KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2019/1116

(2017. gada 19. decembris)

par valsts atbalstu SA.33829 (2012/C) – Maltā īstenotā tonnāžas nodokļa shēma un citi valsts pasākumi par labu kuģniecības uzņēmumiem un to akcionāriem

(izziņots ar dokumenta numuru C(2017) 8734)

(Autentisks ir tikai teksts angļu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc tam, kad ieinteresētās personas tika aicinātas iesniegt piezīmes atbilstoši iepriekš minētajiem noteikumiem ([1]), un ņemot vērā šīs piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

(1) Pamatojoties uz sūdzību, ko 2011. gada oktobrī saņēma ieinteresēta persona, Komisija sāka apspriesties ar Maltas iestādēm par Maltas tonnāžas nodokļa shēmu un citiem nodokļu pasākumiem. Pēc rakstiskas un mutiskas apspriešanās ar Maltas iestādēm laikposmā no 2011. gada novembra līdz 2012. gada jūnijam Komisija 2012. gada 26. jūlija vēstulē informēja Maltu par savu lēmumu sākt Līguma par Eiropas Savienības darbību (turpmāk "LESD") 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru attiecībā uz, iespējams, nelikumīgiem Maltas īstenotiem atbalsta pasākumiem par labu kuģniecības uzņēmumiem un to akcionāriem (turpmāk "lēmums sākt procedūru") ([2]).

(2) Lēmumā sākt procedūru Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt savas piezīmes par pasākumiem, kas izklāstīti lēmuma sākt procedūru 3. līdz 30. apsvērumā.

(3) Komisija saņēma piezīmes no sešām ieinteresētajām personām, proti, no Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācijas; Maltas Jūras tiesību asociācijas; Norvēģijas Kuģu īpašnieku asociācijas; Maltas Tirdzniecības, uzņēmējdarbības un rūpniecības palātas; Maltas Starptautiskās Kuģniecības padomes; Maltas Superjahtu nozares tīkla. Komisija saņēma piezīmes arī no kāda Vācijas kuģniecības nozares darbinieka, kurš vēlējās palikt anonīms.

(4) Piezīmes tika pārsūtītas Maltai, kurai tika dota iespēja atbildēt; Maltas komentāri tika saņemtas 2012. gada 15. decembra vēstulē.

(5) Malta iesniedza papildu komentārus 2012. gada 15. oktobra un 21. decembra, 2013. gada 27. februāra un 31. oktobra, 2014. gada 25. marta un 2015. gada 24. decembra vēstulē.

(6) Malta 2016. gada 9. decembra vēstulē atteicās no savām tiesībām saskaņā ar LESD 342. pantu saistībā ar 3. pantu Regulā (EEK) Nr. 1, ar ko nosaka Eiropas Ekonomikas kopienā lietojamās valodas ([3]), lai šis lēmums tiktu pieņemts maltiešu valodā, un piekrita tam, ka šo lēmumu pieņem angļu valodā.

2. PASĀKUMU APRAKSTS

(7) Šis lēmums attiecas uz šādiem pasākumiem:

a) tonnāžas nodokļa shēma un jo īpaši:

i) kuģi, kam piemēro tonnāžas nodokli;

([1]) OV C 216, 21.7.2012., 45. lpp.
([2]) OV C 289, 25.9.2012., 49. lpp.
([3]) OV 17, 6.10.1958., 358. lpp.

ii) kuģu, kam piemēro tonnāžas nodokli ([4]), īpaši ienākumu un darbību veidi, kuriem piemēro tonnāžas nodokli, tonnāžas nodokļa shēmu, tostarp tonnāžas nodokļa paplašinājumu attiecībā uz kuģniecības darbībām, kas nav pamatdarbības;

iii) tonnāžas nodokļa līmenis;

iv) prasība par saikni ar karoga valsti;

v) ierobežojošie pasākumi;

b) atbrīvojums no tāda kapitāla pieauguma aplikšanas ar nodokli, kas rodas kuģu pārdošanas vai nodošanas rezultātā;

c) atbrīvojums no tāda kapitāla pieauguma aplikšanas ar nodokli, kas saistīts ar akcijām kuģniecības uzņēmumos;

d) atbrīvojums no tādu dividenžu aplikšanas ar nodokli, kas saistītas ar akcijām kuģniecības uzņēmumos;

e) atbrīvojums no tādu procentu vai citu ienākumu aplikšanas ar nodokli, kas saistīti ar kuģniecības uzņēmumu vai kuģu, kam piemēro tonnāžas nodokli, finansēšanu;

f) atbrīvojums no dažām nodevām, kuras piemēro dokumentiem un pārvedumiem.

2.1. **Tonnāžas nodokļa shēma**

2.1.1. *Vispārīgi principi – kuģi, ienākumi un darbības, kuriem drīkst piemērot tonnāžas nodokļa shēmu*

(8) Saskaņā ar Tirdzniecības kuģu likumu ([5]), kas ir īpaši papildināts un grozīts ar Noteikumiem par tirdzniecības kuģu aplikšanu ar nodokļiem ([6]) (turpmāk "Noteikumi par aplikšanu ar nodokļiem"), ienākumus, kurus licencēta kuģniecības organizācija ir guvusi no kuģošanas darbībām, var atbrīvot no ienākuma nodokļa atbilstīgi Likumam par ienākuma nodokli ([7]), ja ir pienācīgi samaksātas visas reģistrācijas nodevas un tonnāžas nodokļi ([8]). Iespēja maksāt tonnāžas nodokli attiecas uz ienākumiem, kas gūti, ekspluatējot kuģi, kuram piemēro tonnāžas nodokli ([9]).

(9) Tirdzniecības kuģu likumā ([10]) "kuģniecības organizācija" ir definēta kā organizācija, kuras galvenie uzdevumi ir viena vai vairākas no tālāk minētajām darbībām ar nosacījumu, ka tā ir licencēta veikt šādas darbības:

"a) kuģa vai kuģu, kas reģistrēts(-i) kā Maltas kuģis(-i) šā likuma izpratnē, īpašumtiesības, ekspluatēšana (ar frakta līgumu vai bez), administrēšana un pārvaldība un visu ar to saistīto papildu finanšu, drošības un komerciālo darbību veikšana;

b) kuģa vai kuģu, kas reģistrēts(-i) ar citas valsts karogu, īpašumtiesības, ekspluatēšana (ar frakta līgumu vai bez), administrēšana un pārvaldība un visu ar to saistīto papildu finanšu, drošības un komerciālo darbību veikšana;

c) akciju turēšana vai cita pašu kapitāla līdzdalība Maltas vai citas valsts struktūrās, kas dibinātas kādam no šajā pantā paredzētajiem nolūkiem, un visu ar to saistīto papildu finanšu, drošības un komerciālo darbību veikšana;

d) kapitāla palielināšana no aizdevumiem, uzņēmuma izsniegtām garantijām vai emitētiem vērtspapīriem, ja šādas darbības ir paredzētas tam, lai pati kuģniecības organizācija vai citas kuģniecības organizācijas tajā pašā grupā izpildītu šajā pantā noteiktos uzdevumus; (..)

e) tādu citu darbību veikšana jūrniecības nozarē, kuras ministrs pēc iestādes ieteikuma ik pa laikam var norādīt noteikumos kā piemērotas iepriekš minētajam nolūkam."

([4]) Saskaņā ar Maltas tiesību aktiem "kuģi, kam piemēro tonnāžas nodokli" ir kuģi, kuru veiktās darbības nosaka to, ka tiem piemēro tonnāžas nodokļa shēmu, sk. šā lēmuma 4.2.1.1. iedaļu.

([5]) Tirdzniecības kuģu likuma 234. nodaļa, Maltas oficiālais valdības laikraksts, 1973. gada 6. aprīļa papildinājums (turpmāk "Tirdzniecības kuģu likums").

([6]) Noteikumu par tirdzniecības kuģiem (aplikšana ar nodokļiem un citi jautājumi saistībā ar kuģniecības organizācijām) 234.43. nodaļa, Maltas oficiālais valdības laikraksts Nr. 17 574, 2004. gada 30. aprīlis.

([7]) Likuma par ienākuma nodokli 123. nodaļa, Maltas oficiālais valdības laikraksts, 1949. gada 1. janvāris (turpmāk "Likums par ienākuma nodokli").

([8]) "Tonnāžas nodokļi" plašākā nozīmē ir nodevas, kas jāmaksā katram kuģim, jo īpaši reģistrācijas maksa. Svarīgi norādīt, ka, lai gan visi Maltā reģistrētie jūras kuģi maksā tonnāžas nodokli kā reģistrācijas maksu, ne visiem šiem kuģiem ir tiesības izmantot atbrīvojumu no ienākuma nodokļa. Tonnāžas nodokļa shēmas ietvaros kuģus, kuriem drīkst piemērot tonnāžas nodokli, vienlaikus nemaksājot ienākuma nodokli, Maltas iestādes sauc par "kuģiem, kam piemēro tonnāžas nodokli".

([9]) "Kuģa, kam piemēro tonnāžas nodokli" definīciju sk. 4. zemsvītras piezīmē.

([10]) Tirdzniecības kuģu likuma 84.Z panta 1. punkts.

(10) Tonnāžas nodokļa shēma attiecas uz ienākumiem no kuģošanas darbībām ([11]). Noteikumos par aplikšanu ar nodokļiem ir noteikts, ka jānodrošina atsevišķa uzskaite kuģošanas darbībām un ar kuģošanu nesaistītām darbībām ([12]). "Kuģošanas darbības" ir definētas kā "starptautiska kravu vai pasažieru pārvadāšana pa jūru vai citu ar to saistītu vai papildu pakalpojumu sniegšana kuģim vai izmantojot kuģi, tostarp kuģa īpašumtiesības, fraktēšana vai jebkura cita darbība, izmantojot kuģi, kas iesaistīts visās vai kādā no iepriekš minētajām darbībām, vai citas darbības, kuras varētu norādīt" ([13]).

(11) Tirdzniecības kuģu likuma 85. panta 1. punktā ir noteiktas prasības, kas jāizpilda kuģim, lai to varētu klasificēt kā "kuģi, kam piemēro tonnāžas nodokli" un lai tas varētu gūt labumu no tonnāžas nodokļa shēmas: "Kuģis, kam piemēro tonnāžas nodokli" ir "vai nu kuģis, kuru kā kuģi, kam piemēro tonnāžas nodokli, ir deklarējis ministrs šā likuma 85.A panta izpratnē, vai Kopienas kuģis, kura svars ir vismaz 1 000 neto tonnas un kurš pilnībā pieder kuģniecības organizācijai vai ko fraktē, pārvalda, administrē vai ekspluatē kuģniecības organizācija". Tirdzniecības kuģu likuma 85.A panta 1. punkts ļauj deklarēt jebkuru kuģi, tostarp tos, kuru svars nepārsniedz 1 000 neto tonnas ([14]), kā "kuģi, kam piemēro tonnāžas nodokli", tāpēc tiem drīkst piemērot tonnāžas nodokļa shēmu. Pašreizējā formulējumā ir noteikts, ka to var izdarīt "neatkarīgi no darbībām vai tirdzniecības, kuru veikšanā ir iesaistīts kuģis" un ar nosacījumiem, kurus atbildīgais ministrs "varētu uzskatīt par piemērotiem".

(12) Ienākumi, kas gūti no kuģošanas darbībām, kuras veikusi licencēta kuģniecības organizācija, ir atbrīvoti no ienākuma nodokļa saskaņā ar Likumu par ienākuma nodokli ([15]).

(13) Rezumējot, kuģi tonnāžas nodokļa shēmā (turpmāk "kuģi, kam piemēro tonnāžas nodokli"), kuriem ir tiesības piemērot tonnāžas nodokli un kuri vienlaikus ir atbrīvoti no ienākuma nodokļa, ir kuģi, kuri "pilnībā pieder kuģniecības organizācijai vai kurus fraktē, pārvalda, administrē vai ekspluatē kuģniecības organizācija" ([16]) un kuri veic kuģošanas darbības ([17]).

(14) Turklāt saskaņā ar Likumu par ienākuma nodokli ar nodokli neapliek: nekādus licencētas kuģniecības organizācijas ienākumus, peļņu vai kapitāla pieaugumu, kuri rodas kuģa, kam piemēro tonnāžas nodokli, pārdošanas vai cita veida nodošanas rezultātā vai izmantojot tiesības iegādāties kuģi, kas piegādes vai pabeigšanas brīdī kvalificējas kā kuģis, kam piemēro tonnāžas nodokli ([18]).

2.1.2. *Īpaši ienākumu un darbību veidi, kuriem drīkst piemērot tonnāžas nodokli*

2.1.2.1. Berbouta fraktēšana

(15) Saskaņā ar Maltas tiesību aktiem visiem ienākumiem no berbouta fraktēšanas drīkst piemērot tonnāžas nodokli bez jebkādiem ierobežojumiem.

2.1.2.2. Fraktēšana uz noteiktu laiku/reisu

(16) Tā kā Maltas tiesību aktos gan "kuģniecības organizācija" ([19]), gan "kuģošanas darbības" ([20]) ir definētas plaši, to var interpretēt tā, ka peļņai, ko gūst kuģu komerciālie pārvaldnieki, kuri nekādi nav atbildīgi par apkalpes vai tehnisko pārvaldību (t. i., uzņēmumi, kas slēdz pārvadājumu līgumus un paļaujas uz to, ka citi uzņēmumi sniegs pakalpojumu, veicot fraktēšanu uz noteiktu laiku vai reisu), drīkst piemērot tonnāžas nodokli.

(17) Attiecībā uz tādu kuģu izmantošanu, kas fraktēti uz noteiktu laiku, piemēro 24. apsvērumā noteiktās prasības par saikni ar karoga valsti. Tomēr pašlaik nav skaidra noteikuma par obligāto prasību par EEZ karogu jauniem tonnāžas nodokļa shēmas dalībniekiem.

([11]) Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem 3. panta 1. punkta a) apakšpunkts.
([12]) Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem 3. panta 4. punkts.
([13]) Tirdzniecības kuģu likuma 85. pants.
([14]) Sk. lēmuma sākt procedūru 7. apsvērumu.
([15]) Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem 3. panta 1. punkta a) apakšpunkts.
([16]) Tirdzniecības kuģu likuma 85. panta 1. punkts.
([17]) Sk. 10. apsvērumu.
([18]) Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem 3. panta 1. punkta b) apakšpunkts.
([19]) Sk. 9. apsvērumu.
([20]) Sk. 10. apsvērumu.

(18) Kuģniecības ģenerālsekretārs 2012. gada 6. janvārī izdeva iekšējos noteikumus par tiesībām piemērot Maltas tonnāžas nodokļa shēmu (turpmāk "2012. gada noteikumi par iekšējo procedūru") ([21]). Tajos ir ietverti ierobežojumi attiecībā uz fraktēšanu uz noteiktu laiku un līdzīgām darbībām, kas izteikti procentos no flotes kopējās tonnāžas. Tā pati iekšējā procedūra ļauj piemērot atkāpes laikposmā, kas nepārsniedz trīs gadus:

> "Pievienojoties tonnāžas nodokļa shēmai, atbilstīgā fraktētāja un jebkuras citas organizācijas, kas ir daļa no tās pašas grupas, nofraktēto un tonnāžas nodokļa shēmā iekļauto kuģu kopējā neto tonnāža nepārsniedz 80 % no visu nofraktēto un ekspluatēto kuģu kopējās neto tonnāžas. Nofraktēts kuģis ir kuģis, kas nofraktēts uz noteiktu laiku vai reisu, vai pamatojoties uz fraktēšanas līgumu. Ekspluatēti kuģi ir īpašumā esoši kuģi vai kuģi, kas nofraktēti uz berbouta līguma pamata. Šī procentuālā attiecība var sasniegt 90 %, ja visi nofraktētie kuģi kuģo ar Kopienas karogu vai ja tos pilnībā pārvalda (gan apkalpi, gan tehniskā ziņā) no ES/EEZ teritorijas. Pēc pievienošanās sistēmai fraktētājs drīkst palielināt iepriekš norādīto maksimālo kopējās nofraktētās neto tonnāžas procentuālo attiecību, ja šā pārsnieguma ilgums nepārsniedz trīs secīgus taksācijas periodus."

2.1.2.3. Papildu ieņēmumi

(19) Saistībā ar kravas un pasažieru pārvadājumiem 2012. gada noteikumos par iekšējo procedūru ir sniegti daži skaidrojumi par to, kuras "papildu darbības" Maltas iestādes parasti uzskatītu par tādām, kas atbilst "kuģošanas darbību" definīcijas tvērumam. Ir precizēts, ka vispār "tonnāžas nodokļa shēma ir jāpiemēro visām darbībām, kas būtībā ir saistītas ar kuģa ekspluatācijas pakalpojumu, kuru sniedz, ekspluatējot atbilstīgus kuģus, un kas veido šāda pakalpojuma parastu daļu". Jo īpaši šajā sakarā ir norādītas šādas darbības:

a) attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem pa jūru (kruīza kuģi) – visas viesnīcu, ēdināšanas, izklaides un mazumtirdzniecības darbības uz atbilstīga kuģa, ja šos pakalpojumus veic kā papildu darbības, papildinot ar šo kuģi veiktu darbību, proti, pasažieru pārvadāšanu pa jūru, un ja tos visus patērē vai izmanto uz šā kuģa klāja;

b) biroja telpu ekspluatēšana saistībā ar kuģošanas darbībām, kurām piemēro tonnāžas nodokli;

c) biļešu pārdošanas telpu un pasažieru termināļu ekspluatēšana saistībā ar kuģošanas darbībām, kurām piemēro tonnāžas nodokli ([22]);

d) ekskursiju nodrošināšana tāda atbilstīga kuģa pasažieriem, kuru ekspluatē uzņēmums un uz kura katru pasažiera kajīti izmanto vienīgi šis pasažieris;

e) jebkuri procenti vai līdzīga peļņa no apgrozāmā kapitāla, ja šādus procentus/peļņu izmanto, lai finansētu licencētas kuģniecības organizācijas darbību vai tās kuģošanas darbības un/vai lai iegādātos un uzturētu kuģi, kam piemēro tonnāžas nodokli.

(20) Kā paskaidroja Maltas iestādes, 19. apsvēruma a) apakšpunktā norādītā darbība un jo īpaši patērēšana vai izmantošana uz kuģa ir interpretēta tā, lai aptvertu visus ieņēmumus no precēm un pakalpojumiem, kas pārdoti pasažieriem, kuri joprojām saglabā kabīni uz klāja, ja vien kuģa ieņēmumus galvenokārt rada tradicionālie kuģošanas ieņēmumi.

2.1.3. *Tonnāžas nodokļa līmenis*

(21) Malta iekasē gada tonnāžas nodokli kā vienreizēju maksājumu ([23]):

1. tabula

Neto tonnāžas kuģis (neto tonnas (NT))		Gada tonnāžas nodoklis
0	2 500	1 000 EUR
2 500	8 000	1 000 EUR plus 40 centi par katru NT, pārsniedzot 2 500 NT
8 000	10 000	3 200 EUR plus 19 centi par katru NT, pārsniedzot 8 000 NT

([21]) Paziņojums tirdzniecības kuģiem, iekšējā procedūra, Maltas Transporta iestāde, Tirdzniecības kuģu direktorāts, ko izdevis Kuģošanas un jūrnieku lietu ģenerālsekretārs 2012. gada 6. janvārī.

([22]) Atbilstīgie ieņēmumi ir no tādu biļešu tirdzniecības, kas attiecas uz jūras pārvadājumiem vai kombinētajiem pārvadājumiem, kuru viena daļa ir jūras pārvadājumi. Attiecīgās izmaksas, kurām piemēro tonnāžas nodokli, ir izmaksas saistībā ar biļešu kasu darbību un biļešu tirdzniecību terminālī.

([23]) Sk. Tirdzniecības kuģu likuma B daļas pirmo grafiku.

Neto tonnāžas kuģis (neto tonnas (NT))		Gada tonnāžas nodoklis
10 000	15 000	3 580 EUR plus 14 centi par katru NT, pārsniedzot 10 000 NT
15 000	20 000	4 280 EUR plus 12 centi par katru NT, pārsniedzot 15 000 NT
20 000	30 000	4 880 EUR plus 9 centi par katru NT, pārsniedzot 20 000 NT
30 000	50 000	5 780 EUR plus 7 centi par katru NT, pārsniedzot 30 000 NT
Virs 50 000		7 180 EUR plus 5 centi par katru NT, pārsniedzot 50 000 NT

(22) Standarta likmi pielāgo atkarībā no kuģa vecuma. Standarta likmi piemēro tikai 10–15 gadus veciem kuģiem. Kuģiem, kas vecāki par 15 gadiem, piemēro papildu nodokli maksimāli 50 % apmērā. Kuģiem, kuru vecums ir 0–5 gadi, piemēro nodokļa samazinājumu 30 % apmērā, bet 5–10 gadus veciem kuģiem – 15 % apmērā ([24]).

(23) Tirdzniecības kuģu likuma pirmajā grafikā ir noteikts, ka "apstākļos, kurus ministrs uzskata par piemērotiem, viņš var atbrīvot jebkuru kuģi vai kuģu klasi no visiem vai dažiem maksājumiem, kas jāveic saskaņā ar šiem noteikumiem".

2.1.4. *Prasība par saikni ar karoga valsti*

(24) Saskaņā ar Tirdzniecības kuģu likuma 85.A panta 2. punktu kuģi, kas kuģo ar karogu, kurš nav Kopienas karogs, var atzīt par "kuģi, kam piemēro tonnāžas nodokli", ja: ([25])

a) vismaz 60 % no kopējās tonnāžas, kas pieder licencētai kuģniecības organizācijai vai kuru tā pārvalda vai ekspluatē, ir ar Kopienas karogu; vai

b) licencētas kuģniecības organizācijas kopējās tonnāžas ar Kopienas karogu procentuālā daļa uzreiz pēc tam, kad kuģniecības organizācija sāk ekspluatēt minēto kuģi, nav mazāka kā kuģniecības organizācijas kopējās tonnāžas ar Kopienas kuģi procentuālā daļa atsauces dienā ([26]) vai – kuģu pārvaldnieku gadījumā – vienu gadu pēc dienas, kad kuģa pārvaldnieks sāka savu uzņēmējdarbību (ja tas ir vēlāk nekā atsauces diena); vai

c) atbalsta saņēmēja uzņēmuma tonnāžas ar Kopienas karogu procentuālā daļa nav samazinājusies trijos gados vai mazākā laikposmā, kurā pastāvēja tonnāžas nodokļa maksātājs.

(25) Ja b) vai c) apakšpunktā definētās prasības nav izpildītas, kuģis, kas kuģo ar karogu, kurš nav Kopienas karogs, tomēr var pievienoties tonnāžas nodokļa shēmai, ja atbalsta saņēmējs apņemas palielināt vai vismaz saglabāt tādu tonnāžas ar kādas ES dalībvalsts karogu procentuālo daļu, kāda tika ekspluatēta ar šādiem karogiem atsauces dienā.

2.1.5. *Ierobežojošie pasākumi*

(26) Maltas nodokļu tiesību aktu vispārīgie noteikumi par ļaunprātīgu izmantošanu, kas nosaka, ka nav jāievēro shēmas, kas paredzētas mākslīgai nodokļa summas samazināšanai, attiecas arī uz tonnāžas nodokļa shēmu ([27]).

(27) Pāreju no tonnāžas nodokļa shēmas uz vispārīgo uzņēmuma ienākuma nodokļa sistēmu, lai optimizētu maksājamos nodokļus, ierobežo tas, ka lēmums atteikties no tonnāžas nodokļa shēmas ir negrozāms ([28]).

([24]) Precīzas samazinājuma un palielinājuma vērtības ir noteiktas Tirdzniecības kuģu likuma C daļas pirmajā grafikā.
([25]) Kā paskaidroja Malta, termins "kuģo ar Kopienas karogu" Maltas tiesību aktos attiecas gan uz kuģiem, kas kuģo ar ES valsts karogu, gan uz kuģiem, kas kuģo ar EEZ valsts karogu.
([26]) Kā noteikts Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem 2. un 3. pantā, atsauces dienas ir attiecīgi 2004. gada 17. janvāris kuģniecības organizācijām un 2009. gada 11. jūnijs kuģu pārvaldniekiem (saskaņā ar 3. un 12. nodaļu Kopienas pamatnostādnēs par valsts atbalstu jūras transportam (OV C 13, 17.1.2004., 3. lpp.) ("Jūras transporta pamatnostādnes"), un 5. nodaļu Komisijas paziņojumā "Norādījumi par valsts atbalstu kuģu administrēšanas uzņēmumiem" (OV C 132, 11.6.2009., 6. lpp.)).
([27]) Likuma par ienākuma nodokli 51. pants.
([28]) Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem 6. noteikums.

(28) Par katru gadu, kurā piemēro tonnāžas nodokli, ir jāved atsevišķa uzskaite, kurā skaidri jānošķir kuģniecības organizācijas maksājumi un ieņēmumi saistībā ar kuģošanas darbībām un ieņēmumi no jebkādas citas uzņēmējdarbības ([29]).

2.1.6. *Atbrīvojums no tāda kapitāla pieauguma aplikšanas ar nodokli, kas rodas kuģu pārdošanas vai nodošanas rezultātā*

(29) Kapitāla pieaugumu, ko rada kuģu, kuriem piemēro tonnāžas nodokli, pārdošana vai nodošana un līdzīgas darbības, neapliek ar nodokli ([30]). Šim atbrīvojumam nav ierobežojumu.

2.1.7. *Atbrīvojums no tādu dividenžu aplikšanas ar nodokli, kas saistītas ar akcijām kuģniecības uzņēmumos*

(30) Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem 3. panta 1. punkta a) apakšpunktā noteikts, ka "nekādi citi nodokļi saskaņā ar Likumu par ienākuma nodokli netiek iekasēti vai nav jāmaksā par ienākumiem, ja šie ienākumi ir gūti no licencētas kuģniecības organizācijas kuģošanas darbībām", ja vien kuģniecības organizācija ir pienācīgi veikusi visus attiecīgos maksājumus un samaksājusi visus nodokļus. Šo atbrīvojumu no nodokļa piemēro visā īpašumtiesību ķēdē ([31]).

(31) Saistībā ar vispārīgo ienākuma nodokļa sistēmu uz akcionāru dividendēm attiecas Likuma par ienākuma nodokli 68. pants, kurā noteikts šādi:

"68. pants. 1. punkts. a) nevienai personai, kas nav Maltas rezidents, vai nevienai personai, kas ir Maltas rezidents un kas saņem dividendi no peļņas kādā no kontiem, ko apliek ar nodokļiem, izņemot galīgo nodokļu kontu, nav pienākums atklāt šādas dividendes esību nevienā deklarācijā, kas iesniegta saskaņā ar Likuma par ienākuma nodokli noteikumiem;

b) nevienai personai nepiemēro papildu nodokli saskaņā ar šo likumu attiecībā uz a) apakšpunktā definētajiem ienākumiem;

c) dividendēm no peļņas galīgajā nodokļu kontā nepiemēro papildu nodokli un tās neveido daļu no personas apliekamajiem ienākumiem, un neviena persona nevar pieprasīt kredītu vai atmaksu saistībā ar jebkuru nodokli, kas ir tieši vai netieši samaksāts no šādas peļņas (..)."

(32) Likuma par ienākuma nodokli 68. panta praktiskā ietekme ir tāda, ka peļņai, kas izmaksāta kā dividendes, nepiemēro papildu nodokli akcionāru līmenī. Jānorāda, ka nav arī noteikts pienākums saņēmējiem atklāt šādas dividendes.

2.1.8. *Atbrīvojums no tāda kapitāla pieauguma aplikšanas ar nodokli, kas saistīts ar akcijām kuģniecības uzņēmumos*

(33) Organizācijas ar pašu kapitāla līdzdalību kuģniecības organizācijās un akcionāri nemaksā ienākuma nodokli no kapitāla pieauguma, ko rada šīs pašu kapitāla līdzdalības nodošana, ja uzņēmums, kurā ir šī pašu kapitāla līdzdalība, veic tikai kuģošanas darbības ([32]). Šo atbrīvojumu piemēro visā īpašumtiesību ķēdē ([33]).

(34) Likumā par ienākuma nodokli ir noteikts, ka ir jāpiemēro nodoklis noteiktam kapitāla pieaugumam. Tas ir izsmeļoši izklāstīts Likuma par ienākuma nodokli 5. panta 1. punktā un būtībā attiecas uz kapitāla pieaugumu no darījumiem ar nekustamo īpašumu, vērtspapīriem un partnerībām. Ar nodokli apliekamais kapitāla pieaugums summējas ar citiem nodokļu maksātāju ienākumiem, un uzņēmumu gadījumā tam piemēro fiksētu nodokļa likmi 35 % apmērā.

(35) Likuma par ienākuma nodokli 12. panta 1. punkta c) apakšpunkta ii) punktā ir noteikts atbrīvojums no nodokļa personām, kas nav Maltas rezidenti. Konkrēti, kapitāla pieaugums vai peļņa, ko uzkrājusi persona vai kas ir radusies personai, kura nav Maltas rezidents, no tāda uzņēmuma akciju vai vērtspapīru nodošanas, kas nav īpašumu uzņēmums, ir atbrīvota no nodokļa, ja kapitāla pieauguma faktiskais īpašnieks ir persona, kura nav Maltas rezidents, un ja šī persona nepieder un to nekontrolē persona vai personas, kas parasti ir Maltas rezidenti.

([29]) Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem 3. panta 4. punkts.
([30]) Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem 3. panta 1. punkta b) apakšpunkts.
([31]) Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem 3. panta 1. punkta b) apakšpunkts.
([32]) Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem 3. panta 1. punkta c) apakšpunkts.
([33]) Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem 3. panta 3. punkts.

2.1.9. *Atbrīvojums no tādu procentu vai citu ienākumu aplikšanas ar nodokli, kas jāmaksā saistībā ar kuģniecības uzņēmumu vai kuģu, kam piemēro tonnāžas nodokli, finansēšanu*

(36) Tirdzniecības kuģu likumā ir noteikts, ka papildus Maltā vai ar kādas citas valsts karogu reģistrēta kuģa vai kuģu īpašumtiesībām, ekspluatācijai, administrēšanai un pārvaldībai, kā arī visu papildu finanšu, drošības un komerciālo darbību veikšanai saistībā ar to ([34]) organizācija kvalificējas kā kuģniecības organizācija, ja tās galvenais mērķis ir – un ja ir saņemta Kuģošanas ģenerāldirektorāta izsniegta licence – "kapitāla iegūšana no aizdevumiem, garantiju sniegšanas vai vērtspapīru emisijas pašai kuģniecības organizācijai vai citām kuģniecības organizācijām tajā pašā grupā" ([35]) vai "šādu citu darbību veikšana jūrniecības nozarē, kuras ministrs pēc iestādes ieteikuma ik pa laikam var definēt noteikumos kā atbilstīgas iepriekš minētajam nolūkam" ([36]).

(37) Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem 3. panta 2. punktā ir noteikts, ka Likumā par ienākuma nodokli paredzētie nodokļi nav jāmaksā no procentiem vai citiem ienākumiem saistībā ar licencētu kuģniecības organizāciju darbību finansēšanu, kā noteikts Tirdzniecības kuģu likuma 84.Z panta 1. punktā, vai tāda kuģa finansēšanu, kam piemēro tonnāžas nodokli. Saskaņā ar minēto noteikumu šo atbrīvojumu piemēro vienīgi licencētām bankām, kredītiestādēm vai finanšu iestādēm, kas ir Maltas rezidenti, un to piešķir vienīgi pēc kompetento iestāžu skaidra pieprasījuma.

(38) Tāpēc aizdevumiem un garantijām, ko finanšu iestādes izsniegušas kuģu īpašniekiem, kā arī kuģu ekspluatantiem, pārvaldniekiem vai administratoriem, var piemērot atbrīvojumu no ienākuma nodokļa, kuru saskaņā ar Likumu par ienākuma nodokli iekasē no peļņas, kas gūta no attiecīgajām darbībām ([37]).

(39) Maltas iestādes apstiprināja, ka kopš Maltas iestāšanās Eiropas Savienībā licences tika piešķirtas vienīgi tām organizācijām, kas nodarbojās ar kuģa vai kuģu īpašumtiesībām, ekspluatēšanu (ar frakta līgumu vai bez tā), administrēšanu un pārvaldību, un neviena banka, kredītiestāde vai finanšu iestāde Tirdzniecības kuģu līguma 84.Z panta 1. punkta izpratnē pati nav guvusi šādu labumu.

2.1.10. *Atbrīvojums no nodevas, ko piemēro dokumentiem un pārvedumiem*

(40) Likums par nodevu, ko piemēro dokumentiem un pārvedumiem ([38]), attiecas uz tirgojamu vērtspapīru, nekustamā īpašuma, izsoļu un apdrošināšanas polišu pārvedumiem. Tirgojami vērtspapīri ir definēti kā "līdzdalība jebkura uzņēmuma akciju kapitālā un dokumenti par to pašu uzņēmumu" ([39]).

(41) Noteikumos par aplikšanu ar nodokļiem ([40]) ir teikts, ka nodevas nav jāmaksā par i) kuģa, kam piemēro tonnāžas nodokli, reģistrāciju saskaņā ar Tirdzniecības kuģu likumu; ii) licencētas kuģniecības organizācijas vērtspapīru vai procentu piešķiršanu vai sadalīšanu; iii) licencētas kuģniecības organizācijas vērtspapīru iegādi, pārvedumu vai piešķiršanu vai procentu piešķiršanu; iv) kuģa, kam piemēro tonnāžas nodokli, pārdošanu vai nodošanu; v) ķīlas vai citas maksas par jebkādu kuģi vai kuģniecības organizāciju reģistrāciju, nodošanu vai izpildi; vi) jebkādu tiesību un procentu piešķiršanu vai saistību uzņemšanos attiecībā uz jebkādu kuģi.

(42) Saskaņā ar Likumu par nodevu, ko piemēro dokumentiem un pārvedumiem ([41]), no darījumiem ar vērtspapīriem iekasē nodevu 2 EUR apmērā no katriem 100 EUR atlīdzības summas vai vērtības vai no tirgojamā vērtspapīra reālās vērtības – atkarībā no tā, kura vērtība ir lielāka.

(43) Tomēr nodevu neiekasē no darījumiem ar tāda uzņēmuma vērtspapīriem, kurā vairāk nekā puse no parasto akciju kapitāla, balsstiesībām un peļņas tiesībām pieder personām, kas nav Maltas rezidenti un kas nepieder Maltas rezidentiem vai neatrodas to tiešā vai netiešā kontrolē, ja uzņēmuma uzņēmējdarbība lielākoties noris ārpus Maltas ([42]).

(44) No maksājumiem kopumā ir atbrīvoti arī grupas iekšējie darījumi saistībā ar grupas pārstrukturēšanas uzdevumiem ([43]). Ir arī daudzi citi atbrīvojumi galvenokārt attiecībā uz dažādām juridiskām personām ar būtisku starptautisku līdzdalību, kā arī citos gadījumos, piemēram, attiecībā uz kolektīvo ieguldījumu struktūrām.

([34]) Tirdzniecības kuģu likuma 84.Z panta 1. punkta a), b) un c) apakšpunkts.
([35]) Tirdzniecības kuģu likuma 84.Z panta 1. punkta d) apakšpunkts.
([36]) Tirdzniecības kuģu likuma 84.Z panta 1. punkta e) apakšpunkts.
([37]) Tirdzniecības kuģu likuma 84.Z panta 1. punkta d) apakšpunkts un Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem 3. panta 2. punkts.
([38]) Likums par nodevu, ko piemēro dokumentiem un pārvedumiem, 364. nodaļa, Maltas oficiālais valdības laikraksts, 1992. gada 25. novembris.
([39]) Likuma par nodevu, ko piemēro dokumentiem un pārvedumiem, 2. pants.
([40]) Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem 5. pants.
([41]) Likuma par nodevu, ko piemēro dokumentiem un pārvedumiem, 42. panta 1. punkts.
([42]) Likuma par nodevu, ko piemēro dokumentiem un pārvedumiem, 47. panta 3. un 4. punkts.
([43]) Likuma par nodevu, ko piemēro dokumentiem un pārvedumiem, 42. panta 1. punkta b) apakšpunkts.

3. FORMĀLĀS IZMEKLĒŠANAS PROCEDŪRAS SĀKŠANAS PAMATOJUMS

(45) Lēmumā sākt procedūru tika paustas šaubas par 2.1. līdz 2.8. iedaļā izklāstīto pasākumu saderību ar iekšējo tirgu un jo īpaši par to atbilstību Jūras transporta pamatnostādnēm ([44]).

(46) Saistībā ar tonnāžas nodokļa piemērošanas pasākumiem Komisija apšaubīja šādus aspektus:

a) Jūras transporta pamatnostādnes ierobežo tonnāžas nodokļa piemērošanu kuģiem, kurus izmanto jūras pārvadājumiem, kas definēti kā "kravu un pasažieru pārvadājumi pa jūru" ([45]). Tomēr nešķita, ka šī definīcija bija ietverta Tirdzniecības kuģu likumā. Turklāt Maltas shēma dod ministram rīcības brīvību atkāpties no Tirdzniecības kuģu likumā noteiktajām plašajām prasībām. Komisija uzskatīja, ka peļņai, ko gūst kuģi, kuri neveic jūras pārvadājumus, nedrīkst piemērot tonnāžas nodokli. Šajā saistībā Komisija konstatēja, ka zvejas kuģi, pontonlaivas, baržas, jahtas, kruīza kuģi un naftas platformas, šķiet, bija atbilstīgi Maltas tonnāžas nodokļa shēmai, taču Komisija apšaubīja to, ka tas bija pamatoti.

b) Tas, ka nebija skaidru noteikumu attiecībā uz palīgkuģiem/apkalpošanas kuģiem, velkoņiem un bagariem, radīja Komisijai papildu bažas par to, vai ir nodrošināta atbilstība Jūras transporta pamatnostādņu noteikumiem.

c) Attiecībā uz kapitāla pieaugumu, ko rada kuģu pārdošana, Komisija apšauba to, vai atbrīvotie darījumi bija ierobežoti tā, ka attiecās vienīgi uz kuģiem, kurus iegādājās un pārdeva kuģniecības organizācijas, kamēr tām piemēroja tonnāžas nodokļa shēmu.

d) Komisija uzskatīja, ka tādēļ, ka nav skaidri noteiktu ierobežojumu par papildu darbību atbilstību, var rasties situācija, kad tiek piešķirts nesaderīgs atbalsts, jo īpaši tad, ja konkrētas preces pārdod uz kruīza kuģiem.

e) Attiecībā uz kuģiem, kuru darbības nepārprotami ir atbilstīgas, Komisija uzskatīja, ka nodokļa atvieglojumus nedrīkst piemērot visiem tirgus dalībniekiem, kas kaut kādā veidā ir saistīti ar šiem kuģiem. Kuģu iznomātāji, kas paši neveic nekādas jūras pārvadājumu darbības, nedrīkst gūt labumu no tonnāžas nodokļa shēmas. Turklāt Komisija apšaubīja uzņēmumu, kas fraktē kuģus uz noteiktu laiku, un līdzīgu uzņēmumu neierobežotās tiesības gūt labumu no tonnāžas nodokļa shēmas.

f) Komisija pauda šaubas, vai visos gadījumos nodokļa līmenis atbilda tam, ko Komisija bija iepriekš apstiprinājusi attiecībā uz citām dalībvalstīm.

g) Komisija pauda šaubas, vai prasības par saikni ar karoga valsti un ierobežojošie pasākumi bija piemēroti.

h) Komisija apšaubīja nodokļa piemērošanu dividendēm no akcijām kuģniecības uzņēmumos.

i) Komisija arī apšaubīja, vai nodokļa atbrīvojuma piemērošana kapitāla pieaugumam, kas saistīts ar akcijām kuģniecības uzņēmumos, ir saderīga ar iekšējo tirgu.

j) Komisija apšaubīja, vai atbrīvojums no Likuma par nodevu, ko piemēro dokumentiem un pārvedumiem, attiecībā uz kuģiem ir saderīgs ar iekšējo tirgu. Šķiet, ka šie atbrīvojumi varētu dot labumu ekonomikas dalībniekiem, kuri ne vienmēr ir īsti kuģniecības uzņēmumi (jo īpaši akcionāriem).

k) Visbeidzot, Komisija uzskatīja, ka atbrīvojums no ienākuma nodokļa, ko piemēro peļņai no kuģu pārdošanas un kuģniecības uzņēmumu finansēšanas, neatbilst Jūras transporta pamatnostādnēm.

4. MALTAS APSVĒRUMI UN SAISTĪBAS

4.1. Ievads

(47) Malta uzsver, ka vienmēr ir piemērojusi tonnāžas nodokli tā, lai nodrošinātu godīgu konkurenci un ievērotu Jūras transporta pamatnostādnes.

([44]) Komisijas paziņojums C(2004) 43 – Kopienas pamatnostādnes par valsts atbalstu jūras transportam (OV C 13, 17.1.2004., 3. lpp.).
([45]) Jūras transporta pamatnostādnēs ir dota skaidra atsauce uz jūras pārvadājumu definīciju Padomes 1986. gada 22. decembra Regulā (EEK) Nr. 4055/86, ar ko brīvas pakalpojumu sniegšanas principu piemēro jūras pārvadājumiem starp dalībvalstīm un starp dalībvalstīm un trešām valstīm (OV L 378, 31.12.1986., 1. lpp.), un Padomes 1992. gada 7. decembra Regulā (EEK) Nr. 3577/92, ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža) (OV L 364, 12.12.1992., 7. lpp.).

(48) Praksē Maltas shēma vienmēr tika piemērota tikai tiem kuģiem, kurus Komisija ir atzinusi par atbilstīgiem tonnāžas nodokļa piemērošanai (būtībā – kuģiem, kas veic starptautiskus kravu un pasažieru pārvadājumus). Papildu pakalpojumu, piemēram, finanšu un starpniecības pakalpojumu, sniedzēji nav guvuši labumu no tonnāžas nodokļa shēmas.

(49) Ar Maltas karogu reģistrētā bruto tonnāža 2015. gada decembra beigās bija 66,2 miljoni (vairāk nekā 3 000 kuģu). Flote, kas kuģo ar Maltas karogu, ir ļoti svarīga Maltas jūrniecības nozares komponente un būtiski ietekmē Maltas jūrniecības nozares dzīvotspēju kopumā, jo īpaši ņemot vērā to, ka Malta ir maza sala Savienības nomalē, kā arī flotes pastiprinošo ietekmi uz Maltas ekonomiku.

(50) Tā ir jāsalīdzina ar 462 kuģiem, uz kuriem attiecas Maltas tonnāžas shēma un kuru kopējā tonnāža 2015. gada beigās bija 10,4 miljoni bruto tonnu.

(51) Kuģi, kas gūst labumu no Maltas tonnāžas nodokļa shēmas, kuģo ar Maltas karogu, izņemot divus kuģus, kas kuģo ar Norvēģijas karogu. Neviens no šiem kuģiem netiek ekspluatēts, pamatojoties uz berbouta līgumu ar trešām personām vai fraktu uz noteiktu laiku/reisu.

(52) Kuģi, kurus ekspluatē Maltas teritoriālajos ūdeņos komerciālos nolūkos, negūst labumu no Maltas tonnāžas nodokļa shēmas. Tos galvenokārt izmanto ostu darbībās, piemēram, degvielas iepildīšanai tvertnēs, pārvešanai un tūristu kruīziem, un uz tiem ir nodarbināti daudzi Maltas jūrnieki.

(53) Ir jānodala kuģi, kurus ekspluatē komerciālos nolūkos, lai pārvadātu tūristus/kravas Maltas teritoriālajos ūdeņos, un kuģi, kurus izmanto starptautiskajā tirdzniecībā. Tikai pēdējie minētie ir atbilstīgi Maltas tonnāžas nodokļa shēmai.

4.2. **Tonnāžas nodokļa shēma**

4.2.1. *Kuģi, kuriem drīkst piemērot tonnāžas nodokli*

4.2.1.1. Vispārīgi apsvērumi

(54) Saskaņā ar Tirdzniecības kuģu likuma pirmo grafiku tonnāžas nodoklis ir jāmaksā par visiem Maltā reģistrētajiem kuģiem, tostarp zvejas kuģiem un atpūtas jahtām.

(55) Tomēr Maltas iestādes uzsver, ka ne visi kuģu veidi ir "kuģi, kam piemēro tonnāžas nodokli" un kas gūst labumu no tonnāžas nodokļa shēmas. Piemēram, zvejas kuģiem un atpūtas jahtām tonnāžas nodokli nepiemēro. Arī licencēta kuģniecības organizācija, kurai pieder šādi kuģi, kura tos ekspluatē vai pārvalda, nedrīkst gūt labumu no tonnāžas nodokļa shēmas attiecībā uz peļņu, ko attiecīgā licencētā kuģniecības organizācija gūst no šādiem kuģiem.

(56) Par kuģiem, kas neveic kuģošanas darbības, piemēram, zvejas kuģiem un atpūtas jahtām, Maltā ir jāmaksā ienākuma nodoklis no apliekamajiem ienākumiem, kā arī reģistrācijas maksa un gada maksa atkarībā no tonnāžas saskaņā ar Tirdzniecības kuģu likumu. Arī pēdējās minētās maksas un nodokļus Maltā dēvē par "tonnāžas nodokli", tomēr tonnāžas nodoklis saskaņā ar tonnāžas nodokļa shēmu, piemērojot ienākuma nodokli saskaņā ar Likumu par ienākuma nodokli, ir jāmaksā tikai par tiem kuģiem, kurus Malta iepriekš ir dēvējusi par "kuģiem, kam piemēro tonnāžas nodokli".

(57) Noteikumos par aplikšanu ar nodokļiem ir paredzēts atbrīvojums no ienākuma nodokļa tikai attiecībā uz ienākumiem, kas gūti no "kuģošanas darbībām". 2012. gada noteikumos par iekšējo procedūru ir uzskaitīti vairāki kuģi, kuriem nav tiesību piemērot tonnāžas nodokli kā atbrīvojumu no parastā ienākuma nodokļa, jo šo kuģu gūtos ienākumus nevar klasificēt kā ienākumus no "kuģošanas darbībām". Jo īpaši zvejas kuģi, atpūtas jahtas, fiksētas iekārtas atklātā jūrā, tostarp naftas platformas, ko neizmanto jūras pārvadājumos, velkoņi, kas neiziet okeānā, bezmotora peldošie celtņi un kuģi, kuru galvenais uzdevums ir nodrošināt azartspēles un/vai kazino, negūst labumu. Arī mobilās platformas un pontoni nekvalificējas atbrīvojumiem no parastā ienākuma nodokļa. Par visiem šiem kuģiem vienkārši maksā reģistrācijas maksu un gada maksu atkarībā no tonnāžas, un šo maksu dēvē par "tonnāžas nodokļa piemērošanu" vai "tonnāžas nodokli", taču tas neatbrīvo no parastā ienākuma nodokļa maksāšanas.

(58) Malta apgalvo, ka turpmāk reģistrācijas maksu un gada maksu, ko maksā par zvejas kuģiem un līdzīgiem neatbilstīgajiem kuģiem, vairs nesauks par "tonnāžas nodokli", lai izvairītos no pārpratumiem.

(59) Atbildīgā ministra rīcības brīvība, apstiprinot kuģus, kuru svars nepārsniedz 1000 neto tonnas, nenozīmē, ka kuģiem, kas neveic kuģošanas darbības, var piemērot tonnāžas nodokli. Minētā rīcības brīvība nenozīmē to, ka kuģiem nav jāveic kravu vai pasažieru starptautiski pārvadājumi.

(60) Skaidrības labad Tirdzniecības kuģu likuma 85.A panta 1. punkta formulējums tiks mainīts uz šādu: "Ministrs, saņemot par finansēm atbildīgā ministra piekrišanu, kā arī atbilstoši nosacījumiem, kas tiks uzskatīti par vajadzīgiem saskaņā ar šiem noteikumiem, var deklarēt kā kuģi, kam piemēro tonnāžas nodokli, jebkuras tonnāžas kuģi, kuru izmanto kuģniecības darbībās."

(61) Tikai 2. tabulā norādītās kuģu kategorijas var apstiprināt kā atbilstīgas tonnāžas nodokļa piemērošanai Maltā (vienlaikus piemērojot atbrīvojumu no parastā ienākuma nodokļa). Tālāk 2. tabulā ir norādīts arī flotes sastāvs 2015. gadā.

2. tabula

Kuģa veids	To kuģu kopējais skaits, kuriem piemēro tonnāžas nodokli (2015. gada decembris)
barža	7
beramkravu jūras kuģis	113
automobiļu pārvadāšanas kuģis	5
cementa pārvadāšanas kuģis	2
komerciālā jahta [1]	29
konteiners	12
kuģis parastu kravu pārvadāšanai	120
pasažieru kuģis	24
Ro-Ro kuģis	5
apkalpošanas kuģis [2]	3
tankkuģis	155
velkonis	2
KOPĀ	**477**

[1] Jahtas, kuru kopējais garums ir 15 metri, ar kurām nepārvadā kravas un vairāk kā 12 pasažierus un kuras neizmanto izklaides vajadzībām. Tās regulē Komerciālo jahtu kodekss, ko izdevis Maltas Transporta centra Tirdzniecības kuģu direktorāts; http://www.transport.gov.mt/superyacht-registration/commercial-yacht-code.

[2] Atkarībā no to veicamajām darbībām izšķir divu veidu apkalpošanas kuģus: i) apgādes kuģi, ko izmanto izejvielu, materiālu un aprīkojuma pārvadāšanai saistībā ar iekārtu apkalpošanu atklātā jūrā; un ii) pārvešanas kuģi, kurus izmanto apkalpes pārvešanai no/uz iekārtām atklātā jūrā; kā arī kuģi, kurus izmanto tam, lai veiktu abu minēto veidu kuģu darbības.

(62) Malta ir apstiprinājusi, ka visi kuģi (100 %), kuri gūst labumu no atbrīvojuma no parastā ienākuma nodokļa (turpmāk "Maltas flote, kas aplikta ar tonnāžas nodokli"), kuģo/ir reģistrēti ar ES/EEZ karogu ([46]) un ka kopš 2004. gada flotē, kas aplikta ar tonnāžas nodokli, nav bijis neviena kuģa, kurš kuģo ar karogu, kas nav ES/EEZ karogs.

(63) Tonnāžas izteiksmē Maltas flotes, kas aplikta ar tonnāžas nodokli, tonnāža 2015. gada beigās bija aptuveni 10,4 miljoni bruto tonnu, un tas ir mazāk nekā 20 % no Maltā reģistrētajiem kuģiem.

([46]) Kuģi, kas nofraktēti uz berbouta līguma pamata, ir reģistrēti Maltā, taču drīkst kuģot ar citas valsts karogu. No kuģiem, kas nekuģo ar Maltas karogu, labumu no tonnāžas nodokļa shēmas gūst vienīgi tie kuģi, kas kuģo ar ES/EEZ karogu.

(64) Malta norādīja uz savu apņemšanos turpināt ierobežot tonnāžas nodokļa shēmas piemērošanu vienīgi tiem kuģiem, kurus izmanto starptautiskiem kravu vai pasažieru pārvadājumiem pa jūru un dažām citām kuģošanas darbībām, kuras Komisija iepriekš ir apstiprinājusi kā atbilstīgas tonnāžas nodokļa piemērošanai citās dalībvalstīs saskaņā ar Jūras transporta pamatnostādnēm.

(65) Malta arī precizēs, ka tikai īstas kuģniecības organizācijas varēs gūt labumu no tonnāžas nodokļa shēmas piemērošanas, jo īpaši organizācijas, kas ir uzņēmušās riskus un pienākumus saistībā ar i) tāda kuģa ekspluatēšanu, kurš veic Jūras transporta pamatnostādnēs ([47]) definētos jūras pārvadājumus (piem., pienākumus saistībā ar tehnisko pārvaldību un apkalpes nodrošināšanu), vai ii) Jūras transporta pamatnostādnēs definētu jūras pārvadājumu veikšanu (tostarp ar kuģiem, kas nofraktēti ar apkalpi atbilstīgi konkrētiem nosacījumiem ([48])).

4.2.1.2. Tonnāžas nodokļa piemērošana baržām

(66) Baržām, kuras neizmanto "starptautiskiem kravu pārvadājumiem", nedrīkst piemērot Maltas tonnāžas nodokļa shēmu neatkarīgi no tā, vai tās darbina ar motoru, vai ne. Baržas, kas paredzētas navigācijai atklātās jūrās un kuras parasti izmanto šādā nolūkā, taču kuras izmanto arī starptautiskiem jūras pārvadājumiem, var kvalificēties Maltas tonnāžas nodokļa shēmas piemērošanai. Var uzskatīt, ka tas ir nepieciešams kravām, kuras nevar pārvadāt ar parastiem kuģiem.

(67) Enerģētikas nozare izmanto baržas, lai pārvadātu tādus komponentus kā enkuri, caurules un ķēdes, ko nevar pārvadāt ar parastiem kuģiem. Ar baržām pārvadā arī jaunu urbšanas un ražošanas platformu moduļus un urbšanas iekārtas. Ar citām baržām pārvadā aprīkojumu dziļūdens cauruļvadu likšanai vai ļoti lielas jaudas celtņus un pacēlājus. Bezmotora baržas izmanto arī tam, lai spēkstacijām piegādātu ogles.

4.2.1.3. Tonnāžas nodokļa piemērošana kruīza kuģiem

(68) Kruīza (pasažieru) kuģi kvalificējas Maltas tonnāžas nodokļa shēmas piemērošanai. Malta uzsvēra, ka Apvienotā Karaliste, Dānija, Francija, Itālija, Īrija, Kipra, Nīderlande, Norvēģija un Vācija uzskata, ka kruīza kuģi klasificējas ar nosacījumu, ka šos kuģus neizmanto galvenokārt azartspēļu/kazino vai līdzīgām ar kuģošanu nesaistītām darbībām.

(69) Nozare dod lielu labumu Savienības jūrniecības nozaru grupai un lielu pievienoto vērtību daudzām dalībvalstīm. Nozarē noris agresīva starptautiska konkurence, un tajā ir nodarbināti ievērojams skaits kvalificētu un profesionālu darbinieku.

4.2.1.4. Tonnāžas nodokļa piemērošana komerciālajām jahtām

(70) Komerciālās jahtas, ko izmanto starptautiskiem pasažieru pārvadājumiem, var kvalificēties tonnāžas nodokļa shēmas piemērošanai, ja tās ir reģistrētas kā komerciālās jahtas Maltā. Tām ir jābūt tādām, ko izmanto ne vairāk kā 12 pasažieru ([49]) komerciālai pārvadāšanai, un tām ir jāatbilst stingriem drošības un darbības standartiem. Jahtas, kurām ir piešķirts komerciālās jahtas sertifikāts, uzskata par līdzvērtīgām maziem pasažieru kuģiem, jo tās var kuģot starptautiskos ūdeņos. Maltas Komerciālo jahtu kodeksā ([50]) ir noteikti tehniskie standarti, kuru prasības ir jāizpilda šīm komerciālajām jahtām, lai tās tiktu kvalificētas kā kuģi, kam piemēro tonnāžas nodokli. Šie standarti ir līdzvērtīgi standartiem, kas attiecas uz tirdzniecības kuģu būvniecību un ekspluatāciju un ir iekļauti tādās starptautiskās konvencijās kā *SOLAS* un *MARPOL* ([51]). Pārējie komerciālajām jahtām piemērojamie atbilstības kritēriji ir tādi paši kā citu veidu kuģiem.

(71) Šo komerciālo jahtu īpašnieki noslēdz trešās personas pārvaldības nolīgumus ar jahtu pārvaldības uzņēmumiem. Noteikumi par aplikšanu ar nodokļiem ļauj gan īpašniekiem, gan pārvaldniekiem piemērot tonnāžas nodokļa shēmu. Līdz šim nav bijis neviena gadījuma, kad labumu no minētās shēmas būtu guvuši abi – gan saskaņā ar Tirdzniecības kuģu likumu reģistrētas komerciālās jahtas īpašnieks, gan pārvaldnieks.

([47]) Jūras transporta pamatnostādnes, 2. iedaļa.
([48]) Sk. 100. un 101. apsvērumu.
([49]) Jebkurš kuģis, kas pārvadā vairāk nekā 12 pasažierus, ir definēts kā pasažieru kuģis saskaņā ar Starptautisko konvenciju par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS* konvencija), un tāpēc tam ir jāatbilst prasībām un standartiem, kas noteikti piemērojamajās starptautiskajās konvencijās.
([50]) Komerciālo jahtu kodekss, ko izdevis Maltas Transporta centra Tirdzniecības kuģu direktorāts; http://www.transport.gov.mt/superyacht-registration/commercial-yacht-code.
([51]) Par Komerciālo jahtu kodeksu ir paziņots Starptautiskajai Jūrniecības organizācijai kā par tādu, kas nosaka līdzvērtīgu kārtību kā starptautiskās konvencijas.

(72) Starptautiskajā komerciālo jahtu nozarē ir ļoti sīva konkurence, un Savienībā/EEZ reģistrētās jahtas aizvien vairāk konkurē ar komerciālo jahtu ekspluatantiem, kas dibināti ārpus EEZ. Trešās valstis piedāvā uzņēmumu ienākuma nodokļa atvieglojumus, lai veicinātu jahtu reģistrāciju šajās valstīs.

4.2.1.5. Tonnāžas nodokļa piemērošana velkoņiem un bagariem

(73) Ja licencēta kuģniecības organizācija gūst ienākumus no velkoņiem, kas ir kuģi, kuriem piemēro tonnāžas nodokli, šai organizācijai ir tiesības piemērot tonnāžas nodokļa shēmu tikai attiecībā uz ienākumiem, kurus tā gūst no "kuģošanas darbībām". Velkoņa pakalpojumiem ostās nepiemēro tonnāžas nodokļa shēmu. Velkoņi ir atbilstīgi tikai tad, ja ir apstiprināts, ka lielāko daļu no to darbības laika tie nodrošina starptautiskos kravu pārvadājumus, ievērojot Jūras transporta pamatnostādnēs noteikto 50 % robežvērtību ([52]).

(74) Saskaņā ar 2012. gada noteikumiem par iekšējo procedūru velkoņiem, kas neiziet okeānā, nepiemēro tonnāžas nodokļa shēmu, un ir skaidri noteikts, ka kuģi, kas nav norādīti, ir ne vien vienkārši atbilstīgi tonnāžas nodokļa shēmas piemērošanai, bet tiem ir jāizpilda prasības, kas noteiktas Noteikumos par aplikšanu ar nodokļiem. Noteikumu par tirdzniecības kuģu aplikšanu ar nodokļiem jaunajā projektā būs skaidri noteikts, ka priekšnoteikums tam, lai velkoņi vai bagari būtu atbilstīgi, ir to reģistrācija ES/EEZ reģistrā. Lai gan iepriekš tas nebija skaidri noteikts, pēdējā minētā prasība vienmēr tika ievērota.

(75) Malta apņēmās attiecībā uz velkoņu un bagaru darbībām transponēt attiecīgajos dokumentos precīzu formulējumu no Jūras transporta pamatnostādnēm.

4.2.1.6. Tonnāžas nodokļa piemērošana palīgkuģiem

(76) Malta paskaidroja, ka tonnāžas nodokļa shēma tika piemērota tikai dažiem palīgkuģiem/apkalpošanas kuģiem. Tie ir daudzfunkcionāli/nefasētas kravas kuģi ([53]).

(77) Malta apgalvo, ka uz palīgkuģiem/apkalpošanas kuģiem attiecas tas pats darbības un tiesiskais regulējums, ko piemēro kuģiem, kuri veic jūras pārvadājumus (Jūras transporta pamatnostādņu izpratnē), proti:

a) tehniskās prasības, tostarp visi attiecīgie starptautiskie instrumenti un noteikumi, ar kuriem reglamentē kuģa struktūru, drošību un vides aizsardzību, kā arī klasifikācijas noteikumi;

b) attiecībā uz apkalpes komplektēšanu: šo kuģu apkalpi komplektē saskaņā ar starptautiskiem tiesību aktiem, kas attiecas arī uz tirdzniecības kuģiem, jo īpaši Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Starptautisko konvenciju par jūrnieku sagatavošanu, diplomēšanu un sardzes pildīšanu (*STCW* konvencija) un Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Konvenciju par darbu jūrniecībā; uz jūrniekiem, kurus nodarbina uz šo kuģu klāja, attiecas tādas pašas prasības par apmācību un darba un dzīves apstākļiem kā uz jūrniekiem, kurus nodarbina uz parastajiem tirdzniecības kuģiem;

c) saistībā ar tiesisko vidi: uz kuģu īpašniekiem, kas ekspluatē šos kuģus, attiecas tādi paši tiesiskie ierobežojumi par drošību, atbildību gadījumos, ja notiek negadījums vai tiek radīts piesārņojums, kā arī konkurences noteikumi.

(78) Palīgkuģi konkurē ar starptautiskajiem konkurentiem – ar konkurentiem, kas gūst labumu no tā, ka var maksāt mazākas algas kuģa apkalpei un zemākus nodokļus, kā arī īstenot samazinātas tehniskās apkopes programmas u. c.

(79) Turklāt palīgkuģi veicina Jūras transporta pamatnostādņu mērķu izpildi tāpat kā citi (tirdzniecības) kuģi. Tie veicina jūrniecības nozaru grupas attīstību un pozitīvi ietekmē nodarbinātību un jūras zinātni Savienībā.

(80) Malta ir apņēmusies ierobežot atbilstīgos kuģus līdz tiem, kurus izmanto starptautiskiem kravu vai pasažieru pārvadājumiem pa jūru saskaņā ar Jūras transporta pamatnostādnēm.

(81) Malta norādīja, ka Komisija jau ir akceptējusi kabeļu likšanas, cauruļvadu likšanas, izpētes un celtņu kuģu atbilstību tonnāžas nodokļa shēmas piemērošanai ([54]).

([52]) Jūras transporta pamatnostādnes, 3.1. iedaļa.

([53]) Daudzfunkcionālus un nefasētas kravas kuģus izmanto jūras pārvadājumiem, kā definēts Jūras transporta pamatnostādnēs. Nefasētas kravas kuģi pārvadā preces, kuras ir jāiekrauj atsevišķi, nevis konteineros.

([54]) Sk., piem., 47. apsvērumu Komisijas 2010. gada 27. aprīļa Lēmumā lietā N 714/09, Nīderlande – Tonnāžas nodokļa shēmas paplašinājums attiecībā uz kabeļu likšanas, cauruļvadu likšanas, izpētes un celtņu kuģiem (OV C 158, 18.6.2010., 2. lpp.).

4.2.2. *Ienākumi, kuriem drīkst piemērot tonnāžas nodokli*

4.2.2.1. Ar jūras pārvadājumiem saistīto papildu pakalpojumu attiecināmība

(82) Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem 85. panta 1. punktā dotajā "kuģošanas darbību" definīcijā ietvertais "papildu darbību" jēdziens vienmēr ir skaidrots kā prasība, lai būtu cieša saikne starp kravu un pasažieru starptautiskajiem pārvadājumiem un minēto papildu darbību. To, vai konkrētā darbība ir uzskatāma par papildu darbību, nosaka katrā gadījumā atsevišķi.

(83) Nosakot, vai darbība ir papildu darbība, ņem vērā Komentāru par ESAO Nodokļu paraugkonvencijas 8. pantu (turpmāk "Komentārs"), tostarp Komentāra 4.2. punktu, kurā teikts, ka saistībā ar starptautiskajiem pārvadājumiem no papildu darbībām gūtie ienākumi ir ienākumi, kas gūti no darbībām, kuras "dod salīdzinoši [salīdzinājumā ar kuģu ekspluatēšanu starptautiskiem pārvadājumiem] mazu ieguldījumu un ir arī tik cieši saistītas ar šo ekspluatēšanu, ka tās nevar uzskatīt par uzņēmuma atsevišķu uzņēmējdarbību vai ienākumu avotu".

(84) Malta uzsver, ka pasažieru pārvadājumi parasti ietver dažādus papildu pakalpojumus, maksa par kuriem ir iekļauta biļetes cenā. Šie pakalpojumi ietver guļvietu un ēdināšanas nodrošināšanu un arī citus pakalpojumus, kurus cer saņemt pasažieris tajā pašā braucienā, piemēram, iekāpšanas un izkāpšanas pakalpojumus. Lielu pasažieru kuģu pasažieri varētu sagaidīt arī kinoteātra, spa, friziera un līdzīgus pakalpojumus. Šādi pakalpojumi un vietējo ekskursiju pakalpojumi ir uzskatāmi par kuģošanas darbības papildu darbībām, ja attiecīgais pakalpojums ir iepirktais pakalpojums godīgas konkurences apstākļos. Malta arī uzsvēra, ka tā ir juridiska prasība, ka kruīza kuģu veikali ir slēgti laikā, kad kuģi atrodas ostā.

(85) Biļešu pārdošana ir kruīza kuģu ekspluatantu primārais ieņēmumu avots, un ieņēmumi uz klāja ir papildu, taču nozīmīga komponente, lai nodrošinātu pasažieru pārvadājumu darbības ilgtspējību. Nozares ziņojumos ir aplēsts, ka lielākā daļa no kruīza kuģu ieņēmumiem (60 % vai vairāk) ir iegūta no biļešu pārdošanas.

(86) 2012. gada noteikumos par iekšējo procedūru ir īpaši noteikts, ka tonnāžas nodokļa shēmu nepiemēro "kuģiem, kas galvenokārt ir paredzēti tādu preču vai pakalpojumu nodrošināšanai, kādus parasti nodrošina uz zemes (piem., peldošā viesnīca, lielveikals vai restorāns)", un peldošiem vai kruīza kazino. No 26 pasažieru kuģiem, kas guvuši labumu no tonnāžas nodokļa shēmas, 17 kuģi nenodrošina kazino pakalpojumu vai nepārdod luksuspreces.

(87) Malta apņēmās, ka līdz ar jauno Noteikumu par nodokļu piemērošanu tirdzniecības kuģiem stāšanos spēkā tiks skaidri noteiktas vairākas darbības, kas var radīt konkurenci uzņēmumiem uz zemes un kas tāpēc nav atbilstīgas tonnāžas nodokļa shēmas piemērošanai. Šīs darbības ietvers tādu preču vai pakalpojumu pārdošanu uz kuģa, kādi parasti netiktu nodrošināti pasažieriem (piem., automobiļu, mājsaimniecības preču vai mājlopu), vai arī tādu pakalpojumu pārdošanu, kas nodrošina iespēju pavadīt brīvdienas uz kuģa, ja kuģis paliek pietauvots un nav jūras pārvadājuma elementa.

(88) Turklāt Malta ir apņēmusies ierobežot ieņēmumus no papildu darbībām līdz maksimāli 50 % no katra kuģa bruto ieņēmumiem. Nodokļu iestādes pārbaudīs atbilstību katra atsevišķa grupas kuģa līmenī.

(89) Ierobežotās papildu darbības, kas var gūt labumu no tonnāžas nodokļa shēmas, ietvers:

"a) pasažieru vai kravu pārvadājumus, izņemot uz kuģa, kam piemēro tonnāžas nodokli un ko ekspluatē licencēta kuģniecības organizācija, ja:

i) ir noslēgts vienots līgums ar klientu par ceļojumu, kas ietver braucienu ar kuģi, kam piemēro tonnāžas nodokli; un

ii) pārvadājumus pārējā ceļojumā ir iegādājusies vai ieguvusi licencēta kuģniecības organizācija – ar nosacījumu, par ko ir panākta vienošanās kā starp neatkarīgiem uzņēmumiem;

b) pārdošanu un telpas, kuras parasti nodrošina jūras pasažieru kuģu klientiem, tostarp:

i) alkoholisko dzērienu, smaržu un tabakas izstrādājumu tirdzniecību;

ii) dažādu valūtu maiņu personīgajām vajadzīgām;

iii) veselības, skaistumkopšanas, spa un labjūtes pakalpojumus;

c) administratīvos un apdrošināšanas pakalpojumus, kas tieši saistīti ar pasažieru vai kravu pārvadājumiem, tostarp viena ceļojuma līguma ietvaros, kas ietver braucienu ar kuģi, kam piemēro tonnāžas nodokli;

d) tāda brīvdienu pakalpojuma nodrošināšanu, kas pārdots klientam vienota līguma ietvaros, kur:

i) daļa no brīvdienu pasākumiem ir brauciens ar kuģi, kam piemēro tonnāžas nodokli un ko ekspluatē licencēta kuģniecības organizācija, bet atlikusī daļa norisinās uz sauszemes (turpmāk "daļa uz sauszemes");

ii) daļu uz sauszemes ir nopirkusi vai ieguvusi licencēta kuģniecības organizācija godīgas konkurences apstākļos;

e) kravas, ko pārvadā ar kuģi, kuram piemēro tonnāžas nodokli un kuru ekspluatē licencēta kuģniecības organizācija, iekraušana un izkraušana un telpas, ko nodrošina licencēta kuģniecības organizācija un ko izmanto vienīgi šajos nolūkos;

f) kravas, ko pārvadā ar kuģi, kuram piemēro tonnāžas nodokli un kuru ekspluatē licencēta kuģniecības organizācija, apvienošana vai sadalīšana tieši pirms vai uzreiz pēc brauciena, ja šī darbība nav saistīta ar pārvadāšanu;

g) kravu, ko pārvadā ar kuģi, kuram piemēro tonnāžas nodokli un kuru ekspluatē licencēta kuģniecības organizācija, pagaidu izvietošana piestātnē vai pie tās, ja šī darbība nav daļa no ilgtermiņa uzglabāšanas darbības;

h) tādu konteineru īre vai nodrošināšana klientiem, kas paredzēti kravām, ko pārvadā ar kuģi, kuram piemēro tonnāžas nodokli un kuru ekspluatē licencēta kuģniecības organizācija;

i) ekskursiju nodrošināšana tāda kuģa pasažieriem, kuram piemēro tonnāžas nodokli un kuru ekspluatē licencēta kuģniecības organizācija un uz kura jebkura pasažiera kajīte ir paredzēta vienīgi šim pasažierim."

(90) Turklāt ierobežojums attieksies uz šādiem papildu ieņēmumiem:

a) no reklāmas un tirgdarbības, ja tas ir attiecināms uz reklāmas vietas tirdzniecību uz tāda kuģa klāja, kam piemēro tonnāžas nodokli; un

b) no derībām vai azartspēlēm, ko parasti piedāvā jūras pasažieru kuģu pasažieriem izklaidei uz kuģa, un tādu luksuspreču pārdošanas pasažieriem uz jūras kuģiem, ko parasti piedāvā šādiem pasažieriem, ja ieņēmumi no šādām darbībām nesasniedz 25 % no kuģa, kam piemēro tonnāžas nodokli, bruto ieņēmumiem.

(91) Saskaņā ar 2012. gada noteikumiem par iekšējo procedūru pašlaik tonnāžas nodokli Maltā piemēro šādām papildu darbībām, kas nav saistītas tieši ar kuģi: i) biļešu tirdzniecības telpu un pasažieru termināļu izmantošana saistībā ar kuģošanas darbībām, kam piemēro tonnāžas nodokli; ii) jebkuri procenti vai peļņa no apgrozāmā kapitāla, ja šos procentus/peļņu izmanto licencētas kuģniecības organizācijas vai tās kuģošanas darbību finansēšanai; iii) un/vai kuģa, kam piemēro tonnāžas nodokli, iegāde un uzturēšana. Arī saskaņā ar tiesību aktiem, kas tiks izdoti turpmāk, šīs darbības turpinās gūt labumu no tonnāžas nodokļa shēmas piemērošanas kā "citas papildu darbības, kuras Eiropas Komisija ir atzinusi par attiecināmām tonnāžas nodokļa vajadzībām", ja vien tas nepalielinās kopējos bruto ieņēmumus no papildu darbībām (gan tieši saistītām ar kuģi, gan citām) tā, ka tie pārsniedz 50 % no atbalsta saņēmēja uzņēmuma ieņēmumiem, kam piemēro tonnāžas nodokli.

(92) No Kuģošanas un jūrnieku lietu ģenerālsekretāra pārskata par 2004.–2016. gadu var secināt, ka visi uzņēmumi, kas guva labumu no tonnāžas nodokļa shēmas, ievēroja 50 % robežvērtību attiecībā uz bruto ieņēmumiem saistībā ar papildu darbībām. Īpaša uzmanība tika pievērsta kruīza kuģiem, ņemot vērā šo ieņēmumu nozīmi. Pārbaudes, kas tika veiktas par katru kuģi uzņēmumos, kuri guva labumu no tonnāžas nodokļa shēmas, apliecināja, ka ieņēmumi no papildu darbībām bija daudz mazāki par 50 % robežvērtību. Pēc tam Malta apstiprināja, ka 50 % robežvērtība attiecībā uz papildu ieņēmumiem tiek ievērota kopš 2004. gada maija. Malta uzsvēra, ka tonnāžas nodoklis nekad nav piemērots neviena apakšuzņēmēja peļņai.

4.2.2.2. Tonnāžas nodokļa piemērošana struktūrām, kas fraktē atbilstīgus kuģus uz berbouta līguma pamata

(93) Malta apgalvo, ka – pretēji tiem uzņēmējiem, kas piedāvā finanšu nomu, – kuģu īpašnieki, kuri fraktē savus kuģus uz berbouta līguma pamata, nav tādi, kuriem nav saistības ar kuģniecības nozari, un viņi uzņemas noteikta līmeņa atbildību par saviem kuģiem.

(94) Ja kuģi izmanto tikai attiecināmu darbību veikšanai un ekspluatē kuģa īpašnieks, visiem no kuģa gūtajiem ienākumiem piemēro tonnāžas nodokli. Šajā kontekstā Malta uzskata, ka tāds pats princips ir jāpiemēro arī tad, kad attiecīgos ienākumus dala kuģa īpašnieks un ekspluatants, ja ir izpildīti vajadzīgie nosacījumi (tostarp katra puse ir samaksājusi tonnāžas nodokli). Malta apgalvo, ka pārāk stingra pieeja šim jautājumam var izraisīt to, ka kuģu īpašnieki reģistrēs savus kuģus ar tādu valstu karogiem, kuras nav Savienības dalībvalstis, kā arī to, ka kuģu nomas maksa Savienības kuģniecības uzņēmumiem būs lielāka.

(95) Kā liecina Komisijas dienestiem iesniegtais pārskats par 2004.–2016. gadu, neviens uz berbouta līguma pamata nofraktēts kuģis, kurš iepriekš bija iekļauts tonnāžas nodokļa shēmā, nebija kuģis, kurš bija nofraktēts uz berbouta līguma pamata trešām pusēm.

(96) Uz berbouta līguma pamata nofraktētu kuģu skaits atbilst aptuveni 10 % no kuģiem, kuriem piemēro Maltas tonnāžas nodokļa shēmu. Fraktēšana notika grupas ietvaros ([55]).

(97) Lai nodrošinātu to, ka nākotnē kuģu iznomātāji, kuriem tā ir vienīgā nodarbošanās (tostarp tie, kuri iznomā mazās jahtas privātpersonām ([56])), *de jure* nevarēs gūt labumu no tonnāžas nodokļa shēmas, Malta ir apņēmusies ierobežot darījumus uz berbouta līguma pamata līdz:

a) darījumiem grupas ietvaros ([57]);

b) darījumiem ar trešām personām, kurus veic īstas kuģniecības organizācijas, īstermiņa jaudas pārsnieguma dēļ, ja frakta termiņš nepārsniedz trīs gadus un neto tonnāža, kas nofraktēta trešām personām uz berbouta līguma pamata, nepārsniedz 50 % no tāda uzņēmuma/grupas kopējās tonnāžas, kuram piemēro tonnāžas nodokļa shēmu; termins "īstermiņa jaudas pārsniegums" attiecas vienīgi uz tiem kuģiem, kurus ir iegādājusies licencēta kuģniecības organizācija, lai veiktu pati savas kuģošanas darbības, un tas neattiecas uz kuģiem, kuru iegāde ir veikta tieši tāpēc, lai tos nodotu fraktēšanai uz berbouta līguma pamata.

4.2.2.3. Tonnāžas nodokļa piemērošana pārvadājumu pakalpojumiem, kurus sniedz no citiem uzņēmumiem iznomāti kuģi ar apkalpi (fraktēšana uz noteiktu laiku/reisu)

(98) Malta ir apstiprinājusi, ka kopš 2004. gada neviens tonnāžas nodokļa maksātājs Maltā nav veicis fraktēšanu uz noteiktu laiku vai līdzīgas darbības.

(99) Tomēr Malta uzsvēra, ka kuģošanas būtība pati par sevi paredz iespēju kuģu īpašniekiem pieņemt lēmumus elastīgi un ātri, lai pielāgotos pārmaiņām tirgū. Malta uzsvēra, ka Jūras transporta pamatnostādnēs nav paredzēts ierobežojums attiecībā uz maksimālo tonnāžu, ko organizācija drīkst fraktēt kopā ar apkalpi, lai tā drīkstētu saņemt atbalstu saskaņā ar Jūras transporta pamatnostādnēm.

(100) Uz floti, kas nofraktēta uz noteiktu laiku, attiecas Maltas tiesību aktu vispārīgās prasības par saikni ar karoga valsti. Prasība par saikni ar karoga valsti attiecas uz visu floti, kas aplikta ar tonnāžas nodokli ([58]). Kopš 2004. gada maija visi uz noteiktu laiku/reisu nofraktētie kuģi, kas ir iekļauti Maltas tonnāžas nodokļa shēmā, kuģo ar EEZ karogiem.

(101) Malta precizēja, ka tā pieprasīs jaunajiem dalībniekiem, lai vismaz 25 % no to flotes, kurai piemēro tonnāžas nodokli, kuģotu ar EEZ karogiem saskaņā ar pieeju, kuru Komisija apstiprināja Francijas tonnāžas nodokļa gadījumā ([59]).

4.2.3. *Noteikuma par saikni ar karoga valsti piemērošana*

(102) Tikai kopš 2010. gada Noteikumi par aplikšanu ar nodokļiem ļauj piemērot tonnāžas nodokli arī kuģiem, kas nav reģistrēti EEZ/ES, saskaņā ar 27. apsvērumā izklāstītajiem nosacījumiem. Tādējādi lielākā daļa (90 %) no Maltas flotes, kas aplikta ar tonnāžas nodokli, kuģo ar EEZ/ES karogiem.

([55]) Grupa ir definēta kā divi vai vairāki kuģniecības uzņēmumi, kuri pieder vai kurus kontrolē – tieši vai netieši – vairāk nekā par 50 % vienas un tās pašas personas, kā arī visās kontroles situācijās (neatkarīgi no īpašumtiesību procentuālās attiecības) tā, kā definēts 1. pantā Padomes 1983. gada 13. jūnija Septītajā direktīvā 83/349/EEK, kas pamatojas uz Līguma 54. panta 3. punkta g) apakšpunktu un attiecas uz konsolidētajiem pārskatiem (OV L 193, 18.7.1983., 1. lpp.), un 10. SFPS "Konsolidētie pārskati".

([56]) Mazās jahtas, kas neatbilst 49. zemsvītras piezīmē dotajai definīcijai.

([57]) Sk. 55. zemsvītras piezīmi.

([58]) Izņemot kuģus, kas nofraktēti uz berbouta līguma pamata.

([59]) Komisijas 2015. gada 4. februāra Lēmums (ES) 2015/667 attiecībā uz valsts atbalstu SA.14551 (2013/C), ko īstenojusi Francija un kas izriet no grozījumiem nosacījumos par atbalstu, kas saskaņā ar tonnāžas nodokļa shēmu piešķirts fraktētājiem uz noteiktu laiku (OV L 110, 29.4.2015., 15. lpp.), 46. apsvērums.

(103) Malta ir apņēmusies pieprasīt ikvienam jaunajam dalībniekam, lai vismaz 25 % no flotes, kas aplikta ar tonnāžas nodokli un kuru tas ekspluatē ([60]), kuģotu ar EEZ karogiem, un šis īpatsvars būs jāuztur vai jāpalielina saskaņā ar Jūras transporta pamatnostādņu 3.1. iedaļu. Saskaņā ar šo apņemšanos tonnāžas nodokļa maksātāju flotes daļa, kas kuģo ar EEZ karogiem, vidēji trijos gados nedrīkst samazināties. Atkāpe no šā pienākuma tiks piešķirta vienīgi tad, ja 60 % no flotes, kas aplikta ar tonnāžas nodokli ([61]) un ko ekspluatē atbalsta saņēmējs, kuģo ar EEZ karogiem. Pārbaude tiks veikta gan tad, kad kuģis tiks iekļauts tonnāžas nodokļa flotē, gan tad, kad kuģis tiks izņemts no tonnāžas nodokļa flotes.

(104) Malta ir arī apņēmusies noteikt, ka visai stratēģiskajai un komerciālajai pārvaldībai ir jānotiek EEZ.

(105) Kuģus, kurus komerciāli un stratēģiski nepārvalda no EEZ, iekļaus tonnāžas nodokļa shēmā tikai tad, ja tie kuģos ar EEZ karogu, izņemot uz berbouta līguma pamata nofraktētus kuģus, ar nosacījumiem, ka ir ievēroti konkrēti ierobežojumi ([62]).

4.2.4. *Tonnāžas nodokļa likmes*

(106) Malta uzsvērta, ka tās tonnāžas nodokļa shēmas pamatā ir princips, kas līdzīgs tam, kuru Komisija 2010. gadā apstiprināja attiecībā uz Kipras tonnāžas nodokļa shēmu. Malta iekasē gada tonnāžas nodokli kā vienreizēju maksājumu atkarībā no kuģa tonnāžas.

(107) Maltā maksājamā tonnāžas nodokļa likmes ir atšķirīgas – atkarībā gan no kuģa neto tonnāžas, gan vecuma. Tālāk dotajā 3. tabulā ir salīdzināts Maltā maksājamā tonnāžas nodokļa līmenis ar līmeņiem Komisijas apstiprinātajās Kipras un Polijas tonnāžas nodokļa shēmās.

(108) Malta uzsver, ka tad, ja apsvērtu iespēju mainīt maksājamo nodokli, ņemot vērā tikai kuģa tonnāžu ([63]), aplēstais Maltā maksājamais gada tonnāžas nodoklis būtu ļoti līdzīgs tam, kas jāmaksā Kiprā un Polijā.

3. tabula

Neto tonnāža	Malta	Kipra	Polija
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 arī uzsver, ka 3. tabulā atspoguļotajā tonnāžas nodokļa aprēķinā attiecībā uz Poliju tiek pieņemts, ka kuģi tiks ekspluatēti 365 dienas gadā. Saskaņā ar Polijas tonnāžas shēmu kuģiem, kurus neekspluatē visa gada garumā, ir tiesības uz atbilstošu samazinājumu. Kiprā, ja kuģi neizmanto vismaz trīs mēnešus, par šādu kuģi maksājamo tonnāžas nodokli samazina par 25 %.

([60]) Tostarp fraktētie kuģi (ar apkalpi vai uz berbouta līguma pamata), bet izņemot kuģus, kas nodoti fraktēšanai uz berbouta līguma pamata.
([61]) Tostarp fraktētie kuģi (ar apkalpi vai uz berbouta līguma pamata), bet izņemot kuģus, kas nodoti fraktēšanai uz berbouta līguma pamata.
([62]) Sk. 4. apņemšanos šā lēmuma pielikumā.
([63]) Standarta nodokļa likme, ko piemēro kuģiem izplatītākajā vecuma kategorijā (10–15 gadi).

(110) Malta samazina standarta tonnāžas nodokļa likmi, ja kuģis ir jaunāks par 10 gadiem. Vienlaikus Malta palielina tonnāžas nodokli, kas jāmaksā par kuģi, kurš ir vismaz 15 gadus vecs. Šā noteikuma mērķis ir mudināt kuģu īpašniekus un ekspluatantus reģistrēt jaunākus (un tāpēc efektīvākus un videi nekaitīgākus) kuģus un atturēt tos no vecāku kuģu reģistrēšanas. Tā kā kopumā jaunākie kuģi ir drošāki, mazāk apdraudēti, efektīvāki un videi nekaitīgāki nekā vecākie kuģi, šāds noteikums atbalsta Jūras transporta pamatnostādņu 2.2. iedaļā noteikto mērķi, proti, "padarīt jūras transportu drošāku, efektīvāku, neapdraudētāku un videi nekaitīgāku". Tas arī veicina ES pieņemto 2020. gada mērķu sasniegšanu saistībā ar siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu.

(111) Malta apgalvo, ka tonnāžas nodokļa likmes palielināšana, kuģim kļūstot vecākam, ir jāņem vērā, vērtējot likmi kopumā. Tomēr jebkurā gadījumā, ņemot vērā Polijas un Kipras piemēroto samazinājumu attiecībā uz kuģiem, kas netiek ekspluatēti, pat ar Maltas piemēroto samazinājumu likmes ir salīdzināmas. Lai varētu veikt pienācīgu salīdzinājumu, Malta norādīja, ka gadījumos, kad kuģis Polijā tika ekspluatēts par 75 %, Maltas un Polijas salīdzinājums izskatītos tā, kā atspoguļots 4. tabulā.

4. tabula

Neto tonnāža	Polija	Malta (0–5 gadus vecs kuģis)	Malta (5–10 gadus vecs kuģis)
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) Attiecībā uz ministra rīcības brīvību, kad "(..) apstākļos, kurus ministrs uzskata par piemērotiem, viņš var atbrīvot jebkuru kuģi vai kuģu klasi no visiem vai dažiem maksājumiem, kas jāveic saskaņā ar šiem noteikumiem", Malta paskaidro, ka šis noteikums attiecas vienīgi uz gada un reģistrācijas maksu, sauktu arī par tonnāžas nodokli, un tikai tāpēc, lai nodrošinātu elastību humanitārās un filantropiskās situācijās. Šis noteikums nekad nav piemērots.

(113) Attiecībā uz samazinājumiem, ņemot vērā citā valstī samaksātu tonnāžas nodokli, Malta paskaidro, ka šā noteikuma mērķis ir novērst dubultu aplikšanu ar nodokli. Struktūrai, kurai ir piemērots tonnāžas nodoklis par kuģi citā valstī, nav jāliek maksāt vēlreiz tonnāžas nodokli pilnā apmērā Maltā. Šis Maltas atbrīvojums no dubultas aplikšanas ar nodokli ir piešķirts, pamatojoties uz parastu kredīta metodi, ko izmanto arī saistībā ar ienākuma nodokļiem. Malta norādīja uz iepriekšējiem Komisijas apgalvojumiem par atbilstību šai pieejai ([64]).

(114) Atbrīvojums no dubultas aplikšanas ar nodokļiem ir ierobežots līdz mazākajam faktiskajam tonnāžas nodoklim, kas attiecas uz kuģi ārpus Maltas, vai līdz 75 % no Maltas tonnāžas nodokļa, kas būtu jāmaksā pirms jebkāda kredīta piešķiršanas. Atbrīvojumu piešķir tikai attiecībā uz tonnāžas nodokli, ko par vienu un to pašu kuģi ir samaksājusi tā pati licencētā kuģniecības organizācija citā dalībvalstī.

([64]) Komisijas paziņojums "Virzība uz iekšējo tirgu bez nodokļu šķēršļiem", COM(2001) 582 galīgā redakcija, 2001. gada 23. oktobris, un Komisijas paziņojums "Dalībvalstu tiešo nodokļu sistēmu koordinēšana iekšējā tirgū", COM(2006) 823 galīgā redakcija, 2006. gada 19. decembris.

4.2.5. *Ierobežojošie pasākumi*

(115) Malta apgalvo, ka Noteikumos par aplikšanu ar nodokļiem paredzētie ierobežojošie pasākumi efektīvi attur no ļaunprātīgas izmantošanas un novērš papildu ietekmi uz neattiecināmām darbībām.

(116) Noteikumi par aplikšanu ar nodokļiem uzliek par pienākumu licencētai kuģniecības organizācijai vest atsevišķu uzskaiti, kurā no kuģošanas darbībām gūtie ienākumi un kapitāla pieaugums ir nodalīti no citiem ienākumu avotiem. Turklāt licencētai kuģniecības organizācijai ir arī pienākums sagatavot finanšu pārskatus saskaņā ar Savienības apstiprinātajiem starptautiskajiem finanšu pārskatu standartiem un iesniegt tos pārbaudei sertificētam neatkarīgam grāmatvedim.

(117) Ja netiek vesta atsevišķa uzskaite, kuģniecības organizācijai automātiski atņem tiesības gūt labumu no jebkādiem atbrīvojumiem no nodokļa.

(118) Licencētai kuģniecības organizācijai ir pienākums reģistrēties pie finanšu ministra, ja tā vēlas gūt labumu no tonnāžas nodokļa shēmas.

(119) Licencētai kuģniecības organizācijai, kas gūst labumu no tonnāžas nodokļa shēmas, ir jāiesniedz gada ienākumu deklarācija, kurā skaidri nodalīti attiecināmie un neattiecināmie ienākumi. Situācijās, kad visi licencētas kuģniecības organizācijas ienākumi ietilpst tonnāžas nodokļa shēmas darbības jomā, šai organizācijai ir iespēja iesniegt nodokļu deklarāciju, ko iesniedz atbilstīga persona, kura ir neatkarīga no licencētās kuģniecības organizācijas, proti, sertificēts neatkarīgs grāmatvedis un revidents vai persona, kurai ir advokāta pilnvaras. Pastāv bargi sodi par nepatiesu deklarāciju iesniegšanu vai rupju nolaidību saistībā ar šiem pienākumiem.

(120) Zaudējumus no darbībām, kurām piemēro ienākuma nodokli, nevar iekļaut tonnāžas nodokļa maksājumā.

(121) Kuģniecības organizācija nevar pieņemt lēmumu izstāties no Maltas tonnāžas nodokļa shēmas atkarībā no tā, vai tai ir ar nodokli apliekama peļņa vai zaudējumi. Ja vien licencētā kuģniecības organizācija neizlemj citādi, tā ietilpst tonnāžas nodokļa shēmas darbības jomā. Ja organizācija nolemj izstāties, šis lēmums ir negrozāms ([65]).

(122) Nevienas Maltas kuģniecības organizācijas rīcībā nedrīkst būt gan kuģi, uz kuriem attiecas tonnāžas nodokļa shēma, gan kuģi, uz kuriem attiecas ienākuma nodokļa shēma ([66]).

(123) Likuma par ienākuma nodokli 51. pantā ir definēts plašs noteikumu loks par ļaunprātīgas izmantošanas novēršanu, kas paredzēts, lai apkarotu mākslīgas struktūras un shēmas nepamatotu nodokļa priekšrocību iegūšanai. Šis vispārīgais noteikums par ļaunprātīgas izmantošanas novēršanu atbilst Komisijas 2012. gada 6. decembra Ieteikumam par agresīvu nodokļu plānošanu ([67]). Ļaunprātīgas izmantošanas novēršanas pasākumus papildina bargi sodi, ko piemēro pārkāpumu gadījumā. Tāpēc tādos gadījumos papildus nesamaksātā nodokļa samaksai piemēro procentus 0,54 % apmērā mēnesī (t. i., 6,48 % gadā), kā arī soda naudu līdz 1,5 % apmērā mēnesī (t. i., 18 % gadā) no šāda nesamaksāta nodokļa summas.

(124) Likuma par ienākuma nodokli noteikumi par izdevumu atskaitīšanu paredz, ka ir jābūt tiešai saiknei starp attiecīgajiem izdevumiem un ienākumiem. Likuma par ienākuma nodokli 14. panta 1. punktā ir noteikts, ka izdevumus var atskaitīt tikai tad, ja izdevumi "ir radušies tikai un vienīgi gūstot ienākumus". Tāpēc nav iespējams pieprasīt tādu izdevumu atskaitīšanu, kuri radušies, gūstot no nodokļa atbrīvotu peļņu (tostarp peļņu, kas aplikta ar tonnāžas nodokli), pretstatā citiem apliekamajiem ienākumiem.

(125) Visām licencētajām kuģniecības organizācijām ir jāuztur pienācīga un pietiekama dokumentācija par ienākumiem un izdevumiem, lai varētu pienācīgi pārliecināties par attiecīgajiem ienākumiem un pieļaujamajiem samazinājumiem.

([65]) Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem 6. pants.
([66]) Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem 6. pants.
([67]) OV L 338, 12.12.2012., 41. lpp.

(126) Malta apņēmās pieprasīt, lai tonnāžas nodokļa atbalsta saņēmēji iesniegtu obligātas gada atbilstības deklarācijas par visiem kontrolējamajiem parametriem, tostarp, kuģa veidu, kuģa veiktajām darbībām, neto tonnāžu, izmantošanas dienām, karogu, ekspluatācijas veidu un atbilstību noteiktajam atbalsta ierobežojumam.

4.3. **Tādu dividenžu aplikšana ar nodokli, kas saistītas ar akcijām kuģniecības uzņēmumos**

(127) Malta paskaidroja, kā darbojas Maltas vispārīgā nodokļa sistēma. Saskaņā ar šo sistēmu, ja Maltas uzņēmumu akcionāri gūst dividendes, tas neuzliek par pienākumu deklarēt šīs dividendes ([68]) un maksāt nodokļus ([69]). Šī sistēma attiecas uz visām nozarēm bez izņēmuma.

4.4. **Atbrīvojums no tāda kapitāla pieauguma aplikšanas ar nodokli, kas rodas kuģu pārdošanas vai nodošanas rezultātā**

(128) Malta atsaucas uz attiecīgajiem Maltas tiesību aktiem, kas paredz, ka, lai kuģis varētu izmantot atbrīvojumu no nodokļa, tam ir jābūt kuģim, kuram piemēro tonnāžas nodokli ([70]).

(129) Malta arī paskaidro, ka agrāk atbrīvojumu no nodokļa izmantoja vienīgi attiecībā uz kuģu pārdošanu un darījumiem, kas saistīti ar kuģiem, kuriem piemēro tonnāžas nodokli un kurus pirka un pārdeva kuģniecības uzņēmumi, kas maksāja tonnāžas nodokli. Turklāt Maltā lēmums izstāties no tonnāžas nodokļa režīma ir negrozāms.

4.5. **Atbrīvojums no tāda kapitāla pieauguma aplikšanas ar nodokli, kas saistīts ar akcijām kuģniecības uzņēmumos**

(130) Malta apgalvoja, ka, lai nodrošinātu Eiropas reģistru konkurētspēju un pievilcību salīdzinājumā ar trešo valstu reģistriem, kuģu īpašniekiem (t. i., akcionāriem) ir jāvar izmantot kuģošanas darbību nestos darba augļus.

(131) Saskaņā ar Likuma par ienākuma nodokli 12. panta 1. punkta c) apakšpunkta ii) punktu kapitāla pieaugums vai peļņa, ko uzkrājusi persona vai kas ir radusies personai, kura nav Maltas rezidents, no tāda uzņēmuma akciju vai vērtspapīru nodošanas, kas nav īpašumu uzņēmums, ir atbrīvota no nodokļa, ja kapitāla pieauguma faktiskais īpašnieks ir persona, kura nav Maltas rezidents, un šī persona nepieder un to nekontrolē persona vai personas, kas parasti ir Maltas rezidenti. Turklāt dalība ir atbrīvota no nodokļa saskaņā ar Likuma par ienākuma nodokli 12. panta 1. punkta u) apakšpunkta 1) punktu, kurā ir noteikts, ka kapitāla pieaugums vai peļņa, ko ir guvis Maltā reģistrēts uzņēmums, no līdzdalības vai šādas līdzdalības pārveduma, ir atbrīvota no nodokļa.

(132) Nolīgumi par dubulto nodokļu uzlikšanu, kurus Malta ir noslēgusi saskaņā ar ESAO Nodokļu paraugkonvencijas 13. panta 5. punktu, piešķir tiesības gūt šādu kapitāla pieaugumu personas uzturēšanās valstī. Malta ir noslēgusi līgumus par dubulto nodokļu uzlikšanu ar visām EEZ dalībvalstīm.

(133) Vienīgais akciju pārveduma darījums, kurā bija iesaistīts Maltas akcionārs, kopš Maltas iestāšanās Savienībā, notika 2006. gadā. Šis darījums bija saistīts ar (..) akciju pārvedumu. Attiecīgā atbrīvojuma no nodokļa sniegtais labums bija daudz mazāks par *de minimis* robežvērtību ([71]), ar maksimālo – teorētisko – atbalsta apmēru, kas mazāks nekā 1 400 EUR, ņemot vērā pārdošanas cenu, pat saskaitot kopā ar labumu, kas tika gūts no atbrīvojuma no nodevas par darījumu ar kuģiem. Akcionārs nesaņēma nekādu citu pabalstu attiecīgajā periodā un neguva labumu arī no tonnāžas nodokļa shēmas ([72]).

(134) Citi kopš 2004. gada veiktie darījumi ar akcijām varēja gūt labumu no nerezidentu kapitāla pieauguma atbrīvojuma no nodokļa, kas paredzēts Likuma par ienākuma nodokli 12. panta 1. punkta c) apakšpunkta ii) punktā.

(135) Malta apņēmās atcelt pašreizējo atbrīvojumu no nodokļa nozarē attiecībā uz kapitāla pieaugumu, kas rodas, ja Maltas rezidenti pārdod kuģniecības uzņēmumu akcijas.

([68]) Likuma par ienākuma nodokli 68. panta 1. punkta a) apakšpunkts.
([69]) Likuma par ienākuma nodokli 68. panta 1. punkta b) apakšpunkts.
([70]) Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem 3. panta 1. punkta b) apakšpunkts un 4. punkts.
([71]) Komisijas 2013. gada 18. decembra Regula (ES) Nr. 1407/2013 par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. un 108. panta piemērošanu *de minimis* atbalstam (OV L 352, 24.12.2013., 1. lpp.).
([72]) Kuģniecības uzņēmumi, kas darbojas vienīgi Maltas teritoriālajos ūdeņos, nevar gūt labumu no tonnāžas nodokļa, sk. 52. apsvērumu.

4.6. **Atbrīvojums no tādu procentu vai citu ienākumu aplikšanas ar nodokli, kas jāmaksā saistībā ar kuģniecības uzņēmumu vai kuģu, kam piemēro tonnāžas nodokli, finansēšanu**

(136) Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem 3. panta 2. punktā ir paredzēts, ka "saskaņā ar Likumu [Likumu par ienākuma nodokli] personai nav jāmaksā nodoklis no procentiem vai ienākumiem, ko tā gūst no licencētu kuģniecības organizāciju darbību (..) finansēšanas vai kāda kuģa, kam piemēro tonnāžas nodokli, finansēšanas (..)". Šo atbrīvojumu piešķir nevis automātiski, bet pēc pieprasījuma. Malta ir apstiprinājusi, ka nevienam uzņēmumam nekad nav piešķirts šāds atbrīvojums. Maltas iestādes ir apstiprinājušas, ka šāds atbrīvojums nav piešķirts arī kopš Maltas iestāšanās Eiropas Savienībā un ka "neviens uzņēmums pats nav izmantojis šādu labumu".

(137) Malta ir apņēmusies svītrot Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem 3. panta 2. punktu.

4.7. **Tādas nodevas neesība, kas attiecas uz darījumiem ar kuģiem**

(138) Malta apgalvoja, ka Noteikumos par aplikšanu ar nodokļiem iekļautie noteikumi par to, ka nodevu neiekasē no konkrētiem darījumiem ar kuģiem ([73]), ir informatīvi. Tie nesniedz nekādu labumu kuģniecības uzņēmumiem, jo par šādiem darījumiem ar kuģiem nav jāmaksā nodeva saskaņā ar Likumu par nodevu, ko piemēro dokumentiem un pārvedumiem, jo nodevu kopumā iekasē vienīgi no tirgojamu vērtspapīru, nekustamā īpašuma, izsoļu un apdrošināšanas polišu pārvedumiem.

4.8. **Atbrīvojums no nodevas, ko piemēro dokumentiem un pārvedumiem**

(139) Tāpat kā gadījumā, kad kapitāla pieaugumu rada akciju pārdošana, Malta paskaidroja, ka Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem 5. pantā paredzētajam atbrīvojumam no nodevas ([74]) nebija būtiskas ietekmes laikposmā kopš 2004. gada, ņemot vērā uzņēmumu, kuriem piemēro tonnāžas nodokli, akcionāru struktūru un Likumā par nodevu, ko piemēro dokumentiem un pārvedumiem, paredzētos vispārīgos atbrīvojumus.

(140) Pamatojoties uz Likuma par nodevu, ko piemēro dokumentiem un pārvedumiem, 47. panta 3. punkta d) apakšpunktu un 47. panta 4. punktu, nodevas neiekasē no darījumiem ar tāda uzņēmuma vērtspapīriem, kurā vairāk nekā puse no parasto akciju kapitāla, balsstiesībām un peļņas tiesībām pieder personām, kas nav Maltas rezidenti un kas nepieder Maltas rezidentiem vai neatrodas to tiešā vai netiešā kontrolē, ja uzņēmuma uzņēmējdarbība lielākoties noris ārpus Maltas. Labumu no šā likuma 42. panta 1. punkta b) apakšpunktā paredzētā atbrīvojuma gūst grupas iekšējie darījumi saistībā ar grupas pārstrukturēšanu, starp uzņēmumiem, kuros vairākums pieder un kuros vairākumu kontrolē vieni un tie paši akcionāri.

(141) Malta ir apstiprinājusi, ka kopš 2004. gada ir noticis tikai viens darījums, kuram piemēroja 140. apsvērumā norādīto vispārīgo atbrīvojumu no nodevas, un tas attiecās uz Maltas akcionāram piederošām akcijām. Nodokļu atvieglojumu ziņā šis darījums nepārsniedza *de minimis* robežvērtību, pat pieskaitot labumu, kas tika gūts no atbrīvojuma par kapitāla pieauguma aplikšanu ar nodokli ([75]).

(142) Malta ir apņēmusies atcelt atbrīvojumu, kas paredzēts Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem 5. pantā, attiecībā uz Maltas rezidentiem.

4.9. **Saistību stāšanās spēkā**

(143) Malta apņēmās nodrošināt, ka jaunie noteikumi, kas padarīs šajā lēmumā norādītos pasākumus saderīgus ar iekšējo tirgu, stāsies spēkā trijos mēnešos pēc šā lēmuma pieņemšanas dienas. No šā lēmuma pieņemšanas dienas līdz dienai, kad stāsies spēkā saistības, Malta apņēmās turpināt administrēt tonnāžas nodokļa shēmu un citus pasākumus, uz kuriem attiecas šis lēmums, tā, lai netiktu izmaksāts nesaderīgs atbalsts, kas būtu jāatgūst no atbalsta saņēmējiem.

([73]) Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem 5. pantā ir paredzēts, ka nodeva nav jāmaksā par kuģu, kam piemēro tonnāžas nodokli, reģistrāciju vai nodošanu; kuģa īpašumtiesību nodošanu; un ķīlu vai citu maksājumu reģistrāciju, sk. arī 40. un turpmākos apsvērumus.
([74]) Atbrīvojums jo īpaši attiecas uz nodevumu par kuģu, kam piemēro tonnāžas nodokli, un ķīlu reģistrāciju un akciju pārvedumiem, sk. 41. apsvērumu.
([75]) Sk. 133. apsvērumu.

4.10. **Tiesiskā paļāvība, juridiskā noteiktība, pašreizējā atbalsta statuss**

(144) Malta ir norādījusi, ka shēma ir uzskatāma par pastāvošu atbalstu un ka Malta un kuģniecības organizācijas tiesiski paļaujas uz to.

(145) Maltas tonnāžas nodokļa shēma un saistītie pasākumi tika ieviesti 1973. gadā. Šajā saistībā Malta norādīja uz attiecīgajām 1973. gada Tirdzniecības kuģu likuma daļām sākotnējā versijā ([76]), jo īpaši uz 85. un 86. pantu, kuros ir definēti kuģi un ienākumi, kas ir atbrīvoti no ienākuma nodokļa.

(146) Malta apgalvo, ka attiecībā uz šiem pasākumiem tika veikta pirmsiestāšanās pārbaude. Iestāšanās sarunās nodaļā par pārvadājumiem tika skaidri iekļauti konkurences jautājumi saistībā ar pārvadājumiem, tostarp tonnāžas nodokli. Malta uzsver, ka tajā laikā Komisija neatzīmēja, ka Maltas tonnāžas nodokļa shēma ir problemātiska. Atsaucoties uz korespondenci, Malta apgalvo, ka Komisija atzina par apmierinošu Maltas iesniegto informāciju par shēmu. Jo īpaši Malta atsaucas uz sanāksmi par Maltas iestāšanos ES, kas notika 2001. gada 26. oktobrī, kad saskaņā ar tās piezīmēm tika pieņemts lēmums ieteikt provizoriski izbeigt sarunas par pārvadājumu nodaļu. Malta apgalvo, ka – tāpat kā kuģniecības organizācijas, kuras ir guvušas labumu no tonnāžas nodokļa shēmas, – tā vienmēr ir sapratusi un uzskatījusi, ka shēma bija pilnībā atbilstīga Jūras transporta pamatnostādnēm.

(147) Līdz 2004. gada 31. augustam Komisijai tika paziņots par attiecīgajiem Maltas tiesību aktiem, Tirdzniecības kuģu likumu un Noteikumiem par aplikšanu ar nodokļiem, kā to nosaka Pievienošanās akts ([77]). Komisijai tika paziņots par tonnāžas nodokļa shēmu 2000. gada 19. oktobra dokumentā CONF-M 51/00, ko papildināja 2001. gada 18. septembra dokuments CONF-M 65/01.

(148) Attiecīgie tiesību akti nemainījās laikposmā no iestāšanās dienas līdz 2007. gada 1. maijam. Valsts noteikumos tika veikti grozījumi tikai 2010. gadā, lai transponētu principus, kuri tika ieviesti ar Komisijas paziņojumu "Norādījumi par valsts atbalstu kuģu administrēšanas uzņēmumiem" (turpmāk "Kuģu administrēšanas pamatnostādnes") ([78]).

(149) Malta atgādināja Komisijai, ka tonnāžas nodokļa shēma nebija minēta starp shēmām, kas bija jāizlabo, kad bija gandrīz beidzies Pievienošanās līgumā paredzētais triju gadu periods grozījumu veikšanai pastāvošajos atbalsta pasākumos, un tāpēc tā uzskatīja shēmu par pastāvošu atbalstu. Savā 2007. gada 24. aprīļa vēstulē Komisija norādīja tikai uz diviem atbalsta pasākumiem – sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu – *Gozo Channel Co Ltd* un sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu – *Sea Malta Co Ltd*.

5. **TREŠO PERSONU PIEZĪMES**

(150) Kā norādīts 3. apsvērumā, piezīmes tika saņemtas no sešām ieinteresētajām personām un kāda Vācijas kuģniecības nozares darbinieka, kurš vēlas palikt anonīms. Šīs piezīmes ir apkopotas 151. līdz 177. apsvērumā.

5.1. **Kuģi, kuriem drīkst piemērot tonnāžas nodokli**

(151) Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācija (turpmāk "EKKĪA") piekrita Komisijas sākotnējam novērtējumam, ka zvejas kuģiem, naftas platformām un nekomerciālām atpūtas jahtām nedrīkst piemērot tonnāžas nodokli.

5.2. **Tonnāžas nodokļa piemērošana baržām**

(152) Maltas Starptautiskās Kuģniecības padome uzsvēra, ka bezmotora barža pārvadā kravu, savukārt velkonis nodrošina to, ka krava sasniedz savu galamērķi. Tāpēc tā bija viena kopīga darbība un katram kuģim drīkstēja piemērot tonnāžas nodokli.

([76]) Kas grozīta ar 1986. gada XXIV likumu un kurā pievienots 85.A pants, ar kuru atbildīgo ministru pilnvaro pieņemt, ka "atbrīvoti" ar arī kuģi, kuru svars ir mazāks par 1 000 neto tonnām.

([77]) Akts par Čehijas Republikas, Igaunijas Republikas, Kipras Republikas, Latvijas Republikas, Lietuvas Republikas, Ungārijas Republikas, Maltas Republikas, Polijas Republikas, Slovēnijas Republikas un Slovākijas Republikas pievienošanās nosacījumiem un pielāgojumiem līgumos, kas ir Eiropas Savienības pamatā (turpmāk "Pievienošanās akts") (OV L 236, 23.9.2003., 33. lpp.).

([78]) OV C 132, 11.6.2009., 6. lpp.

5.3. **Tonnāžas nodokļa piemērošana kruīza kuģiem**

(153) Maltas Starptautiskās Kuģniecības padome uzsvēra, ka kruīza kuģu darbība ir līdzvērtīga pasažieru pārvadājumiem.

(154) EKKĪA norādīja, ka kruīza kuģu primārais uzdevums ir jūras pārvadājumi, pat ja tos veic atpūtas vajadzībām. EKKĪA arī uzsvēra, ka uz kruīza kuģiem attiecas tā pati kontrole un noteikumi, kas attiecas uz citiem lieliem kuģiem, kuri iziet okeānā, un uz šiem kuģiem esošajiem jūrniekiem ir jāizpilda tādas pašas sertifikācijas prasības. Uz tiem attiecas tā pati karoga un ostas valsts kontrole un tās pašas starptautiskās konvencijas, kas attiecas uz citiem kuģiem, kuri dodas starptautiskos braucienos. Kruīza nozare ir būtiski veicinājusi Jūras transporta pamatnostādņu mērķu sasniegšanu. Kruīza nozare saskaras ar konkurences ierobežojumiem ārpus Savienības. Tiktāl, ciktāl kāda valsts, kas noslēgusi EEZ līgumu, vai dalībvalsts piemēro nodokļus (vai citas izmaksas), ko nepiemēro citas valstis, šī dalībvalsts var sagaidīt, ka kuģi mainīs karogu, ar kuru tie kuģo, uz tādas valsts karogu, kurā kopējās izmaksas ir mazākas.

5.4. **Tonnāžas nodokļa piemērošana komerciālajām jahtām**

(155) Maltas Starptautiskās Kuģniecības padome, Maltas Tirdzniecības, uzņēmējdarbības un rūpniecības palāta, kā arī Maltas Superjahtu nozares tīkls uzsvēra, ka komerciālās jahtas nodarbojas ar pasažieru pārvadājumiem, kur liela daļa starptautiskās konkurences notiek ar ārzonu centriem par to, lai piesaistītu uzņēmumus, kuri reģistrētu savas īpašumtiesības un komerciālās jahtas.

5.5. **Tonnāžas nodokļa piemērošana palīgkuģiem**

(156) EKKĪA uzstāja, ka attiecīgo kuģu veidu sarakstam nevajadzētu būt galīgam un izsmeļošam. Tā apgalvoja, ka nav īstas atšķirības starp "pakalpojumu" un "pārvadājumu" darbībām, jo tās visas ir komerciālas kuģošanas darbības. Tā atzinīgi novērtēja to, ka Komisija ir atzinusi, ka daži palīgkuģi (piem., kabeļu likšanas kuģi) ir atbilstīgi valsts atbalsta saņemšanai.

5.6. **Ienākumi, kuriem drīkst piemērot tonnāžas nodokli**

5.6.1. *Tāda kapitāla pieauguma aplikšana ar nodokli, ko rada kuģu, kuriem piemēro tonnāžas nodokli, pārdošana*

(157) EKKĪA apgalvoja, ka peļņa, kas gūta, pērkot un pārdodot ar kuģa ekspluatanta parastām darbībām saistītus aktīvus, ir jāatbrīvo no tonnāžas nodokļa tikai tad, ja uzņēmums neveic nekādas citas darbības, izņemot aktīvu pirkšanu un pārdošanu. Tādā gadījumā pats uzņēmums nav uzskatāms par tādu, kas sniedz kuģošanas pakalpojumus.

(158) EKKĪA norādīja, ka tonnāžas nodoklis ir jāpiemēro arī kapitāla pieaugumam, ko rada tādu kuģu pārdošana, kuri ir iegādāti pirms tonnāžas nodokļa shēmas stāšanas spēkā, un tādā gadījuma tonnāžas nodokļa shēmās ir jāiekļauj godīgi un taisnīgi pārejas noteikumi, ņemot vērā jebkādu uzkrāto fiskālo pieprasījumu laikposmā pirms tonnāžas nodokļa piemērošanas.

5.6.2. *Tonnāžas nodokļa piemērošana ar jūras pārvadājumiem saistītajiem papildu pakalpojumiem*

(159) Kā norāda EKKĪA, papildu darbībām ir jābūt kuģniecības organizācijas sniegta kuģošanas pakalpojuma parastai daļai. Tā apgalvo, ka nav nepieciešams definēt "papildu darbības" Jūras transporta pamatnostādņu piemērošanas vajadzībām, bet ir jāļauj dalībvalstīm pašām lemt par to sīku interpretāciju Komisijas uzraudzībā.

(160) EKKĪA piekrīt Komisijai, ka pakalpojumi, piemēram, aizdevumi un garantijas, ko sniedz finanšu iestādes kuģniecības uzņēmumiem, kuriem piemēro tonnāžas nodokli, nav uzskatāmi par atbilstīgām "papildu darbībām".

(161) Ja uzņēmuma vienīgā nodarbošanās ir atbilstīgu kuģu ekspluatācija, visa peļņa no kuģu ekspluatācijas ir jānodala, ja vien uzņēmējdarbība atbilst nozares tradīcijām un praksei.

(162) EKKĪA norādīja, ka daudzi uzņēmumi iekasē solidāru maksu par saviem pakalpojumiem un plašā pieeja ļauj tiem izvairīties no prasības veikt patvaļīgus aprēķinus peļņas proporcionālas sadalīšanas vajadzībām. EKKĪA uzsvēra, ka plašo pieeju atbalsta ESAO Nodokļu paraugkonvencija.

(163) EKKĪA norādīja, ka pakalpojumi, kuriem nosaka atsevišķu maksu, ir nepieciešams un parasts elements, veicot vairumu no pasažieru jūras pārvadājumu pakalpojumiem. Bez tiem kuģošana nebūtu pievilcīga klientiem un nebūtu izdevīga kuģošanas uzņēmumiem, tāpēc tiem ir jābūt atbilstīgiem tonnāžas nodoklim.

(164) Attiecībā uz kruīza darbībām – pārvadājumu paketē ir arī dažādi pakalpojumi, kurus sniedz brauciena laikā un kurus sagaida pasažieris. EKKĪA norādīja, ka tie ir sakaru pakalpojumi, bāri, valūtas maiņa, ekskursijas uz sauszemes, iepirkšanās, veselības un skaistumkopšanas pakalpojumi un izklaide. Dažos gadījumos, piemēram, ekskursiju uz sauszemes gadījumā, šīs papildu darbības ir kruīza kuģa operatora iepirkts pakalpojums – tās parasti nokomplektē vietējie starpnieki un pārdod kruīza kuģu operatoram – un tāpēc tie ir jāiekļauj kā atbilstīga darbība.

(165) EKKĪA atzīst principu par izvairīšanos no negodīgas konkurences ar krastā esošiem vietējiem uzņēmumiem, norādot, ka nebūtu pieņemams, ka kuģus primāri izmanto kā peldošus lielveikalus, kazino vai statiskas viesnīcas.

(166) Maltas Starptautiskā Kuģniecības padome iesniedza līdzīgus apsvērumus par kruīza un pasažieru paketēm.

5.6.3. *Tonnāžas nodokļa piemērošana struktūrām, kas fraktē atbilstīgus kuģus uz berbouta līguma pamata*

(167) EKKĪA apgalvoja, ka dalībvalstīm ir jālemj par to, vai ir jāievieš kādi ierobežojumi, ņemot vērā, piemēram, to, kā ir organizēta valsts kuģniecības nozare un jūrniecības nozaru grupa.

(168) Norvēģijas Kuģu īpašnieku asociācija paskaidroja, ka berbouta fraktēšana ir vispārpieņemta kuģniecības uzņēmumu prakse. Tomēr tikai maza daļa no kuģniecības uzņēmumu kopējās tonnāžas parasti tiek fraktēta uz berbouta līguma pamata. Ir daži uzņēmumi, kuriem pieder tikai tādi kuģi, kurus nodod fraktēšanai uz berbouta līguma pamata. Ja ienākumi no berbouta fraktēšanas nav pilnīgi atbrīvoti no nodokļiem, EEZ kuģu īpašnieki nevar nodrošināt konkurētspējīgas frakta likmes. Turklāt uzņēmumi, kas apkalpo naftas un gāzes nozari ārvalstu šelfos, parasti nodala kuģa īpašumtiesības un ekspluatāciju, lai varētu konkurēt valstī, kurā tie darbojas. Bieži berbouta fraktēšana ir vienīgā iespēja iekļūt aizsargātos ārvalstu tirgos. Kā arī, ja fraktētājs ir ar naftu saistīts uzņēmums, tam bieži vien ir pašam sava štata apkalpe un tehnisko kuģa pārvaldības pakalpojumu organizācija, kuru fraktētājs vēlas nodarbināt. Ir arī tādas teritorijas, kurās ir nepieņemams risks, kas saistīts ar apkalpes izmaksām un pieejamību, kuģu remonta izmaksām un savlaicīgu pieejamību un citām ar kuģa darbību saistītām vajadzībām un kurās tāpēc priekšroku dod berbouta fraktēšanai.

(169) Norvēģijas Kuģu īpašnieku asociācija apgalvo, ka, atļaujot tonnāžas nodokļa uzņēmumiem fraktēt kuģus uz berbouta līguma pamata, nepalielinās valsts atbalsts kuģniecības nozarei ([79]). No nodokļa atbrīvotos ienākumus no kuģošanas sadala tikai starp uzņēmumu, kuram pieder kuģis un kurš to nodod fraktēšanai, un uzņēmumu, kurš ekspluatē kuģi (kuģi ekspluatējošā uzņēmuma ienākumus, kas ir atbrīvoti no nodokļa, samazina berbouta nomas gadījumā, jo šie ienākumi ir atbrīvoti no nodokļa kuģa īpašnieka gadījumā).

(170) Maltas Starptautiskā Kuģniecības padome norādīja, ka kuģa turēšana īpašumā un kuģa ekspluatēšana ir jāuztver kā viens veselums. Kuģa turēšanu īpašumā un kuģa ekspluatāciju var veikt viena un tā pati organizācija. Citkārt dažādas struktūras koncentrējas uz vienu un to pašu darbību. Dažādām struktūrām ir izmaksas un pienākumi, tostarp pienākums nodrošināt, ka primārā darbība tiek veikta droši un efektīvi. Tika uzsvērts, ka saskaņā ar Maltas tiesību aktiem un starptautiskajiem tiesību aktiem kuģa īpašniekam ir paredzēti stingri pienākumi un atbildība, pat ja kuģis ir nodots fraktēšanai uz berbouta līguma pamata. Tāpēc, ja nofraktēts kuģis veic kravu un pasažieru starptautiskus pārvadājumus, gan īpašnieks, gan fraktētājs ir jāiekļauj tonnāžas nodokļa shēmā.

([79]) Salīdzinājumā ar scenāriju, kad kuģa īpašnieka un kuģa ekspluatanta funkciju veic viena un tā pati organizācija.

5.6.4. *Tonnāžas nodokļa piemērošana kuģiem, kurus iznomā ar apkalpi (fraktēšana uz noteiktu laiku/reisu)*

(171) EKKĪA uzsvēra, ka fraktēšanas darbībai ir tieša un netieša ietekme uz daudzu kuģošanas speciālistu nodarbinātību visā Eiropā un ka elastīga pieeja veicina kuģniecības uzņēmumu galveno mītņu saglabāšanu ES.

(172) Attiecībā uz dažiem Komisijas lēmumiem, kuros tika noteikts, ka minimālai daļai pašu kuģošanas darbību ir jābūt fraktēšanai uz noteiktu laiku, lai varētu gūt labumu no tonnāžas nodokļa, EKKĪA uzskatīja, ka šī prasība ir jāmīkstina.

(173) Kā norādīja Norvēģijas Kuģu īpašnieku asociācija, komerciālu iemeslu dēļ vairums kuģniecības uzņēmumu ir pārstāvēti vairākos jūrniecības centros visā pasaulē, un, ja starptautiskai kuģniecības organizācijai ir stratēģija palielināt to daļu savas flotes, kuru fraktē uz noteiktu laiku, tā var īstenot šo stratēģiju neatkarīgi no jebkādiem Eiropas tonnāžas nodokļa shēmu ierobežojumiem. Tā vienkārši to izdarīs ar tāda meitasuzņēmuma starpniecību, kas nav EEZ rezidents.

5.7. **Noteikums par saikni ar karoga valsti**

(174) EKKĪA uzskatīja, ka būtībā Jūras transporta pamatnostādnes ir pragmatiski elastīgas attiecībā uz dalībvalstu karogu izmantošanu un tās nevajadzētu padarīt stingrākas.

5.8. **Ierobežojošie noteikumi**

(175) EKKĪA uzsvēra, ka tonnāžas nodokļa shēmās ir skaidri jādefinē atbilstīgās darbības.

(176) Kuģa ekspluatants var nodalīt pakalpojumu "iepirkšanu" no citiem uzņēmumiem, taču ne ienākumus no citiem uzņēmējdarbības veidiem. Šo godīgas konkurences principu parasti izmanto nodokļa administrēšanā, un tas ir zināms kā iekšējās cenas noteikšanas prasība. Piemēram, ja kuģa ekspluatants savā paketē piedāvā pakalpojumus uz zemes, piemēram, pārvadājumus pa autoceļiem vai viesnīcu pakalpojumus, jebkuram uzcenojumam, ko tas iekasē par pakalpojumiem virs izmaksām, kas atbilst godīgas konkurences principam, ir jāpiemēro tonnāžas nodoklis. Tādējādi, ja pakalpojumus sniedz trešā persona atbilstoši tirgus likmēm, jebkura ekspluatanta peļņa tiks ierobežota. Tomēr, ja pakalpojumus sniedz kuģa ekspluatanta grupā, tiem noteiks iekšējo cenu un peļņai no pārvadājumiem pa autoceļiem vai viesnīcu pakalpojumiem nepiemēros tonnāžas nodokli – tonnāžas nodokli varēs piemērot vienīgi šādai pakalpojumu grupai aprēķinātajam uzcenojumam.

5.9. **No kuģniecības uzņēmumu finansēšanas gūtās peļņas atbrīvošana no nodokļiem**

(177) EKKĪA piekrita Komisijai, ka pakalpojumi, piemēram, aizdevumi un garantijas, kurus sniedz finanšu iestādes kuģniecības uzņēmumiem, kuri ir tonnāžas nodokļa shēmā, nav uzskatāmi par "atbilstīgām" vai "papildu" darbībām.

6. **MALTAS PIEZĪMES PAR TREŠO PERSONU PIEZĪMĒM**

(178) Malta uzskata, ka no vairuma iesniegto dokumentu var skaidri secināt, ka kopumā visi ir apmierināti ar Jūras transporta pamatnostādņu piemērošanu Maltā. Malta norādīja, ka akcionāriem nebija iebildumu un tie atbalstīja pašreizējo kārtību.

7. **ATBALSTA NOVĒRTĒJUMS**

7.1. **Atbalsta esība**

(179) Saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu "ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm".

(180) Attiecīgi, lai atbalsta pasākumu varētu uzskatīt par atbalstu LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, ir vienlaikus jābūt izpildītiem šādiem nosacījumiem: i) tas ir jāfinansē valstij no valsts līdzekļiem, un pasākumam ir jābūt attiecināmam uz valsti; ii) tam ir jāpiešķir selektīva priekšrocība saņēmējam, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai; iii) tam ir jārada vai jādraud radīt konkurences izkropļojumus; un iv) tam ir jāvar ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(181) Tālāk Komisija vērtēs, vai i) tonnāžas nodokļa shēma; ii) atbrīvojums no tāda kapitāla pieauguma aplikšanas ar nodokli, kas rodas kuģu pārdošanas vai nodošanas rezultātā; iii) atbrīvojums no tāda kapitāla pieauguma aplikšanas ar nodokli, kas saistīts ar akcijām kuģniecības uzņēmumos; iv) atbrīvojums no tādu dividenžu aplikšanas ar nodokli, kas saistītas ar akcijām kuģniecības uzņēmumos; v) atbrīvojums no tādu procentu vai citu ienākumu aplikšanas ar nodokli, kas jāmaksā saistībā ar kuģniecības uzņēmumu vai kuģu, kam piemēro tonnāžas nodokli, finansēšanu; vi) atbrīvojums no dažādām nodevām, kuras piemēro dokumentiem un pārvedumiem, (turpmāk kopā "valsts pasākumi") atbilst 180. apsvērumā norādītajiem kritērijiem un tādējādi ir valsts atbalsts.

Valsts līdzekļi, attiecināmība un priekšrocība

(182) Komisija norāda, ka valsts pasākumi attiecas uz atbrīvojumiem no parastajiem nodokļiem un nodevām, kuri uzņēmumiem ir jāmaksā Maltas valstij. Tonnāžas nodokļa shēma nodrošina nodokļa samazinājumu, salīdzinot ar parasto ienākuma nodokli, kas jāmaksā no uzņēmuma ienākumiem saskaņā ar Likumu par ienākuma nodokli. Atbrīvojumu no tādu dividenžu un tāda kapitāla pieauguma aplikšanas ar nodokli, kas saistīts ar akcijām kuģniecības uzņēmumos, un tāda kapitāla pieauguma aplikšanas ar nodokli, kas rodas kuģu pārdošanas vai nodošanas rezultātā, un tādu procentu vai citu ienākumu aplikšanas ar nodokli, kas jāmaksā saistībā ar kuģniecības uzņēmumu vai kuģu, kam piemēro tonnāžas nodokli, finansēšanu, veido atbrīvojumi saistībā ar Likumu par ienākuma nodokli, kas piešķirti atbilstīgi Tirdzniecības kuģu likumam un Noteikumiem par aplikšanu ar nodokļiem. Līdzīgi atbrīvojumu no dažādām nodevām, kuras piemēro dokumentiem un pārvedumiem, kas paredzēts Likumā par nodevu, ko piemēro dokumentiem un pārvedumiem, piešķir atbilstīgi Tirdzniecības kuģu likumam un Noteikumiem par aplikšanu ar nodokļiem. Atbrīvojums no nodevu maksāšanas, par ko lemj ministrs, ir atbrīvojums arī no nodokļiem un nodevām, kurus uzņēmums parasti maksā Maltas valstij.

(183) Komisija norāda, ka valsts zaudētie nodokļa ieņēmumi ir līdzvērtīgi valsts līdzekļu patēriņam fiskālo izdevumu veidā. Pieļaujot nodokļu un nodevu samazinājumu vai atbrīvojumu saskaņā ar Tirdzniecības kuģu likumu, Malta atsakās no ieņēmumiem, kas ir valsts līdzekļi. Tādējādi nodokļu samazinājums un atbrīvojumi no nodokļiem, kā arī atbrīvojums no nodevām ir piešķirti no valsts līdzekļiem. Šie pasākumi ir īstenoti valsts noteikumu veidā (Tirdzniecības kuģu likums, kas ir parlamenta likums, un Noteikumi par aplikšanu ar nodokļiem, ko Malta uzskata par papildu tiesību aktu Tirdzniecības kuģu likuma īstenošanai). Tā kā tādējādi šos fiskālos pasākumus piešķir Maltas iestādes, tie ir attiecināmi uz valsti.

(184) Lai pasākums būtu valsts atbalsts, šim pasākumam ir jārada finansiāla priekšrocība saņēmējiem. Komisija norāda, ka valsts pasākumi ir atbrīvojums no nodokļiem un nodevām, kas rada ekonomisku priekšrocību atbalsta saņēmējam LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

(185) Tāpēc Komisija secina, ka:

i) tonnāžas nodoklis saskaņā ar tonnāžas nodokļa shēmu;

ii) atbrīvojums no nodevu maksāšanas, par ko lemj ministrs,

iii) atbrīvojums no tāda kapitāla pieauguma aplikšanas ar nodokli, kas rodas kuģu pārdošanas vai nodošanas rezultātā;

iv) atbrīvojums no tāda kapitāla pieauguma aplikšanas ar nodokli, kas saistīts ar akcijām kuģniecības uzņēmumos;

v) atbrīvojums no tādu dividenžu aplikšanas ar nodokli, kas saistītas ar akcijām kuģniecības uzņēmumos;

vi) atbrīvojums no tādu procentu vai citu ienākumu aplikšanas ar nodokli, kas saistīti ar kuģniecības uzņēmumu vai kuģu, kam piemēro tonnāžas nodokli, finansēšanu;

vii) atbrīvojums no dažādām nodevām, kuras piemēro dokumentiem un pārvedumiem,

ir piešķirti no valsts līdzekļiem, ir attiecināmi uz valsti un rada priekšrocību atbalsta saņēmējiem.

(186) Tālāk attiecībā uz katru pasākumu ir atsevišķi novērtēti citi elementi, kas nepieciešami, lai pasākums būtu valsts atbalsts, proti, pasākuma selektīvā būtība, tā spēja radīt konkurences izkropļojumus un ietekmēt tirdzniecību.

7.1.1. *Tonnāžas nodokļa shēma*

Selektīva priekšrocība

(187) Lai pasākums būtu valsts atbalsts, saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu tam ir jābūt selektīvam, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu produktu ražošanai. Attiecībā uz selektivitātes nosacījuma interpretāciju iedibinātā judikatūra ir tāda, ka pasākumu var uzskatīt par selektīvu, ja "tā mērķis ir uzņēmumus daļēji atbrīvot no finansiāliem maksājumiem, kuri rodas, parastā režīmā piemērojot ar likumu noteikto vispārīgo sociālā nodrošinājuma sistēmu" ([80]). Tāpēc pasākumu uzskata par selektīvu, ja tas paredz novirzi no vispārīgās nodokļa sistēmas parastas piemērošanas.

(188) Novērtējuma vajadzībām Tiesa ir nākusi klajā ar trīs soļu analīzi ([81]). Pirmkārt, ir jānosaka atsauces sistēma. Otrkārt, ir jānosaka, vai ar konkrēto pasākumu tiek izdarīta atkāpe no minētās sistēmas tādā ziņā, ka tas paredz atšķirīgu attieksmi pret uzņēmējiem, kuri, ņemot vērā sistēmas mērķus, atrodas salīdzināmā faktiskajā un tiesiskajā situācijā. Novērtējums par to, vai pastāv atkāpe, ir šīs pārbaudes daļas svarīgākais elements, un ļauj izdarīt secinājumu par to, vai pasākums ir *prima facie* selektīvs. Ja attiecīgais pasākums nav atkāpe no atsauces sistēmas, tas nav selektīvs. Taču, ja atkāpe pastāv (un tāpēc pasākums ir *prima facie* selektīvs), pārbaudes trešajā posmā ir jānosaka, vai atkāpe ir pamatota ar (atsauces) sistēmas būtību vai vispārīgo shēmu ([82]). Ja *prima facie* selektīvs pasākums ir pamatots ar sistēmas būtību un vispārīgo shēmu, tas netiks uzskatīts par selektīvu un tādējādi nebūs LESD 107. panta 1. punkta darbības jomā ([83]).

(189) Maltā saskaņā ar Likumu par ienākuma nodokli ([84]) uzņēmumiem piemēro 35 % nodokli. Kuģniecības organizācijas, kuras ir izvēlējušās tonnāžas nodokļa shēmu, ir atbrīvotas no nodokļa saskaņā ar Likumu par ienākuma nodokli attiecībā uz ienākumiem no kuģošanas darbībām, un tā vietā šīs organizācijas veic vienreizēju maksājumu. Komisija norāda, ka 2.1. iedaļā izklāstītā tonnāžas nodokļa shēma vai kāda salīdzināma shēma nav pieejama visām nozarēm vai uzņēmumiem, un tāpēc tā ir *prima facie* selektīva. Tonnāžas nodoklis ļauj atbalsta saņēmējiem samazināt savus ar nodokļiem saistītos izdevumus. Šo novirzi nepamato vispārīgās sistēmas būtība, bet tā ir ieviesta ar konkrētu mērķi dot labumu konkrētām darbībām un veicināt tās.

(190) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka tonnāžas nodokļa shēma piešķir selektīvu ekonomisku priekšrocību.

Konkurences izkropļojumi un ietekme uz tirdzniecību

(191) Valsts piešķirtais pasākums ir uzskatāms par tādu, kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, kad tas uzlabo saņēmēja konkurences stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, ar kuriem tas konkurē ([85]). Tādējādi praktisku iemeslu dēļ uzskata, ka konkurences izkropļojums LESD 107. panta izpratnē rodas tad, kad valsts piešķir finansiālu priekšrocību uzņēmumam liberalizētā nozarē, kur ir vai varētu būt konkurence ([86]). Ja valsts finansiālais atbalsts pastiprina uzņēmuma pozīciju salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kuri konkurē Kopienas tirdzniecībā, uzskatāms, ka šos uzņēmumus ir ietekmējis atbalsts ([87]).

([80]) Tiesas 1974. gada 2. jūlija spriedums Itālijas Republika/Eiropas Kopienu komisija, 173/73, Krājums 709, 3. punkts.
([81]) Sk., piem., 2008. gada 18. decembra spriedumu Gibraltāra valdība/Komisija (T-211/04 un T-215/04, Krājums 2008, II-3745, T-211/04 un T-215/04, 143. un 144. punkts).
([82]) Sk., piem., Tiesas 2011. gada 8. septembra spriedumu Komisija/Nīderlande, C-279/08 P, ECLI:EU:C:2011:551, 62. punkts; Tiesas 2001. gada 8. novembra spriedumu *Ferring, Adria-Wien Pipeline*, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, 42. punkts.
([83]) Sk., piem., Tiesas 2011. gada 8. septembra spriedumu *Paint Graphos* un citi, apvienotās lietas C-78/08 līdz C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, 49. punkts un citi; Tiesas 2004. gada 29. aprīļa spriedumu *GIL Insurance*, C-308/01, ECLI:EU:C:2004:252, 60. punkts un citi.
([84]) Likuma par ienākuma nodokli 56. panta 6. punkts.
([85]) Spriedums *Phillip Morris* (1980), 730/79, Krājums 267, 11. punkts; apvienotās lietas T-298/07, T-312/97 u. c. *Alzetta* (2000), Krājums II-2325, 80. punkts.
([86]) *Alzetta*, apvienotās lietas T-298/07, T-312/97 u. c. (2000), Krājums II-2325, 141.–147. punkts.
([87]) *Friulia Venezia Giulia* (2001), T-288/97, Krājums II-1619, 41. punkts.

(192) Kuģošanas darbības būtībā veic starptautiskā tirgū. Turklāt gan jūras kabotāžas maršrutu tirgus, gan jūrniecības pakalpojumu tirgus ir pilnīgi liberalizēts ([88]). Tāpēc pakalpojumi, kurus sniedz kuģniecības uzņēmumi, kas gūst labumu no tonnāžas nodokļa shēmas, ir pakļauti konkurencei dalībvalstīs, starp dalībvalstīm un starp dalībvalstīm un trešām valstīm. Attiecīgi shēma draud radīt konkurences izkropļojumus un var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

Secinājums

(193) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka tonnāžas nodoklis ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

7.1.2. *Atbrīvojums no nodevu maksāšanas, par ko lemj ministrs*

(194) Pašreizējie tiesību akti pienācīgi neierobežo ministra tiesības atbrīvot kuģus no nodevu maksāšanas saskaņā ar Noteikumiem par aplikšanu ar nodokļiem, kā izklāstīts 23. un 112. apsvērumā. Nav pietiekami precīzi ierobežots samazinājums attiecībā uz plānotajām nesaimnieciskajām darbībām, kurām ir humanitārs vai filantropisks mērķis.

(195) Tie paši 187. apsvērumā un tālākajos apsvērumos izklāstītie apstākļi attiecībā uz selektīvo priekšrocību un 191. apsvērumā un tālākajos apsvērumos izklāstītie apstākļi attiecībā uz konkurences izkropļojumiem un ietekmi uz tirdzniecību attiecas arī uz pasākumiem, par kuru piešķiršanu var lemt ministrs.

Secinājums

(196) Tāpēc Komisija secina, ka iespēja atbrīvot papildu kuģus pēc ministra ieskatiem ir valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē.

7.1.3. *Atbrīvojums no tāda kapitāla pieauguma aplikšanas ar nodokli, ko rada kuģu pārdošana*

(197) Likuma par ienākuma nodokli 5. panta 1. punkta a) apakšpunktā ir paredzēts nodokļa slogs, ko piemēro kapitāla pieaugumam, kuru rada kapitāla aktīvu pārvedums. Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem 3. panta 1. punktā ir paredzēts atbrīvojums attiecībā uz kapitāla pieaugumu, ko rada kuģu, kuriem piemēro tonnāžas nodokli, pārdošana un nodošana.

Selektīva priekšrocība

(198) Kā norādīts 187. apsvērumā, pasākumu uzskata par selektīvu, ja tas paredz novirzi no vispārīgās nodokļa sistēmas parastas piemērošanas. Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem 3. panta 1. punktā ir paredzēts atbrīvojums no nodokļa attiecībā uz kapitāla pieaugumu, ko rada kuģu pārdošana, savukārt vispārīgajā nodokļa sistēmā Likuma par ienākuma nodokli 5. panta 1. punktā ir paredzēts nodokļa slogs 35 % apmērā attiecībā uz kapitāla pieaugumu, ko rada kapitāla aktīvu pārvedums. Kuģniecības organizācijas, kas ir izvēlējušās tonnāžas nodokļa shēmu, ir atbrīvotas no nodokļa saskaņā ar Likumu par ienākuma nodokli attiecībā uz kapitāla pieaugumu, kuru rada kuģu, kam piemēro tonnāžas nodokli, pārdošana. Komisija norāda, ka šāds atbrīvojums nav pieejams visām nozarēm vai uzņēmumiem, un tāpēc tas ir *prima facie* selektīvs. Nodokļa atbrīvojums ļauj atbalsta saņēmējiem samazināt savus ar nodokļiem saistītos izdevumus. Šo novirzi nepamato vispārīgās sistēmas būtība, bet tā ir ieviesta ar konkrētu mērķi dot labumu konkrētām darbībām un veicināt tās.

(199) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka atbrīvojums no tāda kapitāla pieauguma aplikšanas ar nodokli, ko rada kuģu pārdošana, ir selektīva priekšrocība LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

Konkurences izkropļojumi un ietekme uz tirdzniecību

(200) Kā izklāstīts 191. apsvērumā, ja valsts finansiālais atbalsts pastiprina uzņēmuma pozīciju salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kas konkurē Kopienas tirdzniecībā, uzskatāms, ka šos uzņēmumus ir ietekmējis atbalsts ([89]).

([88]) Kopš 1993. gada 1. janvāra: Regula (EKK) Nr. 3577/92; Regula (EKK) Nr. 4055/86.
([89]) *Friulia Venezia Giulia* (2001), T-288/97, Krājums II-1619, 41. punkts.

(201) Kā sīki izklāstīts 192. apsvērumā, kuģošanas darbības būtībā veic starptautiskā tirgū. Tāpēc tādi pakalpojumi, kurus sniedz kuģniecības uzņēmumi, kas gūst labumu no kapitāla pieauguma atbrīvojuma no nodokļa, ir pakļauti konkurencei starp dalībvalstīm. Attiecīgi pasākums draud radīt konkurences izkropļojumus un var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

Secinājums

(202) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka atbrīvojums no tāda kapitāla pieauguma aplikšanas ar nodokli, ko rada kuģu pārdošana, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

7.1.4. *Atbrīvojums no tādu dividenžu aplikšanas ar nodokli, kas saistītas ar akcijām kuģniecības uzņēmumos*

Selektīva priekšrocība

(203) Atsauces sistēma ir jādefinē kā vispārīga nodokļu sistēma attiecībā uz dividendēm. Likuma par ienākuma nodokli 68. pantā ir noteikts, ka nevienai personai – ne rezidentam, ne nerezidentam – nav jāmaksā nodoklis par dividendēm. Turklāt 68. pantā ir noteikts, ka nevienam nav pienākums nodokļu deklarācijā deklarēt ienākumus no dividendēm. Maltas iestādes ir apstiprinājušas, ka būtībā vispārīgā nodokļa likme attiecībā uz jebkura akcionāra saņemtajām dividendēm Maltā ir nulle. Attiecībā uz kuģniecības organizāciju akcionāriem Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem 3. panta 1. punkta a) apakšpunktā paredzēts, ka "nekādi citi nodokļi saskaņā ar Likumu par ienākuma nodokli netiek iekasēti vai nav jāmaksā par ienākumiem (..), ja šie ienākumi ir gūti no licencētas kuģniecības organizācijas kuģošanas darbībām", ja kuģniecības organizācija ir pienācīgi veikusi visus attiecīgos maksājumus un samaksājusi visus nodokļus. Tāpēc ne akcionāriem ar kuģošanu nesaistītā uzņēmumā, ne akcionāriem kuģniecības organizācijā, kuri ir saņēmuši kādu dividendi no uzņēmuma, nav jāmaksā nodoklis par minēto dividendi. Tāpēc atbrīvojums no nodokļa attiecībā uz dividendēm, kas saistītas ar akcijām kuģniecības uzņēmumos, ir vispārīgs pasākums, kurš nav selektīvs pēc būtības.

Secinājums

(204) Pamatojoties uz iepriekš izklāstīto novērtējumu, atbrīvojums no dividenžu nodokļa nav selektīvs un tāpēc nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

7.1.5. *Atbrīvojums no tādu procentu vai citu ienākumu aplikšanas ar nodokli, kas saistīti ar kuģniecības uzņēmumu vai kuģu, kuriem piemēro tonnāžas nodokli, finansēšanu*

Selektīva priekšrocība

(205) Komisija norāda, ka Tirdzniecības kuģu likuma 84.Z panta 1. punktā ir noteikts plašs darbību loks ([90]), kas ļauj organizācijai kvalificēties kā kuģniecības organizācijai. Tirdzniecības kuģu likuma 3. panta 2. punktā ir noteikts, ka finanšu iestādēm nav jāmaksā Likumā par ienākuma nodokli paredzētie nodokļi no procentiem vai citiem ienākumiem saistībā ar licencētas kuģniecības organizācijas darbību finansēšanu, kā noteikts Tirdzniecības kuģu likuma 84.Z panta 1. punktā, vai kuģa, kam piemēro tonnāžas nodokli, finansēšanu.

(206) Kā norādīts 187. apsvērumā, pasākumu uzskata par selektīvu, ja tas paredz novirzi no vispārīgās nodokļa sistēmas parastas piemērošanas. Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem 3. panta 2. punktā ir paredzēts atbrīvojums no tādu procentu vai citu ienākumu aplikšanas ar nodokli, kas saistīti ar licencētu kuģniecības organizāciju finansēšanu, kā noteikts Tirdzniecības kuģu likuma 84.Z panta 1. punktā, vai kuģa, kam piemēro tonnāžas nodokli, finansēšanu, savukārt Likuma par ienākuma nodokli 4. panta 1. punktā ir paredzēts nodokļu slogs fiksētas 35 % likmes veidā attiecībā uz ienākumiem no tādām finansēšanas darbībām kā aizdevumu un garantiju piešķiršana. Tādējādi finanšu iestādes ir atbrīvotas no ienākuma nodokļa attiecībā uz ienākumiem, kas gūti no plaša licencētu kuģniecības organizāciju darbību loka finansēšanas un kuģu, kuriem piemēro tonnāžas nodokli, finansēšanas.

(207) Komisija norāda, ka šāds atbrīvojums nav pieejams finanšu iestādēm attiecībā uz citu uzņēmumu finansēšanu, ja šie uzņēmumi nav licencētas kuģniecības organizācijas. Tāpēc atbrīvojums ir *prima facie* selektīvs, jo tas ir labvēlīgs finanšu iestādēm, kas nodarbojas ar kuģniecības nozares finansēšanu. Nodokļa atbrīvojums ļauj atbalsta saņēmējiem samazināt savus ar nodokļiem saistītos izdevumus.

([90]) Sk. šā lēmuma 9. apsvērumu.

(208) Komisija uzskata, ka Maltas ienākuma nodokļa vispārīgā shēma pēc būtības nav tāda, kas varētu pamatot attiecīgo novirzi, un ka šis pasākums ir veikts ar īpašu mērķi dot labumu konkrētām darbībām un veicināt tās.

(209) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka atbrīvojums no tādu procentu vai citu ienākumu aplikšanas ar nodokli, kas jāmaksā saistībā ar licencētu kuģniecības organizāciju vai kuģu, kuriem piemēro tonnāžas nodokli, finansēšanu, ir selektīva priekšrocība LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

Konkurences izkropļojumi un ietekme uz tirdzniecību

(210) Finanšu pakalpojumus būtībā sniedz Eiropas tirgū, kur finanšu iestādes konkurē viena ar otru. Tāpēc tādu finanšu iestāžu, kas gūst labumu no kapitāla pieauguma atbrīvojuma no nodokļa, sniegtie pakalpojumi ir pakļauti konkurencei starp dalībvalstīm.

(211) Ja valsts finansiālais atbalsts pastiprina uzņēmuma pozīciju salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kas konkurē Kopienas tirdzniecībā, uzskatāms, ka šos uzņēmumus ir ietekmējis pasākums ([91]). Attiecīgi pasākums draud radīt konkurences izkropļojumus un var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

Secinājums

(212) Iepriekš minēto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka atbrīvojums no tādu procentu vai citu ienākumu aplikšanas ar nodokli, kas jāmaksā saistībā ar kuģniecības vai kuģu, kuriem piemēro tonnāžas nodokli, finansēšanu, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

7.1.6. *Atbrīvojums no tāda kapitāla pieauguma aplikšanas ar nodokli, kas saistīts ar akcijām kuģniecības uzņēmumos*

Selektīva priekšrocība

(213) Kā norādīts 187. apsvērumā, pasākumu uzskata par selektīvu, ja tas paredz novirzi no vispārīgās nodokļa sistēmas parastas piemērošanas. Maltas rezidentu kapitāla pieaugumam no akcijām saskaņā ar Likumu par ienākuma nodokli parasti piemērotu ienākuma nodokli 35 % apmērā ([92]). Tomēr Noteikumos par aplikšanu ar nodokļiem ir paredzēts atbrīvojums no nodokļa attiecībā uz kapitāla pieaugumu no akcijām kuģniecības uzņēmumos ([93]). Komisija norāda, ka šāds atbrīvojums nav pieejams visām nozarēm vai uzņēmumiem, un tāpēc tas ir *prima facie* selektīvs. Atbrīvojums ir atkāpe no vispārīgās nodokļu sistēmas, jo Maltas rezidenti, kuri gūst kapitāla pieaugumu vai peļņu no kuģniecības uzņēmumu pārreģistrācijas, atrodas tiesiskā un faktiskā situācijā, kas ir salīdzināma ar tādu Maltas rezidentu situāciju, kuri gūst peļņas pieaugumu vai peļņu no jebkuru citu uzņēmumu pārveduma, ņemot vērā nodokļu sistēmas mērķi, proti, piemērot nodokli jebkuram kapitāla pieaugumam vai peļņai no jebkuru akciju vai vērtspapīru pārveduma.

(214) Malta nenorādīja nevienu argumentu par to, vai pasākumu varētu pamatot ar nodokļu sistēmas loģiku. Komisija neuzskata, ka ir kāds Maltas ienākuma nodokļa būtības un vispārīgās shēmas mērķis, kas varētu pamatot attiecīgo atkāpi, un tāpēc secina, ka Maltas rezidentiem piešķirts atbrīvojums no nodokļa attiecībā uz kapitāla pieaugumu no kuģniecības uzņēmumu akciju pārdošanas ir selektīvs LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

Konkurences izkropļojumi un ietekme uz tirdzniecību

(215) Kā izklāstīts 191. apsvērumā, ja valsts finansiālais atbalsts pastiprina uzņēmuma pozīciju salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kas konkurē Kopienas tirdzniecībā, uzskatāms, ka šos uzņēmumus ir ietekmējis atbalsts.

([91]) *Friulia Venezia Giulia* (2001), T-288/97, Krājums II-1619, 41. punkts.

([92]) Likuma par ienākuma nodokli 5. panta 1. punkta a) apakšpunkta ii) punkts. No otras puses, Likuma par ienākuma nodokli 12. panta 1. punkta c) apakšpunkta ii) punktam, ar kuru no ienākuma nodokļa atbrīvo jebkuru kapitāla pieaugumu vai peļņu, ko uzkrājusi vai guvusi persona, kas nav Maltas rezidents, no uzņēmuma akciju vai vērtspapīru pārveduma, nav nozīmes šajā selektivitātes novērtējumā, jo tas nav daļa no vispārīgajiem noteikumiem, kuri attiecas uz Maltas rezidentiem.

([93]) Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem tirdzniecības kuģiem 3. panta 1. punkta c) apakšpunkts.

(216) Šajā gadījumā Maltas rezidenti, kuriem ir akcijas kuģniecības uzņēmumos, ir iesaistīti konkurencē un tirdzniecībā ar dalībvalstīm. Ieguldījumu darbības veic starptautiskā tirgū. Turklāt, kā sīki izklāstīts 192. apsvērumā, kuģošanas darbības būtībā veic starptautiskā tirgū. Attiecīgi pārbaudāmais nodokļu pasākums ietekmē tirdzniecību Savienībā un var radīt konkurences izkropļojumus starp dalībvalstīm.

Secinājums

(217) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka atbrīvojums no tāda kapitāla pieauguma aplikšanas ar nodokli, ko rada kuģniecības uzņēmumu akciju pārdošana, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

7.1.7. *Atbrīvojums no nodevas, ko piemēro dokumentiem un pārvedumiem*

Selektivitāte

(218) Likums par nodevu, ko piemēro dokumentiem un pārvedumiem, attiecas uz nodevu arī par tirgojamu vērtspapīru pārvedumiem ([94]). Kā noteikts 41. apsvērumā, Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem 5. pantā ir paredzēti atbrīvojumi attiecībā uz darījumiem ar tirgojamiem vērtspapīriem, kas saistīti ar kuģniecības organizācijām.

(219) Kā norādīts 187. apsvērumā, pasākumu uzskata par selektīvu, ja tas paredz novirzi no vispārīgās nodokļa sistēmas parastas piemērošanas. Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem 5. pants ir atkāpe no vispārīgās sistēmas, jo struktūras, kuras veic darījumus ar vērtspapīriem, kas saistīti ar kuģniecību, atrodas tiesiskā un faktiskā situācijā, kas ir salīdzināma ar tādu struktūru situāciju, kuras veic darījumus saistībā ar jebkuru citu nozari.

(220) Komisija norāda, ka šāds izņēmums nav pieejams citām nozarēm. Tāpēc atbrīvojums ir *prima facie* selektīvs, jo tas ir labvēlīgs darījumiem kuģniecības nozarē. Atbrīvojums ļauj atbalsta saņēmējiem samazināt savus izdevumus.

(221) Malta nenorādīja nevienu argumentu par to, vai pasākumu varētu pamatot ar sistēmas loģiku. Komisija neuzskata, ka ir kāds Maltas nodevu sistēmas būtības un vispārīgās shēmas mērķis, kas varētu pamatot attiecīgo atkāpi.

(222) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka atbrīvojums no nodevas, ko piemēro dokumentiem un pārvedumiem, rada selektīvu priekšrocību LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

Konkurences izkropļojumi un ietekme uz tirdzniecību

(223) Valsts piešķirtais pasākums ir uzskatāms par tādu, kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, kad tas uzlabo saņēmēja konkurences stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem.

(224) Kā norādīts 192. apsvērumā, kuģniecība ir liberalizēta nozare, kur ir konkurence gan ES, gan pasaules mērogā. Tāpēc šis pasākums draud radīt konkurences izkropļojumus un var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

Secinājums

(225) Tāpēc pasākums ir valsts atbalsta LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

7.2. **Atbalsta saderība**

Novērtējuma juridiskais pamats

(226) Saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu atbalstu konkrētu darbību attīstībai var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu, ja šādam atbalstam nav nelabvēlīgas ietekmes uz tirdzniecības nosacījumiem tādā apmērā, kas ir pretrunā kopējām interesēm, un tādējādi ir iespējams pamats atbrīvojumam no valsts atbalsta vispārīgā aizlieguma. Komisija uzskata, ka LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunkts nosaka piemērotu tiesisko pamatu Maltas tonnāžas nodokļa shēmai.

([94]) Sk. 40. apsvērumu. No otras puses, šajā selektivitātes novērtējumā nav nozīmes tam, ka neviena nodeva neattiecas uz darījumiem ar tāda uzņēmuma vērtspapīriem, kur vairāk kā puse parasto akciju kapitāla, balsstiesību un peļņas tiesību pieder personām, kas nav Maltas rezidenti, jo tā nav šā vispārīgā noteikuma daļa.

(227) Saskaņā ar iedibināto judikatūru Komisijai ir plaša rīcības brīvība, piemērojot LESD 107. panta 3. punktu, kas ietver kompleksu ekonomisko un sociālo novērtējumu, kurš jāveic Kopienas kontekstā. Pieņemot noteikumus un publiski paziņojot to, ka šie noteikumi tika piemēroti gadījumos, uz kuriem tie attiecas, Komisija ievieš ierobežojumu attiecībā uz savu iepriekš minēto rīcības brīvību un nevar atkāpties no šiem noteikumiem attiecīgos gadījumos, nepārkāpjot tādu tiesību aktu vispārīgos principus kā vienlīdzīga attieksme vai tiesiskās paļāvības aizsardzība. Tāpēc konkrēti valsts atbalsta jomā Komisijai ir saistošas pamatnostādnes un paziņojumi, kurus tā publicē, ja vien tie neparedz novirzi no Līguma noteikumiem ([95]). Saskaņā ar iedibināto judikatūru šajā gadījumā Komisija piemēros Jūras transporta pamatnostādnes. Jūras transporta pamatnostādnēs ir paredzēti nosacījumi, atbilstoši kuriem shēma dalībvalsts jūrniecības nozares atbalstam ir uzskatāma par saderīgu ar iekšējo tirgu.

(228) Jūras transporta pamatnostādņu 2.2. iedaļā ir paredzēti konkrēti mērķi, kuri atbilst Kopienas jūrniecības nozares interesēm un kurus varētu atbalstīt jo īpaši ar shēmām:

— padarīt jūras transportu drošāku, efektīvāku, neapdraudētāku un videi nekaitīgāku,

— veicināt kuģu reģistrāciju vai pārreģistrāciju dalībvalstu reģistros,

— veicināt dalībvalstīs izveidotās jūrniecības nozaru grupas konsolidāciju, vienlaikus uzturot kopumā konkurētspējīgu floti pasaules tirgos,

— uzturēt un uzlabot jūrniecības zinātību un aizsargāt un veicināt Eiropas jūrnieku nodarbinātību.

7.2.1. *Tonnāžas nodokļa shēma*

7.2.1.1. Kuģi, kuriem drīkst piemērot tonnāžas nodokli

(229) Saskaņā ar Jūras transporta pamatnostādņu 2. iedaļu to darbības jomā ir "jūras pārvadājumi". Lai izpildītu Jūras transporta pamatnostādnes, valsts atbalsta pasākumiem ir jābūt ierobežotiem līdz kuģiem, kurus izmanto jūras pārvadājumiem, kā noteikts pamatnostādnēs, atsaucoties uz Regulu (EEK) Nr. 4055/86 un Regulu (EEK) Nr. 3577/92 ([96]).

(230) Regulā (EEK) Nr. 4055/86 "jūras pārvadājumi" ir definēti kā pasažieru vai kravu pārvadājumi pa jūru starp jebkuru dalībvalsts ostu un jebkuru citas dalībvalsts ostu vai iekārtām atklātā jūrā.

(231) Regulā (EEK) Nr. 3577/92 "jūras pārvadājumi" ir definēti kā pasažieru vai kravu pārvadāšana pa jūru starp ostām, kas atrodas kontinentā vai vienas un tās pašas dalībvalsts teritorijā, neiegriežoties salās (*kontinentālā kabotāža*), vai pasažieru vai kravu pārvadāšana pa jūru starp jebkuru dalībvalsts ostu un iekārtām vai konstrukcijām, kas atrodas uz šīs dalībvalsts kontinentālā šelfa (*piegādes pakalpojumi atklātā jūrā*), vai pasažieru vai kravu pārvadāšanu pa jūru starp ostām, kas atrodas vienas un tās pašas dalībvalsts kontinentālajā daļā un uz vienas vai vairākām salām, vai ostām, kas atrodas uz vienas un tās pašas dalībvalsts salām (*salu kabotāža*).

(232) Komisija ir arī lēmusi, ka konkrētām darbībām. pat ja tās neatbilst vai tikai daļēji atbilst jūras pārvadājumu definīcijai, var piemērot Jūras transporta pamatnostādņu 3.1. iedaļas noteikumus pēc analoģijas ar jūras pārvadājumiem. Tā tas ir glābšanas un jūras palīdzības kuģu ([97]), kā arī kabeļu likšanas, cauruļvadu likšanas, celtņu un izpētes kuģu ([98]) gadījumā, ņemot vērā to, ka tiem ir nepieciešams līdzīgas kvalifikācijas personāls un tie ir pakļauti līdzīgai starptautiskai konkurencei.

([95]) Sk. cita starpā spriedumu *Holland Malt*/Komisija, C-464/09 P, EU:C:2010:733, 46. un 47. punkts.
([96]) Sk. 45. zemsvītras piezīmi.
([97]) Komisijas 2015. gada 13. aprīļa lēmums lietā SA.38085 (2013/N) par Itālijas tonnāžas nodokļa shēmas piemērošanas pagarināšanu (tostarp attiecībā uz piemērošanu kuģiem, kuri nodrošina glābšanu jūrā un palīdzību atklātā jūrā), 54. apsvērums (OV C 406, 4.11.2016., 1. lpp.).
([98]) Sk. jo īpaši Komisijas 2009. gada 13. janvāra Lēmumu 2009/380/EK par valsts atbalstu C 22/07 (ex N 43/07) attiecībā uz režīma, ar kuru jūras transporta uzņēmumus atbrīvo no jūrnieku ienākuma nodokļa un sociālo iemaksu maksājumiem Dānijā, attiecināšanu arī uz bagarēšanas un kabeļu likšanas darbībām, 65.–72. apsvērums (OV L 119, 15.5.2009., 23. lpp.); Komisijas 2010. gada 27. aprīļa lēmumu lietā N 714/2009, *Intégration des transports de la pose de câbles, pose de canalisations, navires de grues et navires de recherche sous le régime de la "tonnage tax"*, 44. apsvērums (OV C 158, 18.6.2010., 1. lpp.); Komisijas 2010. gada 27. aprīļa lēmumu lietā S.A. N 714/2009, Nīderlande – Tonnāžas nodokļa shēmas paplašinājums attiecībā uz kabeļu likšanas, cauruļvadu likšanas, izpētes un celtņu kuģiem, 37.–46. apsvērums (OV C 158, 18.6.2010., 2. lpp.).

(233) Savā lēmumā sākt procedūru Komisija pieņēma, ka zvejas kuģi, pontoni, baržas, jahtas, kruīza kuģi un naftas platformas ir aplikti ar Maltas tonnāžas nodokli, taču apšaubīja, vai tas ir pamatoti, ņemot vērā jūras pārvadājumu definīciju ([99]).

(234) Malta ir paskaidrojusi, ka, lai gan Maltā reģistrētie kuģi maksā tā dēvēto "tonnāžas nodokli", saskaņā ar Noteikumiem par aplikšanu ar nodokļiem tikai "kuģošanas darbībās" iesaistītie kuģi ir atbrīvoti no parastā ienākuma nodokļa un gūst labumu no tā, ka tie ir "kuģi, kam piemēro tonnāžas nodokli".

(235) Komisija apšaubīja tādu kuģošanas darbību atbilstības definīcijas saderību, jo tajā ir paredzētas "citas darbības, kuras varētu noteikt" ([100]).

(236) Kā norādīja Malta, frāze "citas darbības, kuras varētu noteikt" tika iekļauta tāpēc, lai sniegtu kompetentajai iestādei pienācīgu tiesisko elastību gadījumā, ja ir iespējams iekļaut "kuģošanas darbību" definīcijā konkrētas jaunas un negaidīti radušās darbības (piem., nozares vai Savienības mēroga tiesību aktu attīstības dēļ). Malta ir apstiprinājusi, ka nekad nav izdotas nekādas regulas, noteikumi, rīkojumi vai norādījumi par kuģošanas darbību definīcijas paplašināšanu.

(237) Turklāt Komisija norāda, ka, pamatojoties uz Maltas sniegtajiem paskaidrojumiem, Tirdzniecības kuģu likuma 85. A panta 1. punktā paredzētais nosacījums, kas dod tiesības ministram iekļaut tonnāžas nodokļa shēmā kuģus, kuri nesasniedz 1 000 minimālo neto tonnāžas robežvērtību ([101]), neatcēla prasību kuģim veikt starptautiskus kravu vai pasažieru pārvadājumus. Tomēr Komisija arī norāda, ka ministra rīcības brīvība attiecībā uz tādu kuģu iekļaušanu tonnāžas nodokļa shēmā, kuri nesasniedz 1 000 minimālo neto tonnāžas robežvērtību, nav pamatota ne ar vienu objektīvu kritēriju. Tāpēc Komisija atzinīgi vērtē to, ka Malta ir uzņēmusies pielikuma 18. punktā norādītās saistības.

(238) Komisija secina, ka Maltas tiesību aktu formulējums pieļauj iespēju saskaņā ar ministra aktu iekļaut tonnāžas nodokļa shēmā darbības, kas neatbilst jūras pārvadājumu definīcijai. Tāpēc šis Maltas tonnāžas nodokļa shēmas aspekts nav saderīgs ar Jūras transporta pamatnostādnēm.

Bezmotora baržu atbilstība

(239) Lēmumā sākt procedūru Komisija apšaubīja bezmotora baržu atbilstību tāpēc, ka tās pašas neveic pārvadājumus, bet ir atkarīgas no citiem kuģiem, kuri tās velk ([102]).

(240) Pēc Maltas iestāžu un trešo personu apsvērumu uzklausīšanas Komisija aizvien uzskata, ka bezmotora baržas neveic jūras pārvadājumus, jo tās pašas neveic pārvadājumus, bet ir atkarīgas no citiem kuģiem, kuri tās velk. Var uzskatīt, ka kuģis, kurš nodrošina virzīšanos uz priekšu, veic jūras pārvadājumus, taču ne barža.

(241) Komisija secina, ka tonnāžas nodokļa piemērošana baržām neatbilst jūras pārvadājumu definīcijai. Tāpēc šis Maltas tonnāžas nodokļa shēmas aspekts nav saderīgs ar Jūras transporta pamatnostādnēm.

Kruīza kuģu un komerciālo jahtu atbilstība

(242) Attiecībā uz komerciālajām jahtām lēmumā sākt procedūru ([103]) Komisija pauda bažas par to, ka tās galvenokārt izmanto vietējiem braucieniem (bieži – izklaides braucieniem), un apšaubīja to, kādā apmērā šādiem kuģiem varētu piemērot tonnāžas nodokļa shēmu.

([99]) Sk. lēmuma sākt procedūru 50. apsvērumu.
([100]) Sk. lēmuma sākt procedūru 6. apsvērumu un šā lēmuma 10. apsvērumu.
([101]) Sk. lēmuma sākt procedūru 7. apsvērumu un šā lēmuma 11. apsvērumu.
([102]) Sk. lēmuma sākt procedūru 50. apsvērumu.
([103]) Lēmuma sākt procedūru 50. apsvērums.

(243) Komerciālo jahtu un kruīza kuģu atbilstība ir jāvērtē, ņemot vērā Komisijas paziņojumu par to, kā interpretēt Padomes Regulu (EEK) Nr. 3577/92 ([104]). Šā paziņojuma 3.3. iedaļā apstiprināts, ka kruīza pakalpojumi ir Regulas (EEK) Nr. 3577/92 un Regulas (EEK) Nr. 4055/86 darbības jomā kā tādi, kas veido jūras pārvadājumus. Patiesi, kruīza kuģi pārvadā pasažierus pa jūru starp ostām un tādējādi veic kuģošanas darbības. Tāpēc Komisija uzskata, ka kruīza kuģiem drīkst piemērot tonnāžas nodokli, ja lielākā daļa no to ieņēmumiem ir no kuģošanas darbībām. Ar kuģošanas darbībām saistīto papildu pakalpojumu ierobežojumi ir izklāstīti tālāk 266.–274. apsvērumā.

(244) Komerciālo jahtu sniegtie pārvadājumu pakalpojumi atbilst jūras pārvadājumu definīcijai, ja tajos ir ietverti kravu un/vai pasažieru pārvadājumi pa jūru starp ostām, kā arī starp ostu un iekārtām/konstrukcijām atklātā jūrā. Tāpēc Komisija uzskata, ka komerciālajām jahtām, kas veic jūras pārvadājumus par atlīdzību, drīkst piemērot tonnāžas nodokli.

Velkoņu un bagaru atbilstība

(245) Lēmumā sākt procedūru Komisija pauda šaubas par to, vai velkoņu un bagaru iekļaušana Maltas tonnāžas nodokļa shēmā atbilst Jūras transporta pamatnostādnēs paredzētajiem striktajiem nosacījumiem ([105]).

(246) Saskaņā ar Jūras transporta pamatnostādnēm "uzņēmumiem var piemērot nodokļu atvieglojumus (piem., tonnāžas nodokli) par tiem bagariem, no kuru kopējā darba laika gadā vismaz 50 % ir "jūras pārvadājumi", un tikai attiecībā uz šādām pārvadāšanas darbībām". Bagaru gadījumā Jūras transporta pamatnostādņu 3.1. iedaļā jūras pārvadājumi ir definēti kā "iegūto materiālu tāljūras pārvadājumi". Saskaņā ar Komisijas lēmumu pieņemšanas praksi ([106]) bagara darbību atbilstīgā daļa ietver kuģošanu starp ostu un ieguves vietu, kuģošanu starp dažādām ieguves vietām, kuģošanu starp ieguves vietu un vietu, kur iegūtie materiāli ir jāizkrauj, iegūto materiālu izkraušanu, kuģošanu starp izkraušanas vietu un ostu. Saskaņā ar līgumu bagarēšana un kuģošana bagarēšanas laikā nav uzskatāma par jūras pārvadājumu darbību.

(247) Attiecībā uz velkoņiem Jūras transporta pamatnostādnēs ir skaidri noteikts, ka "vilkšanas darbības, kuras veic cita starpā ostās, vai palīdzība motorizētam kuģim sasniegt ostu nav jūras pārvadājumi". Turklāt Jūras transporta pamatnostādnēs ir paredzēts, ka to vilkšana ir to darbības jomā tikai tad, ja vairāk nekā 50 % no vilkšanas darbībām, kuras faktiski veic velkonis noteiktajā gadā, ir jūras pārvadājumi (tas cita starpā ietver baržu vilkšanu starp ostām vai starp ostu un iekārtām/konstrukcijām atklātā jūrā vai tādu kuģu vilkšanu, kuri tehnisku iemeslu dēļ paši nevar kuģot).

(248) Maltā nav bijis oficiāli skaidri noteiktu tiesību aktu attiecībā uz 50 % prasību jūras pārvadājumiem, kurus veic velkoņi un bagari, kā paskaidrots 246. un 247. apsvērumā. Komisija uzskata, ka šie Maltas tiesību akti pieļauj iespēju neierobežoti piemērot tonnāžas nodokli bagaru un velkoņu radītajiem ieņēmumiem. Tāpēc Komisija uzskata, ka valsts pasākumi, kas pašlaik ir spēkā Maltā attiecībā uz vilkšanu un bagarēšanu, neatbilst Jūras transporta pamatnostādņu nosacījumiem.

Palīgkuģu un apkalpošanas kuģu, kā arī citu kuģu atbilstība

(249) Lēmumā sākt procedūru Komisija jautāja, kas ir domāts ar Maltas tonnāžas nodokļa shēmā iekļautajiem palīgkuģiem/apkalpošanas kuģiem un kāds ir pamatojums ([107]).

(250) Komisija sākotnēji uzskatīja, ka Maltas shēma, iespējams, ļāva ietvert tonnāžas nodokļa shēmā daudz dažādu palīgkuģu/apkalpošanas kuģu.

([104]) 2014. gada 22. aprīļa paziņojums, COM(2014) 232 final.
([105]) Lēmuma sākt procedūru 46. apsvērums.
([106]) Sk. jo īpaši Lēmumu 2009/380/EK, 79. un 80. apsvērums.
([107]) Sk. lēmuma sākt procedūru 51. apsvērumu.

(251) Komisija jautāja, vai kabeļu likšanas kuģi, niršanas apkalpošanas kuģi, naftas urbuma stimulēšanas kuģi, loču kuģi, izpētes kuģi, hidrogrāfiskās izpētes un būvniecības kuģi, kuri sniedz pakalpojumus atklātā jūrā, un pārvietojamās platformas ir guvuši labumu, un norādīja, ka Komisijai nav pietiekami daudz informācijas, lai noteiktu, vai šādu kuģu/struktūru iekļaušana varētu atbilst Jūras transporta pamatnostādnēm. Malta precizēja, ka šiem kuģiem nepiemēro tonnāžas nodokli.

(252) Komisija pieņem, ka konkrētām analogām darbībām, pat ja tās neatbilst stingri noteiktajai jūras pārvadājumu definīcijai, var piemērot Jūras transporta pamatnostādņu noteikumus. Tā tas ir tādu kuģu gadījumā, kuri apkalpo darbības atklātā jūrā vai veic uzstādīšanas un uzturēšanas darbības (piem., kabeļu likšanas, cauruļu likšanas, izpētes un celtņu kuģi) ([108]), vai tādu kuģu gadījumā, kuri veic glābšanu jūrā un sniedz palīdzību atklātā jūrā, ja tiem ir nepieciešams līdzīgas kvalifikācijas personāls un tie ir pakļauti līdzīgai starptautiskai konkurencei ([109]).

(253) Attiecībā uz turpmāko Malta ir precizējusi, ka tā vēlas piemērot tonnāžas nodokli kabeļu likšanas, cauruļu likšanas, celtņu un izpētes kuģiem saskaņā ar 252. apsvērumā izklāstīto Komisijas praksi. Komisija ir apņēmusies to skaidri izklāstīt savos tiesību aktos ([110]). Tāpēc, pamatojoties uz šiem turpmākajiem tiesību aktiem, tonnāžas nodoklis tiks piemērots pēc analoģijas kabeļu likšanas, cauruļu likšanas, celtņu un izpētes kuģiem tādā veidā, kas būs saderīgs ar Jūras transporta pamatnostādnēm.

(254) Attiecībā uz pašreizējās Maltas tonnāžas nodokļa shēmas piemērošanu "palīgkuģiem/apkalpošanas kuģiem" Malta ir pierādījusi, ka darbības, kuras ir ietvertas šajā jēdzienā, attiecas uz kravu un/vai pasažieru pārvadājumiem pa jūru starp ostām, kā arī starp ostu un iekārtām/konstrukcijām atklātā jūrā, un tāpēc tās ir jūras pārvadājumi ([111]). Tāpēc šie kuģi ir Jūras transporta pamatnostādņu darbības jomā.

Zvejas kuģu atbilstība

(255) Lēmumā sākt procedūru ([112]) Komisija apšaubīja to, vai zvejas kuģi ir iekļauti tonnāžas nodokļa shēmā.

(256) Komisija uzskata, ka zvejas kuģu primārais uzdevums nav pārvadāt kravas un pasažierus starp ostām vai starp ostu un iekārtām/konstrukcijām atklātā jūrā, kā paredzēts Jūras transporta pamatnostādnēs. Turklāt zvejas kuģiem nepiemīt konkrētu palīgkuģu īpašie raksturlielumi, kas ļautu Komisijai pieņemt to iekļaušanu tonnāžas nodokļa shēmā, piemērojot Jūras transporta pamatnostādnes pēc analoģijas ([113]).

(257) Tāpēc Komisija uzskata, ka zvejas kuģu iekļaušana tonnāžas nodokļa shēmā nav saderīga ar iekšējo tirgu.

Naftas platformu atbilstība

(258) Komisija atkārti pauž nostāju, ko tā pauda savā lēmumā sākt procedūru Beļģijas tonnāžas nodokļa lietā ([114]), proti, ka Jūras transporta pamatnostādnes neattiecas uz dabas resursu izmantošanu jūrā.

([108]) Sk. šā lēmuma 231. apsvērumu.

([109]) Vērtējot, vai jauna veida kuģi var gūt labumu no tonnāžas nodokļa, Komisija apsver, vai ir risks, ka uzņēmumi, kuri ekspluatē attiecīgos palīgkuģus, varētu pārvietot savas darbības uz sauszemes ārpus ES, meklējot piekāpīgākus fiskālos nosacījumus, un attiecīgi nomainīt šo kuģu karoga valsti uz trešām valstīm. Komisija var apsvērt pēc analoģijas Jūras transporta pamatnostādņu piemērošanu uzņēmumiem, kuri ekspluatē palīgkuģus, ja ir izpildīti tālāk minētie nosacījumi. Šiem uzņēmumiem ir jādarbojas pasaules mēroga tirgū un jāsaskaras ar līdzīgām problēmām pasaules mēroga konkurences un sauszemes darbību pārvietošanas ziņā ar tām problēmām, ar kurām saskaras ES jūras pārvadājumu nozare. Attiecīgajiem palīgkuģiem ir jāpiemēro tie paši tiesību akti, kurus piemēro ES jūras pārvadājumiem, darba aizsardzības, tehnisko prasību un drošības jomā. Šo darbību veikšanai ir nepieciešami kvalificēti un apmācīti jūrnieki, ar līdzīgu kvalifikāciju, kāda ir jūrniekiem, kuri strādā uz parastu jūras pārvadājumu kuģu klāja. Jūrniekiem, kuri strādā uz palīgkuģu klāja, ir jāpiemēro tie paši darba tiesību akti un sociālā sistēma, kuru piemēro citiem jūrniekiem. Palīgkuģiem ir jābūt kuģiem, kuri kuģo jūrā, un attiecībā uz tiem ir jāveic tādi paši tehniskās un drošības kontroles pasākumi, kādus veic kuģiem, kuri veic jūras pārvadājumus.

([110]) Sk. šā lēmuma pielikuma 2. punktu.

([111]) Sk. jo īpaši šā lēmuma 4.2.1.6. iedaļu un 2. tabulas 2. piezīmi.

([112]) Sk. lēmuma sākt procedūru 50. apsvērumu.

([113]) Sk. šā lēmuma 252. apsvērumu.

([114]) Komisijas 2003. gada 19. marta lēmums, 65.–72. apsvērums (OV C 145, 21.6.2003., 4. lpp.).

(259) Tāpēc Komisija secina, ka naftas platformu iekļaušana tonnāžas nodokļa shēmā neatbilst Jūras transporta pamatnostādnēm.

7.2.1.2. Kuģu, kam piemēro tonnāžas nodokli, ienākumi, kurus apliek ar tonnāžas nodokli

Ieņēmumi no berbouta fraktēšanas

(260) Lēmumā sākt procedūru Komisija ([115]) apšaubīja juridisko ierobežojumu neesību attiecībā uz ieņēmumiem no berbouta fraktēšanas.

(261) Komisija uzskata, ka, lai gan berbouta fraktēšana ir likumīga saimnieciskā darbība, parasti tai nedrīkstētu piemērot preferenciālu nodokļu režīmu. Iepriekšējos lēmumos ([116]) Komisija uzskatīja, ka kuģu iznomātājus, kuriem tā ir vienīgā nodarbošanās, nevar uzskatīt par tādiem, kuri sniedz jūras pārvadājumu pakalpojumus un attiecīgi tiem nav jāgūst labums no tonnāžas nodokļa režīma.

(262) Komisija uzskata, ka iepriekš minētais princips ir jāpiemēro ne vien berbouta fraktēšanas līgumiem, kas noslēgti ar kuģniecības uzņēmumiem, bet arī līgumiem, kas noslēgti ar galalietotājiem atpūtas kuģu nozarē. Berbouta fraktēšanai piemērotais režīms nedrīkst mainīties atkarībā no fraktētāja veida, jo Jūras transporta pamatnostādņu svarīga prasība ir tāda, ka atbalsta saņēmējam ir jāsniedz jūras pārvadājumu pakalpojumi, kā noteikts attiecīgajās Padomes regulās.

(263) Tomēr situācija ir atšķirīga *grupas iekšējo* līgumu gadījumā. Grupas iekšējie berbouta fraktēšanas darījumi var būt saderīgi ar iekšējo tirgu saskaņā ar Jūras transporta pamatnostādnēm, jo atbalsta saņēmējs kā grupa veic jūras pārvadājumu darbību, taču grupas iekšējā nomas struktūrā. Tam, vai tonnāžas nodokļa atbalsta saņēmējs vēlas, lai tam būtu: i) viena juridiska struktūra, kura veic jūras pārvadājumus un kurai pieder kuģi; vai ii) divas juridiskas struktūras, no kurām viena veic jūras pārvadājumus, bet otrai pieder kuģis un tā to iznomā pirmajai struktūrai (piem., finansiālu iemeslu dēļ), parasti nevajadzētu būt nekādai nozīmei Jūras transporta pamatnostādņu vajadzībām. Šajā saistībā Komisija norāda, ka berbouta fraktēšanas darījumi grupas ietvaros tika pieņemti bez nosacījumiem Komisijas lēmumā par Īrijas tonnāžas nodokli ([117]). Komisija norāda, ka berbouta fraktēšana grupas ietvaros atbilst Jūras transporta pamatnostādnēm, jo mērķis "uzturēt un uzlabot jūrniecības zinātību un aizsargāt un veicināt Eiropas jūrnieku nodarbinātību" un "veicināt dalībvalstīs izveidotās jūrniecības nozaru grupas konsolidāciju, vienlaikus uzturot kopumā konkurētspējīgu floti pasaules tirgos" ir aizsargāts.

(264) Papildus grupas iekšējiem darījumiem Komisija var pieņemt noteiktu elastību attiecībā uz īstiem kuģniecības uzņēmumiem un asimilētiem uzņēmumiem ([118]), ja ir izpildīti visi tālāk minētie nosacījumi ([119]):

a) berbouta fraktēšanas darbībām ir jābūt saistītām ar īslaicīgu jaudas pārpalikumu uz laiku līdz trim mēnešiem;

b) berbouta fraktēšanas darbībām ir jābūt ierobežotām līdz laikam, kas nepārsniedz trīs gadus;

c) īslaicīgam jaudas pārpalikumam ir jābūt saistītam ar atbalsta saņēmējas kuģniecības organizācijas pašas kuģošanas pakalpojumiem, proti, jaudas pārpalikumam, kas iegūts (iegādāts vai nofraktēts) tieši fraktēšanas nolūkos, nedrīkst piemērot tonnāžas nodokli; un

([115]) Sk. lēmuma sākt procedūru 58. apsvērumu.
([116]) Sk. jo īpaši Komisijas 2013. gada 17. jūlija Lēmumu 2014/200/ES par valsts atbalstu SA.21233 C/11 (ex NN/11, ex CP 137/06), ko īstenojusi Spānija noteiktiem finanšu līzinga līgumiem piemērojamais nodokļu režīms, pazīstams arī kā "Spānijas nodokļu līzinga sistēma" (OV L 114, 16.4.2014., 1. lpp.); Komisijas 2011. gada 20. decembra lēmumu Somijas tonnāžas nodokļa lietā N448/2010, 32. apsvērums (OV C 220, 25.7.2012., 1. lpp.); Komisijas 2015. gada 1. aprīļa lēmumu Horvātijas tonnāžas nodokļa lietā SA.37912, 86. un turpmākie apsvērumi (OV C 142, 22.4.2016., 6. lpp.).
([117]) Komisijas 2002. gada 11. decembra lēmums lietā N 504/02 (OV C 15, 22.1.2003., 5. lpp.), 17.–24. apsvērums.
([118]) Piemēram, uzņēmumi, kas ekspluatē kabeļu likšanas, cauruļu likšanas, celtņu un izpētes kuģus, kā arī kuģus, kas veic glābšanu jūrā un sniedz palīdzību atklātā jūrā.
([119]) Sk. cita starpā Komisijas lēmumu Somijas tonnāžas nodokļa lietā, 32. apsvērums; Komisijas lēmumu Īrijas tonnāžas nodokļa lietā, 28. apsvērums, un Komisijas lēmumu Horvātijas tonnāžas nodokļa lietā, 86. apsvērums un 23. zemsvītras piezīme.

d) uz berbouta līguma pamata nofraktētā jauda nedrīkst pārsniegt kuģniecības organizācijas flotes maksimālo daļu, kura ir iekļauta tonnāžas nodokļa shēmā un kas var sasniegt ne vairāk kā 50 %. Komisija uzskata, ka tad, ja vairāk nekā 50 % no tonnāžas nodokļa atbalsta saņēmēja flotes ir nofraktēti uz berbouta līguma pamata, šāda darbība nekvalificējas kā "papildu darbība". No otras puses, zemāka maksimālā robežvērtība nebūtu piemērota, jo tā varētu diskriminēt mazos ekspluatantus.

(265) Tā kā attiecīgie Maltas tiesību akti neizslēdz kuģu nomniekus, kuriem tā ir vienīgā nodarbošanās, no tonnāžas nodokļa shēmas, šie tiesību akti nav saderīgi ar Jūras transporta pamatnostādnēm.

Kruīza kuģi un papildu ieņēmumi

(266) Lēmumā sākt procedūru ([120]) Komisija norādīja, ka kruīza kuģu ekspluatanti sniedz kazino, spa, izklaides un citus pakalpojumus. Tā pieņēma, ka šādi pakalpojumi var būt kruīza kuģu vienīgā nodarbošanās un peļņas avots. Attiecīgi Komisija apšaubīja to, cik lielā mērā kruīza kuģiem var piemērot tonnāžas nodokļa shēmu.

(267) Turklāt lēmumā sākt procedūru ([121]) Komisija norādīja, ka Maltas tiesību aktos nav dotas skaidras norādes par to, kādiem darbību veidiem var piemērot tonnāžas nodokli kā papildu darbībām. Tomēr ir nepieciešami skaidri ierobežojumi, lai nodrošinātu, ka tonnāžas nodokļa atbalsta saņēmēji ir īsti jūras pārvadājumu pakalpojumu sniedzēji.

(268) Kipras tonnāžas nodokļa lietā ([122]) Komisija uzskatīja, ka saistībā ar pasažieru pārvadājumiem pa jūru arī "visas viesnīcu, ēdināšanas, izklaides un mazumtirdzniecības darbības uz atbilstīgā kuģa klāja" ir atbilstīgas, "ja šos pakalpojumus sniedz kā papildu darbības, kas papildina šā kuģa veikto pasažieru pārvadājumu pa jūru, un ja tos visus patērē vai izmanto uz šā kuģa klāja". Apvienotās Karalistes tonnāžas nodokļa gadījumā ([123]) Komisija uzskatīja, ka atbilstīgi ir arī "sniegtie pakalpojumi vai telpas, kas papildina galvenās darbības, bet ir klientiem piedāvātās kopējās paketes daļa, ja ir maz ticams, ka tie radītu peļņu, ja tiktu piemēroti parastie noteikumi par nodokļiem". Beļģijas tonnāžas nodokļa lietā ([124]) Komisija aizliedza gūt labumu no tonnāžas nodokļa piemērošanas ieņēmumiem no tādu preču tirdzniecības, kas ir paredzētas patērēšanai uz klāja, piemēram, luksuspreču tirdzniecības ([125]), un no azartspēlēm un kazino, kā arī ieņēmumiem no ekskursijām uz sauszemes ([126]).

(269) Komisija arī atsaucas uz savu lēmumu Somijas tonnāžas nodokļa lietā ([127]) un Lietuvas tonnāžas nodokļa lietā ([128]), kurā tā piekrita, ka tonnāžas nodokli piemēro tādām ostas termināļa darbībām kā iekāpšanas/izkāpšanas pakalpojumi un kravas iekraušanas/izkraukšanas pakalpojumi, kā arī administratīvās un apdrošināšanas darbības, kas cieši saistītas ar pasažieru vai kravu pārvadājumiem. Turklāt savā lēmumā Beļģijas tonnāžas nodokļa lietā Komisija piekrita, ka ieņēmumi no apgrozāmā kapitāla pieauguma īstermiņa ieguldījumiem rodas no parastas finanšu pārvaldības un tāpēc tiem ir jāpiemēro tonnāžas nodoklis, ja šādi ieņēmumi ir saistīti ar kuģniecības organizācijas parastu darba kapitālu, kas attiecas uz piemērotu darbību veikšanu ([129]).

(270) Ņemot vērā iepriekš minēto lēmumu praksi un atzīstot, ka nebūtu produktīvi izveidot galīgu tādu pakalpojumu sarakstu, kuriem varētu piemērot tonnāžas nodokli kā papildu pakalpojumiem, Komisija uzskata, ka daži ierobežojumi ir nepieciešami, lai nodrošinātu, ka visi tonnāžas nodokļa atbalsta saņēmēji paliek īsti jūras pārvadājumu pakalpojumu sniedzēji. Princips ir tāds, ka atbilstīgo kuģu ieņēmumiem ir jāveidojas no galvenajiem kuģošanas ieņēmumiem.

([120]) Sk. lēmuma sākt procedūru 50. apsvērumu.
([121]) Sk. lēmuma sākt procedūru 63. apsvērumu.
([122]) Komisijas 2010. gada 24. marta lēmums lietā SA. 30338, 26. apsvērums (OV C 144, 3.6.2010., 28. lpp.).
([123]) Komisijas 2000. gada 12. jūlija lēmums lietā SA. 15810 (OV C 258, 9.9.2000., 3. lpp.).
([124]) Komisijas 2004. gada 30. jūnija Lēmums 2005/417/EK attiecībā uz nodokļu pasākumiem, kurus Beļģija plāno īstenot jūras transporta labā (OV L 150, 10.6.2005., 1. lpp.), 47. apsvērums.
([125]) Izņemot alkoholu, tabakas izstrādājumus un smaržas.
([126]) Iepirkti pakalpojumi.
([127]) 116. zemsvītras piezīme, 9. un 31. apsvērums.
([128]) Komisijas 2017. gada 24. aprīļa lēmums lietā SA. 45764, 9. apsvērums (OV C 219, 7.7.2017., 4. lpp.).
([129]) 114. zemsvītras piezīme, 139., 140. un 141. apsvērums.

(271) Galvenie ieņēmumi ir ieņēmumi no biļešu pārdošanas vai nodevām par kravu pārvadājumiem, bet pasažieru pārvadājumu gadījumā – kajīšu izīrēšana jūras braucienos un ēdienu un dzērienu tirdzniecība tūlītējai patērēšanai uz klāja. Papildu ieņēmumi ir citi ieņēmumi, kuri bieži rodas uz klāja (jo īpaši pasažieru pārvadājumos) un kuri nedraud radīt pārmērīgus izkropļojumus konkurencē ar pakalpojumu sniedzējiem uz sauszemes, kuriem piemēro nodokļus saskaņā ar vispārīgajiem noteikumiem. Papildu pakalpojumu piemēri būtu reklāmas dēļu īre uz klāja; tādu preču pārdošana un pakalpojumu sniegšana, kurus parasti piedāvā pasažieriem un kuģiem, tostarp, spa, friziera, azartspēļu un citu izklaides pakalpojumu sniegšana; kuģa telpu īre veikalu un pakalpojumu ekspluatantiem; starpniecība vietējo ekskursiju nodrošināšanā u. c. Komisija uzskata, ka vairāk nekā 50 % no kuģa kopējiem (galvenajiem un papildu) bruto ieņēmumiem vienmēr ir jābūt attiecināmiem uz galvenajiem ieņēmumiem.

(272) Vienlaikus ir jāierobežo izkropļojumi konkurencē ar pakalpojumiem uz sauszemes. Tas cita starpā paredz, ka pakalpojumiem uz sauszemes, piemēram, vietējām ekskursijām vai pārvadājumiem pa sauszemi, kas ir iekļauti kopējā pakalpojumu paketē, ir jābūt iepirktiem vai nu no nesaistītiem uzņēmumiem, vai par attiecīgu cenu godīgas konkurences apstākļos no tās pašas grupas struktūrām, kurām piemēro parastu ienākuma nodokli.

(273) Līdzīgi tonnāžas nodoklis nebūtu jāpiemēro noslēgtiem līgumiem, kuri nav raksturīgi jūras pārvadājumu nozarei, piemēram, par automobiļu, mājlopu, īpašumu iegādi. Šādi ieņēmumi ir pilnīgi nesaistīti ar jūras pārvadājumiem un tāpēc ne pamata, ne papildu šādiem ieņēmumiem nevajadzētu piemērot tonnāžas nodokli.

(274) Tā kā Maltas tonnāžas nodokļa shēmā nav skaidru noteikumu par papildu darbību jomu un apmēru, kādā tās var gūt labumu no tonnāžas nodokļa shēmas, nav garantiju, ka tonnāžas nodokli piemēro vienīgi īstu kuģniecības uzņēmumu papildu ieņēmumiem. Tāpēc šis Maltas tonnāžas nodokļa shēmas aspekts nav saderīgs ar Jūras transporta pamatnostādnēm.

7.2.1.3. Tonnāžas nodokļa līmenis

(275) Jūras transporta pamatnostādņu 3.1. iedaļas priekšpēdējā punktā ir noteikts, ka, lai uzturētu tonnāžas nodokļa likmju taisnīgu līdzsvaru, Komisija apstiprinās tikai tādas shēmas, kuras palielina nodokļa slogu vienai un tai pašai tonnāžai vienīgi saskaņā ar jau apstiprinātām shēmām.

(276) Komisija norāda, ka Maltas tonnāžas nodokļa likmes aprēķināšanas metode atšķiras to tās, ko izmanto vairums dalībvalstu. Lielākā daļa dalībvalstu noteica tā dēvēto "abstrakto peļņu" dažādām kuģu kategorijām atkarībā no tonnāžas, kurai pēc tam tika piemērots valsts uzņēmumu ienākuma nodoklis. Komisija piekrīt, ka var izmantot dažādas metodikas tonnāžas nodokļa aprēķināšanai, ja galīgais nodokļa slogs attiecīgajam kuģim nav zemāks par to, ko līdz šim ir apstiprinājusi Komisija.

(277) Maltā piemērojamās tonnāžas nodokļa likmes salīdzinājumā ar citās dalībvalstīs piemērojamām likmēm (euro) ir norādītas 106. līdz 114. apsvērumā. Komisija norāda, ka augstākais nodokļa līmenis Maltas uzņēmumiem ir vienāds ar pārējā Savienības daļā piemēroto vidējo likmi.

(278) Maltas shēma paredz samazinātu likmi kuģiem, kas jaunāki par desmit gadiem. Malta apgalvoja, ka tas ir darīts tāpēc, lai stimulētu efektīvāku un videi nekaitīgāku kuģu izmantošanu saskaņā ar Jūras transporta pamatnostādņu 2.2. iedaļā noteiktajiem mērķiem. Maltas tonnāžas shēmā ir paredzētas augstākas likmes kuģiem, kas vecāki par 15 gadiem.

(279) Maltas iesniegtajos rādītājos salīdzinājumam ar tonnāžas nodokļa likmēm citās dalībvalstīs ir ņemta vērā vienīgi Tirdzniecības kuģu likumā noteiktā parastā likme neatkarīgi no kuģa vecuma, ar ko nepietiek, lai veiktu tiešu salīdzinājumu, jo Maltas iesniegtajos rādītājos ir arī pieņemts lielāks neaktīvo un remonta dienu skaits, raksturojot citu valstu likmes. Tomēr, aplūkojot zemāko likmi, kas jāmaksā Maltā jaunam kuģim, samazinātās likmes aizvien būtu augstākas par tām, ko noteikusi Polija jebkuram kuģim, kuru izmanto 359 dienas gadā (98 %) vai mazāk.

(280) Komisija uzskata, ka samazinājums līdz pat 75 % apmērā un samazinājuma/atbrīvojuma iespēja pēc ministra ieskatiem, kā norādīts lēmuma sākt procedūru 71. līdz 73. apsvērumā, neattiecas uz tonnāžas nodokli saskaņā ar shēmu, bet uz (maldinošo) tāda tonnāžas nodokļa jēdzienu, kas jāmaksā, reģistrējot kuģi. Maltas apņemšanās veikt grozījumus tonnāžas nodokļa tiesību aktos, lai izvairītos no jēdziena "tonnāžas nodoklis" divējādā lietojuma, nākotnē viesīs skaidrību attiecībā uz šo aspektu.

(281) Pamatojoties uz Maltas iestāžu sniegto informāciju par piemērojamām tonnāžas nodokļa likmēm un Komisijas veiktajiem aprēķiniem, var secināt, ka tonnāžas nodokļa likmes Maltā nav zemākas par tām, ko līdz šim ir apstiprinājusi Komisija. Tāpēc Komisija secina, ka tonnāžas nodokļa likme Maltā atbilst Jūras transporta pamatnostādņu 3.1. iedaļas noteikumiem.

7.2.1.4. Prasība par saikni ar karoga valsti

(282) Lēmumā sākt procedūru Komisija apsvēra, ka Maltas tiesību aktos paredzētās prasības par saikni ar karoga valsti ir vājākas par prasībām Jūras transporta pamatnostādnēs ([130]).

(283) Saskaņā ar Jūras transporta pamatnostādņu 3.1. iedaļu kuģu īpašnieki, kuri reģistrē dažus savus kuģus ārpus EEZ, aizvien var gūt labumu no EEZ tonnāžas nodokļa režīma, ja tā to flotes tonnāža, kas kuģo ar EEZ karogiem, pārsniedz 60 % no visas flotes tonnāžas. Ja tā flotes tonnāža, kas kuģo ar EEZ karogiem, ir mazāka nekā 60 %, uzņēmumi aizvien var reģistrēt papildu kuģus ārpus EEZ, ja i) to flotes tonnāža, kas kuģo ar EEZ karogiem, nav samazinājusies kopš 2004. gada 17. janvāra, vai ii) pēdējos trijos gados nav samazinājusies attiecīgajā dalībvalstī ar nodokli aplikto kuģu, kuri kuģo ar EEZ karogiem, daļa attiecībā pret visiem kuģiem.

(284) Tomēr Maltas tonnāžas nodokļa shēma negarantē to, ka ir izpildīti 283. apsvērumā izklāstītie nosacījumi. Konkrēti, atbalsta saņēmējs aizvien var gūt labumu no Maltas tonnāžas nodokļa shēmas, ja šis atbalsta saņēmējs trijos gados nav samazinājis savu tās flotes daļu, kas aplikta ar tonnāžas nodokli un kas kuģo ar EEZ karogiem ([131]). Turklāt atbalsta saņēmējs aizvien var gūt labumu no Maltas tonnāžas nodokļa shēmas, kamēr atbalsta saņēmējs vienkārši apņemas palielināt vai uzturēt savu tās flotes daļu, kas aplikta ar tonnāžas nodokli un kas kuģo ar EEZ karogiem ([132]). Tāpēc Komisija uzskata, kas tonnāžas nodokļa shēma nesniedz pietiekamas garantijas, lai nodrošinātu, ka tonnāžas nodokļa uzņēmumi, kuru flotē ir arī tādi kuģi, kuri kuģo ar karogiem, kas nav EEZ karogi, palielina vai uztur flotes tonnāžu, kas kuģo ar EEZ karogiem, un attiecīgi, ka tonnāžas, kas kuģo ar EEZ karogiem, daļa ir pietiekami liela. Šajā saistībā tonnāžas nodokļa shēma neatbilst Jūras transporta pamatnostādnēm un tāpēc nav saderīga ar iekšējo tirgu ([133]).

7.2.1.5. Fraktēšana uz noteiktu laiku/reisu

(285) Lēmumā sākt procedūru ([134]) Komisija pauda šaubas par uzņēmumu, kuri fraktē kuģus uz noteikumu laiku, un līdzīgu uzņēmumu lielā mērā neierobežotajām tiesībām gūt labumu no tonnāžas nodokļa. Komisija uzskatīja, ka tas neatbilst Jūras transporta pamatnostādņu mērķiem.

(286) Jūras transporta pamatnostādnes, kā tās interpretēja Komisija savos iepriekšējos lēmumos, ļauj uzņēmumiem, kuri fraktē kuģus no noteiktu reisu/laiku, un līdzīgiem komerciāliem kuģu ekspluatantiem gūt labumu no tonnāžas nodokļa ar noteiktiem nosacījumiem. Komisija uzskata, ka šādi uzņēmumi var gūt labumu no tonnāžas nodokļa vienīgi tad, ja tie veicina Jūras transporta pamatnostādņu mērķa sasniegšanu, proti, attīstīt kuģošanu ar ES karogiem vai saglabāt ES zinātību, vai abus. Tā tas ir, piemēram, gadījumā, ja papildus kuģiem, kurus fraktē uz noteiktu laiku/reisu un kurus aprīko un ar apkalpi nodrošina citi uzņēmumi, tonnāžas nodokļa atbalsta saņēmēja flotē ir arī tādi kuģi, kuru apkalpi un tehnisko pārvaldību nodrošina pats uzņēmums, un ja šie kuģi veido vismaz

([130]) Sk. lēmuma sākt procedūru 76. līdz 79. apsvērumu.
([131]) Sk. šā lēmuma 24. apsvēruma c) punktu.
([132]) Sk. šā lēmuma 25. apsvērumu.
([133]) Tas, ka praksē šīs prasības var būt izpildītas, ir svarīgi atgūšanas pienākuma izpildē (sk. šā lēmuma 7.3. iedaļu).
([134]) Sk. lēmuma sākt procedūru 58. apsvērumu.

20 % no kopējās flotes, kas aplikta ar tonnāžas nodokli ([135]). Cita iespēja ir tāda, ka tādu kuģu daļa, kuri gan kuģo ar karogiem, kas nav EEZ karogi, gan kurus fraktē uz noteiktu laiku/reisu, nepārsniedz 75 % no atbalsta saņēmēja flotes, kas aplikta ar tonnāžas nodokli ([136]). Vēl viena iespēja ir tāda, ka dalībvalstis pieprasa, lai vismaz 25 % no atbalsta saņēmēja flotes kuģotu ar EEZ karogiem ([137]). Visos minētajos gadījumos tonnāžas nodokļa atbalsta saņēmējam ir pienākums uzturēt/palielināt to savas flotes tonnāžas daļu, kas kuģo ar EEZ karogiem (pašu kuģi vai kuģi, kas nofraktēti uz berbouta līguma pamata).

(287) Maltas shēmā nav noteikta neviena no 286. apsvērumā paredzētajām prasībām. Tāpēc Komisija secina, ka tiesiskais regulējums attiecībā uz komerciālajiem ekspluatantiem, kuri sniedz pārvadājumu pakalpojumus ar citu uzņēmumu pilnīgi aprīkotiem kuģiem ar pilnīgi nokomplektētu apkalpi, neatbilst Jūras transporta pamatnostādnēm.

7.2.1.6. Ierobežojošie pasākumi

(288) Jūras transporta pamatnostādņu 3.1. nodaļā ir noteikts, ka ir jāizslēdz attiecināmo un neattiecināmo darbību savstarpējā papildu ietekme. Noteikumi par aplikšanu ar nodokļiem uzliek par pienākumu licencētai kuģniecības organizācijai vest atsevišķu uzskaiti, kurā no kuģošanas darbībām gūtie ienākumi un kapitāla pieaugums ir nodalīti no citiem ienākumu avotiem.

(289) Likuma par ienākuma nodokli noteikumi par izdevumu atskaitīšanu paredz, ka ir jābūt tiešai saiknei starp attiecīgajiem izdevumiem un ienākumiem. Likuma par ienākuma nodokli 14. panta 1. punkts ļauj atskaitīt izdevumus tikai tad, ja izdevumi "ir radušies tikai un vienīgi, gūstot ienākumus". Tāpēc nav iespējams pieprasīt tādu izdevumu atskaitīšanu, kuri radušies, gūstot no nodokļa atbrīvotu peļņu (tostarp peļņu, kas aplikta ar tonnāžas nodokli), pretstatā citiem apliekamajiem ienākumiem.

(290) Licencētai kuģniecības organizācijai, kas gūst labumu no tonnāžas nodokļa shēmas, ir jāiesniedz gada ienākumu deklarācija, kurā ir nodalīti attiecināmie un neattiecināmie ienākumi. Zaudējumus no darbībām, kurām piemēro ienākuma nodokli, nevar iekļaut tonnāžas nodokļa maksājumā.

(291) Jebkurai licencētai kuģniecības organizācijai ir pienākums sagatavot finanšu pārskatus saskaņā ar Savienības apstiprinātajiem starptautiskajiem finanšu pārskatu standartiem un nodrošināt, ka tos auditē sertificēts neatkarīgais grāmatvedis.

(292) Kuģniecības organizācija nevar pieņemt lēmumu izstāties no Maltas tonnāžas nodokļa shēmas atkarībā no tā, vai tai ir ar nodokli apliekama peļņa vai zaudējumi. Ja vien licencētā kuģniecības organizācija neizlemj citādi, tā ietilpst tonnāžas nodokļa shēmas darbības jomā. Ja organizācija nolemj izstāties, šis lēmums ir negrozāms ([138]). Tāpēc nevienai Maltas kuģniecības organizācijai/grupai nedrīkst būt gan kuģi, uz kuriem attiecas tonnāžas nodokļa shēma, gan kuģi, uz kuriem attiecas ienākuma nodokļa shēma.

(293) Likuma par ienākuma nodokli 51. pantā ir definēts plašs noteikumu loks par ļaunprātīgas izmantošanas novēršanu, kas paredzēts, lai apkarotu mākslīgas struktūras un shēmas nepamatotu nodokļa priekšrocību iegūšanai. Šis vispārīgais noteikums par ļaunprātīgas izmantošanas novēršanu atbilst Komisijas 2012. gada 6. decembra Ieteikumam par agresīvu nodokļu plānošanu.

(294) Noteikumus par ļaunprātīgu izmantošanu papildina sodi, kurus piemēro pārkāpumu gadījumā. Tāpēc tādos gadījumos papildus nesamaksātā nodokļa samaksai piemēro procentus 0,54 % apmērā mēnesī (t. i., 6,48 % gadā), kā arī soda naudu līdz 1,5 % apmērā mēnesī (t. i., 18 % gadā) no šāda nesamaksāta nodokļa summas.

(295) Komisija arī norāda, ka pozitīvi ir tas, ka lēmumā sākt procedūru paustās bažas par attiecināmo darbību ([139]) un organizāciju pārāk plašo darbības jomu ir mazinātas ar Maltas apņemšanos.

([135]) Komisijas lēmums Lietuvas tonnāžas nodokļa lietā, 36. apsvērums.
([136]) Komisijas 2003. gada 13. maija lēmums Francijas tonnāžas nodokļa lietā N737/2002, 35. apsvērums (OV C 38, 12.2.2004., 4. lpp.); Komisijas lēmums Lietuvas tonnāžas nodokļa lietā, 37. apsvērums.
([137]) Lēmums (ES) 2015/667, 42. apsvērums.
([138]) Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem 6. pants.
([139]) Sk. lēmuma sākt procedūru 85. apsvērumu.

(296) Komisija secina, ka ierobežošana Maltā ir stingra un atbilst Jūras transporta pamatnostādņu prasībām un ka tāpēc šajā saistībā paustās bažas ir novērstas.

7.2.1.7. Atbrīvojums no tāda kapitāla pieauguma aplikšanas ar nodokli, ko rada kuģu, kuriem piemēro tonnāžas nodokli, pārdošana vai nodošana

(297) Kā noteikts 7.1.3. iedaļā, atbrīvojums no tāda kapitāla pieauguma aplikšanas ar nodokli, ko rada kuģu, kuriem piemēro tonnāžas nodokli, pārdošana vai nodošana, ir valsts atbalsts.

(298) Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem 3. panta 1. punkta b) apakšpunkts atbrīvo no nodokļa kapitāla pieaugumu, ko rada kuģu, kuriem piemēro tonnāžas nodokli, pārdošana un nodošana ([140]). Komisija atzīst tāda kapitāla atbrīvojumu no nodokļa, ko rada tādu kuģu, kuriem piemēro tonnāžas nodokli, pārdošana vai nodošana, kuri ir iegādāti un pārdoti, kamēr tie ir likumīgi iekļauti tonnāžas nodokļa shēmā ([141]). Attiecībā uz kuģiem, kuri ir iegādāti pirms atbalsta saņēmēja iestāšanās tonnāžas nodokļa shēmā, šāds atbrīvojums būtu pieņemams tikai atbilstīgi Jūras transporta pamatnostādņu 11. iedaļā paredzētajām robežvērtībām. Aprēķinot atbalsta robežvērtību, ir jāņem vērā kapitāla pieaugums no pārmērīgi nolietotu kuģu pārdošanas (kas notikusi pirms iestāšanās tonnāžas nodokļa shēmā). Tas nozīmē, ka gadījumā, ja kuģi ir iegādāti pirms iestāšanās tonnāžas nodokļa shēmā, slēptās saistības pārmērīga nolietojuma dēļ ir jānokārto pirms iestāšanās tonnāžas nodokļa shēmā, ja vien tās nav iespējams nokārtot atbilstīgi atbalsta robežvērtībai desmit gados. Šādas slēptas nodokļu saistības parasti nosaka kā starpību starp kuģa tirgus vērtību un vērtību nodokļu vajadzībām laikā, kad uzņēmums iestājas tonnāžas nodokļa shēmā.

(299) Ņemot vērā pašlaik ļoti plašo Tirdzniecības kuģu likuma 85.A panta formulējumu, kas ļauj deklarēt kā kuģi, kam piemēro tonnāžas nodokli (kas attiecīgi var gūt labumu no tonnāžas nodokļa), jebkuru kuģi neatkarīgi no darbībām, kuras tas veic, un tāpēc, ka nav noteikumu, kas attiektos uz tāda kuģa, kurš iegādāts pirms iestāšanās tonnāžas nodokļa shēmā, iespējamu pārmērīgu nolietojumu, Komisija uzskata, ka Maltas tiesību akti pienācīgi neierobežo tāda kapitāla pieauguma atbrīvojumu no nodokļa, kas rodas kuģu pārdošanas vai nodošanas rezultātā, ne summu, ne atbalsta saņēmēju ziņā. Šāds vispārīgs atbrīvojums, kāds ir paredzēts Maltas shēmā, neatbilst saderības prasībām.

(300) Komisija secina, ka atbrīvojums no tāda kapitāla pieauguma aplikšanas ar nodokli, kas rodas kuģu pārdošanas vai nodošanas rezultātā, tā pašreizējā formulējumā nav saderīgs ar iekšējā tirgus noteikumiem, jo atbrīvojums attiecas arī uz kuģiem, kuri saskaņā ar ienākuma nodokļa noteikumiem ir nolietoti pirms to pievienošanās tonnāžas nodokļa shēmai. Tāpēc atbrīvojums ir nelikumīgs un nesaderīgs atbalsts. Tāpēc attiecīgais noteikums ir jāmaina.

7.2.1.8. Secinājums

(301) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija secina, ka šādi Maltas tonnāžas nodokļa shēmas aspekti nav saderīgi ar Jūras transporta pamatnostādnēm: darbību "citas darbības, kuras varētu noteikt" atbilstība, bezmotora baržu atbilstība, velkoņu un bagaru atbilstības nosacījumi, zvejas kuģu un naftas platformu atbilstība, atbrīvojums no nodokļa attiecībā uz tādu kapitāla pieaugumu, ko rada kuģu, kuriem piemēro tonnāžas nodokli, pārdošana vai nodošana, un garantiju neesamība attiecībā uz berbouta fraktēšanu, papildu ieņēmumiem, saikni ar EEZ karoga valsti un fraktēšanu uz noteiktu laiku/reisu. Šo iemeslu dēļ Maltas tonnāžas nodokļa shēma nav saderīga ar iekšējo tirgu.

(302) Tomēr šos nesaderīgos aspektus var novērst nākotnē, izpildot pielikumā, jo īpaši 1., 2., 4., 5., 6., 7., 8., 9., 10., 11., 14., 15., 20., 21. un 22. punktā, norādītās Maltas saistības. Tāpēc, ja trijos mēnešos tiks izpildītas pielikumā norādītās saistības, Maltas tonnāžas nodokļa shēma kļūs saderīga – no dienas, kad saistības tiks pilnībā izpildītas.

([140]) Sk. 14. apsvērumu.
([141]) Sk., piem., Komisijas lēmumu Somijas tonnāžas nodokļa lietā, 38. apsvērums; lēmumu Horvātijas tonnāžas nodokļa lietā, 50. līdz 53. apsvērums, 113. apsvērums, lēmumu Itālijas tonnāžas nodokļa lietā, 28.–33., 64., 65. un 66. apsvērums.

7.2.2. *Atbrīvojums no tāda kapitāla pieauguma aplikšanas ar nodokli, kas saistīts ar akcijām kuģniecības uzņēmumos*

(303) Kā noteikts 7.1.3. iedaļā, atbrīvojums no aplikšanas ar nodokli attiecībā uz tādu kapitāla pieaugumu, kas saistīts ar Maltas rezidentu akcijām kuģniecības uzņēmumos, ir valsts atbalsts.

(304) Kuģniecības uzņēmumu akciju pirkšana un pārdošana ir ieguldījumu uzņēmējdarbības (kurai nav tiesību piemērot tonnāžas nodokli saskaņā ar Jūras transporta pamatnostādnēm ([142])), nevis kuģniecības uzņēmējdarbība. Jūras transporta pamatnostādnēs ir skaidri noteikts, ka dalībvalstīm ir "jāsaglabā (..) parasts nodokļu līmenis (..) attiecībā uz akcionāru un direktoru personīgo atlīdzību". Šāds noteikums ir nepieciešams, lai saderīgais atbalsts būtu vērsts uz darbību, kurai ir vajadzīgs atbalsts, un lai pēc iespējas ierobežotu konkurences izkropļojumus citās nozarēs. Pretējā gadījumā uzņēmumu akcionāriem, kuri saņem saderīgu atbalstu, būtu tiesības arī uz atbrīvojumiem no nodokļiem (tāpat kā šo akcionāru iespējamiem akcionāriem). Tas savukārt neparedzami paaugstinātu atbalsta apmēru, kas ir sākotnēji apstiprināts konkrētam uzņēmumam noteiktā nozarē, un galu gala šāds atbalsts "piesārņotu" vairākas ekonomikas nozares (atbilstīgi atbalstu saņemošo akcionāru darbībām). Šāds iznākums būtu pretrunā valsts atbalsta noteikumu efektivitātei un arī pretrunā valsts atbalsta aizlieguma principam, kas paredz, ka ikviens izņēmums (saderīgs atbalsts) ir jāpiemēro ierobežotā un mērķtiecīgā veidā.

(305) Komisija secina, ka atbrīvojums no aplikšanas ar nodokli attiecībā uz tādu kapitāla pieaugumu, kas saistīts ar akcijām kuģniecības uzņēmumos, par labu Maltas rezidentiem nav saderīgs ar iekšējā tirgus noteikumiem. Tāpēc atbrīvojums ir nelikumīgs un nesaderīgs atbalsts, kas jāatceļ. Komisija norāda, ka pozitīvi ir tas, ka Maltas iestādes ir apņēmušās atcelt atbrīvojumu, kā noteikts pielikuma 16. punktā.

7.2.3. *Atbrīvojums no tādu procentu vai citu ienākumu aplikšanas ar nodokli, kas saistīti ar kuģniecības uzņēmumu vai kuģu, kuriem piemēro tonnāžas nodokli, finansēšanu*

(306) Kā noteikts 212. apsvērumā, Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem 3. panta 2. punkts ir atbalsts finanšu iestādēm.

(307) Jūras transporta pamatnostādņu darbības joma un tādējādi arī tonnāžas nodokļa sniegtais labums ir ierobežots līdz "kravu un pasažieru pārvadājumiem pa jūru". Tas neietver finanšu iestādes, kas izsniedz aizdevumus, garantijas vai vērtspapīrus saistībā ar kuģa īpašumtiesībām, pārvaldību, administrēšanu vai ekspluatāciju, kā ir atļauts Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem 3. panta 2. punktā.

(308) Pēc būtības pārbaudāmā atbrīvojuma saderībai nav pamata saskaņā ar Jūras transporta pamatnostādnēm. Malta nesniedza citu saderības pamatojumu atbilstīgi LESD 107. panta 2. vai 3. punktam. Komisija neuzskata, ka pārbaudāmo atbrīvojumu var uzskatīt par saderīgu atbilstīgi kādam Līgumā paredzētam saderības pamatam.

(309) Komisija secina, ka pašreizējie shēmas noteikumi attiecībā uz finanšu iestādēm nav saderīgi ar Jūras transporta pamatnostādnēm un tāpēc ir nelikumīgs un nesaderīgs atbalsts, kas jāatceļ. Komisija norāda, ka pozitīvi ir tas, ka Maltas iestādes ir apņēmušās atcelt atbrīvojumu, kā noteikts pielikuma 3. punktā.

7.2.4. *Atbrīvojums no dažādām nodevām, kuras piemēro dokumentiem un pārvedumiem*

(310) Lai gan atbrīvojumus no nodevas, ko piemēro dokumentiem un pārvedumiem, varētu pieņemt, ja tiešais atbalsta saņēmējs ir īsts kuģniecības uzņēmums, taču tikai atbilstīgi Jūras transporta pamatnostādņu 11. iedaļā noteiktajai atbalsta robežvērtībai, šis atbrīvojums var dot labumu arī uzņēmumiem, kuri nenodarbojas ar kuģniecību. Turklāt nav mehānisma, kas nodrošinātu Jūras transporta pamatnostādņu 11. iedaļas izpildi.

(311) Malta nav pamatojusi saderību, un Komisija neuzskata, ka pasākums, kāds tas ir pašlaik, ir pamatots.

([142]) Sk. Jūras transporta pamatnostādņu 3.1. iedaļu.

(312) Komisija secina, ka atbrīvojums no dažādām nodevām, kuras piemēro dokumentiem un pārvedumiem, kuri attiecas uz tirgojamiem vērtspapīriem, kas saistīti ar kuģniecības organizācijām, par labu Maltas rezidentiem nav saderīgs ar iekšējā tirgus noteikumiem. Tāpēc atbrīvojums ir nelikumīgs un nesaderīgs atbalsts, kas jāatceļ. Komisija norāda, ka pozitīvi ir tas, ka Maltas iestādes ir apņēmušās atcelt atbrīvojumu, kā noteikts pielikuma 17. punktā.

7.2.5. *Atbrīvojums no nodevu maksāšanas, par ko lemj ministrs*

(313) Pašreizējie tiesību akti pienācīgi neierobežo ministra tiesības atbrīvot kuģus no nodevu maksāšanas saskaņā ar Noteikumiem par aplikšanu ar nodokļiem filantropiskos un humanitāros gadījumos, kā ir paredzējušas Maltas iestādes.

(314) Malta nav pamatojusi saderību, un Komisija neuzskata, ka pasākums, kāds tas ir pašlaik, ir pamatots.

(315) Komisija secina, ka iespēja atbrīvot kuģus no nodokļiem pēc ministra ieskatiem ir nesaderīga ar iekšējā tirgus noteikumiem. Tāpēc šī atbrīvojuma iespēja ir nelikumīgs un nesaderīgs atbalsts, kas jāatceļ. Komisija norāda, ka pozitīvi ir tas, ka Maltas iestādes pielikuma 19. punktā ir apņēmušās nodrošināt, ka ministra rīcības brīvība tiek izmantota tikai humanitāros un filantropiskos gadījumos, kad nav paredzēta preču un pakalpojumu piedāvāšana tirgū.

7.2.6. *Atbalsta robežvērtība*

(316) Attiecībā uz atbalsta robežvērtību Jūras transporta pamatnostādņu 11. iedaļas 2. punktā ir noteikts atbalsta maksimālais līmenis, lai nepieļautu atbalsta uzkrāšanos līdz līmenim, kas ir nesamērīgs ar Kopienas kopīgu interešu mērķiem un var izraisīt dalībvalstu sacensību par subsīdijām. Kopējais atbalsts ([143]) par labu kuģniecības uzņēmumiem nevar sniegt labumu, kas būtu lielāks par labumu, ko rada nodokļu un sociālo maksājumu samazināšana līdz nullei jūrniekiem un uzņēmumu ienākuma nodokļa samazināšana kuģošanas darbībām līdz Jūras transporta pamatnostādņu 3.1. iedaļas priekšpēdējā punktā noteiktajam līmenim.

(317) Malta ir iesniegusi ticamu informāciju par to, ka robežvērtība nekad iepriekš nav bijusi pārsniegta, un tā apņēmās nodrošināt robežvērtības ievērošanu nākotnē. To papildina apņemšanās pieprasīt tonnāžas nodokļa labumu guvējiem iesniegt obligātas gada atbilstības deklarācijas par atbilstību atbalsta robežvērtībai. Turklāt pielikuma 12. punktā Malta ir apņēmusies ieviest oficiālu noteikumu par atbalsta kontroli.

7.3. **Atgūšana**

7.3.1. *Jauna/pastāvoša atbalsta klasifikācija, tiesiskā paļāvība un juridiskā noteiktība*

(318) Pievienošanās akta ([144]) 22. pantā un IV pielikumā (3. iedaļā) ir noteikts, ka atbalsts pārvadājumu nozarei ir uzskatāms par pastāvošu atbalstu Līguma 88. panta 1. punkta izpratnē līdz trešā gada beigām pēc iestāšanās dienas, ja tas ir paziņots Komisijai četros mēnešos pēc iestāšanās dienas.

([143]) Izņemot atbalstu apmācībai, pārstrukturēšanas atbalstu, atbalstu saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumiem un atbalstu jaunu tuvsatiksmes kuģošanas pakalpojumu sniegšanai.

([144]) Akts par Čehijas Republikas, Igaunijas Republikas, Kipras Republikas, Latvijas Republikas, Lietuvas Republikas, Ungārijas Republikas, Maltas Republikas, Polijas Republikas, Slovēnijas Republikas un Slovākijas Republikas pievienošanās nosacījumiem un pielāgojumiem līgumos, kas ir Eiropas Savienības pamatā (turpmāk "Pievienošanās akts") (OV L 236, 23.9.2003., 33. lpp.). Attiecībā uz Maltas argumentu par to, ka tonnāžas nodokļa shēma un saistītie pasākumi tika ieviesti 1973. gadā, pietiek norādīt to, ka Pievienošanās akta IV pielikumā 3. iedaļas 1. punkta a) apakšpunkts neattiecas uz atbalstu transporta nozarē.

(319) Līdz savas iestāšanās dienai Malta bija norādījusi Komisijai, ka Maltas tonnāžas nodokļa režīms atbilda tajā laikā spēkā esošajiem noteikumiem un sniedz pārliecību par to, ka bija nodrošināta saikne ar karoga valsti, taču tā neiesniedza Komisijai sīkāku informāciju par shēmu saskaņā ar Pievienošanās līguma noteikumiem, lai varētu noteikt pastāvošu atbalstu. Komisijas un Maltas iestāžu sarunas par pārvadājumu jautājumiem notika laikā no 2000. gada 19. oktobra līdz 2001. gada 18. septembrim, un īsa apspriede par tonnāžas nodokli ir dokumentēta protokolā un Maltas iestāžu sarunu pozīcijā ([145]). Konferencē par Maltas iestāšanos ES, kas notika 2001. gada 26. oktobrī, tika panākta vienošanās ieteikt provizoriski izbeigt iestāšanās sarunas par pārvadājumu nodaļu, kurā bija skaidri ietverts valsts atbalsts pārvadājumu nozarei.

(320) Komisija uzskata, ka Malta un atbalsta saņēmēji negūst labumu ne no tiesiskās paļāvības, ne juridiskās noteiktības saistībā ar atbalsta pasākumiem, uz kuriem attiecas šis lēmums. Saskaņā ar iedibināto judikatūru nevar tiesiski paļauties uz to, ka atbalsts ir likumīgs, ja vien tas nav piešķirts saskaņā ar LESD 108. pantā paredzēto procedūru, jo piesardzīgam uzņēmējam parasti ir jāspēj noteikt, vai šī procedūra ir izpildīta ([146]). Šajā gadījumā ir skaidrs, ka LESD 108. pantā paredzētā paziņošanas procedūra un Pievienošanās aktā paredzētā procedūra netika izpildīta un tāpēc nav tiesiskās paļāvības. Turklāt apspriedēs, uz kurām atsaucās Malta ([147]), netika izdarīts secinājums, ka Komisija būtu guvusi skaidru, beznosacījuma un konsekventu pārliecību par to, ka tonnāžas nodokļa shēma tiks uztverta kā pastāvošs atbalsts.

(321) Ņemot vērā iepriekš minēto, pasākumi, uz kuriem attiecas šis lēmums, nav pastāvošs atbalsts, kas atbilst kādai no Padomes Regulas (ES) 2015/1589 1. panta b) punktā minētajām kategorijām ([148]). Turklāt Malta un atbalsta saņēmēji negūst labumu ne no tiesiskās paļāvības, ne juridiskās noteiktības saistībā ar atbalsta pasākumiem, uz kuriem attiecas šis lēmums.

7.3.2. *Tonnāžas nodokļa shēma*

7.3.2.1. Atbilstīgie kuģu veidi

(322) 2012. gada Noteikumos par iekšējo procedūru zvejas kuģi, atpūtas jahtas, fiksētas iekārtas atklātā jūrā, tostarp naftas platformas, pārvietojamās platformas, velkoņi, kuri neiziet okeānā, bezmotora peldošie celtņi, pontoni, kuģi, kuru galvenais uzdevums ir nodrošināt azartspēles un/vai kazino, un līdzīgi kuģi ir norādīti kā tādi, kuriem nav tiesību izmantot atbrīvojumu no ienākuma nodokļa un piemērot "kuģu, kam piemēro tonnāžas nodokli" shēmu, jo tos neizmanto "kuģošanas darbībām" ([149]).

(323) Maltas iesniegtais to kuģu saraksts, kuriem piemēro tonnāžas nodokli, un tam pievienotie paskaidrojumi liecina, ka tā šie noteikumi ir ieviesti arī praksē, un Malta apstiprina, ka attiecīgajā periodā neviens šāds kuģis nav guvis labumu no tonnāžas nodokļa shēmas. 2012. gada Noteikumos par iekšējo procedūru ir precizēts, kuru veidu kuģus neuzskata par tādiem, kas veic kuģošanas darbības Tirdzniecības kuģu likuma izpratnē. Iepriekšējā prakse kopš 2004. gada neatšķīrās no šiem noteikumiem. Tāpēc Komisija secina, ka zvejas kuģi, atpūtas jahtas, fiksētas iekārtas atklātā jūrā, tostarp naftas platformas, pārvietojamās platformas, velkoņi, kuri neiziet okeānā, bezmotora peldošie celtņi, pontoni, kuģi, kuru galvenais uzdevums ir nodrošināt azartspēles un/vai kazino, praksē nav guvuši labumu no tonnāžas nodokļa shēmas, lai gan teorētiski tā bija pieejama.

(324) Attiecībā uz Tirdzniecības kuģu likuma 85. pantā noteikto iespēju "citas darbības, kuras varētu noteikt" Malta ir apstiprinājusi, ka nekad nav izdotas nekādas regulas, noteikumi, rīkojumi vai norādījumi par kuģošanas darbību definīcijas paplašināšanu. Tāpēc Komisija secina, ka kuģošanas darbību definīcija nav paplašināta tālāk par kravu vai pasažieru pārvadājumiem pa jūru.

([145]) Maltas iestāšanās reģistrācijas dokumenti CONF-M 51/00 un CONF-M 65/01.
([146]) Sk. spriedumu *Alcan Deutschland*, C-24/95, ECLI:EU:C:1997:163, 25. punkts, un tur citēto judikatūru.
([147]) Sk. šā lēmuma 319. apsvērumu.
([148]) Padomes 2015. gada 13. jūlija Regula (ES) 2015/1589, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 248, 24.9.2015., 9. lpp.); kas aizstāj Padomes 1999. gada 22. marta Regulu (EK) Nr. 659/1999, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 83, 27.3.1999., 1. lpp.).
([149]) Sk. šā lēmuma 10. apsvērumu.

(325) Tāpēc Komisija secina, ka, lai gan shēmas darbības joma bija nepieņemami plaša, atbalsts netika piešķirts par labu nevienam neatbilstīgam kuģim un tāpēc atgūšana nav nepieciešama.

Velkoņi un bagari

(326) Lai gan Maltā nebija skaidri noteiktu prasību attiecībā uz velkoņiem un bagariem, Maltas iestādes apstiprināja, ka laikposmā no 2004. gada līdz 2016. gadam tās saskaņoja tonnāžas nodokļa shēmu statusu tikai tādiem kuģiem, kuri bija apstiprinājuši, ka lielāko daļu no to darbības laika tie pavada, veicot starptautiskus kravu pārvadājumus atbilstīgi Jūras transporta pamatnostādņu parametriem. Konkrēti, tonnāžas nodoklis netika piemērots velkoņiem, kuri darbojas ostās, un tonnāžas nodoklis ir ierobežots kuģiem, kurus izmanto starptautiskiem jūras pārvadājumiem.

(327) Pēc Maltas iesniegtās informācijas pārbaudes Komisija norāda, ka tonnāžas nodokļa piemērošanai tika apstiprināti tikai tādi velkoņi, kuri kuģo ar EEZ karogiem, un ka *de facto* pamatnostādņu prasības bija izpildītas, piemērojot tonnāžas nodokli šiem kuģiem attiecīgajā laikposmā.

(328) Tāpēc Komisija secina, ka atgūšana nav nepieciešama.

7.3.2.2. Ienākumi, kuriem piemēro tonnāžas nodokli

Papildu darbības

(329) Attiecībā uz kruīza kuģu papildu darbībām, pamatojoties uz Maltas iesniegto informāciju, Komisija norāda, pirmkārt, ka apakšuzņēmēju peļņa nav bijusi iekļauta tonnāžas nodokļa shēmā un, otrkārt, ka pakalpojumi, kurus parasti sniedz uz kuģu klāja klientiem, kā arī saistībā ar ekskursijām uz sauszemes, ir guvuši labumu no tonnāžas nodokļa, ja kuģniecības organizācija tos ir iegādājusies atbilstīgi godīgas konkurences principam. Tāpēc Komisiju apmierina tas, ka kuģošanas darbību interpretācija Maltā ir nodrošinājusi, ka darbību joma, kuru iepriekš Komisija apstiprināja kā papildu ienākumus, kuriem drīkst piemērot tonnāžas nodokli, *de facto* ir ievērota.

(330) Turklāt Komisija norāda, ka Malta ir praksē apspriedusies ar katru kuģu īpašnieku/ekspluatantu, kurš vēlas piemērot Maltas tonnāžas nodokļa režīmu, lai saprastu, kāda ir tā darbības joma, pirms iestāšanās tonnāžas nodokļa shēmā. Tas ir nodrošinājis mehānismu, ar kuru Maltas iestādes ir varējušas pārliecināties, ka šādu kuģu īpašnieki un ekspluatanti gūst labumu no tonnāžas nodokļa režīma tikai atbilstošos gadījumos. Lai gan nebija noteikta oficiāla prasība, ka mazāk nekā 50 % no kuģa ieņēmumiem, kuriem piemēro tonnāžas nodokli, ir jābūt papildu ienākumiem, Maltas iestādes ir pierādījušas, ka galvenie ienākumi no kuģošanas veido lielāko daļu no kuģa ieņēmumiem no kuģošanas. Tāpēc Komisija secina, ka atgūšana nav nepieciešama.

Fraktēšana uz noteiktu laiku/reisu un berbouta fraktēšana

(331) Ņemot vērā no Maltas saņemtos paskaidrojumus, Komisija norāda, ka Maltas kuģniecības organizācijas, kas guvušas labumu no tonnāžas nodokļa, nav veikušas fraktēšanu uz noteiktu laiku un ka Maltas tonnāžas nodokļa flote lielākoties (proti, 90 %) kuģo ar EEZ karogiem.

(332) Kā liecina pārskats par 2004.–2016. gadu, ko Malta iesniedza Komisijas dienestiem, neviens uz berbouta līguma pamata nofraktēts kuģis, kurš iepriekš bija iekļauts tonnāžas nodokļa shēmā, nebija kuģis, kurš bija nofraktēts uz berbouta līguma pamata trešām personām.

(333) Tāpēc Komisija secina, ka atgūšana saistībā ar fraktēšanu uz noteiktu laiku/reisu un berbouta fraktēšanu nav nepieciešama.

7.3.2.3. Saikne ar karoga valsti

(334) Attiecībā uz iepriekšējo situāciju Malta ir iesniegusi datus par to, cik daudz atbalsta saņēmēju kuģu kuģo ar Maltas un EEZ karogiem. Kuģu, kuri kuģo ar EEZ karogiem, īpatsvars uz vienu atbalsta saņēmēju ievērojami pārsniedz Jūras transporta pamatnostādnēs pieprasītos 60 %.

7.3.2.4. Atbrīvojums no tāda kapitāla pieauguma aplikšanas ar nodokli, ko rada kuģu, kuriem piemēro tonnāžas nodokli, pārdošana vai nodošana

(335) Attiecīgie noteikumi paredz, ka ir jāveic grozījumi, jo atbrīvojums no nodokļa neaprobežojas ar ieņēmumiem no tādu kuģu pārdošanas vai nodošanas, kuri ir iegādāti un pārdoti, kamēr tie ir iekļauti tonnāžas nodokļa shēmā. Neatkarīgi no atbrīvojuma no nodokļa pārāk plašās darbības jomas Malta ir ticami paskaidrojusi, ka iepriekš atbrīvojumu no nodokļa izmantoja vienīgi attiecībā uz kuģu pārdošanu un darījumiem, kuri ir saistīti ar kuģiem, kam piemēro tonnāžas nodokli, kurus pirka un pārdeva kuģniecības uzņēmumi, kas maksāja tonnāžas nodokli. Tāpēc Komisija uzskata, ka atgūšana nav nepieciešama.

7.3.2.5. Secinājums

(336) Tā kā praksē saskaņā ar Maltas tonnāžas shēmu atbalsts nav izmaksāts neatbilstīgiem atbalsta saņēmējiem, Komisija secina, ka šajā saistībā atgūšana nav nepieciešama.

7.3.3. *Procenti vai citi ienākumi, kas saistīti ar kuģniecības uzņēmumu un kuģu, kam piemēro tonnāžas nodokli, finansēšanu*

(337) Ņemot vērā Maltas iesniegtos paskaidrojumus ([150]), Komisija uzskata, ka neviena finanšu iestāde nav guvusi labumu no atbrīvojuma no tādu procentu vai citu ienākumu aplikšanas ar nodokli, kas saistīti ar kuģniecības uzņēmumu vai kuģu, kam piemēro tonnāžas nodokli, finansēšanu. Tā kā atbalsts nav izmaksāts nevienam atbalsta saņēmējam, atgūšana nav nepieciešama.

7.3.4. *Atbrīvojums no nodevas, ko piemēro dokumentiem un pārvedumiem, un no tāda kapitāla pieauguma aplikšanas ar nodokli, kas saistīts ar akcijām kuģniecības uzņēmumos*

(338) Saskaņā ar vispārīgās nodokļu sistēmas noteikumiem visi Maltas nerezidenti būtu atbrīvoti no nodokļa attiecībā uz kapitāla pieaugumu, ko rada akciju pārvedums. Saskaņā ar Likuma par ienākuma nodokli 12. panta 1. punkta u) apakšpunkta 1) punktu ienākumi, ko ir guvis Maltā reģistrēts uzņēmums no līdzdalības vai šādas līdzdalības nodošanas, ir atbrīvoti no nodokļa.

(339) Attiecībā uz nodevu, ko piemēro dokumentiem un pārvedumiem, ja pusi parasto akciju kapitāla kontrolē nerezidenti, saskaņā ar vispārīgo sistēmu darījums ir atbrīvots no nodevas. Turklāt no nodevas ir atbrīvoti arī grupas iekšējie pārvedumi.

(340) Malta ir veikusi pasākumus, lai izveidotu reprezentatīvu kuģniecības uzņēmumu akcionāru izlasi, lai noteiktu, kāda ir parasta īpašumtiesību struktūra. Malta izveidoja šo izlasi, lai atainotu Maltas tonnāžas nodokļa flotes sastāvu. Pēc tam, kad bija noteikts piemērotu uzņēmumu kopums, kas precīzi ataino Maltas floti, tika atsevišķi pārbaudītas šo uzņēmumu akciju īpašumtiesības šajā laikposmā. Malta noteica, ka laikposmā no 2004. gada līdz 2016. gadam visi šie uzņēmumi piederēja vienīgi nerezidentiem. Turklāt Malta veica īpašu pētījumu par akcionāru darījumiem šajā laikposmā, lai atklātu darījumus, kuros bija iesaistīti Maltas rezidenti. Pētījumā tika atklāts, ka tikai vienā darījumā bija iesaistīts Maltas rezidents. Šajā darījumā bija iesaistīta grupa, kurā visi pārējie akcionāri bija nerezidenti. Atklātā darījuma apmērs nozīmēja to, ka, pat ja netika piemēroti vispārīgi atbrīvojumi saistībā ar ārvalstnieku īpašumtiesībām, kapitāla pieauguma un nodevas, ko piemēro dokumentiem un pārvedumiem, kopējā vērtība būtu ievērojami mazāka par *de minimis* robežvērtību.

(341) Maltas izveidotā reprezentatīvā izlase kopā ar darījumu meklēšanu, saskaņā ar vispārīgo nodokļu sistēmu pieejamajiem atbrīvojumiem un *de minimis* robežvērtību liecina, ka atgūšana varētu nebūt vērienīga. Tomēr nevar izslēgt atbalsta izmaksu šajos divos pasākumos, ja nepiemēro nevienu no iepriekš minētajiem atbrīvojumiem un izmaksātā summa pārsniedz *de minimis* robežvērtību. Šādos gadījumos ir jāveic izmaksātā atbalsta atgūšana.

(342) Attiecībā uz atgūšanas metodiku – atgūstamajā summā ir jāiekļauj nodeva vai nodoklis, kas būtu jāmaksā, ja tiktu piemērots vispārīgais noteikums. Lai noteiktu iespējamos atbalsta saņēmējus, Maltas iestādēm vispirms ir jānosaka kuģniecības uzņēmumu īpašumtiesību struktūra. Pēc tam Maltas iestādēm ir jāpārbauda, vai darījumos, kas izraisīja nodevu, kuru piemēro dokumentiem un pārvedumiem, un kapitāla pieauguma aplikšanu ar nodokli saistībā ar akcijām kuģniecības uzņēmumos, bija iesaistīts kāds Maltas rezidents.

([150]) Sk. 136. apsvērumu.

7.3.5. *Atbrīvojums no nodevu maksāšanas, par ko lemj ministrs*

(343) Ministra rīcības brīvība, kas izklāstīta šā lēmuma 23. un 313. apsvērumā, nekad nav izmantota, un tāpēc nav nepieciešama atgūšana.

7.4. **Saistības**

(344) Komisija atzinīgi vērtē Maltas saistības, kas izklāstītas šā lēmuma pielikumā.

7.5. **Valoda**

(345) Malta ir atteikusies no savām tiesībām saņemt šo lēmumu pieņemtu maltiešu valodā. Tāpēc autentiskā valoda ir angļu valoda.

8. SECINĀJUMS

(346) Komisija konstatē, ka tonnāžas nodokļa shēma ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē. Papildus tonnāžas nodokļa piemērošanai ienākumiem no kuģu ekspluatācijas atbalsts ir arī atbrīvojums no tāda kapitāla pieauguma aplikšanas ar nodokli, kas saistīts ar akcijām kuģniecības uzņēmumos, attiecībā uz Maltas rezidentiem; atbrīvojums no tāda kapitāla pieauguma aplikšanas ar nodokli, kas rodas kuģu pārdošanas vai nodošanas rezultātā, attiecībā uz Maltas rezidentiem; atbrīvojums no nodevas, ko piemēro dokumentiem un pārvedumiem, attiecībā uz Maltas rezidentiem; atbrīvojums no nodevu maksāšanas, par ko lemj ministrs; un finanšu iestāžu atbrīvojums no tādu procentu vai citu ienākumu aplikšanas ar nodokli, kas saistīti ar kuģniecības uzņēmumu vai kuģu, kam piemēro tonnāžas nodokli, finansēšanu.

(347) Komisija konstatē, ka atbrīvojums no tādu dividenžu aplikšanas ar nodokli, kas saistītas ar akcijām kuģniecības uzņēmumos, nav valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē, jo tas nepiešķir selektīvu priekšrocību.

(348) Komisija konstatē, ka tālāk minētie valsts atbalsta pasākumi nav saderīgi ar iekšējo tirgu:

a) tonnāžas nodokļa shēma šādos aspektos: darbību "citas darbības, kuras varētu noteikt" atbilstība, bezmotora baržu atbilstība, velkoņu un bagaru atbilstības nosacījumi, zvejas kuģu un naftas platformu atbilstība, atbrīvojums no nodokļa attiecībā uz tādu kapitāla pieaugumu, ko rada kuģu, kuriem piemēro tonnāžas nodokli, pārdošana vai nodošana, un garantiju neesamība attiecībā uz berbouta fraktēšanu, papildu ieņēmumiem, saikni ar EEZ karoga valsti un fraktēšanu uz noteiktu laiku/reisu;

b) atbrīvojums no tāda kapitāla pieauguma aplikšanas ar nodokli, ko rada kuģniecības uzņēmumu akciju pārdošana, attiecībā uz Maltas rezidentiem;

c) atbrīvojums no tādu finanšu iestāžu procentu vai citu ienākumu aplikšanas ar ienākuma nodokli, kas saistīti ar kuģniecības uzņēmumu vai kuģu, kam piemēro tonnāžas nodokli, finansēšanu;

d) atbrīvojums no nodevas, ko piemēro dokumentiem un pārvedumiem, attiecībā uz Maltas rezidentu kuģniecības organizāciju akciju pārvedumiem;

e) atbrīvojums no nodevu maksāšanas, par ko lemj ministrs.

(349) Komisija konstatē, ka 348. apsvērumā norādītie nesaderīgie valsts atbalsta pasākumi ir jāatceļ. Taču, ja Malta izpildītu šā lēmuma pielikumā izklāstītās saistības, Maltas tonnāžas nodokļa shēma kļūtu saderīga – no dienas, kad saistības tiks pilnībā izpildītas.

(350) Komisija konstatē, ka tonnāžas nodokļa shēmā, ko praksē administrē Maltas iestādes, nav piešķirts atbalsts nevienam neatbilstīgam atbalsta saņēmējam. Turklāt atbalsts nav piešķirts saistībā ar atbrīvojumu no nodevu maksāšanas, par ko lemj ministrs, un atbrīvojumu no tādu finanšu iestāžu procentu vai citu ienākumu aplikšanas ar ienākuma nodokli, kas saistīti ar kuģniecības uzņēmumu vai kuģu, kuriem piemēro tonnāžas nodokli, finansēšanu.

(351) Komisija konstatē, ka nesaderīgais valsts atbalsts, kas piešķirts saistībā ar atbrīvojumu no tāda kapitāla pieauguma aplikšanas ar nodokli, ko rada kuģniecības uzņēmumu akciju pārdošana, attiecībā uz Maltas rezidentiem un saistībā ar atbrīvojumu no nodevas, ko piemēro dokumentiem un pārvedumiem, attiecībā uz Maltas rezidentu kuģniecības organizāciju akciju pārvedumiem, ir jāatgūst apmērā, kas pārsniedz *de minimis* robežvērtību,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Saskaņā ar tonnāžas nodokļa shēmu piešķirtais atbalsts ir jauns atbalsts Pievienošanas līguma izpratnē kopš 2004. gada 1. maija.

2. pants

Saskaņā ar tonnāžas nodokļa shēmu piešķirtais atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu, ja ir izpildītas pielikumā izklāstītās saistības.

3. pants

1. Ar iekšējo tirgu nav saderīgi šādi tonnāžas nodokļa shēmas elementi:

a) ienākumu, kas gūti no bezmotora baržu, naftas platformu un zvejas kuģu ekspluatācijas, atbilstība aplikšanai ar tonnāžas nodokli;

b) velkoņu un bagaru, kā arī berbouta fraktēšanas radīto ienākumu atbilstība aplikšanai ar tonnāžas nodokli bez ierobežojumiem;

c) kuģu, kurus fraktē uz noteiktu laiku/reisu, atbilstība aplikšanai ar tonnāžas nodokli;

d) ieņēmumu no papildu darbībām atbilstība aplikšanai ar tonnāžas nodokli bez ierobežojuma, ka lielākai daļai nodokļu atbalsta saņēmēja ieņēmumu, kuriem piemēro tonnāžas nodokli, ir jābūt gūtiem no galvenajām kuģošanas darbībām, un tādu mehānismu neesība, kas nodrošinātu, ka pakalpojumus uz sauszemes sniedz atbilstīgi godīgas konkurences principam;

e) uzņēmumu, kuri nodarbojas ar kuģošanu, atbilstība aplikšanai ar tonnāžas nodokli bez prasības, ka ar tonnāžas nodokli apliktām kuģniecības organizācijām, kuru flotē ir arī kuģi, kas kuģo ar karogiem, kuri nav EEZ karogi, palielināt vai uzturēt savas flotes, kas kuģo ar EEZ karogiem, tonnāžas daļu, ja šī daļa ir mazāka nekā 60 %;

f) darbību "citas darbības, kuras varētu noteikt" atbilstība aplikšanai ar tonnāžas nodokli;

g) Maltas rezidentu atbrīvojums no tāda kapitāla pieauguma aplikšanas ar nodokli, kas rodas kuģu pārdošanas vai nodošanas rezultātā.

2. Ar iekšējo tirgu nav saderīgi arī šādi pasākumi:

a) atbrīvojums no tāda kapitāla pieauguma aplikšanas ar nodokli, ko rada kuģniecības uzņēmumu akciju pārdošana, attiecībā uz Maltas rezidentiem;

b) atbrīvojums no tādu finanšu iestāžu procentu vai citu ienākumu aplikšanas ar ienākuma nodokli, kas saistīti ar kuģniecības uzņēmumu vai kuģu, kam piemēro tonnāžas nodokli, finansēšanu;

c) atbrīvojums no nodevas, ko piemēro dokumentiem un pārvedumiem, attiecībā uz Maltas rezidentu kuģniecības organizāciju akciju pārvedumiem;

d) atbrīvojums no nodevu maksāšanas, par ko lemj ministrs.

Maltai no saviem tiesību aktiem ir jāsvītro minētie atbrīvojumi no nodokļa un jāpielāgo tonnāžas nodokļa shēmas darbības joma, kā paredzēts pielikumā izklāstītajās saistībās.

4. pants

Individuālais atbalsts nav piešķirts ne saistībā ar 3. panta 1. punktā noteikto pasākumu, ne ar pasākumiem, kas noteikti 3. panta 2. punkta b) un d) apakšpunktā. Saistībā ar šiem pasākumiem nav jāveic atgūšana.

5. pants

Individuālais atbalsts, kas piešķirts 3. panta 2. punkta a) un c) apakšpunktā minēto pasākumu ietvaros, nav saderīgs un ir jāatgūst, izņemot, ja ir izpildīti nosacījumi, kas paredzēti 3. pantā Regulā (ES) Nr. 1407/2013 par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. un 108. panta piemērošanu *de minimis* atbalstam.

6. pants

1. Malta no atbalsta saņēmējiem atgūst nesaderīgo atbalstu, kas piešķirts saskaņā ar šā lēmuma 5. pantā norādītajiem pasākumiem.

2. Atgūstamajās summās iekļauj procentus par laikposmu no dienas, kad minētās summas tika piešķirtas atbalsta saņēmējiem, līdz to faktiskai atgūšanai.

3. Procentus aprēķina pēc salikto procentu formulas saskaņā ar Komisijas Regulas (EK) Nr. 794/2004 ([151]) V nodaļu un Komisijas Regulu (EK) Nr. 271/2008 ([152]), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 794/2004.

7. pants

1. Saskaņā ar šā lēmuma 5. pantā minētajiem pasākumiem piešķirto nesaderīgo atbalstu atgūst nekavējoties un efektīvi.

2. Malta nodrošina šā lēmuma izpildi četros mēnešos no tā paziņošanas dienas.

8. pants

Divos mēnešos pēc šā lēmuma paziņošanas dienas Malta iesniedz Komisijai šādu informāciju par pasākumiem, kas veikti, lai izpildītu lēmumu:

a) nesaderīgā atbalsta kopsumma, ko saņēmis katrs identificētais atbalsta saņēmējs;

b) kopsumma (pamatsumma un procenti), kas jāatgūst no katra atbalsta saņēmēja;

c) to pasākumu sīks apraksts, kas veikti un plānoti, lai izpildītu šo lēmumu;

d) dokumenti, kas apliecina, ka katram atbalsta saņēmējam ir pieprasīts atmaksāt nesaderīgo atbalstu.

([151]) Komisijas 2004. gada 21. aprīļa Regula (EK) Nr. 794/2004, ar ko īsteno Padomes Regulu (ES) 2015/1589, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 140, 30.4.2004., 1. lpp.).

([152]) Komisijas 2008. gada 30. janvāra Regula (EK) Nr. 271/2008, ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 794/2004, ar ko īsteno Padomes Regulu (EK) Nr. 659/1999, ar kuru nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93. panta piemērošanai (OV L 82, 25.3.2008., 1. lpp.).

9. pants

Šis lēmums ir adresēts Maltas Republikai.

Briselē, 2017. gada 19. decembrī

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Margrethe VESTAGER

PIELIKUMS

SAISTĪBAS, KO UZŅĒMUSIES MALTA

1. Malta apņemas jo īpaši nepiemērot tonnāžas nodokli šādiem kuģiem:

   a) zvejas un zivju pārstrādes kuģiem;

   b) privātajām jahtām un kuģiem, ko galvenokārt izmanto sportam vai atpūtai;

   c) fiksētām iekārtām atklātā jūrā un peldošām uzglabāšanas struktūrām;

   d) velkoņiem, kuri neiziet okeānā, un bagariem;

   e) kuģiem, kuru galvenais uzdevums ir nodrošināt preces vai pakalpojumus, ko parasti nodrošina uz sauszemes;

   f) stacionāriem kuģiem, kurus izmanto izmitināšanas vai ēdināšanas vajadzībām (peldošas viesnīcas vai restorāni);

   g) kuģiem, kurus galvenokārt izmanto azartspēļu vajadzībām / kā kazino (peldoši vai kursējoši kazino).

2. Malta apņemas atbilstīgi Jūras transporta pamatnostādnēm skaidri noteikt savos tiesību aktos tonnāžas nodokļa piemērošanu tikai attiecībā uz tādiem kuģiem, kurus izmanto starptautiskiem kravu vai pasažieru pārvadājumiem pa jūru, un šādiem kuģiem (kurus iepriekš ar dokumentiem ir apstiprinājušas citas dalībvalstis):

   a) kabeļu likšanas kuģiem;

   b) cauruļu likšanas kuģiem;

   c) celtņu kuģiem; un

   d) izpētes kuģiem.

3. Malta apņemas svītrot Noteikumu par aplikšanu ar nodokļiem 3. punkta 2) apakšpunktu un atcelt iespēju finanšu iestādēm gūt labumu no tonnāžas nodokļa, kā arī noteikt labuma gūšanu no tonnāžas nodokļa shēmas piemērošanas tikai tām organizācijām, kuras ir uzņēmušās riskus un atbildību saistībā ar kuģa, kam piemēro tonnāžas nodokli, ekspluatāciju (t. i., tehnisko pārvaldību un apkalpes nodrošināšanu) vai kuģošanas darbību veikšanu.

4. Malta apņemas skaidri noteikt tonnāžas nodokļa piemērošanu tikai kuģu fraktēšanai uz berbouta līguma pamata un līdzīgiem darījumiem starp trešām personām ([1]). Kuģu fraktēšana uz berbouta līguma pamata trešām personām un līdzīgi darījumi var būt atbilstīgi vienīgi kā īstu kuģniecības uzņēmumu papildu darbība saistībā ar īslaicīgu jaudas pārpalikumu, ja ir izpildīti šādi nosacījumi:

   a) tikai, lai novērstu situāciju, kad ir īslaicīgs jaudas pārpalikums;

   b) ne ilgāk kā trīs gadus;

   c) uz berbouta līguma pamata nofraktētā jauda nepārsniegs 50 % no kuģniecības uzņēmumu flotes jaudas, kas aprēķināta grupai;

   d) jaudas pārpalikums, kas iegūts īpaši fraktēšanas vajadzībām, nav atbilstīgs.

5. Malta apņemas nodrošināt, ka pašreizējiem un jauniem tonnāžas nodokļa shēmas dalībniekiem vismaz 25 % no to flotes, kam piemēro tonnāžas nodokli, kuģo ar EEZ karogiem – neatkarīgi no prasības uzturēt vai palielināt šo īpatsvaru, kā noteikts Jūras transporta pamatnostādņu 3.1. iedaļā (8. punktā).

6. Malta apņemas skaidri ierobežot tonnāžas nodokļa piemērošanu bagariem, nosakot to tikai tādiem bagariem, kuru darbība ietver "jūras pārvadājumus", proti, iegūto materiālu tāljūras pārvadājumus, vairāk nekā 50 % apmērā no to ikgadējā darbības laika un tikai attiecībā uz šādiem pārvadājumiem. Atbilstīgie bagari būs tikai dalībvalstī vai EEZ reģistrēti bagari.

([1]) Tostarp kuģu (jo īpaši jahtu) nomai uz berbouta frakta līguma pamata privātpersonām.

7. Malta apņemas skaidri ierobežot tonnāžas nodokļa piemērošanu par vilkšanu, nosakot to tikai tādiem kuģiem, kuru darbība ietver jūras pārvadājumus vairāk kā 50 % apmērā no to ikgadējās darbības. Gaidīšanas laiku var proporcionāli asimilēt tajā velkoņa faktisko paveikto kopējo darbību daļā, kuru veido jūras pārvadājumi. Vilkšanas darbības, ko veic cita starpā ostās vai kas palīdz pašgājējam kuģim nokļūt ostā, nebūs jūras pārvadājumi, un atbilstīgi būs tikai dalībvalstī vai EEZ reģistrēti kuģi.

8. Malta apņemas regulēt papildu darbību atbilstību, kā noteikts 88. līdz 91. apsvērumā Komisijas galīgajā lēmumā šajā lietā, pieņemot sīki izstrādātus noteikumus, kuru projekts ir iesniegts Komisijai, un nodrošināt, ka ieņēmumi no papildu darbībām, kas ir saistītas un nav saistītas ar kuģiem, nepārsniegs 50 % no labuma guvēja uzņēmuma kopējiem bruto ieņēmumiem (gan ar kuģi saistītiem, gan citiem). Malta arī apņemas tonnāžas nodokli nepiemērot nekādiem ieņēmumiem no darbībām, kas noteiktas 87. apsvērumā Komisijas galīgajā lēmumā šajā lietā.

9. Malta apņemas nodrošināt, ka tāda kuģu pārdošanas rezultātā radīta kapitāla pieauguma atbrīvojums no nodokļa attiecas vienīgi uz kuģiem, kurus tonnāžas nodokļa režīmā izmanto īstām kuģošanas darbībām, un ieviest prasību, ka labumu no šāda atbrīvojuma var gūt tikai tādi kuģi, kuri ir iegādāti un pārdoti, kamēr tie ir iekļauti tonnāžas nodokļa režīmā.

10. Malta apņemas nodrošināt, ka kuģniecības uzņēmumi (izņemot kuģu pārvaldes uzņēmumus) negūs labumu no tonnāžas nodokļa (izņemot kuģu pārvaldes uzņēmumi ([2])), ja vien:

    a) vismaz 60 % no to flotes tonnāžas ([3]) nekuģo ar Savienības dalībvalsts karogu vai EEZ līgumu par iestāšanos shēmā noslēgušas valsts karogu; vai

    b) tie neuztur vai nepalielina to savas flotes tonnāžas daļu, kas kuģo ar Savienības dalībvalsts karogu vai tādas valsts karogu, kas ir noslēgusi EEZ līgumu, salīdzinājumā ar to, kāda tā bija laikā, kad uzņēmums pievienojās shēmai.

    Jebkurā gadījumā līdz trešajam darbības gadam vismaz 60 % no organizācijas flotes, kurai piemēro tonnāžas nodokli, ir jākuģo ar EEZ karogu.

    Tomēr saistībā ar kuģniecības organizācijas sākotnējo pievienošanos Maltas tonnāžas nodokļa shēmai norādīto piemērojamo robežvērtību var samazināt līdz 25 %. Malta turpinās pārbaudīt, vai flotes daļa, kas kuģo ar EEZ karogiem, vidēji nav samazinājusies trīs gadu laikposmā (gan pašreizējiem, gan jaunajiem labuma guvējiem).

11. Malta apņemas nodrošināt, ka tādu kuģu, kas kuģo ar karogiem, kuri nav EEZ valstu karogi, ienākumi būs atbilstīgi tikai tad, ja būs izpildīts iepriekš minētais kritērijs par saikni ar karoga valsti (sk. 10. apņemšanos) un ka atbilstība tiks piemērota tikai flotēm, kuras komerciālās un stratēģiskās pārvaldības nolūkā pilnībā pārvalda no EEZ. Kuģiem, kurus komerciāli un stratēģiski nepārvalda no EEZ, tiks piemērots tonnāžas nodoklis tikai tad, ja tie kuģos ar EEZ karogu (izņemot uz berbouta līguma pamata nofraktētus kuģus, ar nosacījumiem, ka tiek ievēroti ierobežojumi, kas minētie saistībā ar 4. punktā ietvertajām saistībām).

12. Malta apņemas ieviest oficiālu noteikumu par Jūras transporta pamatnostādņu 11. iedaļā noteiktās atbalsta robežvērtības kontroli.

13. Malta apņemas veikt grozījumus tiesību aktos, lai skaidri nodalītu:

    a) nodevas, kuras maksā kuģi par reģistrāciju, un gada nodokļus par kuģiem, kuri nav atbilstīgi un kuri kuģo ar Maltas karogu; un

    b) tonnāžas nodokli, kas ir jāmaksā tikai par atbilstīgiem kuģiem.

14. Malta apņemas publicēt iekšējas pamatnostādnes, kurās tiks precizētas vairākas neatbilstīgas darbības, kas varētu konkurēt ar uzņēmumiem uz sauszemes, jo īpaši:

    a) kuģu būve;

    b) tādu preču vai pakalpojumu pārdošana uz klāja, kurus parasti nepiedāvā pasažieriem, piemēram, automobiļu, mājsaimniecības ierīču vai mājdzīvnieku; un

    c) ostas vai piestātnes darbības, brīvdienas uz kuģa, ja kuģis paliek pietauvots un darbībā nav jūras pārvadājumu elementa.

([2]) Pašreizējos Noteikumos par nodokļu piemērošanu jau ir paredzēti konkrēti noteikumi uzņēmumiem, kas pievienojas shēmai no jauna (atbilstīgi Kuģu pārvaldības pamatnostādnēs paredzētajiem noteikumiem).

([3]) Tostarp nofraktētā flote (ar apkalpi vai uz berbouta līguma pamata), izņemot uz berbouta līguma pamata nofraktētos kuģus.

15. Malta apņemas pieprasīt, lai tonnāžas nodokļa atbalsta saņēmēji iesniegtu obligātas gada atbilstības deklarācijas par visiem kontrolējamajiem parametriem, tostarp, kuģa veidu, kuģa veiktajām darbībām, neto tonnāžu, izmantošanas dienām, karogu, ekspluatācijas veidu un atbilstību noteiktajam atbalsta ierobežojumam.

16. Malta apņemas atcelt pašreizējo atbrīvojumu no nodokļa attiecībā uz konkrētu nozari par kapitāla pieaugumu, ko rada Maltas rezidentu akciju pārdošana kuģniecības uzņēmumos, kā noteikts Tirdzniecības kuģu likuma 84.Z panta 1. punkta C) apakšpunktā.

17. Malta apņemas atcelt Noteikumu par tirdzniecības kuģu aplikšanu ar nodokli 5. pantā paredzēto atbrīvojumu no nodevām un maksām saskaņā ar Likumu par nodevu, ko piemēro dokumentiem un pārvedumiem.

18. Malta apņemas veikt grozījumus tiesību aktos, lai precizētu, ka kuģus, kas vieglāki nekā 1 000 neto tonnas, var deklarēt kā atbilstīgus tonnāžas nodoklim tikai tad, ja tos izmanto kuģošanas darbībām un ja tiem, neņemot vērā tonnāžu, būtu tiesības uz šādu režīmu saskaņā ar Tirdzniecības kuģu likuma 85. panta 1. punktu, un pildīt savas pilnvaras gadījumos, kad pieteikumu iesniedzēji ir izpildījuši kritērijus. Malta mainīs Tirdzniecības kuģu likuma 85. A panta 1. punkta formulējumu šādi: "Ministrs, saņemot par finansēm atbildīgā ministra piekrišanu, kā arī atbilstoši nosacījumiem, kas vajadzīgi saskaņā ar šiem noteikumiem, var deklarēt kā kuģi, kam piemēro tonnāžas nodokli, jebkuras tonnāžas kuģi, kuru izmanto kuģniecības darbībās."

19. Malta apņemas izdot norādījumus, lai paskaidrotu, ka Tirdzniecības kuģu likuma pirmajā grafikā noteiktā ministra rīcības brīvība, atbrīvojot jebkuru kuģi vai kuģu klasi no nodevu maksāšanas, ir jāizmanto tikai gadījumā, ja tiek veiktas filantropiskas un humanitāras darbības, kas nav saistītas ar preču vai pakalpojumu piedāvāšanu tirgū.

20. Malta apņemas nodrošināt atsevišķu uzskaiti gadījumos, kad uzņēmums ir iesaistīts ne tikai kuģošanas darbībās.

21. Malta apņemas noteikt, ka labumu no tonnāžas nodokļa shēmas piemērošanas gūst tikai tās organizācijas, kuras ir uzņēmušās riskus un atbildību saistībā ar tāda kuģa ekspluatāciju, kuram piemēro tonnāžas nodokli, vai kuģošanas darbību veikšanu, un ietvers tiesību aktos īpašu definīciju atbilstoši Jūras transporta pamatnostādnēs dotajai definīcijai.

22. Malta apņemas svītrot no Tirdzniecības kuģu likuma 85. panta vārdus "citas darbības, kuras varētu noteikt".

23. Malta apņemas nodrošināt, ka jaunie noteikumi, kas padarīs šajā lēmumā norādītos pasākumus saderīgus ar iekšējo tirgu, stāsies spēkā trijos mēnešos pēc šā lēmuma pieņemšanas dienas.

24. Malta apņemas turpināt administrēt tonnāžas nodokļa shēmu un citus pasākumus, uz kuriem attiecas šis lēmums, tā, lai netiktu izmaksāts nesaderīgs atbalsts, kas pēc tam būtu jāatgūst no atbalsta saņēmējiem.

25. Malta apņemas atkārtoti paziņot par tonnāžas nodokļa shēmu desmit gados pēc Komisijas galīgā lēmuma pieņemšanas šajā lietā.