õigusaktides polnud antud täpseid juhiseid selle kohta, millistele tegevusliikidele võiks tonnaažimaksu kohaldada kui abitegevustele. Selged piirangud on aga vajalikud tagamaks, et tonnaažimaksust kasu saajad on tegelikud meretranspordi teenuste osutajad.

(268) Küprose tonnaažimaksu juhtumi puhul ([122]) leidis komisjon seoses reisijate mereveoga, et *„kõik hotellindus-, toitlustus-, meelelahutus- ja jaemüügitegevused nõuetele vastava laeva pardal" vastavad tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele, „kui neid teenuseid osutatakse selle laevaga reisijate mereveo abitegevustena ja kui neid tarbitakse või kasutatakse selle laeva pardal"*. Ühendkuningriigi tonnaažimaksu juhtumi puhul ([123]) leidis komisjon, et tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele vastavad ka „pakutavad teenused või võimalused, mis lisanduvad põhitegevusele, aga mis on osa klientidele pakutavast kogupaketist, tingimusel et need tõenäoliselt ei annaks tavapäraste maksueeskirjade kohaldamise korral kasumit". Belgia tonnaažimaksu juhtumi puhul ([124]) keelas komisjon tonnaažimaksu kohaldamise tulule selliste toodete müügist, mis pole ette nähtud laeval tarbimiseks, näiteks luksuskaubad, ([125]) ning tulule hasartmängudest ja kasiinodest, aga ka ekskursioonidest maismaal ([126]).

(269) Komisjon viitab ka oma otsustele Soome tonnaažimaksu juhtumi ([127]) ja Leedu tonnaažimaksu juhtumi kohta, ([128]) mille puhul komisjon nõustus tonnaažimaksu kohaldamisega sadamaterminali toimingutele, nagu pardalemineku ja pardalt lahkumisega seotud teenused, ning kauba lastimis-/lossimisteenustele ja haldus- ja kindlustustegevusele, mis on tihedalt seotud reisijate- või kaubaveoga. Lisaks nõustus komisjon oma otsuses Belgia tonnaažimaksu juhtumi kohta, et tulu käibekapitali lühiajalisest investeerimisest tuleneb tavapärasest finantsjuhtimisest ja seda võib seega tonnaažimaksuga maksustada, kui see tulu puudutab laevandusorganisatsiooni tavalist käibekapitali, mis on seotud tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele vastavate tegevustega ([129]).

(270) Arvestades eespool mainitud varasemaid otsuseid ja tunnistades, et kasu ei tooks lõpliku loetelu koostamine teenustest, mida võib abiteenustena tonnaažimaksuga maksustada, leiab komisjon, et mõned piirangud on vajalikud tagamaks, et tonnaažimaksust kasu saajad on tegelikud meretranspordi teenuste osutajad. Põhimõte on selline, et tonnaažimaksu tingimustele vastavatest laevadest saadud tulu peaks peamiselt olema laevandustegevusest saadud põhitulu.

([120]) Vt algatamisotsuse põhjendus 50.
([121]) Vt menetluse algatamise otsuse põhjendus 63.
([122]) Komisjoni 24. märtsi 2010. aasta otsus juhtumi SA.30338 kohta, põhjendus 26 (ELT C 144, 3.6.2010, lk 28).
([123]) Komisjoni 12. juuli 2000. aasta otsus juhtumi SA. 15810 kohta (EÜT C 258, 9.9.2000, lk 3).
([124]) Komisjoni 30. juuni 2004. aasta otsus 2005/417/EÜ mitmete maksumeetmete kohta, mida Belgia kavatseb rakendada meretranspordi valdkonnas (ELT L 150, 10.6.2005, lk 1), põhjendus 47.
([125]) Välja arvatud alkohol, tubakas ja parfüümid.
([126]) Sisseostetud teenused.
([127]) Allmärkus 116, põhjendused 9 ja 31 eespool.
([128]) Komisjoni 24. aprilli 2017. aasta otsus juhtumi SA. 45764 kohta, põhjendus 9, ELT C 219, 7.7.2017, lk 4.
([129]) Allmärkus 114, põhjendused 139–141 eespool.

(271) Põhitulu on tulu piletimüügist või kaubaveo tasudest ning reisijateveo puhul kajutite broneerimisest merereisi ajaks ning toidu ja jookide müügist vahetuks tarbimiseks pardal. Kõrvaltulu on muu tulu teenustest, mida pardal tihti pakutakse (eriti reisijateveo puhul) ning mis ei ähvarda oluliselt moonutada konkurentsi maismaal asuvate teenuseosutajatega, keda maksustatakse üldiste maksustamiseeskirjade kohaselt. Näited abiteenuste kohta on reklaamtahvlite rent pardal; selliste kaupade müük ja teenuste osutamine, mida tavaliselt reisilaevadel pakutakse, sealhulgas spaa-, juuksuri-, hasartmängu- ja meelelahutusteenused; laeva ruumide rentimine kauplusepidajatele ja teenuseosutajatele; kohalike ekskursioonide vahendamine jne. Komisjon leiab, et põhitulu peaks alati moodustama üle 50 % laeva brutotulust (kogu põhi- ja kõrvaltulu).

(272) Samuti tuleks piirata konkurentsi moonutamist maismaal pakutavate teenustega. See tähendab muu hulgas, et näiteks maismaal pakutavad teenused, nagu üldises teenusepaketis sisalduvad kohalikud ekskursioonid või reisi maanteeosa transport, tuleks sisse osta sõltumatutelt ettevõtetelt või turuväärtusele vastava hinnaga sama kontserni üksustelt, kellele kohaldatakse tavalist tulumaksu.

(273) Tonnaažimaksu ei tohiks kohaldada ka selliste lepingute sõlmimisele, mis pole meretranspordi sektoris tavalised, näites lepingud autode, kariloomade, vara omandamise kohta. Selline tulu pole meretranspordiga kuidagi seotud ja seega ei tohiks sellele kunagi – ei põhi- ega kõrvaltuluna – tonnaažimaksu kohaldada.

(274) Kuna Malta tonnaažimaksuga maksustamise kavas puuduvad selged sätted abitegevuste ulatuse ja selle kohta, mil määral need võivad tonnaažimaksust kasu saada, ei taga kava, et tonnaažimaksuga maksustatakse üksnes tegelikult laevandusega tegelevate ettevõtete kõrvaltulu. Seetõttu pole Malta tonnaažimaksuga maksustamise kava see aspekt kooskõlas meretranspordile antava riigiabi suunistega.

7.2.1.3. Tonnaažimaksu suurus

(275) Meretranspordile antava riigiabi suuniste punkti 3.1 eelviimases lõigus on sätestatud, et tonnaažimaksu määrade õiglase tasakaalu säilitamise eesmärgil kiidab komisjon heaks üksnes kavad, millega kehtestatakse sama tonnaaži puhul maksukoormus, mis on üsna sarnane juba heakskiidetud kavadega.

(276) Komisjon märgib, et Malta tonnaažimaksu määra arvutamise meetod erineb sellest, mida suurem osa liikmesriike kohaldab. Enamik liikmesriike määrab eri laevaliikidele nende tonnaaži põhjal nn mõttelise kasumi, millele seejärel kohaldatakse riiklikku äriühingu tulumaksu. Komisjon on nõus võimalusega kasutada tonnaažimaksu arvutamiseks eri meetodeid, kui asjaomaste laevade lõplik maksukoormus pole väiksem sellest, mille komisjon on siiani heaks kiitnud.

(277) Malta kohaldatavad tonnaažimaksu määrad võrreldes teistes liikmesriikides kohaldatavate määradega (eurodes) on esitatud põhjendustes 106–114. Komisjon märgib, et Malta ettevõtete lõplik maksumäär on võrdne ülejäänud liidus kohaldatava keskmise määraga.

(278) Malta kava sisaldab määra alandamist laevade puhul, mis on vähem kui kümme aastat vanad. Malta on kinnitanud, et selle eesmärk on ergutada tõhusamate ja keskkonnahoidlikumate laevade kasutamist kooskõlas meretranspordile antava riigiabi suuniste punkti 2.2 eesmärkidega. Malta tonnaažimaksuga maksustamise kavas on kehtestatud vanematele kui 15-aastastele laevadele kõrgemad määrad.

(279) Arvnäitajad, mille Malta esitas võrdluseks teistes liikmesriikides kohaldatavate tonnaažimaksu määradega, kajastavad üksnes kaubandusliku meresõidu seaduses sätestatud tüüpilist määra, mida pole kohandatud vastavalt laeva vanusele, ning sellest ei piisa otseseks võrdlemiseks, sest Malta esitatud arvnäitajate puhul eeldatakse teiste liikmesriikide määrade kirjeldamisel ühtlasi suurt arvu tegevuseta ja remondile kuluvaid päevi. Kui vaadata madalaimat Maltal makstavat määra, mis kehtib uuele laevale, ületaksid vähendatud määrad siiski neid, mille Poola on kehtestanud mistahes laevadele, mida kasutatakse 359 päeva aastas (98 %) või vähem.

(280) Komisjon märgib, et kuni 75 % vähendus ja võimalus ministri äranägemisel tehtud vähenduseks/vabastuseks, millele on viidatud algatamisotsuse põhjendustes 71–73, pole seotud kavakohase tonnaažimaksuga, vaid (eksitava nimetusega) tonnaažimaksuga, mida tuleb maksta laeva registreerimisel. Malta kohustus muuta tonnaažimaksu käsitlevaid õigusakte, et vältida termini „tonnaažimaks“ mitmeti mõistmist, teeb selle edaspidi selgeks.

(281) Malta ametiasutuste esitatud teabe põhjal kohaldatavate tonnaažimaksu määrade kohta ning komisjoni arvutuste põhjal ilmneb, et tonnaažimaksu määrad pole Maltal madalamad neist, mille komisjon on siiani heaks kiitnud. Seega leiab komisjon, et Malta tonnaažimaksu määrad on kooskõlas meretranspordile antava riigiabi suuniste punkti 3.1 sätetega.

7.2.1.4. Lipuseosenõue

(282) Algatamisotsuses leidis komisjon, et Malta õigusaktidega kehtestatud lipuseosenõuded olid leebemad, kui meretranspordile antava riigiabi suunistes nõutud ([130]).

(283) Meretranspordile antava riigiabi suuniste punkti 3.1 kohaselt võivad laevaomanikud, kes registreerivad osa oma laevu väljaspool EMPd, siiski EMP tonnaažimaksuga maksustamise kavast kasu saada, kui üle 60 % nende laevastiku tonnaažist on EMP lipu all. Kui EMP lipu all sõitva laevastiku tonnaaži osakaal on alla 60 %, võivad nad siiski registreerida lisalaevu väljaspool EMPd, kui i) nende EMP lipu all oleva laevastiku tonnaaži osakaal pole vähenenud alates 17. jaanuarist 2004 või ii) kõigi selliste EMP lipu all sõitvate laevade osakaal, mida asjaomases liikmesriigis maksustatakse, pole vähenenud viimase kolme aasta jooksul.

(284) Malta tonnaažimaksuga maksustamise kava ei taga aga põhjenduses 283 esitatud tingimuste täitmist. Täpsemalt võib abisaaja Malta tonnaažimaksuga maksustamise kavast siiski kasu saada, kui see abisaaja pole vähendanud EMP lipu all sõitvate laevade osakaalu oma tonnaažimaksuga maksustatud laevastikus kolme aasta jooksul ([131]). Ühtlasi võib abisaaja Malta tonnaažimaksuga maksustamise kavast siiski kasu saada, kui see abisaaja lihtsalt suurendab või säilitab EMP lipu all sõitvate laevade osakaalu oma tonnaažimaksuga maksustatud laevastikus ([132]). Seetõttu leiab komisjon, et tonnaažimaksuga maksustamise kava ei paku piisavaid kaitsemeetmeid tagamaks, et tonnaažimaksuga maksustatud ettevõtted, kelle laevastikus on ka muu kui EMP lipu all sõitvaid laevu, suurendavad või säilitavad oma laevastiku EMP lipu all oleva tonnaaži osakaalu ja et EMP lipu all oleva tonnaaži osakaal jääb seega rahuldavale tasemele. Selles suhtes pole tonnaažimaksuga maksustamise kava kooskõlas meretranspordile antava riigiabi suunistega ja seega ei sobi see kokku siseturuga ([133]).

7.2.1.5. Tähtajaline/tšartervedudeks prahtimine

(285) Algatamisotsuses ([134]) väljendas komisjon kahtlust tähtajaliselt prahtijate ja sarnaste ettevõtete tonnaažimaksust kasu saamise kõlblikkuse suhtes, millele ei kohaldatud suuresti mingeid piiranguid. Komisjon leidis, et see pole kooskõlas meretranspordile antava riigiabi suuniste eesmärkidega.

(286) Nagu komisjon on tõlgendanud oma varasemates otsustes, lubatakse meretranspordile antava riigiabi suunistega tšartervedudeks/tähtajalistel prahtijatel ja sarnastel laevade ärilistel käitajatel teatavatel tingimustel tonnaažimaksuga maksustamisest kasu saada. Komisjon leiab, et sellised ettevõtted võivad tonnaažimaksuga maksustamisest kasu saada üksnes siis, kui nad panustavad mõne meretranspordile antava riigiabi suunistes esitatud eesmärgi täitmisse, eelkõige ELi lipu all registreerimise edendamisse või oskusteabe säilitamisse ELis või mõlemasse. Nii on see näiteks juhul, kui lisaks tähtajaliselt/tšartervedudeks prahitud laevadele, mille on varustanud ja mehitanud muud ettevõtted, on tonnaažimaksust kasu saaja laevastikus ka laevu, mille mehitamise ja tehnilise haldamise tagab tema ise, ning kui sellised laevad moodustavad vähemalt 20 % kogu tonnaažimaksuga

([130]) Vt algatamisotsuse põhjendused 76–79.
([131]) Vt käesoleva otsuse põhjenduse 24 punkt c.
([132]) Vt käesoleva otsuse põhjendus 25.
([133]) Asjaolu, et praktikas võidi nõudeid täita, on asjakohane tagasinõudmiskohustuse seisukohast (vt käesoleva otsuse põhjendus 7.3).
([134]) Vt menetluse algatamise otsuse põhjendus 58.

maksustatud laevastikust ([135]). Teine võimalus on, et selliste laevade osakaal, mis sõidavad muu kui EMP lipu all ning on tähtajaliselt/tšarterveduteks prahitud, ei ületa 75 % abisaaja laevastikust, millele tonnaažimaksu kohaldatakse ([136]). Veel üks võimalus on liikmesriikide nõue, et vähemalt 25 % abisaaja kogu laevastikust sõidab EMP lipu all ([137]). Kõigil nimetatud juhtudel on tonnaažimaksust kasu saajal kohustus säilitada/suurendada oma laevastiku (laevad, mis kuuluvad talle või on laevapereta sisseprahitud) EMP lipu all oleva tonnaaži osakaalu.

(287) Malta kavas pole kehtestatud ühtegi põhjenduses 286 mainitud nõuet. Seetõttu järeldab komisjon, et õigusraamistik, mis on seotud äriliste käitajatega, kes osutavad veoteenuseid teiste ettevõtete täielikult varustatud ja mehitatud laevadega, pole kooskõlas meretranspordile antava riigiabi suunistega.

7.2.1.6. Abi sihtotstarbelise kasutamise meetmed

(288) Meretranspordile antava riigiabi suuniste punktiga 3.1 nõutakse, et välistada tuleks ülekanduv mõju tegevuste vahel, mis vastavad ja mis ei vasta tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele. Maksustamiseeskirjades on kehtestatud litsentsitud laevandusorganisatsioonidele kohustus pidada eraldi raamatupidamisarvestust, milles on eristatud laevandustegevusest ja muudest tuluallikatest saadud tulu ja kasum.

(289) Tulumaksuseaduses kehtestatud reeglid kulude mahaarvamise kohta nõuavad, et kulu ja sellest saadava tulu vahel oleks otsene seos. Tulumaksuseaduse artikli 14 lõike 1 kohaselt saab kulu maha arvata üksnes siis, kui kulu on „täielikult ja eranditult tekkinud tulu teenimisel“. Seega pole võimalik taotleda maksust vabastatud kasumi (sh tonnaažimaksuga maksustatud kasumi) teenimisel tekkinud kulude mahaarvamist muust maksustatavast tulust.

(290) Litsentsitud laevandusorganisatsioon, kes saab kasu tonnaažimaksusüsteemist, peab esitama igal aastal tuludeklaratsiooni, milles on eristatud tulu, mis vastab ja mis ei vasta tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele. Tulumaksuga maksustatavast tegevusest tuleneva kahjumiga ei saa maksmisele kuuluvat tonnaažimaksu tasaarveldada.

(291) Kõik litsentsitud laevandusorganisatsioonid on kohustatud koostama finantsaruandeid, mis vastavad rahvusvahelistele finantsaruandlusstandarditele, mille liit on heaks kiitnud, ja esitama need auditeerimiseks sertifitseeritud riiklikule raamatupidajale.

(292) Laevandusorganisatsioon ei saa otsustada osaleda või mitte osaleda Malta tonnaažimaksusüsteemis olenevalt sellest, kas tal on maksustatavat kasumit või kahjumit. Kui litsentsitud laevandusorganisatsioon ei otsusta teisiti, kuulub ta tonnaažimaksuga maksustamise kava kohaldamisalasse. Kui organisatsioon otsustab kavas mitte osaleda, on see otsus pöördumatu ([138]). Seetõttu ei või ükski Malta laevandusorganisatsioon/-grupp kohaldada osale oma laevadest tonnaažimaksuga maksustamise kava ja osale tulumaksukava.

(293) Tulumaksuseaduse artikkel 51 sisaldab laiaulatuslikke kuritarvituste vältimise sätteid, millega ära hoida kunstlikke skeeme, mille eesmärk on saada põhjendamatut maksusoodustust. Kuritarvituste vastase üldise reegli puhul lähtutakse komisjoni 6. detsembri 2012. aasta soovitusest agressiivse maksuplaneerimise kohta.

(294) Kuritarvituste vastaseid meetmeid toetavad karistused, mida rikkumiste korral kohaldatakse. Lisaks tasumata maksu tasumisele tuleb seega selliselt tasumata maksult tasuda ka intress, mille määr on 0,54 % kuus (st 6,48 % aastas), ning lisakaristused, mille määr on kuni 1,5 % kuus (st 18 % aastas).

(295) Komisjonil on hea meel märkida, et Malta on võtnud kohustused selle probleemi lahendamiseks, mis tõstatati algatamisotsuses seoses tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele vastavate tegevuste ja organisatsioonide liiga laia ulatusega ([139]).

([135]) Komisjoni otsus Leedu tonnaažimaksu juhtumi kohta, põhjendus 36.
([136]) Komisjon 13. mai 2003. aasta otsus Prantsusmaa tonnaažimaksu juhtumi N737/2002 kohta, põhjendus 35 (ELT C 38, 12.2.2004, lk 4); komisjoni otsus tonnaažimaksu juhtumi kohta, põhjendus 37.
([137]) Otsus (EL) 2015/667, põhjendus 42.
([138]) Maksustamiseeskirjade artikkel 6.
([139]) Vt menetluse algatamise otsuse põhjendus 85.

(296) Komisjon järeldab, et abi sihtotstarbelise kasutamise meetmed on Maltal tõhusad ja kooskõlas meretranspordile antava riigiabi suunistega ning et komisjoni kahtlused on selles küsimuses seega kõrvaldatud.

7.2.1.7. Tonnaažimaksu alla kuuluvate laevade müügist või üleandmisest tuleneva kapitalikasumi vabastamine maksust

(297) Nagu sätestatud punktis 7.1.3, kujutab tonnaažimaksu alla kuuluvate laevade müügist või üleandmisest tuleneva kapitalikasumi vabastamine maksust endast abi.

(298) Maksustamiseeskirjade artikli 3 lõike 1 punkti b kohaselt vabastatakse tonnaažimaksu alla kuuluvate laevade müügist või üleandmisest tulenev kapitalikasum maksust ([140]). Komisjon nõustub selliste tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele vastavate laevade müügist või üleandmisest tuleneva kapitalikasumi vabastamisega maksust, mis on omandatud või müüdud ajal, mil neile kohaldati seaduslikult tonnaažimaksuga maksustamise kava ([141]). Laevade puhul, mis on omandatud enne abisaaja ühinemist tonnaažimaksuga maksustamise kavaga, oleks selline maksuvabastus vastuvõetav üksnes meretranspordile antava riigiabi suuniste punktis 11 kehtestatud abi ülemmäära piires. Ülemmäära arvutamisel tuleb arvesse võtta üleamortiseeritud laevade müügist tulenevat kapitalikasumit (mis tekib enne tonnaažimaksuga maksustamise kavaga liitumist). See tähendab, et laevade puhul, mis on ostetud enne tonnaažimaksuga maksustamise kavaga ühinemist, tuleb üleamortiseerimisest tulenevad edasilükkunud maksukohustised tonnaažimaksuga maksustamise kavaga liitumisel tasuda, välja arvatud juhul, kui need jäävad kümne aasta jooksul abi ülemmäära piiresse. Sellised edasilükkunud maksukohustised tuleb tavaliselt kindlaks teha laeva turuväärtuse ja maksustatava väärtuse vahena tonnaažimaksusüsteemiga liitumise ajal.

(299) Arvestades kaubandusliku meresõidu seaduse artikli 85a praegust liiga üldist sõnastust, mille kohaselt võib tonnaažimaksu alla kuuluvaks laevaks (mis võib seejärel tonnaažimaksust kasu saada) kuulutada mistahes laeva olenemata toimingutest, milleks seda kasutatakse, ning arvestades eeskirjade puudumist enne tonnaažimaksuga maksustamise kavaga liitumist omandatud laeva võimaliku üleamortiseerimise kohta, leiab komisjon, et Malta õigusaktidega ei piirata tonnaažimaksu alla kuuluvate laevade müügist või üleandmisest tuleneva kapitalikasumi vabastamist maksust asjakohasel viisil summade ega ka abisaajate poolest. Selline üldine maksuvabastus, mis on Malta kavaga sätestatud, ei vasta kokkusobivuse nõuetele.

(300) Komisjon järeldab, et laevade müügist või üleandmisest tuleneva kapitalikasumi vabastamine maksust ei sobi oma praeguses sõnastuses kokku siseturu eeskirjadega, sest maksuvabastus laieneb laevadele, mis on tulumaksueeskirjade kohaldamise ajal amortiseeritud enne nende üleviimist tonnaažimaksuga maksustamise kava alla. Seetõttu on kõnealune maksuvabastus ebaseaduslik ja kokkusobimatu abi. Asjaomast sätet tuleb seega muuta.

7.2.1.8. Järeldus

(301) Eeltoodut arvestades järeldab komisjon, et Malta tonnaažimaksuga maksustamise kava järgnevad aspektid ei sobi kokku meretranspordile antava riigiabi suunistega: tegevuste, *„mis võivad olla muul viisil kindlaks määratud“*, vastavus tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele, teisaldatavate praamide vastavus tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele, tonnaažimaksu kohaldamise tingimused puksiiridele ja süvenduslaevadele, kalalaevade ja naftapuurplatvormide vastavus tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele, tonnaažimaksu alla kuuluvate laevade müügist ja üleandmisest tuleneva kapitalikasumi vabastamine maksust ning kaitsemeetmete puudumine seoses laevapereta väljaprahtimise, kõrvaltulude, EMP lipuseose ja tähtajalise/tšartervedudeks prahtimisega. Seetõttu ei sobi Malta tonnaažimaksuga maksustamise kava kokku siseturuga.

(302) Need kokkusobimatud aspektid saab aga lahendada Malta võetud kohustustega, mis on esitatud lisas, eelkõige punktides 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 20, 21 ja 22. Eeldusel, et lisas esitatud kohustused täidetakse kolmekuulise tähtaja jooksul, muutuks Malta tonnaažimaksuga maksustamise kava seega kokkusobivaks kohustuste täieliku täitmise kuupäeval.

([140]) Vt põhjendus 14.
([141]) Vt nt komisjoni otsused Soome tonnaažimaksu juhtumi kohta, põhjendus 38; Horvaatia tonnaažimaksu juhtumi kohta, põhjendused 50–53, 113; ja Itaalia tonnaažimaksu juhtumi kohta, põhjendused 28–33, 64–66.

7.2.2. *Laevandusettevõtete aktsiatega seotud kapitalikasumi vabastamine maksust*

(303) Nagu sätestatud punktis 7.1.3, kujutab endast abi laevandusettevõtete aktsiatega seotud kapitalikasumi maksuvabastus, mida kohaldatakse Malta residentidele.

(304) Laevandusettevõtte aktsiate ostmine ja müümine on osa investeerimistegevusest (mis ei vasta meretranspordile antava riigiabi suuniste kohaselt tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele) ([142]), mitte laevandustegevusest. Meretranspordile antava riigiabi suunistes on selgelt sätestatud, et liikmesriigid peaksid „säilitama […] tavalised maksumäärad […] aktsionäride ja direktorite isiklike sissetulekute puhul". See reegel on vajalik, et kokkusobiv abi oleks suunatud tegevusele, mis toetust vajab, ning et piirata nii palju kui võimalik konkurentsimoonutusi muudes sektorites. Vastasel juhul oleks kokkusobivat abi saavate ettevõtete aktsionäridel samuti õigus saada maksuvabastusi (ning ka nende aktsionäride võimalikel aktsionäridel). See suurendaks aga ettearvamatult abisummat, mis asjaomase sektori konkreetse ettevõtte jaoks algul heaks kiideti, nii et lõpuks võib selline abi „saastata" mitut majandussektorit (olenevalt abisaajatest aktsionäride tegevusest). Selline tulemus kahjustaks riigiabi eeskirjade tõhusust ning oleks vastuolus riigiabi andmise keelu põhimõttega, mille kohaselt tuleb mistahes vabastust (kokkusobivat abi) kohaldada piiraval ja hästi suunatud viisil.

(305) Komisjon järeldab, et laevandusettevõtete aktsiatega seotud kapitalikasumi vabastamine maksust Malta residentide kasuks ei sobi kokku siseturu eeskirjadega. Seetõttu on kõnealune maksuvabastus ebaseaduslik ja kokkusobimatu abi, mille andmine tuleb lõpetada. Komisjonil on hea meel märkida, et Malta ametiasutused on võtnud kohustuse see vabastus lisa punkti 16 kohaselt kaotada.

7.2.3. *Laevandusettevõtete rahastamise või tonnaažimaksu alla kuuluvate laevade rahastamisega seotud intressi või muu tulu vabastamine maksust*

(306) Nagu kirjeldatud põhjenduses 212, kujutab maksustamiseeskirjade artikli 3 lõige 2 endast abi finantsasutustele.

(307) Meretranspordile antava riigiabi suuniste kohaldamisala ja seega tonnaažimaksust saadav kasu piirdub „kaupade ja isikute mereveoga". See ei hõlma finantsasutuste antud laene, garantiisid ega emiteeritud väärtpabereid seoses laeva omamise, haldamise või käitamisega, nagu sätestatud maksustamiseeskirjade artikli 3 lõikes 2.

(308) Seetõttu pole vaatlusalune maksuvabastus meretranspordile antava riigiabi suuniste kohaselt kokkusobiv. Malta ei põhjendanud kokkusobivust ELi toimimise lepingu artikli 107 lõigete 2 ja 3 alusel. Komisjon ei leia, et vaatlusalust maksuvabastust saaks põhjendada aluslepingus esitatud kokkusobivustingimustega.

(309) Komisjon järeldab, et kava praegused tingimused seoses finantsasutustega ei sobi kokku meretranspordile antava riigiabi suunistega ning kujutavad endast seega ebaseaduslikku ja kokkusobimatut abi, mille andmine tuleb lõpetada. Komisjonil on hea meel märkida, et Malta ametiasutused on võtnud kohustuse see vabastus lisa punkti 3 kohaselt kaotada.

7.2.4. *Vabastus teatavatest dokumentide ja tehingute lõivudest*

(310) Kuigi vabastust dokumentide ja tehingute lõivust võib aktsepteerida meretranspordile antava riigiabi suuniste punktis 11 sätestatud abi ülemmäära piires, kui otsene abisaaja on tegelikult laevandusega tegelev ettevõte, võib praegune vabastus kasu tuua ettevõtetele, mis pole laevandusettevõtted. Ühtlasi puudub mehhanism meretranspordile antava riigiabi suuniste punkti 11 järgimiseks.

(311) Malta pole kokkusobivust põhjendanud ja komisjon ei näe, et meetme kokkusobivust oleks praegusel kujul võimalik põhjendada.

([142]) Vt meretranspordile antava riigiabi suuniste punkt 3.1.

(312) Komisjon järeldab, et Malta residentide vabastamine teatavatest dokumentide ja tehingute lõivudest seoses tehingutega, mis puudutavad laevandusorganisatsioonidega seotud vabalt kaubeldavaid väärtpabereid, ei sobi kokku siseturu eeskirjadega. Seetõttu on kõnealune maksuvabastus ebaseaduslik ja kokkusobimatu abi, mille andmine tuleb lõpetada. Komisjonil on hea meel märkida, et Malta ametiasutused on võtnud kohustuse see vabastus lisa punkti 17 kohaselt kaotada.

7.2.5. *Ministri äranägemisel antud vabastus tasude maksmisest*

(313) Kehtivate õigusaktidega pole ministri õigus vabastada oma äranägemisel laevu maksustamiseeskirjade kohaste tasude maksmisest piisavalt piiratud humanitaarsete ja heategevuslike eesmärkidega, nagu Malta ametiasutused ette nägid.

(314) Malta pole kokkusobivust põhjendanud ja komisjon ei näe, et meetme kokkusobivust oleks praegusel kujul võimalik põhjendada.

(315) Komisjon järeldab, et ministri võimalus laevu tasude maksmisest oma äranägemisel vabastada ei sobi kokku siseturu eeskirjadega. Seetõttu on võimalus selleks vabastuseks ebaseaduslik ja kokkusobimatu abi, mille andmine tuleb lõpetada. Komisjonil on hea meel märkida, et Malta ametiasutused on võtnud lisa punkti 19 kohase kohustuse anda välja suunised tagamaks, et ministri õigust kasutatakse üksnes humanitaar- ja heategevuseks, mis ei hõlma kaupade ja teenuste pakkumist turul.

7.2.6. *Abi ülemmäär*

(316) Meretranspordile antava riigiabi suuniste punkti 11 teises lõigus on sätestatud abi ülemmäär, et vältida abi kuhjumist tasemeni, mis pole kooskõlas ühenduses ühist huvi pakkuvate eesmärkidega ning võib viia liikmesriikide vahelise võistlemiseni toetuse saamiseks. Laevandusettevõtjatele antud abi kogusumma ([143]) ei või anda suuremat kasu kui kasu, mida kujutab meremeeste maksude ja sotsiaalmaksete vähendamine nullini ning laevandustegevusele kohaldatava äriühingu tulumaksu vähendamine meretranspordile antava riigiabi suuniste punkti 3.1 eelviimases lõigus nimetatud tasemeni.

(317) Malta on esitanud usaldusväärset teavet selle kohta, et ülemmäära on alati järgitud, ning võtnud kohustuse tagada ka edaspidi ülemmäära järgimine. Seda täiendab kohustus nõuda tonnaažimaksust kasu saajatelt iga-aastaste kohustuslike vastavusdeklaratsioonide esitamist abi ülemmäära järgimise kohta. Ühtlasi on Malta võtnud lisa punkti 12 kohase kohustuse kehtestada ametlik säte abi ülemmäära kontrollimise kohta.

7.3. **Abi tagasinõudmine**

7.3.1. *Uue/olemasoleva abi liigitus, õiguspärased ootused ja õiguskindlus*

(318) Ühinemisakti ([144]) artiklis 22 ja IV lisas (3. jagu) on sätestatud, et transpordisektorile antud abi käsitletakse kuni kolmanda ühinemisjärgse aastani kui olemasolevat abi aluslepingu artikli 88 lõike 1 tähenduses, tingimusel et sellest teatatakse komisjonile nelja kuu jooksul pärast ühinemist.

([143]) Välja arvatud koolitus- ja ümberkorraldusabi, avaliku teenindamise kohustusega seotud abi ning starditoetus uutele lähimereveo teenustele.

([144]) Akt Tšehhi Vabariigi, Eesti Vabariigi, Küprose Vabariigi, Läti Vabariigi, Leedu Vabariigi, Ungari Vabariigi, Malta Vabariigi, Poola Vabariigi, Sloveenia Vabariigi ja Slovaki Vabariigi ühinemistingimuste ja Euroopa Liidu aluslepingutesse tehtavate muudatuste kohta (edaspidi „ühinemisakt“) (ELT L 236, 23.9.2003, lk 33). Seoses Malta väitega, et tonnaažimaksuga maksustamise kava ja sellega kaasnevad meetmed kehtestati 1973. aastal, on piisav märkida, et ühinemisakti IV lisa 3. jao punkti 1 alapunkt a ei kehti transpordisektorile antavale abile.

(319) Oma ühinemiskuupäevaks oli Malta komisjonile kinnitanud, et Malta tonnaažimaksuga maksustamise kava oli kooskõlas tol ajal kehtivate eeskirjadega, ning andnud kinnitusi lipuseosenõude järgimise kohta, aga Malta ei esitanud komisjonile ühinemislepingu sätete kohaselt kava üksikasju, et käsitada seda olemasoleva abina. Komisjoni ja Malta ametiasutuste vahelised arutelud seoses transpordiküsimustega toimusid 19. oktoobril 2000 ja 18. septembril 2001 ning lühiarutelu tonnaažimaksu kohta on kajastatud protokollis ja Malta ametiasutuste läbirääkimispositsioonis ([145]). Malta ELiga ühinemise konverentsi koosolekul, mis toimus 26. oktoobril 2001, lepiti kokku teha ettepanek läbirääkimiste ajutiseks sulgemiseks seoses transporti puudutava ühinemispeatükiga, mis sisaldas sõnaselgelt riigiabi transpordisektoris.

(320) Komisjon leiab, et seoses käesolevas otsuses käsitletavate abimeetmetega ei saanud Maltal ega abisaajatel olla õiguspäraseid ootusi ega õiguskindlust. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei saa olla õiguspärast ootust, et abi on seaduslik, välja arvatud juhul, kui abi on antud kooskõlas ELi toimimise lepingu artiklis 108 sätestatud korraga, sest hoolikas ettevõtja peaks tavaliselt suutma kindlaks teha, kas seda korda on järgitud ([146]). Praegusel juhul on selge, et ELi toimimise lepingu artiklis 108 sätestatud teatamise korda ja ühinemisaktis sätestatud korda ei järgitud, ning seega pole õiguspäraseid ootusi. Ühtlasi ei vii Malta viidatud arutelud ([147]) järelduseni, et komisjon andis täpseid, tingimusteta ja järjekindlaid kinnitusi selle kohta, et tonnaažimaksuga maksustamise kava saab käsitada olemasoleva abina.

(321) Eeltoodut arvestades ei kujuta meetmed endast praegusel juhul olemasolevat abi, mis kuuluks nõukogu määruse (EL) 2015/1589 artikli 1 punktis b sätestatud kategooriatesse ([148]). Ühtlasi ei saa Maltal ega abisaajatel olla õiguspäraseid ootusi ega õiguskindlust seoses käesolevas otsuses käsitletavate abimeetmetega.

7.3.2. *Tonnaažimaksuga maksustamise kava*

7.3.2.1. Laevaliigid, mis vastavad tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele

(322) 2012. aasta riigisisese menetluse eeskirjade kohaselt ei vasta tulumaksust vabastamise ja „tonnaažimaksu alla kuuluvate laevadena“ käsitamise tingimustele kalalaevad, lõbusõidujahid, paiksed avamererajatised, sh naftapuurplatvormid, ujuvplatvormid, puksiirid, mida ei kasutata avamerel, mitteiseliikuvad ujuvkraanad, pontoonid, laevad, mille peamine eesmärk on pakkuda hasartmängu- ja/või kasiinoteenuseid, ning sarnased laevad, sest neid ei kasutata „laevandustegevuseks“ ([149]).

(323) Malta esitatud loetelu tonnaažimaksu alla kuuluvatest laevadest ja sellega kaasnevad selgitused näitavad, et nii on eeskirju ka praktikas rakendatud, ning Malta kinnitab, et ükski selline laev pole asjaomase perioodi jooksul tonnaažimaksust kasu saanud. 2012. aasta riigisisese menetluse eeskirjades on selgitatud, milliseid laevaliike ei käsitata laevandustegevuseks kasutatavate laevadena kaubandusliku meresõidu seaduse tähenduses. Varasem praktika alates 2004. aastast ei kaldunud neist eeskirjadest kõrvale. Komisjon järeldab seega, et kalalaevad, lõbusõidujahid, paiksed avamererajatised, sh naftapuurplatvormid, ujuvplatvormid, puksiirid, mida ei kasutata avamerel, mitteiseliikuvad ujuvkraanad, pontoonid, laevad, mille peamine eesmärk on pakkuda hasartmängu- ja/või kasiinoteenuseid, pole praktikas tonnaažimaksuga maksustamise kavast kasu saanud, kuigi see oleks teoorias olnud võimalik.

(324) Seoses kaubandusliku meresõidu seaduse artikli 85 kohase võimalusega seoses laevandustegevustega, *„mis võivad olla muul viisil kindlaks määratud*“, on Malta kinnitanud, et välja pole antud ühtegi määrust, eeskirja, korraldust või juhist, millega oleks soovitud laevandustegevuse määratlust laiendada. Komisjon järeldab seega, et laevandustegevuse määratlus piirdus kaupade ja reisijate rahvusvahelise mereveoga.

([145]) Malta ühinemisdokumendid CONF-M 51/00 ja CONF-M 65/01.
([146]) Kohtuasi C-24/95, Alcan Deutschland, ECLI:EU:C:1997:163, punkt 25 ja selles viidatud kohtupraktika.
([147]) Vt käesoleva otsuse põhjendus 319.
([148]) Nõukogu 13. juuli 2015. aasta määrus (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (ELT L 248, 24.9.2015, lk 9); millega asendatakse nõukogu 22. märtsi 1999. aasta määrus (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (EÜT L 83, 27.3.1999, lk 1).
([149]) Vt käesoleva otsuse põhjendus 10.

(325) Seega järeldab komisjon, et kuigi kava ulatus oli vastuvõetamatult lai, ei makstud abi välja ühegi abikõlbmatu laeva eest ja seega pole vaja abi tagasi nõuda.

Puksiirid ja süvenduslaevad

(326) Kuigi Maltal pole sõnaselgeid nõudeid süvendamise ja pukseerimise kohta, on Malta ametiasutused kinnitanud, et aastatel 2004–2016 kohaldasid nad tonnaažimaksuga maksustamise kava üksnes laevadele, mille puhul oli kindlaks tehtud, et suurem osa nende tööajast kulub kaupade rahvusvahelisele veole kooskõlas meretranspordile antava riigiabi suuniste parameetritega. Eelkõige arvati tonnaažimaksu kohaldamisalast välja sadamates kasutatavad puksiirid ning tonnaažimaksu kohaldamine piirdub laevadega, mis osalevad rahvusvahelises meretranspordis.

(327) Pärast Malta esitatud teabe uurimist märgib komisjon, et puksiiride puhul kohaldati tonnaažimaksu üksnes EMP lipu all sõitvatele laevadele ning et neile laevadele tonnaažimaksu kohaldamisel järgiti asjaomasel ajavahemikul tegelikult suuniseid.

(328) Komisjon järeldab seega, et abi pole vaja tagasi nõuda.

7.3.2.2. Tulu, millele kohaldatakse tonnaažimaksu

Abitegevused

(329) Merematkelaevade abitegevuste kohta märgib komisjon Malta esitatud teabe põhjal esiteks, et alltöövõtjate kasumile pole tonnaažimaksuga maksustamise kava kohaldatud, ja teiseks, et teenuste puhul, mida laevadel klientidele tavaliselt osutatakse, ning ka nende puhul, mis on seotud maismaal toimuvate ekskursioonidega, on tonnaažimaksust kasu saadud ainult siis, kui laevandusorganisatsioon on need turuväärtusele vastava hinnaga sisse ostnud. Komisjon on seega rahul, et laevandustegevuse tõlgendus, mida Malta kasutas, on taganud nende tegevuste ulatusest lähtumise, millest tuleneva kõrvaltulu tonnaažimaksuga maksustamise oli komisjon varem heaks kiitnud.

(330) Ühtlasi märgib komisjon, et saamaks aimu ettevõtjate tegevuse ulatusest enne tonnaažimaksuga maksustamise kavaga liitumist, on Malta praktikas pidanud individuaalseid arutelusid iga merematkelaevade omaniku/käitajaga, kes soovib Malta tonnaažimaksuga maksustamise kavaga liituda. Selle moodusega on Malta ametiasutustel olnud võimalik tagada, et selliste laevade omanikud ja käitajad saavad tonnaažimaksuga maksustamise kavast kasu üksnes siis, kui see on asjakohane. Kuigi kehtestatud polnud ametlikku nõuet tagamaks, et alla 50 % laeva tonnaažimaksuga maksustatud tuludest on kõrvaltulud, on Malta ametiasutused näidanud, et laevandusega seotud põhitulud moodustasid suurema osa iga laeva laevandustuludest. Komisjon järeldab seega, et abi pole vaja tagasi nõuda.

Tähtajaline/tšarterveduseks prahtimine ja laevapereta väljaprahtimine

(331) Pärast Maltalt selgituste saamist märgib komisjon, et Malta laevandusorganisatsioonid, kes on tonnaažimaksust kasu saanud, pole tegelenud tähtajalise prahtimisega ja et Malta tonnaažimaksuga maksustatud laevastik sõidab peamiselt (täpsemalt 90 % ulatuses) EMP lipu all.

(332) Ükski laevapereta väljaprahitud laev, mis tonnaažimaksuga maksustamise kavas osales, polnud kolmandatele isikutele ilma laevapereta väljaprahitud laev, nagu näitas aastaid 2004–2016 käsitlev ülevaade, mille Malta komisjoni talitustele esitas.

(333) Komisjon järeldab seega, et seoses tähtajalise/tšarterveduseks prahtimisega ja laevapereta väljaprahtimisega pole abi vaja tagasi nõuda.

7.3.2.3. Lipuseos

(334) Malta on esitanud varasemad andmed abisaajate Malta ja EMP lipu all sõitvate laevade osakaalu kohta. EMP lipu all sõitvate laevade osakaal abisaaja kohta on palju suurem kui 60 %, mida nõutakse meretranspordile antava riigiabi suunistega.

7.3.2.4. Tonnaažimaksu alla kuuluvate laevade müügist või üleandmisest tuleneva kapitalikasumi vabastamine maksust

(335) Asjaomaseid sätteid on vaja muuta, sest maksuvabastus ei piirdu tuluga selliste laevade müügist või üleandmisest, mis on omandatud või müüdud tonnaažimaksuga maksustamise kavas osalemise ajal. Olenemata maksuvabastuse liiga laiast ulatusest on Malta usutavalt näidanud, et maksuvabastusest on kasu saadud üksnes laevamüükide ja tehingute puhul, mis on seotud tonnaažimaksu alla kuuluvate laevadega, mida laevandusettevõtted ostsid ja müüsid tonnaažimaksuga maksustamise ajal. Komisjon leiab seega, et abi pole vaja tagasi nõuda.

7.3.2.5. Järeldus

(336) Kuna praktikas pole Malta tonnaažimaksuga maksustamise kava raames abikõlbmatutele abisaajatele abisummasid välja makstud, järeldab komisjon, et abi pole vaja tagasi nõuda.

7.3.3. *Laevandusettevõtete rahastamisega või tonnaažimaksu alla kuuluvate laevade rahastamisega seotud intress või muu tulu*

(337) Malta esitatud selgitusi ([150]) silmas pidades leiab komisjon, et ükski finantsasutus pole praktikas kasu saanud laevandusettevõtete või tonnaažimaksu alla kuuluvate laevade rahastamisega seotud intressi ja muu tulu maksust vabastamisest. Kuna selle meetme puhul pole ühelegi abisaajale abi välja makstud, pole vaja abi tagasi nõuda.

7.3.4. *Vabastus dokumentide ja tehingute lõivust ning laevandusettevõtete aktsiatega seotud kapitalikasumi vabastamine maksust*

(338) Üldise maksusüsteemi eeskirjade kohaselt vabastatakse aktsiate ülekandmisega seotud kapitalikasumi maksustamisest kõik Malta mitteresidendid. Tulumaksuseaduse artikli 12 lõike 1 punkti u alapunktis 1 on sätestatud, et mistahes tulu või kasum, mida Maltal registreeritud ettevõte saab osalusest mitteresidendist ettevõttes või sellise osaluse ülekandmisest, on maksuvaba.

(339) Dokumentide ja tehingute lõivu puhul on tehing üldise süsteemi kohaselt maksuvaba, kui poolt lihtaktsiakapitalist kontrollivad mitteresidendid. Ühtlasi kohaldatakse maksuvabastusi kontsernisiseste üleandmiste korral.

(340) Malta on võtnud meetmeid laevandusettevõtete aktsionäre esindava valimi moodustamiseks, et teha kindlaks tüüpiline omandistruktuur. Malta moodustas selle valimi, et kajastada Malta tonnaažimaksuga maksustatud laevastiku koosseisu. Olles kindlaks teinud sobiva ettevõtete kogumi, et laevastikku täpselt kajastada, vaatas Malta eraldi üle nende ettevõtete aktsiaomandi asjaomasel perioodil. Malta tegi kindlaks, et kõik need ettevõtted kuulusid ajavahemikul 2004–2016 üksnes mitteresidentidele. Peale selle korraldas Malta eriuuringu aktsionäride tehingute kohta asjaomasel perioodil, et proovida välja selgitada tehinguid, milles osalesid Malta residendid. Uuringu tulemusel leiti vaid üks tehing, milles osales Malta resident. See tehing hõlmas kontserni, kus kõik aktsionärid olid mitteresidendid. Tuvastatud tehingu suurus tähendas, et isegi kui välisomandusest tulenevaid üldisi vabastusi poleks saanud kohaldada, oleks kapitalikasumit ning dokumentide ja tehingute lõivu hõlmav väärtus olnud tunduvalt madalam vähese tähtsusega abi piirmäärast.

(341) Esindava valimi struktureeritud koostamine Malta poolt koos tehingute otsimise, üldise maksusüsteemi kohaste võimalike vabastustega ja vähese tähtsusega abi piirmääraga osutab sellele, et abi tagasinõudmine pole tõenäoliselt ulatuslik. Nende kahe meetme puhul ei saa aga välistada abi väljamaksmist juhtudel, kui ühtegi eelnimetatud vabastustest ei saa kohaldada ja väljamakstud summa ületab vähese tähtsusega abi piirmäära. Sellistel juhtudel tuleks väljamakstud abi tagasi nõuda.

(342) Tagasinõudmismetoodika kohaselt peaks tagasinõutav summa hõlmama lõivu või maksu, mida oleks pidanud maksma, kui kohaldatud oleks üldiselt kohaldatavaid eeskirju. Et selgitada välja võimalikud abisaajad, peavad Malta ametiasutused esiteks tegema kindlaks laevandusettevõtete omandistruktuuri. Teiseks peavad Malta ametiasutused kontrollima, kas tehingutes, millega kaasnesid dokumentide ja tehingute lõiv ning laevandusettevõtete aktsiatega seotud kapitalikasumi maksustamine, osales Malta kodanik.

([150]) Vt põhjendus 136.

7.3.5. *Ministri äranägemisel antud vabastus tasude maksmisest*

(343) Ministri õigust, mida on kirjeldatud käesoleva otsuse põhjendustes 23 ja 313, pole kunagi kasutatud ning seega pole vaja abi tagasi nõuda.

7.4. **Kohustused**

(344) Komisjon kiidab heaks Malta kohustused, mis on esitatud käesoleva otsuse lisas.

7.5. **Keel**

(345) Malta on loobunud oma õigusest lasta otsus vastu võtta malta keeles. Seepärast on autentne keel inglise keel.

8. **KOKKUVÕTE**

(346) Komisjon leiab, et tonnaažimaksuga maksustamise kava on riigiabi aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Lisaks tonnaažimaksu kohaldamisele seoses laevade käitamisest saadud tuluga on abi: Malta residentidele kohaldatav vabastus laevandusettevõtete aktsiatega seotud kapitalikasumi maksustamisest; Malta residentidele kohaldatav vabastus laevade müügist või üleandmisest tuleneva kapitalikasumi maksustamisest; Malta residentidele kohaldatav vabastus dokumentide ja tehingute lõivust seoses aktsiatega; ministri õigus anda oma äranägemisel vabastus tasude maksmisest ning finantsasutustele kohaldatav vabastus laevandusettevõtete rahastamisega või tonnaažimaksu alla kuuluvate laevade rahastamisega seotud intressi või muu tulu maksustamisest.

(347) Komisjon leiab, et laevandusettevõtete aktsiate dividendide vabastamine maksustamisest pole riigiabi aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, sest sellega ei anta valikulist eelist.

(348) Komisjon leiab, et järgmised riigiabi meetmed ei sobi kokku siseturuga.

a) Tonnaažimaksuga maksustamise kava järgmised aspektid: tegevuste, „*mis võivad olla muul viisil kindlaks määratud*“ vastavus tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele, teisaldatavate praamide vastavus tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele, tonnaažimaksu kohaldamise tingimused puksiiridele ja süvenduslaevadele, kalalaevade ja naftapuurplatvormide vastavus tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele, tonnaažimaksu alla kuuluvate laevade müügist ja üleandmisest tuleneva kapitalikasumi vabastamine maksust ning kaitsemeetmete puudumine seoses laevapereta väljaprahtimise, kõrvaltulude, EMP lipuseose ja tähtajalise/tšarterveduteks prahtimisega;

b) Malta residentidele kohaldatav vabastus sellise kapitalikasumi maksustamisest, mis tuleneb aktsiate müügist laevandusettevõtetes;

c) finantsasutustele kohaldatav vabastus sellise intressi- või muu tulu tulumaksust, mis on seotud laevandusettevõtete rahastamisega või tonnaažimaksu alla kuuluvate laevade rahastamisega;

d) Malta residentidele kohaldatav vabastus dokumentide ja tehingute lõivust aktsiate ülekandmise korral laevandusorganisatsioonis;

e) ministri õigus anda oma äranägemisel vabastus tasude maksmisest;

(349) Komisjon leiab, et põhjenduses 348 loetletud kokkusobimatu riigiabi meetmed tuleb tühistada. Kui aga Malta täidab käesoleva otsuse lisas esitatud kohustusi, muutub Malta tonnaažimaksuga maksustamise kava kohustuste täieliku täitmise kuupäeval kokkusobivaks.

(350) Komisjon leiab, et see, kuidas Malta ametiasutused on tonnaažimaksuga maksustamise kava praktikas hallanud, pole kaasa toonud abisummade väljamaksmist abikõlbmatutele abisaajatele. Ühtlasi pole abi välja makstud seoses ministri õigusega anda oma äranägemisel vabastus tasude maksmisest ja seoses finantsasutustele kohaldatava vabastusega sellise intressi- või muu tulu tulumaksust, mis on seotud laevandusettevõtete rahastamisega või tonnaažimaksu alla kuuluvate laevade rahastamisega.

(351) Komisjon leiab, et kokkusobimatu riigiabi, mis on välja makstud seoses Malta residentidele kohaldatava vabastusega sellise kapitalikasumi maksustamisest, mis tuleneb aktsiate müügist laevandusettevõtetes, ning seoses Malta residentidele kohaldatava vabastusega dokumentide ja tehingute lõivust aktsiate ülekandmise korral laevandusorganisatsioonis, tuleb tagasi nõuda ulatuses, milles see ületab vähese tähtsusega abi piirmäära,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Tonnaažimaksuga maksustamise kava raames alates 1. maist 2004 antud abi kujutab endast uut abi ühinemislepingu tähenduses.

Artikkel 2

Tonnaažimaksuga maksustamise kava raames antud abi on siseturuga kokkusobiv tingimusel, et täidetakse lisas esitatud kohustusi.

Artikkel 3

1. Tonnaažimaksuga maksustamise kava järgmised elemendid ei sobi kokku siseturuga:

a) tonnaažimaksu kohaldamine tulule, mis on saadud teisaldatavate praamide, naftapuurplatvormide ja kalalaevade käitamisest;

b) tonnaažimaksu piiranguteta kohaldamine tulule, mis on saadud puksiiride ja süvenduslaevade kasutamisest ning laevapereta väljaprahtimisest;

c) tonnaažimaksu piiranguteta kohaldamine tähtajaliselt/tšartervedudeks prahitud laevadele;

d) tonnaažimaksu kohaldamine abitegevustest saadud tulule ilma piiranguta, mille kohaselt peaks suurem osa tonnaažimaksust kasu saaja tonnaažimaksuga maksustatud tulust tulenema laevandusega seotud põhitegevusest, ning mehhanismide puudumine tagamaks, et maismaal pakutavaid teenuseid osutatakse turutingimustel;

e) tonnaažimaksu kohaldamine laevandusega tegelevatele ettevõtetele ilma nõudeta, et tonnaažimaksuga maksustatud laevandusorganisatsioonid, kelle laevastikus on ka muu kui EMP lipu all sõitvaid laevu, peavad laevastiku EMP lipu all oleva tonnaaži osakaalu suurendama või säilitama, kui see osakaal on alla 60 %;

f) tonnaažimaksu kohaldamine tegevustele, „mis võivad olla muul viisil kindlaks määratud“;

g) Malta residentidele kohaldatav vabastus laevade müügist või üleandmisest tuleneva kapitalikasumi maksustamisest.

2. Ka järgmised meetmed ei sobi kokku siseturuga:

a) Malta residentidele kohaldatav vabastus sellise kapitalikasumi maksustamisest, mis tuleneb aktsiate müügist laevandusettevõtetes;

b) finantsasutustele kohaldatav vabastus sellise intressi- või muu tulu tulumaksust, mis on seotud laevandusettevõtete rahastamisega või tonnaažimaksu alla kuuluvate laevade rahastamisega;

c) Malta residentidele kohaldatav vabastus dokumentide ja tehingute lõivust aktsiate ülekandmise korral laevandusorganisatsioonis;

d) ministri õigus anda oma äranägemisel vabastus tasude maksmisest.

Malta kohustub kõrvaldama need maksuvabastused oma õigusaktidest ja kohandama tonnaažimaksuga maksustamise kava kohaldamisala, nagu täpsustatud lisas esitatud kohustustes.

Artikkel 4

Üksikabi pole antud seoses artikli 3 esimeses lõikes esitatud meetmetega ega artikli 3 teise lõike taanetes b ja d esitatud meetmetega. Seoses nende meetmetega pole vaja abi tagasi nõuda.

Artikkel 5

Üksikabi, mida anti artikli 3 teise lõike taanetes a ja c osutatud meetmetega, on kokkusobimatu ning tuleb tagasi nõuda, välja arvatud juhul, kui see vastab tingimustele, mis on sätestatud määruse (EL) nr 1407/2013 (milles käsitletakse Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamist vähese tähtsusega abi suhtes) artiklis 3.

Artikkel 6

1. Malta nõuab artiklis 5 osutatud meetmetega antud kokkusobimatu abi abisaajatelt tagasi.

2. Tagasinõutavatelt summadelt arvestatakse intressi alates kuupäevast, mil need anti abisaajate käsutusse, kuni nende tegeliku tagasimaksmiseni.

3. Intress arvutatakse liitintressina vastavalt komisjoni määruse (EÜ) nr 794/2004 ([151]) V peatükile ja komisjoni määrusele (EÜ) nr 271/2008, ([152]) millega muudetakse määrust (EÜ) nr 794/2004.

Artikkel 7

1. Artiklis 5 osutatud meetmetega antud kokkusobimatu abi nõutakse tagasi viivitamata ja tõhusalt.

2. Malta tagab käesoleva otsuse rakendamise nelja kuu jooksul pärast käesoleva otsuse teatavakstegemise kuupäeva.

Artikkel 8

Kahe kuu jooksul alates käesoleva otsuse teatavakstegemise kuupäevast teavitab Malta komisjoni otsuse täitmiseks võetud meetmetest ja esitab järgmise teabe:

a) tuvastatud abisaajate saadud kokkusobimatu abi kogusumma;

b) igalt abisaajalt tagasinõutava abi kogusumma (põhisumma ja intress);

c) käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud ja kavandatud meetmete üksikasjalik kirjeldus;

d) dokumendid, mis tõendavad, et abisaajatele on antud korraldus kokkusobimatu abi tagasi maksta.

([151]) Komisjoni 21. aprilli 2004. aasta määrus (EÜ) nr 794/2004, millega rakendatakse nõukogu määrust (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (ELT L 140, 30.4.2004, lk 1).

([152]) Komisjoni 30. jaanuari 2008. aasta märus (EÜ) nr 271/2008, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 794/2004, millega rakendatakse nõukogu määrust (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks (ELT L 82, 25.3.2008, lk 1).

Artikkel 9

Käesolev otsus on adresseeritud Malta Vabariigile.

Brüssel, 19. detsember 2017

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Margrethe VESTAGER

LISA

MALTA VÕETUD KOHUSTUSED

1. Malta kohustub tonnaažimaksu kohaldamisalast sõnaselgelt välja arvama järgmised laevad:

   a) kalalaevad ja kalatöötlemislaevad;

   b) erajahid ning laevad, mida kasutatakse peamiselt spordiks ja lõbusõitudeks;

   c) paiksed avamererajatised ja ujuvlaod;

   d) puksiirid ja süvenduslaevad, mida ei kasutata avamerel;

   e) laevad, mille peamine eesmärk on pakkuda tavaliselt maal pakutavaid kaupu ja teenuseid;

   f) paiksed laevad, mida kasutatakse hotellide käitamiseks ning toitlustustegevuseks (ujuvhotellid ja -restoranid);

   g) laevad, mida kasutatakse peamiselt hasartmängudeks/kasiinodena (ujuvkasiinod või merematkelaevade kasiinod);

2. Järgides otseselt meretranspordile antava riigiabi suuniste tingimusi, kohustub Malta õigusaktides sõnaselgelt kajastama nõuet piirduda tonnaažimaksu kohaldamisel laevadega, mida kasutatakse kaupade ja reisijate rahvusvaheliseks mereveoks, ning järgmiste laevadega (mis on varem muude liikmesriikide puhul heaks kiidetud):

   a) kaablilaevad;

   b) torulaevad;

   c) kraanalaevad ja

   d) uurimislaevad.

3. Malta kohustub jätma maksustamiseeskirjadest välja artikli 3 lõike 2, kõrvaldama finantsasutuste võimaluse tonnaažimaksust kasu saada ning piirduma tonnaažimaksu kohaldamisel organisatsioonidega, kes on võtnud riske ja kohustusi seoses tonnaažimaksu alla kuuluva laeva käitamisega (st tehniline haldamine ja mehitamine) või laevandustegevusega.

4. Malta kohustub tonnaažimaksu kohaldamisel sõnaselgelt piirduma laevade laevapereta väljaprahtimisega või sarnaste tehingutega, mis on tehtud kolmandate isikutega ([1]). Tonnaažimaksu võib kohaldada laevade kolmandatele isikutele laevapereta väljaprahtimisele ja sarnastele tehingutele üksnes kui tegelikult laevandusega tegelevate ettevõtete abitegevustele ajutise ülevõimsuse kontekstis ning järgmistel tingimustel:

   a) üksnes ajutise ülevõimsusega tegelemiseks;

   b) kuni kolme aasta jooksul;

   c) laevapereta väljaprahitud võimsus ei ületa 50 % laevandusettevõtte laevastikust arvutatuna kontserni tasandil;

   d) ülevõimsust, mis on omandatud konkreetselt väljaprahtimiseks, ei saa tonnaažimaksuga maksustada.

5. Malta tagab, et olemasolevate ja uute tonnaažimaksuga maksustamise kavas osalejate tonnaažimaksuga maksustatud laevastikust on vähemalt 25 % EMP lipu all, ilma et see mõjutaks nõuet seda osakaalu säilitada või suurendada, nagu sätestatud meretranspordile antava riigiabi suuniste punktis 3.1 (kaheksandas lõigus).

6. Süvenduslaevade puhul kohustub Malta tonnaažimaksu kohaldamisel piirduma sõnaselgelt selliste süvenduslaevadega, mille tegevus seisneb „meretranspordis“ – s.t eraldatud pinnase transpordis süvamerel – üle 50 % ulatuses nende iga-aastasest tööajast, ning ainult sellise transporditegevusega. Tonnaažimaksu võib kohaldada üksnes liikmesriikides või EMPs registreeritud süvenduslaevadele.

([1]) See hõlmab ka laevade (eriti jahtide) laevapereta rendile andmist füüsilistele isikutele.

7. Puksiiride puhul kohustub Malta piirduma tonnaažimaksu kohaldamisel üksnes nende laevadega, mille tegevus seisneb meretranspordis üle 50 % ulatuses nende iga-aastasest tööajast. Ooteaja võib tingimisi samastada selle osaga puksiiri tegelikust kogutegevusest, mis on meretransport. Pukseerimistegevus, mis sooritatakse muu hulgas sadamates või mis seisneb iseliikuva laeva abistamises sadamasse jõudmisel, ei ole meretransport, ning tonnaažimaksu võib kohaldada üksnes liikmesriikides või EMPs registreeritud laevadele.

8. Malta kohustub reguleerima kõrvaltulude abikõlblikkust, nagu sätestatud käesolevat juhtumit käsitleva komisjoni lõpliku otsuse põhjendustes (88)–(91), üksikasjalike eeskirjadega, mille eelnõusid on komisjoniga jagatud, ning kehtestama nõude, et tulu laevapõhistest abitegevustest ja nendest abitegevustest, mis pole laevapõhised, ei ületa 50 % abisaava ettevõtte brutotulust (nii laevapõhine kui ka muu tulu). Malta kohustub ühtlasi mitte kohaldama tonnaažimaksu tulule tegevustest, mis on esitatud käesolevat juhtumit käsitleva komisjoni lõpliku otsuse põhjenduses (87).

9. Malta kohustub tagama, et laevade müügist tuleneva kapitalikasumi maksuvabastust kohaldatakse üksnes laevadele, mida käitavad tonnaažimaksuga maksustatud ettevõtted, kes osalevad tegelikus laevandustegevuses, ning kehtestama nõude, et sellisest vabastusest võib kasu saada üksnes laevade puhul, mida omandatakse ja müüakse tonnaažimaksuga maksustamise kavas osalemise ajal.

10. Malta tagab, et laevandusettevõtted (v.a laevahaldusettevõtted ([2])) ei saa tonnaažimaksust kasu, välja arvatud juhul, kui:

    a) vähemalt 60 % nende laevastiku ([3]) tonnaažist on kavaga liitumise ajal liidu liikmesriigi või Euroopa Majanduspiirkonna lepingu osalisest riigi lipu all; või

    b) nad säilitavad või suurendavad oma laevastiku selle osa tonnaaži osakaalu, mida nad käitasid liidu liikmesriigi või Euroopa Majanduspiirkonna lepingu osalisest riigi lipu all kavaga liitumise ajal.

    Igal juhul peab organisatsioonil kava kohaldamise kolmandaks aastaks olema 60 % tonnaažimaksuga maksustatud laevastikust EMP lipu all.

    Seoses laevandusorganisatsiooni esimese liitumisega Malta tonnaažimaksusüsteemiga võib nimetatud kohaldatavat piirmäära aga alandada kahekümne viie protsendini (25 %). Malta jätkab kontrollimist, ega EMP lipu all sõitva laevastiku osakaal pole kolmeaastase ajavahemiku jooksul keskmiselt vähenenud (nii olemasolevate kui ka uute abisaajate puhul).

11. Malta tagab, et EMP lipu all sõitvatest laevadest saadud tulule kohaldatakse tonnaažimaksu üksnes siis, kui eelnimetatud lipukriteeriumid on täidetud (vt kohustus nr 10), ning üksnes laevastike puhul, mida hallatakse äriliselt ja strateegiliselt kogu ulatuses EMPs. Laevadele, mille äriline ja strateegiline haldamine ei toimu EMPs, võib tonnaažimaksuga maksustamise kava kohaldada üksnes juhul, kui need sõidavad EMP lipu all (välja arvatud laevad, mis on väljaprahitud tingimustel, mille puhul on järgitud kohustuses nr 4 mainitud piiranguid).

12. Malta kohustub kehtestama ametliku sätte meretranspordile antava riigiabi suuniste punktis 11 sätestatud abi ülemmäära kontrollimise kohta.

13. Malta tagab õigusaktide muutmise nii, et selgelt on eristatud:

    a) tasud, mida tuleb laevade eest maksta registreerimisel, ja iga-aastased maksud Malta lipu all sõitvate laevade eest, mis ei vasta tonnaažimaksuga maksustamise kava tingimustele; ja

    b) tonnaažimaks, mida makstakse üksnes laevade eest, mis vastavad tonnaažimaksuga maksustamise kava tingimustele.

14. Malta kohustub avaldama riigisisesed suunised, milles sätestatakse selgelt mittevastavus tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele mitme tegevuse puhul, mis võivad pakkuda konkurentsi maismaal tegutsevatele ettevõtetele, eelkõige:

    a) laevaehitus;

    b) selliste kaupade ja teenuste müük pardal, mida tavaliselt reisijatele ei pakuta, nt autod, kodumasinad või kariloomad; ja

    c) sadama käitamine, laevapuhkused, mille puhul laev seisab sildunult ja meretransporti ei toimu.

([2]) Kehtivates maksustamiseeskirjades on juba sätestatud täpsed reeglid uutele ettevõtetele (kooskõlas laevahaldussuunistes sätestatud reeglitega).

([3]) Sealhulgas (laevaperega või -pereta) sisseprahitud laevastik, aga välja arvatud väljaprahitud laevad.

15. Malta kohustub nõudma tonnaažimaksust kasu saajatelt kohustuslike iga-aastaste vastavusdeklaratsioonide esitamist kontrollitavate parameetrite kohta, nagu laevaliik, laevaga elluviidavad tegevused, netotonnaaž, laeva kasutamise päevade arv, lipp, toiminguliigid ja abi ülemmäärast kinnipidamine.

16. Malta kohustub tühistama praeguse Malta residentidele kohaldatava sektoripõhise vabastuse laevandusettevõtete aktsiatega seotud kapitalikasumi maksustamisest, mis on sätestatud kaubandusliku meresõidu seaduse artikli 84z lõike 1 punktis c.

17. Malta kohustub tühistama kaubandusliku meresõidu maksustamiseeskirjade artiklis 5 sätestatud vabastuse dokumentide ja tehingute lõivude seaduse kohastest tasudest ning lõivudest.

18. Malta kohustub muutma õigusakte selgitamaks, et laevu, mille tonnaaž on alla 1 000 netotonni, võib kuulutada tonnaažimaksu kohaldamise tingimustele vastavaks üksnes juhul, kui laeva kasutatakse laevandustegevuseks ja kui seda saaks peale tonnaaži arvestamise teha kaubandusliku meresõidu seaduse artikli 85 lõike 1 kohaselt, ning kasutama seda õigust sellistel juhtudel, kui taotlejad vastavad kriteeriumitele. Malta sõnastab kaubandusliku meresõidu seaduse artikli 85a lõike 1 ümber järgmiselt: „Minister kuulutab rahanduse eest vastutava ministri nõusolekul ja tingimustel, mida peetaks kooskõlas nende eeskirjadega asjakohaseks, tonnaažimaksu alla kuuluvaks laevaks mistahes netotonnaažiga laeva, mida kasutatakse laevandustegevuseks.“

19. Malta kohustub välja andma suunised, milles selgitatakse, et kaubandusliku meresõidu seaduse esimeses lisas sätestatud ministri õigust vabastada oma äranägemisel tasude maksmisest mistahes laev või laevaliik kasutatakse üksnes humanitaar- ja heategevuse korral, mis ei hõlma kaupade ja teenuste pakkumist turul.

20. Malta kohustub nõudma eraldi raamatupidamisarvestuse pidamist, kui ettevõte ei tegele üksnes laevandustegevusega.

21. Malta kohustub piirduma tonnaažimaksu kohaldamisel organisatsioonidega, kes on võtnud riske ja kohustusi seoses tonnaažimaksuga maksustamise kavaga hõlmatud käitamistegevusega või laevandustegevusega, ning lisama õigusaktidesse täpse määratluse, mis järgib meretranspordile antava riigiabi suunistes esitatud määratlust.

22. Malta kohustub kustutama kaubandusliku meresõidu seaduse artiklist 85 sõnad „või mis võivad olla muul viisil kindlaks määratud“.

23. Malta tagab, et uued eeskirjad, mis muudavad selles otsuses käsitletud meetmed siseturuga kokkusobivaks, jõustuvad kolme kuu jooksul alates selle otsuse vastuvõtmise kuupäevast.

24. Malta kohustub jätkama tonnaažimaksuga maksustamise kava ja muude käesoleva otsuse teemaks olevate meetmete haldamist viisil, mis ei too kaasa kokkusobimatu abi maksmist, mis tuleks hiljem abisaajatelt tagasi nõuda.

25. Malta kohustub tonnaažimaksuga maksustamise kavast uuesti teatama kümne aasta jooksul alates kuupäevast, mil komisjon võttis vastu lõpliku otsuse käesoleva juhtumi kohta.