KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2019/1116

2017 m. gruodžio 19 d.

dėl valstybės pagalbos SA.33829 (2012/C) – Maltos tonažo mokesčio schema ir kitos valstybės priemonės, skirtos laivybos bendrovėms ir jų akcininkams

(pranešta dokumentu Nr. C(2017) 8734)

(Tekstas autentiškas tik anglų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

pagal pirmiau nurodytą (-as) nuostatą (-as) paprašiusi suinteresuotąsias šalis pateikti pastabų ([1]) ir atsižvelgdama į jų pastabas,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

(1) Remdamasi 2011 m. spalio mėn. gautu suinteresuotosios šalies skundu Komisija su Maltos institucijomis pradėjo diskusijas dėl Maltos tonažo mokesčio schemos ir kitų mokesčių priemonių. Po rašytinių ir žodinių diskusijų su Maltos institucijomis, vykusių nuo 2011 m. lapkričio mėn. iki 2012 m. birželio mėn., Komisija Maltai 2012 m. liepos 26 d. raštu pranešė, kad nusprendė pradėti Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą (toliau – sprendimas pradėti tyrimą) dėl galbūt neteisėtų pagalbos priemonių, Maltos taikytų laivybos bendrovėms ir jų akcininkams ([2]).

(2) Sprendime pradėti tyrimą Komisija suinteresuotąsias šalis paragino teikti savo pastabas dėl sprendimo pradėti tyrimą 3–30 konstatuojamosiose dalyse išdėstytų priemonių.

(3) Komisija pastabas gavo iš šešių suinteresuotųjų šalių: Europos bendrijos laivų savininkų asociacijos, Maltos jūrų laivininkystės teisės asociacijos, Norvegijos laivų savininkų asociacijos, Maltos prekybos, verslo ir pramonės rūmų, Maltos tarptautinės laivybos tarybos, tinklo „Super Yachts Industry Network – Malta“. Komisija taip pat gavo Vokietijos laivybos sektoriaus darbuotojo, pageidaujančio, kad jo tapatybė būtų neatskleista, pastabas.

(4) Komisija tas pastabas persiuntė Maltai ir suteikė jai galimybę į jas atsakyti; Malta savo pastabas pateikė 2012 m. gruodžio 15 d. raštu.

(5) 2012 m. spalio 15 d., 2012 m. gruodžio 21 d., 2013 m. vasario 27 d., 2013 m. spalio 31 d., 2014 m. kovo 25 d. ir 2015 m. gruodžio 24 d. raštais Malta pateikė papildomų pastabų.

(6) 2016 m. gruodžio 9 d. raštu Malta atsisakė savo teisės pagal SESV 342 straipsnį kartu su Reglamento (EEB) Nr. 1, nustatančio kalbas, kurios turi būti vartojamos Europos ekonominėje bendrijoje ([3]), 3 straipsniu, reikalauti, kad šis sprendimas būtų priimtas maltiečių kalba, ir sutiko, kas jis būtų priimtas anglų kalba.

2. PRIEMONIŲ APIBŪDINIMAS

(7) Šis sprendimas yra susijęs su šiomis priemonėmis:

a) tonažo mokesčio schema ir konkrečiai su:

i) laivais, atitinkančiais tonažo mokesčio taikymo reikalavimus;

([1]) OL C 216, 2012 7 21, p. 45.
([2]) OL C 289, 2012 9 25, p. 49.
([3]) OL 17, 1958 10 6, p. 358.

ii) tonažo mokesčiu apmokestinamų laivų ([4]) specifinių rūšių pajamomis ir veikla, kurioms turi būti taikomas tonažo mokestis, tonažo mokesčio schema, įskaitant tonažo mokesčio taikymą nepagrindinei laivybos veiklai;

iii) tonažo mokesčio dydžiu;

iv) ryšio su vėliava reikalavimu;

v) veiklos atskyrimo priemonėmis;

b) kapitalo prieaugio, gaunamo pardavus arba perdavus laivus, neapmokestinimu;

c) kapitalo prieaugio, susijusio su laivybos bendrovių akcijomis, neapmokestinimu;

d) dividendų, susijusių su laivybos bendrovių akcijomis, neapmokestinimu;

e) palūkanų arba kitų pajamų, susijusių su laivybos bendrovių arba tonažo mokesčiu apmokestinamų laivų finansavimu, neapmokestinimu;

f) atleidimu nuo tam tikrų dokumentų ir perleidimo žyminių mokesčių.

2.1. **Tonažo mokesčio schema**

2.1.1. *Bendrieji principai. Reikalavimus atitinkantys laivai, pajamos ir veikla*

(8) Pagal Prekybinės laivybos įstatymą ([5]), specialiai papildytą ir iš dalies pakeistą Prekybinės laivybos mokesčių nuostatais ([6]) (toliau – Mokesčių nuostatai), pajamoms, licencijuotos laivybos organizacijos gaunamoms iš laivybos veiklos, gali būti netaikomas pajamų mokestis, mokėtinas pagal Pajamų mokesčio įstatymą ([7]), jeigu deramai sumokėti visi atitinkami registravimo mokesčiai ir tonažo mokesčiai ([8]). Galimybė mokėti tonažo mokestį yra susijusi su pajamomis, gaunamomis eksploatuojant tonažo mokesčiu apmokestinamą laivą ([9]).

(9) Laivybos organizacija Prekybinės laivybos įstatyme ([10]) apibrėžta kaip organizacija, kurios pagrindiniai tikslai yra viena ar kelios šios veikos rūšys, jeigu turima tos veiklos licencija:

„a) pagal šį įstatymą Maltoje registruoto laivo arba laivų turėjimas nuosavybės teise, eksploatavimas (pagal laivo frachtavimo sutartį arba kitaip), administravimas ir valdymas, taip pat visos su tuo susijusios papildomos finansinės, užtikrinimo ir komercinės veiklos vykdymas;

b) kitoje valstybėje registruoto ir su tos valstybės vėliava plaukiojančio laivo arba laivų turėjimas nuosavybės teise, eksploatavimas (pagal laivo frachtavimo sutartį arba kitaip), administravimas ir valdymas, taip pat visos su tuo susijusios papildomos finansinės, užtikrinimo ir komercinės veiklos vykdymas;

c) Maltos arba kitų šalių subjektų, įsteigtų bet kuriais šiame straipsnyje nurodytais tikslais, akcijų arba kitų nuosavybės dalių turėjimas ir visos papildomos su tuo susijusios finansinės, užtikrinimo ir komercinės veiklos vykdymas;

d) bendrovės vykdomas kapitalo didinimas paskolomis, garantijų suteikimas arba vertybinių popierių išleidimas, kai tokios veiklos tikslas yra pačiai laivybos organizacijai arba kitoms tos pačios grupės laivybos organizacijoms šiame straipsnyje nurodytų tikslų siekimas; <...>

e) kitos tokios jūrų laivybos sektoriaus veiklos, kurią ministras, vadovaudamasis institucijos rekomendacija, kartkartėmis gali nuostatais nustatyti kaip tinkančią pirmiau minėtam tikslui siekti, vykdymas“.

([4]) Maltos teisės aktuose nustatyta, kad tonažo mokesčiu apmokestinami laivai yra laivai, kurie dėl savo veiklos atitinka tonažo mokesčio schemos taikymo reikalavimus; žr. šio sprendimo 4.2.1.1 skirsnį.

([5]) Prekybinės laivybos įstatymas, 234 skyrius. 1973 m. balandžio 6 d. Maltos oficialiojo leidinio priedas (toliau – Prekybinės laivybos įstatymas).

([6]) Prekybinės laivybos nuostatai, 234.43 skyrius (Mokesčiai ir kiti su laivybos organizacijomis susiję klausimai). 2004 m. balandžio 30 d. Maltos oficialusis leidinys Nr. 17,574.

([7]) Pajamų mokesčio įstatymas, 123 skyrius. 1949 m. sausio 1 d. Maltos oficialusis leidinys (toliau – Pajamų mokesčio įstatymas).

([8]) Platesne prasme tonažo mokesčiai apima visus mokesčius, kuriuos turi mokėti visi laivai, visų pirma registravimo mokestį. Svarbu pažymėti, kad, nors visi Maltoje registruoti jūrų laivai tonažo mokestį moka kaip registravimo mokestį, ne visi tokie laivai atitinka atleidimo nuo pajamų mokesčio reikalavimus. Laivus, kuriems taikoma tonažo mokesčio schema ir kurie atitinka tonažo mokesčio taikymo reikalavimus ir kartu yra atleisti nuo pajamų mokesčio, Malta vadina tonažo mokesčiu apmokestinamais laivais.

([9]) Tonažo mokesčio laivo apibrėžtis pateikta 4 išnašoje.

([10]) Prekybinės laivybos įstatymo 84Z straipsnio 1 dalis.

(10) Tonažo mokesčio schema taikoma ir iš laivybos veiklos gaunamoms pajamoms ([11]). Mokesčių nuostatuose reikalaujama užtikrinti atskirą laivybos veiklos ir ne laivybos veiklos apskaitą ([12]). Laivybos veikla apibrėžiama taip: „tarptautinis krovinių arba keleivių vežimas jūra arba kitų paslaugų, kurios gali jį papildyti ar būti su juo susijusios, įskaitant laivo, kuriuo vykdoma visa arba bet kuri pirmiau minėta veikla arba kita veikla, kuri gali būti nurodyta, turėjimą nuosavybės teise, frachtavimą arba bet kurią kitą operaciją, teikimas laivui arba laivu“ ([13]).

(11) Prekybinės laivybos įstatymo 85 straipsnio 1 dalyje nustatyti reikalavimai, kuriuos laivas turi atitikti, kad būtų laikomas tonažo mokesčiu apmokestinamu laivu ir kad jam būtų galima taikyti tonažo mokesčio schemą: tonažo mokesčiu apmokestinamas laivas yra „laivas, ministro pagal šio įstatymo 85A straipsnį paskelbtas tonažo mokesčiu apmokestinamu laivu, arba Bendrijos laivas, sveriantis ne daugiau kaip 1 000 grynųjų tonų ir visiškai priklausantis laivybos organizacijai, jos frachtuojamas, valdomas, administruojamas arba eksploatuojamas“. Prekybinės laivybos įstatymo 85A straipsnio 1 dalyje leidžiama bet kurį laivą, įskaitant laivus iki 1 000 grynųjų tonų ([14]), paskelbti tonažo mokesčiu apmokestinamu laivu ir laikyti jį atitinkančiu tonažo mokesčio schemos taikymo reikalavimus. Dabartine formuluote patikslinama, kad tai gali būti daroma „neatsižvelgiant į operacijas ar vykdomą prekybą“ ir tokiomis sąlygomis, kokias atsakingas ministras „gali laikyti tinkamomis“.

(12) Pajamoms, gaunamoms iš licencijuotos laivybos organizacijos laivybos veiklos, pajamų mokestis, mokėtinas pagal Pajamų mokesčio įstatymą, ([15]) netaikomas.

(13) Apibendrinant, laivai, kuriems taikoma tonažo mokesčio schema (toliau – tonažo mokesčiu apmokestinami laivai) ir kurie atitinka tonažo mokesčio taikymo reikalavimus ir yra atleisti nuo pajamų mokesčio, yra laivai, „visiškai priklausantys laivybos organizacijai, jos frachtuojami, valdomi, administruojami arba eksploatuojami“ ([16]) ir vykdantys laivybos veiklą ([17]).

(14) Be to, mokestis, mokėtinas pagal Pajamų mokesčio įstatymą, netaikomas jokioms licencijuotos laivybos organizacijos pajamoms, pelnui ar kapitalo prieaugiui pardavus arba kitaip perdavus tonažo mokesčiu apmokestinamą laivą arba perleidus bet kurias teises įsigyti laivą, kuris, pristatytas arba pastatytas, būtų laikomas tonažo mokesčiu apmokestinamu laivu ([18]).

2.1.2. *Specifinių rūšių pajamos ir veikla, atitinkanti tonažo mokesčio taikymo reikalavimus*

2.1.2.1. Laivo išnuomojimas be įgulos

(15) Remiantis Maltos teisės aktais, visos pajamos iš laivo išnuomojimo be įgulos be jokių apribojimų atitinka tonažo mokesčio taikymo reikalavimus.

2.1.2.2. Laivo nuomojimas tam tikram laikui arba tam tikrai kelionei

(16) Kadangi Maltos teisės aktuose pateiktos sąvokų „laivybos organizacija“ ([19]) ir „laivybos veikla“ ([20]) apibrėžtys yra plačios, galima aiškinti, kad grynai komerciniu pagrindu veikiančių laivų valdytojų, neprisiimančių jokios atsakomybės už įgulą ar techninį valdymą (t. y. bendrovių, kurios sudaro vežimo sutartis ir paslaugai teikti pasitelkia kitas bendroves, kai laivas nuomojamas tam tikram laikui arba tam tikrai kelionei), pelnas atitinka tonažo mokesčio reikalavimus.

(17) Naudojant laivą, nuomojamą tam tikram laikui, taikomi 24 konstatuojamojoje dalyje nustatyti ryšio su vėliava reikalavimai. Tačiau dabar nėra aiškios taisyklės dėl minimalaus plaukiojimo su EEE valstybės vėliava reikalavimo, taikytino į tonažo mokesčio schemą naujai įtraukiamiems subjektams.

([11]) Mokesčių nuostatų 3 straipsnio 1 dalies a punktas.
([12]) Mokesčių nuostatų 3 straipsnio 4 dalis.
([13]) Prekybinės laivybos įstatymo 85 straipsnis.
([14]) Žr. sprendimo pradėti tyrimą 7 konstatuojamąją dalį.
([15]) Mokesčių nuostatų 3 straipsnio 1 dalies a punktas.
([16]) Prekybinės laivybos įstatymo 85 straipsnio 1 dalis.
([17]) Žr. 10 konstatuojamąją dalį.
([18]) Mokesčių nuostatų 3 straipsnio 1 dalies b punktas.
([19]) Žr. 9 konstatuojamąją dalį.
([20]) Žr. 10 konstatuojamąją dalį.

(18) 2012 m. sausio 6 d. Bendrasis laivybos registras išleido vidaus taisykles dėl atitikties Maltos tonažo mokesčio schemos taikymo reikalavimams (toliau – 2012 m. Taisyklės dėl vidaus procedūros) ([21]). Tai apima laivo nuomojimo tam tikram laikui ir panašios veiklos apribojimus, nustatant galimą procentinę viso laivyno talpos dalį. Pagal tą pačią vidaus procedūrą iki trejų metų taip pat galima taikyti nukrypti leidžiančias nuostatas:

> „[t]uo metu, kai pasirenkama taikyti tonažo mokesčio schemą, laivų, kurie išsinuomoti ir kuriems taikoma tonažo mokesčio schema, bendra naudingoji talpa neviršija 80 % visų laivų, išsinuomotų ir eksploatuojamų reikalavimus atitinkančio frachtuotojo ir bet kurios kitos organizacijos, esančios tos pačios grupės dalimi, bendros naudingosios talpos. Išsinuomotas laivas yra laivas, išsinuomotas tam tikram laikui, tam tikrai kelionei arba pagal frachtavimo sutartį. Eksploatuojami laivai reiškia nuosavus laivus arba laivus, išsinuomotus be įgulos. Ši procentinė dalis gali būti iki 90 %, jeigu kiekvieno išsinuomoto laivo vėliava yra Bendrijos valstybės vėliava arba visas laivo valdymas (įgulos ir techniniu požiūriu) vykdomas ES/EEE teritorijoje. Patekęs į sistemą frachtuotojas gali padidinti procentinę išsinuomotų laivų naudingosios talpos dalį, nei nustatyta didžiausia dalis, jeigu ši didesnė dalis nebūna ilgiau nei tris iš eilės mokestinius laikotarpius“.

2.1.2.3. Papildomos pajamos

(19) Kalbant apie krovinių ir keleivių vežimą, 2012 m. Taisyklėse dėl vidaus procedūros pateikta tam tikros informacijos apie tai, kokia papildoma veikla Maltos institucijų paprastai būtų laikoma patenkanti į laivybos veiklos apibrėžtį. Nurodyta, kad apskritai „[v]isa veikla, iš esmės susijusi su laivo eksploatavimo paslauga, teikiama eksploatuojant reikalavimus atitinkančius laivus, ir esanti įprasta tos paslaugos dalimi, turėtų atitikti tonažo mokesčio tvarkos taikymo reikalavimus“. Visų pirma tuo atžvilgiu nurodyta ši veikla:

a) kalbant apie keleivių vežimą jūra (kruizinius laivus), visa viešbučių, aprūpinimo maistu ir gėrimais, pramogų ir mažmeninės prekybos veikla reikalavimus atitinkančiame laive, jeigu tos paslaugos teikiamos kaip papildomos paslaugos, kuriomis papildoma keleivių vežimo jūra tuo laivu veikla, ir viskas suvartojama arba sunaudojama tame laive;

b) su laivybos veikla, kuriai taikomas tonažo mokestis, susijusių biuro patalpų naudojimas;

c) su laivybos veikla, kuriai taikomas tonažo mokestis, susijusios bilietų pardavimo infrastruktūros ir keleivių terminalų naudojimas ([22]);

d) ekskursijų rengimas bendrovės eksploatuojamo reikalavimus atitinkančio laivo keleiviams, kai bet kuri keleivio kajutė būna skirta išskirtinai tik jam;

e) bet kokios palūkanos arba panaši grąža, gaunama nuo apyvartinio kapitalo, kai tokios palūkanos arba grąža naudojama licencijuotai laivybos organizacijai arba jos laivybos veiklai ir (arba) tonažo mokesčiu apmokestinamo laivo įsigijimui ir jo techninei priežiūrai finansuoti.

(20) Pasak Maltos, yra suprantama, kad 19 konstatuojamosios dalies a punkte apibūdinta veikla, visų pirma vartojimas arba naudojimas laive, apima visas įplaukas iš prekių ir paslaugų pardavimo *keleiviams, laive tebeturintiems kajutę*, jeigu laivo pajamos daugiausia yra tradicinės laivybos pajamos.

2.1.3. *Tonažo mokesčio dydis*

(21) Malta taiko fiksuotosios sumos metinį tonažo mokestį ([23]):

1 lentelė

Laivas, kurio naudingoji talpa (grynosios tonos)		Metinis tonažo mokestis
0	2 500	1 000 EUR
2 500	8 000	1 000 EUR + 40 centų už kiekvieną grynąją toną, kai viršijama 2 500 grynųjų tonų riba
8 000	10 000	3 200 EUR + 19 centų už kiekvieną grynąją toną, kai viršijama 8 000 grynųjų tonų riba

([21]) Prekybinės laivybos direktorato Centro „Transport Malta“ prekybinės laivybos pranešimas „Vidaus procedūra“, Laivybos ir jūreivių bendrojo registro paskelbtas 2012 m. sausio 6 d.

([22]) Taikoma pajamoms, gaunamoms iš bilietų, susijusių su jūrų transportu arba su mišriuoju transportu, kai viena dalis yra jūrų transportas, pardavimo. Atitinkamos išlaidos, kurioms taikomas tonažo mokestis, yra išlaidos, susijusios su bilietų pardavimo vietų naudojimu ir bilietų pardavimu terminale.

([23]) Žr. Prekybinės laivybos įstatymo pirmo priedo B dalį.

Laivas, kurio naudingoji talpa (grynosios tonos)		Metinis tonažo mokestis
10 000	15 000	3 580 EUR + 14 centų už kiekvieną grynąją toną, kai viršijama 10 000 grynųjų tonų riba
15 000	20 000	4 280 EUR + 12 centų už kiekvieną grynąją toną, kai viršijama 15 000 grynųjų tonų riba
20 000	30 000	4 880 EUR + 9 centai už kiekvieną grynąją toną, kai viršijama 20 000 grynųjų tonų riba
30 000	50 000	5 780 EUR + 7 centai už kiekvieną grynąją toną, kai viršijama 30 000 grynųjų tonų riba
Daugiau kaip 50 000		7 180 EUR + 5 centai už kiekvieną grynąją toną, kai viršijama 50 000 grynųjų tonų riba

(22) Standartinis tarifas yra koreguojamas atsižvelgiant į laivo amžių. Standartinis tarifas taikomas tik 10–15 metų laivams. Senesniems nei 15 metų laivams taikoma ne didesnė nei 50 % priemoka. 0–5 metų laivams mokestis mažinamas 30 %, 5–10 metų laivams mokestis mažinamas 15 % ([24]).

(23) Prekybinės laivybos įstatymo pirmame priede nustatyta, kad „[m]inistras tam tikromis sąlygomis, kurios, jo nuomone, yra tinkamos, bet kurį laivą arba bet kurią laivų kategoriją gali atleisti nuo visų arba dalies mokesčių, mokėtinų pagal šiuos nuostatus“.

2.1.4. *Ryšio su vėliava reikalavimas*

(24) Pagal Prekybinės laivybos įstatymo 85A straipsnio 2 dalį su ne Bendrijos valstybės vėliava plaukiojantis laivas tonažo mokesčiu apmokestinamu laivu gali būti laikomas, jeigu ([25]):

a) bent 60 % visos licencijuotos laivybos organizacijos laivų talpos sudaro jos nuosavybės teise turimi, valdomi arba eksploatuojami su Bendrijos valstybės vėliava plaukiojantys laivai arba

b) visos licencijuotos laivybos organizacijos laivų talpos procentinė dalis, tenkanti laivams, su Bendrijos valstybės vėliava pradedantiems plaukioti iškart po to, kai laivybos organizacija pradeda eksploatuoti laivą, yra ne mažesnė nei laivybos organizacijos bendros laivų, ataskaitinę dieną plaukiojusių su Bendrijos valstybės vėliava ([26]), o kalbant apie laivų valdytojus, – praėjus metams nuo dienos, kurią laivo valdytojas pradėjo savo veiklą (jeigu ši diena yra vėlesnė nei ataskaitinė diena), talpos procentinė dalis, arba

c) pagalbą gaunančios bendrovės su Bendrijos valstybės vėliava plaukiojančių laivų talpos procentinė dalis nesumažėjo per trejus metus arba per atitinkamą trumpesnį laikotarpį, kurį egzistuoja subjektas, kuriam taikomas tonažo mokestis.

(25) NET b arba c punkto reikalavimų neatitinkančiam su ne Bendrijos valstybės vėliava plaukiojančiam laivui galima taikyti tonažo mokesčio schemą, jeigu pagalbos gavėjas įsipareigoja padidinti su vienos iš valstybių narių vėliava plaukiojančių laivų talpą arba išlaikyti tokią pačią laivų, su tokiomis vėliavomis eksploatuotų ataskaitinę dieną, talpą.

2.1.5. *Veiklos atskyrimo priemonės*

(26) Maltos mokesčių teisės bendros kovos su mokesčių vengimu nuostatos, kuriomis nustatyta, kad schemos, skirtos dirbtinai sumažinti mokesčių sumas, neturėtų būti taikomos, taikomos ir tonažo mokesčio schemai ([27]).

(27) Galimybė pakaitomis taikyti tonažo mokesčio schemą ir bendrąją įmonių pajamų apmokestinimo sistemą, siekiant optimizuoti įmonės mokėtinus mokesčius, ribojama tuo, kad sprendimas pasitraukti iš tonažo mokesčio schemos yra neatšaukiamas ([28]).

([24]) Tikslios mokesčio mažinimo ir didinimo sumos nustatytos Prekybinės laivybos įstatymo pirmo priedo C dalyje.
([25]) Malta paaiškino, kad sąvoka „su Bendrijos valstybės vėliava plaukiojantis“ Maltos teisės aktuose apima ir su ES, ir su EEE valstybių vėliavomis plaukiojančius laivus.
([26]) Kaip nustatyta Mokesčių nuostatų 2 ir 3 straipsniuose, ataskaitinės dienos atitinkamai yra 2004 m. sausio 17 d. laivybos organizacijoms ir 2009 m. birželio 11 d. laivų valdytojams (pagal Bendrijos gairių dėl valstybės pagalbos jūrų transportui 3 ir 12 skyrius (OL C 13, 2004 1 17, p. 3) (toliau – Jūrų transporto gairės) ir Komisijos komunikato, kuriame išdėstomos valstybės pagalbos teikimo laivų valdymo įmonėms gairės, 5 skyrių (OL C 132, 2009 6 11, p. 6)).
([27]) Pajamų mokesčio įstatymo 51 straipsnis.
([28]) Mokesčių nuostatų 6 straipsnis.

(28) Kalbant apie bet kuriuos metus, kuriems taikomas tonažo mokestis, apskaita turi būti aiškiai atskirta atskiriant laivybos organizacijos laivybos veiklos mokėjimus bei pajamas ir bet kurios kitos veiklos pajamas ([29]).

2.1.6. *Kapitalo prieaugio, gaunamo pardavus arba perdavus laivus, neapmokestinimas*

(29) Kapitalo prieaugis, gaunamas pardavus arba perdavus tonažo mokesčiu apmokestinamus laivus ir įvykdžius panašias operacijas, neapmokestinamas ([30]). Šiam atleidimui nuo mokesčio jokių apribojimų nėra.

2.1.7. *Dividendų, susijusių su laivybos bendrovių akcijomis, neapmokestinimas*

(30) Mokesčių nuostatų 3 straipsnio 1 dalies a punkte nustatyta, kad „joks papildomas mokestis, mokėtinas pagal Pajamų mokesčio įstatymą, netaikomas pajamoms arba nemokamas nuo pajamų, jeigu tos pajamos gaunamos iš licencijuotos laivybos organizacijos laivybos veiklos“, tačiau tik jeigu laivybos organizacija yra deramai sumokėjusi visas mokėtinas rinkliavas ir mokesčius. Šis atleidimas nuo mokesčio taikomas per visą nuosavybės grandinę ([31]).

(31) Kalbant apie bendrąją pajamų apmokestinimo sistemą, akcininkų dividendų vertinimui taikomas Pajamų mokesčio įstatymo 68 straipsnis; jame teigiama:

„68. 1. a) Bet kuris Maltos rezidentu nesantis subjektas arba bet kuris Maltos rezidentu esantis asmuo, gaunantis dividendus, išmokamus nuo pelno, priskiriamo prie bet kurios iš apmokestinamų sąskaitų, išskyrus galutinę mokesčių sąskaitą, neprivalo tokių dividendų nurodyti kurioje nors mokesčių deklaracijoje, rengiamoje pagal Pajamų mokesčio įstatymo nuostatas.

b) Nė vienam subjektui pagal šį įstatymą netaikomas joks papildomas mokestis, susijęs su a punkte nurodytomis pajamomis.

c) Jokie dividendai, mokami nuo pelno, priskiriamo prie galutinės mokesčių sąskaitos, neapmokestinami jokiais kitais mokesčiais ir netampa nė vieno subjekto apmokestinamųjų pajamų dalimi, taip pat nė vienas subjektas negali reikalauti jokio mokesčio, nuo tokio pelno sumokėto tiesiogiai arba netiesiogiai, kredito arba grąžinimo <...>.“

(32) Pajamų mokesčio įstatymo 68 straipsnio praktinis poveikis toks, kad pelnas, paskirstytas dividendams, akcininkų lygmeniu daugiau neapmokestinamas. Reikia atkreipti dėmesį, kad gavėjams netaikoma prievolė atskleisti informaciją apie tokius dividendus.

2.1.8. *Kapitalo prieaugio, susijusio su laivybos bendrovių akcijomis, neapmokestinimas*

(33) Organizacijos, turinčios laivybos organizacijų kapitalo dalių, ir akcininkai nemoka pajamų mokesčio nuo kapitalo prieaugio, gaunamo perleidžiant tokias kapitalo dalis, jeigu ta bendrovė, kurios kapitalo dalis turima, vykdo tik laivybos veiklą ([32]). Tas atleidimas nuo mokesčio taikomas per visą nuosavybės grandinę ([33]).

(34) Pajamų mokesčio įstatymu yra nustatytas mokestis, taikomas tam tikram kapitalo prieaugiui. Tos kapitalo prieaugio rūšys išsamiai nustatytos Pajamų mokesčio įstatymo 5 straipsnio 1 dalyje ir iš esmės apima prieaugį, gaunamą iš nekilnojamojo turto, vertybinių popierių ir partnerystės sandorių. Apmokestintinas kapitalo prieaugis pridedamas prie kitų mokesčių mokėtojo pajamų ir jam taikomas įmonėms taikomas vienodo tarifo (35 %) mokestis.

(35) Pajamų mokesčio įstatymo 12 straipsnio 1 dalies c punkto ii papunktyje nustatyta, kad nuo mokesčio atleidžiami subjektai, nesantys Maltos rezidentais. Konkrečiai, bet koks prieaugis arba pelnas, Maltos rezidentu nesančių subjektų gaunamas perleidus bendrovės, nesančios nekilnojamojo turto bendrove, akcijas arba vertybinius popierius, yra neapmokestinamas, jeigu tikrasis prieaugio gavėjas yra subjektas, nesantis Maltos rezidentu, ir toks subjektas nepriklauso jokiam asmeniui arba asmenims, įprastai esantiems Maltos rezidentais, arba nėra jo (jų) kontroliuojamas.

([29]) Mokesčių nuostatų 3 straipsnio 4 dalis.
([30]) Mokesčių nuostatų 3 straipsnio 1 dalies b punktas.
([31]) Mokesčių nuostatų 3 straipsnio 1 dalies b punktas.
([32]) Mokesčių nuostatų 3 straipsnio 1 dalies c punktas.
([33]) Mokesčių nuostatų 3 straipsnio 3 dalis.

2.1.9. *Palūkanų arba kitų pajamų, susijusių su laivybos bendrovių arba tonažo mokesčiu apmokestinamų laivų finansavimu, neapmokestinimas*

(36) Prekybinės laivybos įstatyme nustatyta, kad be Maltoje registruoto arba su kitos valstybės vėliava plaukiojančio laivo arba laivų turėjimo nuosavybės teise, eksploatavimo, administravimo ir valdymo, taip pat visos su tuo susijusios papildomos finansinės, užtikrinimo ir komercinės veiklos vykdymo ([34]), organizacija laikoma laivybos organizacija, jeigu jos pagrindinis tikslas yra (tačiau turi būti turima Laivybos generalinio direktoriaus išduota licencija) „kapitalo didinimas paskolomis, garantijų suteikimas arba vertybinių popierių išleidimas, kai tai skirta pačiai laivybos organizacijai arba kitoms tos pačios grupės laivybos organizacijoms“ ([35]) arba „tokios kitos jūrų laivybos sektoriaus veiklos, kurią ministras institucijos rekomendacija nuostatais kartkartėmis gali nustatyti kaip atitinkančią pirmiau minėtą paskirtį, vykdymas“ ([36]).

(37) Mokesčių nuostatų 3 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad joks pagal Pajamų mokesčio įstatymą mokėtinas mokestis neturi būti mokamas nuo palūkanų arba kitų mokėtinų pajamų, susijusių su licencijuotų laivybos organizacijų, nustatytų Prekybinės laivybos įstatymo 84Z straipsnio 1 dalyje, operacijų finansavimu arba tonažo mokesčiu apmokestinamo laivo finansavimu. Remiantis ta nuostata, šis atleidimas nuo mokesčio taikytinas tik Maltos rezidentais esantiems licencijuotiems bankams ir kredito arba finansų įstaigoms, ir jis taikomas tik tada, kai kompetentingoms institucijoms pateikiamas aiškus prašymas.

(38) Todėl finansų įstaigų paskoloms ir garantijoms, suteiktoms laivų savininkams ir laivų eksploatuotojams, valdytojams arba administratoriams, galėtų būti netaikomas pajamų mokestis, mokėtinas pagal Pajamų mokesčio įstatymą, kai pelnas gaunamas iš atitinkamos veiklos ([37]).

(39) Maltos institucijos patvirtino, kad nuo Maltos įstojimo į Europos Sąjungą nė vienai organizacijai, išskyrus organizacijas, kurių veikla *susijusi su laivo arba laivų turėjimu nuosavybės teise, eksploatavimu (pagal laivo frachtavimo sutartį arba kitaip), administravimu ir valdymu*, nesuteikta licencija ir kad nė vienas bankas, kredito arba finansų įstaiga, kaip nustatyta Prekybinės laivybos įstatymo 84Z straipsnio 1 dalyje, tokia galimybe nepasinaudojo.

2.1.10. *Atleidimas nuo dokumentų ir perleidimo žyminio mokesčio*

(40) Dokumentų ir perleidimo žyminio mokesčio įstatymas ([38]) taikomas perleidžiant perleidžiamąsias priemones, nekilnojamąjį turtą, aukcione įsigytą turtą ir draudimo liudijimus. Perleidžiamosios priemonės apibrėžiamos kaip „bet kurios bendrovės akcinio kapitalo turėjimas ir tą patvirtinantis dokumentas“ ([39]).

(41) Mokesčių nuostatuose ([40]) nustatyta, kad joks žyminis mokestis neturi būti taikomas i) tonažo mokesčiu apmokestinamo laivo registravimui pagal Prekybinės laivybos įstatymą; ii) bet kokių licencijuotos laivybos organizacijos vertybinių popierių arba nuosavybės dalies išleidimui arba paskirstymui; iii) bet kokių licencijuotos laivybos bendrovės vertybinių popierių arba nuosavybės dalies pirkimui, perleidimui arba paskyrimui; iv) tonažo mokesčiu apmokestinamo laivo pardavimui arba perdavimui; v) bet kurio laivo arba laivybos organizacijos (arba kai tai susiję su bet kuriuo laivu ar laivybos organizacija) bet kurios hipotekos sutarties arba kitokio turto suvaržymo registravimui, perleidimui arba nutraukimui; vi) bet kokių su bet kuriuo laivu susijusių teisių ir nuosavybės dalių paskyrimui arba prievolių prisiėmimui.

(42) Pagal Dokumentų ir perleidimo žyminio mokesčio įstatymą ([41]) su vertybiniais popieriais susijusiems sandoriams taikomas dviejų eurų žyminis mokestis, mokėtinas už kiekvieną šimtą atlygio sumos ar vertės arba perleidžiamosios priemonės tikrosios vertės, atsižvelgiant į tai, kuri suma yra didesnė, eurų.

(43) Tačiau žyminis mokestis netaikomas sandoriams, susijusiems su bendrovės, kurios daugiau kaip pusę įstatinio kapitalo, sudaryto iš paprastųjų akcijų, balsavimo teisių ir teisių į pelną, turi subjektai, kurie nėra Maltos rezidentai ir nėra tiesiogiai arba netiesiogiai nuosavybės teise turimi arba kontroliuojami subjektų, esančių Maltos rezidentais, vertybiniais popieriais, jeigu didžioji dalis tokios bendrovės verslo interesų yra ne Maltoje ([42]).

(44) Mokesčiai paprastai netaikomi ir perleidimui grupės viduje, kai tai susiję su grupės restruktūrizavimo veiksmais ([43]). Taip pat esama daug kitų atleidimo nuo mokesčių atvejų, daugiausia susijusių su įvairiais juridiniais asmenimis, turinčiais didelių tarptautinių interesų, taip pat su kitomis aplinkybėmis, pavyzdžiui, kolektyvinio investavimo subjektais.

([34]) Prekybinės laivybos įstatymo 84Z straipsnio 1 dalies a–c punktai.
([35]) Prekybinės laivybos įstatymo 84Z straipsnio 1 dalies d punktas.
([36]) Prekybinės laivybos įstatymo 84Z straipsnio 1 dalies e punktas.
([37]) Prekybinės laivybos įstatymo 84Z straipsnio 1 dalies d punktas ir Mokesčių nuostatų 3 straipsnio 2 dalis.
([38]) Dokumentų ir perleidimo žyminio mokesčio įstatymas, 364 skyrius. Maltos oficialusis leidinys, 1992 m. lapkričio 25 d.
([39]) Dokumentų ir perleidimo žyminio mokesčio įstatymo 2 straipsnis.
([40]) Mokesčių nuostatų 5 straipsnis.
([41]) Dokumentų ir perleidimo žyminio mokesčio įstatymo 42 straipsnio 1 dalis.
([42]) Dokumentų ir perleidimo žyminio mokesčio įstatymo 47 straipsnio 3 ir 4 dalys.
([43]) Dokumentų ir perleidimo žyminio mokesčio įstatymo 42 straipsnio 1 dalies b punktas.

3. PAGRINDAS PRADĖTI OFICIALIĄ TYRIMO PROCEDŪRĄ

(45) Sprendime pradėti tyrimą išdėstytos abejonės dėl 2.1–2.8 skirsniuose aprašytų priemonių suderinamumo su vidaus rinka ir visų pirma su Jūrų transporto gairėmis ([44]).

(46) Dėl tonažo mokesčio priemonių Komisijai kilo šių abejonių:

a) Jūrų transporto gairėse nustatyta, kad tonažo mokestis gali būti taikomas tik laivams, naudojamiems jūrų transporto tikslais, t. y. veiklai, apibrėžiamai kaip „krovinių ir asmenų vežimas jūra“ ([45]). Tačiau neatrodo, kad ta apibrėžtis būtų atspindėta Prekybinės laivybos įstatyme. Be to, įgyvendinant Maltos schemą, ministrui suteikta veiksmų laisvė nukrypti nuo Prekybinės laivybos įstatyme nustatytų plačių reikalavimų. Komisija laikėsi nuomonės, kad tonažo mokestis neturėtų būti taikomas pelnui, gautam iš laivų, nesusijusių su jūrų transporto veikla. Šiomis aplinkybėmis Komisija laikėsi nuomonės, kad žvejybos laivai, pontonai, baržos, jachtos, kruiziniai laivai, pontonai ir naftos bokštai, atrodytų, atitinka Maltos tonažo mokesčio schemos taikymo reikalavimus, bet abejojo, ar tai būtų pagrįsta.

b) Tai, kad nėra aiškių nuostatų dėl paslaugas teikiančių arba aptarnaujančių laivų, vilkikų ir žemsemių, Komisijai kelia dar daugiau abejonių, ar užtikrintas suderinamumas su Jūrų transporto gairių nuostatomis.

c) Kalbant apie kapitalo prieaugį, gaunamą pardavus laivus, Komisijai kyla abejonių, ar sandoriai, kuriems mokesčiai netaikomi, buvo susiję tik su laivais, perkamais ir parduodamais laivybos bendrovių, kol jiems buvo taikomas tonažo mokestis.

d) Komisija laikėsi nuomonės, kad, dėl to, kad nėra aiškiai nustatytų papildomos veiklos atitikties reikalavimams ribų, gali būti teikiama nesuderinama pagalba, visų pirma, kruiziniuose laivuose parduodant tam tikras prekes.

e) Kalbant apie laivus, kurių atžvilgiu aišku, kad jais vykdoma reikalavimus atitinkanti veikla, Komisija laikėsi nuomonės, kad mokesčių lengvatos neturėtų būti taikomos visiems rinkos dalyviams, kaip nors susijusiems su tais laivais. Laivų nuomotojams, kurie patys nevykdo jokios jūrų transporto veiklos, neturėtų būti taikomas tonažo mokestis. Be to, Komisijai kilo abejonių dėl neribotos frachtuotojų, kai laivas nuomojamas tam tikram laikui, ir panašių bendrovių atitikties tonažo mokesčio taikymo reikalavimams.

f) Komisija abejojo, ar visais atvejais apmokestinimo lygis atitiko Komisijos anksčiau patvirtintą kitų valstybių narių praktiką.

g) Komisijai kilo abejonių, ar ryšio su vėliava reikalavimai ir veiklos atskyrimo priemonės buvo pakankami.

h) Komisijai kilo abejonių dėl laivybos bendrovių akcijų dividendų apmokestinimo tvarkos.

i) Komisijai taip pat kilo abejonių dėl kapitalo prieaugio, susijusio su laivybos bendrovių akcijomis, neapmokestinimo suderinamumo su vidaus rinka.

j) Komisijai kilo abejonių dėl laivų atleidimo nuo Dokumentų ir perleidimo žyminio mokesčio įstatymo taikymo suderinamumo su vidaus rinka. Tie atleidimo nuo mokesčio atvejai, atrodo, gali būti naudingi ekonominės veiklos vykdytojams, kurie nebūtinai yra tikros laivybos bendrovės (visų pirma akcininkai).

k) Galiausiai, Komisija manė, kad pajamų mokesčio netaikymas pelnui, gaunamam pardavus laivus ir finansuojant laivybos bendroves, neatitinka Jūrų transporto gairių.

4. MALTOS PASTABOS IR ĮSIPAREIGOJIMAI

4.1. Įvadas

(47) Malta pabrėžia, kad taikydama tonažo mokestį visada paisė sąžiningos konkurencijos ir laikėsi Jūrų transporto gairių.

([44]) Komisijos komunikatas C(2004) 43 „Bendrijos gairės dėl valstybės pagalbos jūrų transportui“ (OL C 13, 2004 1 17, p. 3).
([45]) Jūrų transporto gairėse aiškiai nurodyta 1986 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamente (EEB) Nr. 4055/86 dėl laisvės teikti paslaugas principo taikymo jūrų transporto paslaugoms tarp valstybių narių bei valstybių narių ir trečiųjų šalių (OL L 378, 1986 12 31, p. 1) ir 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos reglamente (EEB) Nr. 3577/92, taikančiame laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas) (OL L 364, 1992 12 12, p. 7), pateikta jūrų transporto apibrėžtis.

(48) Praktiškai, Maltos schema visada buvo taikoma tik laivams, Komisijos pripažintiems kaip laivai, atitinkantys tonažo mokesčio taikymo reikalavimus (visų pirma laivams, naudojamiems tarptautiniam krovinių ir keleivių vežimui). Papildomoms paslaugoms, pavyzdžiui finansavimo arba tarpininkavimo paslaugoms, tonažo mokestis nebuvo taikomas.

(49) 2015 m. gruodžio mėn. pabaigoje su Maltos vėliava plaukiojančių laivų bendroji registrinė talpa buvo 66,2 mln. tonų (daugiau kaip 3 000 laivų). Su Maltos vėliava plaukiojančių laivų laivynas yra pagrindinė Maltos jūrinės veiklos sudedamoji dalis; šis laivynas daro didžiulį poveikį viso Maltos jūrų transporto sektoriaus gyvybingumui, visų pirma atsižvelgiant į tai, kad Malta yra maža sala Sąjungos periferijoje, taip pat į laivyno nulemiamą daugiklio efektą Maltos ekonomikai.

(50) Tai reikėtų lyginti su 462 laivais, kuriems taikoma Maltos tonažo mokesčio schema ir kurių visa talpa 2015 m. pabaigoje buvo 10,4 mln. bendrųjų tonų.

(51) Laivai, kuriems taikoma Maltos tonažo mokesčio schema, plaukioja su Maltos vėliava, išskyrus du laivus, plaukiojančius su Norvegijos vėliava. Nė vienas iš tų laivų nėra eksploatuojamas juos išnuomojant be įgulos trečiosioms šalims arba nuomojant tam tikram laikui arba tam tikrai kelionei.

(52) Laivams, komerciniu pagrindu eksploatuojamiems Maltos teritorinėje jūroje, tonažo mokesčio schema netaikoma. Jie daugiausia naudojami uosto operacijoms, pavyzdžiui, laivų bunkeriavimui, vežimui ir turistų kruizams, juose dirba daug Maltos jūrininkų.

(53) Reikia skirti laivus, komerciniu pagrindu eksploatuojamus turistams arba kroviniams Maltos teritorinėje jūroje vežti, ir laivus, kurių veikla susijusi su tarptautine prekyba. Tik pastarieji atitinka Maltos tonažo mokesčio schemos taikymo reikalavimus.

4.2. **Tonažo mokesčio schema**

4.2.1. *Laivai, atitinkantys tonažo mokesčio taikymo reikalavimus*

4.2.1.1. Bendrosios pastabos

(54) Remiantis Prekybinės laivybos įstatymo pirmu priedu, tonažo mokestis mokamas už visus Maltoje registruotus laivus, įskaitant žvejybos laivus ir pramogines jachtas.

(55) Tačiau Malta pabrėžia, kad ne visų rūšių laivai atitinka reikalavimus, kad juos būtų galima apmokestinti tonažo mokesčiu ir jiems galėtų būti taikoma tonažo mokesčio schema. Tai pasakytina, pavyzdžiui, apie žvejybos laivus ir pramogines jachtas. Taip pat, licencijuotos laivybos organizacijos, nuosavybės teise turinčios, eksploatuojančios arba valdančios tokius laivus, neturi teisės pelnui, tokios licencijuotos organizacijos gaunamam iš tokių laivų, taikyti tonažo mokesčio schemos.

(56) Laivai, nenaudojami laivybos veiklai, pavyzdžiui, žvejybos laivai ir pramoginės jachtos, Maltoje privalo nuo savo apmokestinamų pajamų mokėti pajamų mokestį, taip pat registracijos mokesčius bei metinius mokesčius, pagrįstus tonažu ir mokėtinus pagal Prekybinės laivybos įstatymą. Pastarieji mokesčiai Maltoje taip pat vadinami tonažo mokesčiu, tačiau tik laivai, kuriuos Malta anksčiau yra įvardijusi kaip tonažo mokesčiu apmokestinamus laivus, vietoj pajamų mokesčio, mokėtino pagal Pajamų mokesčio įstatymą, turi mokėti tik tonažo mokestį pagal tonažo mokesčio schemą.

(57) Mokesčių nuostatuose nustatyta, kad pajamų mokestis netaikomas tik pajamoms, gaunamoms iš laivybos veiklos. 2012 m. Taisyklėse dėl vidaus procedūros nurodyti laivai, neatitinkantys reikalavimų, kad jiems būtų galima taikyti tonažo mokestį ir netaikyti įprasto pajamų mokesčio, nes pajamos, gaunamos naudojant tuos laivus, nelaikomos pajamomis iš laivybos veiklos. Mokesčio lengvata visų pirma netaikoma žvejybos laivams, pramoginėms jachtoms, jūroje esantiems fiksuotiesiems įrenginiams, įskaitant naftos bokštus, nenaudojamus kaip jūros transportas, vandenynais neplaukiojantiems vilkikams, nesavaeigiams plūduriuojantiems kranams ir laivams, kurių pagrindinė paskirtis yra teikti lošimų ir (arba) kazino paslaugas. Be to, atleidimo nuo įprasto pajamų mokesčio reikalavimų neatitinka ir judžiosios platformos bei pontonai. Už visus šiuos laivus tiesiog mokamas registracijos mokestis ir metinis mokestis, pagrįstas jų tonažu, – tai vadinama tonažo apmokestinimu arba tonažo mokesčiu, bet nuo įprasto pajamų mokesčio dėl to neatleidžiama.

(58) Malta teigia, kad ateityje žvejybos laivų ir reikalavimų neatitinkančių panašių laivų registracijos mokestis ir metinis mokestis nebebus vadinami tonažo mokesčiu, kad būtų išvengta nesusipratimų.

(59) Tai, kad atsakingas ministras turi veiksmų laisvę patvirtinti laivus iki 1 000 grynųjų tonų, nereiškia, kad tonažo mokestis galėtų būti taikomas laivybos veiklai nenaudojamiems laivams. Naudojantis tokia veiksmų laisve negalima nereikalauti, kad laivas būtų naudojamas tarptautiniam krovinių arba keleivių vežimui.

(60) Siekiant aiškumo, Prekybinės laivybos įstatymo 85A straipsnio 1 dalis bus išdėstyta kitaip: „[m]inistras, už finansus atsakingam ministrui pritarus ir laikydamasis sąlygų, kurios būtų laikomos tinkamomis pagal šiuos nuostatus, paskelbia, kad tonažo mokesčiu apmokestinamas laivas yra bet kokios naudingosios talpos laivas, naudojamas laivybos veiklai“.

(61) Tik 2 lentelėje nurodytų kategorijų laivai visą laiką buvo laikomi atitinkantys reikalavimus, kad Maltoje jiems būtų taikomas tonažo mokestis (kartu atleidžiant nuo įprasto pajamų mokesčio). 2 lentelėje taip pat pateikti duomenys apie laivyno sudėtį 2015 m.

2 lentelė

Laivo tipas	Bendras tonažo mokesčio laivų skaičius (2015 m. gruodžio mėn.)
Barža	7
Biriųjų krovinių laivas	113
Automobilius vežantis laivas	5
Cementą vežantis laivas	2
Komercinė jachta ([1])	29
Konteineris	12
Įvairių krovinių laivas	120
Keleivinis laivas	24
Ro-ro laivas	5
Aptarnaujantis laivas ([2])	3
Tanklaivis	155
Vilkikas	2
IŠ VISO	**477**

([1]) Jachtos, kurių bendras ilgis 15 metrų, kuriomis nevežami kroviniai ir vežama ne daugiau kaip 12 keleivių ir kurios nenaudojamos pramoginiais tikslais. Joms taikomas Maltos transporto centro Prekybinės laivybos direktorato išleistas Komercinių jachtų kodeksas. http://www.transport.gov.mt/superyacht-registration/commercial-yacht-code.

([2]) Aptarnaujančius laivus pagal tai, kam jie naudojami, galima skirstyti į dviejų tipų laivus: i) tiekimo laivai, naudojami prekėms ir įrangai į jūroje esančius įrenginius vežti, ir ii) vežimo laivai, naudojami įgulai vežti į jūroje esančius įrenginius ir iš jų, arba abi kategorijas apimantys laivai.

(62) Malta patvirtino, kad 100 % laivų, kuriems netaikomas įprastas pajamų mokestis (toliau – Maltos laivynas, kuriam taikomas tonažo mokestis), yra su ES arba EEE valstybių vėliavomis plaukiojantys arba jose registruoti ([46]) laivai, ir nuo 2004 m. laivyne, kuriam taikomas tonažo mokestis, nebuvo nė vieno su ne ES arba EEE valstybės vėliava plaukiojančio laivo.

(63) Kalbant apie tonažą, Maltos laivyno, kuriam taikomas tonažo mokestis, talpa 2015 m. pabaigoje buvo maždaug 10,4 mln. bendrųjų tonų, o tai mažiau nei 20 % Maltoje registruotų laivų.

([46]) Laivai, nuomojami be įgulos, yra registruoti Maltoje, bet gali plaukioti su kitos šalies vėliava. Vieninteliai laivai, kurie plaukioja ne su Maltos vėliava ir kuriems taikomas tonažo mokestis, yra su ES arba EEE valstybių vėliavomis plaukiojantys laivai.

(64) Malta įsipareigojo ir toliau taikyti apribojimą, kad laivai, atitinkantys tonažo mokesčio schemos taikymo reikalavimus, yra laivai, naudojami tarptautiniam krovinių arba keleivių vežimui jūra ir tam tikrai kitai laivybos veiklai, kurią Komisija anksčiau patvirtino kaip tonažo mokesčio taikymo kitose valstybėse narėse tikslais atitinkančią reikalavimus pagal Jūrų transporto gaires.

(65) Be to, Malta patikslins, kad tik tikros laivybos organizacijos galės naudotis tonažo apmokestinimu pagal schemą, t. y. organizacijos, prisiėmusios riziką ir atsakomybę, kurios yra susijusios su i) laivo, teikiančio jūrų transporto paslaugas, eksploatavimu, kaip apibrėžta Jūrų transporto gairėse ([47]) (tokia atsakomybė yra susijusi su techniniu valdymu ir įgulos įdarbinimu), arba ii) su jūrų transporto paslaugų teikimu, kaip apibrėžta Jūrų transporto gairėse (įskaitant laivus, tam tikromis sąlygomis išsinuomotus su įgula ([48])).

4.2.1.2. Tonažo mokesčio taikymas baržoms

(66) Baržos, nenaudojamos tarptautiniam krovinių vežimui, neatitinka Maltos tonažo mokesčio schemos taikymo reikalavimų, neatsižvelgiant į tai, ar jos savaeigės, ar kitokios. Baržos, suprojektuotos ir įprastai naudojamos atviros jūros laivybai, taip pat naudojamos tarptautinėms jūrų transporto paslaugoms teikti, gali atitikti Maltos tonažo mokesčio schemos reikalavimus. Tai laikoma būtina, kai vežami kroviniai, kurių negalima vežti įprastais laivais.

(67) Energetikos pramonėje baržos naudojamos tokioms sudedamosioms dalims, kaip inkarai, vamzdžiai ir grandinės, vežti, nes jų negalima vežti įprastais laivais. Baržomis taip pat vežami naujų platformų, naudojamų gręžybai ir gavybai, moduliai ir gręžimo bokštai. Kitos baržos veža įrangą, skirtą giliavandeniams vamzdynams tiesti, taip pat labai didelio pajėgumo kranus ir derikus. Nevaromos baržos taip pat naudojamos anglims elektrinėms tiekti.

4.2.1.3. Tonažo mokesčio taikymas kruiziniams laivams

(68) Kruiziniai (keleiviniai) laivai atitinka Maltos tonažo mokesčio schemos taikymo reikalavimus. Malta pabrėžė, kad Airija, Danija, Italija, Jungtinė Karalystė, Kipras, Nyderlandai, Norvegija, Prancūzija ir Vokietija laiko, kad kruiziniai laivai yra reikalavimus atitinkantys laivai, jeigu tokie laivai nėra naudojami daugiausia lošimų ir (arba) kazino paslaugoms teikti arba nėra panašios su laivyba nesusijusios paskirties.

(69) Kuriant Sąjungos jūrų pramonės kompleksą šis sektorius labai naudingas ir daugeliui valstybių narių teikia didelę pridėtinę vertę. Šiame pramonės sektoriuje juntama didžiulė tarptautinė konkurencija, be to, jame dirba daug kvalifikuotų darbuotojų ir specialistų.

4.2.1.4. Tonažo mokesčio taikymas komercinėms jachtoms

(70) Komercinės jachtos, naudojamos tarptautiniam keleivių vežimui, gali atitikti tonažo mokesčio schemos taikymo reikalavimus, jeigu jos registruotos Maltoje kaip komercinės jachtos. Jos turėtų būti naudojamos komerciniam iki 12 keleivių vežimui ([49]) ir privalo atitikti griežtų saugos ir eksploatavimo standartų rinkinį. Jachtos, patvirtintos kaip komercinės jachtos, laikomos lygiavertėmis mažiems keleiviniams laivams, nes gali plaukioti tarptautiniuose vandenyse. Maltos komercinių jachtų kodekse ([50]) nustatyti techniniai standartai, kuriuos tos komercinės jachtos privalo atitikti, kad jas būtų galima laikyti tonažo mokesčiu apmokestinamais laivais. Tie standartai yra lygiaverčiai standartams, kuriais reglamentuojamas prekybos laivų statymas ir eksploatavimas ir kurie nustatyti tarptautinėse konvencijose, pavyzdžiui, SOLAS ir MARPOL ([51]). Kiti komercinėms jachtoms taikytini tinkamumo kriterijai yra tokie pat, kaip ir kriterijai, taikytini kitų tipų laivams.

(71) Tokių komercinių jachtų savininkai sudaro valdymo susitarimus su trečiosiomis šalimis – jachtų valdymo bendrovėmis. Mokesčių nuostatuose nustatyta, kad tonažo mokesčio schemos reikalavimus gali atitikti ir savininkai, ir valdytojai. Lig šiol nebuvo atvejų, kai schema naudotųsi ir komercinės jachtos, registruotos pagal Prekybinės laivybos įstatymą, savininkas, ir jos valdytojas.

([47]) Jūrų transporto gairių 2 skirsnis.
([48]) Žr. 100–101 konstatuojamąsias dalis.
([49]) Bet kuris laivas, vežantis daugiau kaip 12 keleivių, apibrėžiamas kaip keleivinis laivas pagal Tarptautinę konvenciją dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvenciją), taigi turi atitikti taikytinose tarptautinėse konvencijose nustatytus reikalavimus ir standartus.
([50]) Maltos transporto centro Prekybinės laivybos direktorato išleistas Komercinių jachtų kodeksas, http://www.transport.gov.mt/superyacht-registration/commercial-yacht-code.
([51]) Komercinių jachtų kodeksas Tarptautinei jūrų organizacijai buvo nurodytas kaip lygiavertis tarptautinėms konvencijoms dokumentas.

(72) Tarptautinis komercinių jachtų sektorius labai konkurencingas, ir Sąjungoje arba EEE registruotos jachtos susiduria su vis didėjančia ne EEE įsisteigusių komercinių jachtų eksploatuotojų konkurencija. Trečiosios valstybės pelno mokesčiu skatina jachtas registruoti jose.

4.2.1.5. Tonažo mokesčio taikymas vilkikams ir žemsemėms

(73) Kai licencijuota laivybos organizacija pajamas gauna iš vilkikų, kurie yra tonažo mokesčiu apmokestinami laivai, organizacija turi teisę tonažo schemą taikyti tik toms pajamoms, kurias ji gauna iš laivybos veiklos. Tonažo mokesčio schema vilkimo uoste paslaugoms netaikoma. Vilkikai reikalavimus atitinka tik tada, kai patvirtinta, kad didžioji dauguma jų darbo laiko skiriama tarptautiniam krovinių vežimui, laikantis 50 % ribos, nustatytos Jūrų transporto gairėse ([52]).

(74) 2012 m. Taisyklėse dėl vidaus procedūros nustatyta, kad vandenynais neplaukiojantiems vilkikams tonažo mokesčio schema netaikoma, ir aiškiai nurodyta, kad laivai, kurie nėra laikomi atitinkančiais schemos reikalavimus, paprasčiausiai neatitinka tonažo mokesčio schemos reikalavimų, bet turi laikytis Mokesčių nuostatų reikalavimų. Naujame Prekybinės laivybos mokesčių nuostatų projekte bus aiškiai nurodyta, jog vilkikai ir žemsemės turi būti registruoti ES arba EEE registre, kad būtų laikomi atitinkantys reikalavimus. Nors anksčiau tai nebuvo aiškiai nurodyta, pastarojo reikalavimo visada laikytasi.

(75) Malta įsipareigojo tai, kas Jūrų transporto gairėse nustatyta dėl vilkikų ir žemsemių veiklos, tiksliai perkelti į atitinkamus tekstus.

4.2.1.6. Tonažo mokesčio taikymas aptarnaujantiems laivams

(76) Malta paaiškino, kad tonažo mokesčio schema taikyta tik keliems paslaugas teikiantiems arba aptarnaujantiems laivams. Tai universalieji arba palaidų birių kovinių laivai ([53]).

(77) Malta tvirtina, kad paslaugas teikiantiems arba aptarnaujantiems laivams taikoma tokia pat veiklos ir reglamentavimo sistema, kokia taikoma laivams, teikiantiems jūrų transporto paslaugas (kaip nustatyta Jūrų transporto gairėse), t. y. sistema, susijusi su:

a) techniniais reikalavimais, įskaitant visus atitinkamus tarptautinius dokumentus ir nuostatus, kuriais reglamentuojama laivo struktūra, sauga ir aplinkos apsauga, taip pat klasifikavimo taisyklėmis;

b) įgulos įdarbinimu; šių laivų įgula įdarbinama laikantis tarptautinės teisės aktų, taikomų ir prekybos laivams, visų pirma Tarptautinės jūrų organizacijos tarptautinės konvencijos dėl jūreivių parengimo, jų diplomavimo ir budėjimo laive (STCW konvencija) ir Tarptautinės darbo organizacijos konvencijos dėl darbo jūrų laivyboje; šiuose laivuose įdarbintiems jūreiviams taikomi tokie pat parengimo reikalavimai ir tokios pat darbo ir gyvenimo sąlygos, kaip ir tradiciniuose prekybos laivuose įdarbintiems jūreiviams;

c) teisinė aplinka: tuos laivus eksploatuojantiems laivų savininkams taikomi tokie pat teisiniai apribojimai, susiję su saugumu, atsakomybe įvykus avarijai ar atsiradus taršai, taip pat konkurencijos taisyklės.

(78) Paslaugas teikiantys laivai konkuruoja su tarptautiniais konkurentais, su konkurentais, įgulai mokančiais mažesnį darbo užmokestį, mokančiais mažesnius mokesčius, besilaikančiais paprastesnės techninės priežiūros programų ir pan.

(79) Be to, paslaugas teikiantys laivai, kaip ir kiti (prekybos) laivai, padeda siekti Jūrų transporto gairių tikslų. Jie padeda plėtoti jūrų pramonės kompleksą ir daro teigiamą poveikį užimtumui ir praktinei patirčiai Sąjungoje.

(80) Malta įsipareigojo riboti tai, kurie laivai atitinka reikalavimus, ir įtraukti tik laivus, naudojamus tarptautiniam krovinių ir keleivių vežimui jūra, kaip nustatyta Jūrų transporto gairėse.

(81) Malta atkreipė dėmesį, jog Komisija jau sutiko, kad kabelių tiesimo laivai, vamzdynų tiesimo laivai, mokslinių tyrimų laivai ir plaukiojantys kranai atitinka tonažo mokesčio taikymo reikalavimus ([54]).

([52]) Jūrų transporto gairių 3.1 skirsnis.

([53]) Universalieji ir palaidų birių krovinių laivai jūrų transporto paslaugas teikia kaip apibrėžta Jūrų transporto gairėse. Palaidų birių krovinių laivai veža krovinius, kuriuos reikia pakrauti individualiai, o ne į įvairiarūšio transporto konteinerius.

([54]) Žr., pvz., 2010 m. balandžio 27 d. Komisijos sprendimo byloje N 714/09 „Nyderlandai – Kabelių tiesimo laivų, vamzdynų tiesimo laivų, mokslinių tyrimų laivų ir plaukiojančių kranų įtraukimas į tonažo mokesčio schemą“ 47 konstatuojamąją dalį (OL C 158, 2010 6 18, p. 2).

4.2.2. *Pajamos, atitinkančios tonažo mokesčio taikymo reikalavimus*

4.2.2.1. Su jūrų transportu susijusių papildomų paslaugų atitiktis reikalavimams

(82) Mokesčių nuostatų 85 straipsnio 1 dalyje pateiktoje laivybos veiklos apibrėžtyje paminėta sąvoka „papildoma veikla“ visada buvo aiškinama, kaip veikla, kuriai turi būti būdingas tvirtas tarptautinio krovinių ir keleivių vežimo ir papildomos veiklos ryšys. Ar konkreti veikla laikoma papildoma veikla, nagrinėjama kiekvienu konkrečiu atveju.

(83) Nustatant, ar veikla yra papildoma, atsižvelgiama į EBPO pavyzdinės sutarties dėl apmokestinimo 8 straipsnio pastabų dokumentą (toliau – Pastabų dokumentas), įskaitant Pastabų dokumento 4.2 punktą – jame teigiama, kad tarptautinio transporto srityje pajamos, gaunamos iš papildomos veiklos, yra pajamos, gaunamos iš veiklos, kuria „šiek tiek prisidedama prie [tarptautiniais maršrutais plaukiojančio laivo eksploatavimo] ir kuri taip glaudžiai susijusi su tokiu eksploatavimu, kad neturėtų būti laikoma atskira įmonės veikla arba pajamų šaltiniu“.

(84) Malta pabrėžia, kad keleivių vežimas paprastai apima įvairias papildomas paslaugas, įtrauktas į bilieto kainą. Tos paslaugos apima nakvynę ir aprūpinimą maistu ir gėrimais, taip pat kitas paslaugas, kurių keleivis tikisi per tą pačią kelionę, pavyzdžiui įlaipinimo ir išlaipinimo paslaugas. Didelių keleivinių laivų keleiviai taip pat tikėtųsi, kad bus kino teatras, vandens procedūros, kirpykla ir panašios paslaugos. Tokios paslaugos ir vietos ekskursijų paslaugos turi būti laikomos papildoma laivybos veiklos veikla, jeigu atitinkama paslauga sudaro rinkos sąlygomis įsigytų paslaugų dalį. Malta taip pat pabrėžė, jog teisiškai reikalaujama, kad kruiziniame laive esančios parduotuvės laivams esant uoste būtų uždarytos.

(85) Bilietų pardavimas yra pirminis kruizinių laivų eksploatuotojų pajamų šaltinis, o laive gaunamos pajamos yra papildomas, bet pagrindinis keleivių vežimo veiklos tvarumo komponentas. Šio pramonės sektoriaus ataskaitose apskaičiuota, kad didžioji dalis kruizinių laivų pajamų (60 % arba daugiau) gaunama iš bilietų pardavimo.

(86) 2012 m. Taisyklėse dėl vidaus procedūros konkrečiai nurodyta, kad tonažo mokesčio sistema netaikoma „laivams, kurių pagrindinė paskirtis yra tiekti prekes arba teikti paslaugas, paprastai tiekiamas arba teikiamas sausumoje (pvz., laive esantis viešbutis, prekybos centras arba restoranas)“, taip pat plaukiojantiesiems arba kruiziniams kazino. Iš 26 keleivinių laivų, kuriems taikyta tonažo mokesčio schemos lengvata, 17 neteikia kazino paslaugų arba neparduoda prabangos prekių.

(87) Malta įsipareigojo, kad, įsigaliojus naujoms Prekybinės laivybos mokesčių taisyklėms, bus aiškiai neįtraukta tam tikrų rūšių veikla, galinti konkuruoti su sausumoje veikiančių bendrovių veikla ir dėl to neatitinkanti tonažo mokesčio schemos taikymo reikalavimų. Ta veikla apims prekių arba paslaugų, paprastai netiekiamų ir neteikiamų būtent keleiviams, pavyzdžiui, automobilių, buities prietaisų arba gyvulių pardavimą laivuose, taip pat atostogas laivuose, kai laivas visą laiką būna prišvartuotas ir nesama vežimo jūra elemento.

(88) Be to, Malta įsipareigojo nustatyti viršutinę pajamų iš papildomos veiklos ribą – jos neturi viršyti 50 % kiekvieno laivo bendrųjų pajamų. Mokesčių institucijos tikrins kiekvieno grupės laivo atitiktį reikalavimams.

(89) Pagalbinė veikla, kuriai nustatyta viršutinė riba ir kuriai galima taikyti tonažo mokestį, bus ši:

„a) keleivių arba krovinių vežimas tonažo mokesčiu apmokestinamu laivu, eksploatuojamu licencijuotos laivybos organizacijos, kai

i) su klientu sudaryta viena sutartis dėl kelionės ir įtraukta kelionė tonažo mokesčiu apmokestinamu laivu ir

ii) transportą likusiai kelionės daliai licencijuota laivybos organizacija įsigijo arba gavo pagal susitarimą, sudarytą taip, tarsi jis būtų sudarytas tarp savarankiškų įmonių;

b) prekyba ir infrastruktūra, paprastai keleiviams užtikrinamos keleiviniuose jūrų laivuose, įskaitant:

i) prekybą alkoholiniais gėrimais, kvepalais ir tabaku;

ii) asmeninėms išlaidoms skirtos įvairios valiutos keitimą;

iii) sveikatos priežiūros ir grožio paslaugas, vandens procedūras ir sveikatingumo paslaugas;

c) administracinės ir draudimo paslaugos, tiesiogiai susijusios su keleivių arba krovinių vežimu, įskaitant ir paslaugas, teikiamas pagal vieną kelionės sutartį, kai įtraukta kelionė tonažo mokesčiu apmokestinamu laivu;

d) atostogų pasiūlymai, parduodami keleiviams pagal vieną sutartį, kai

i) dalis atostogų yra kelionė tonažo mokesčiu apmokestinamu laivu, eksploatuojamu licencijuotos laivybos organizacijos, o likusi dalis atostogų yra sausumoje (atostogų sausumoje dalis);

ii) atostogų sausumoje dalį licencijuota laivybos organizacija perka arba gauna rinkos sąlygomis;

e) licencijuotos laivybos organizacijos eksploatuojamu tonažo mokesčiu apmokestinamu laivu vežamų krovinių pakrovimas ir iškrovimas, licencijuotos laivybos organizacijos teikiama infrastruktūra, naudojama tik tais tikslais;

f) licencijuotos laivybos organizacijos eksploatuojamu tonažo mokesčiu apmokestinamu laivu vežamų krovinių sujungimas arba padalijimas prieš pat kelionę arba iškart po kelionės, kai veikla nesusijusi su vežimu;

g) licencijuotos laivybos organizacijos eksploatuojamu tonažo mokesčiu apmokestinamu laivu vežamų krovinių laikinas laikymas doke arba prie doko, kai veikla nėra ilgalaikio sandėliavimo operacijos dalis;

h) prekėms, vežtinoms licencijuotos laivybos organizacijos eksploatuojamu tonažo mokesčiu apmokestinamu laivu, skirtų konteinerių nuoma arba suteikimas;

i) ekskursijų rengimas licencijuotos laivybos organizacijos eksploatuojamu tonažo mokesčiu apmokestinamu laivu vežamiems keleiviams, kai bet kuri keleivio kajutė būna skirta išskirtinai tik jam;“.

(90) Be to, pajamomis, kurioms taikoma viršutinė riba, bus ir šios papildomos pajamos:

a) reklamos ir rinkotyros, kai šios veiklos rūšys sutampa su reklaminės vietos tonažo mokesčiu apmokestinamuose laivuose pardavimu, ir

b) lažybų arba lošimų infrastruktūros, paprastai siūlomos keleivinių laivų keleivių laisvalaikiui laive, ir tokių prabangos prekių, kokios paprastai siūlomos keleiviams, pardavimo keleivinių jūrų laivų keleiviams, jeigu tokios veiklos apyvarta sudaro mažiau kaip 25 % tonažo mokesčio laivo bendrųjų pajamų.

(91) Pagal 2012 m. Taisykles dėl vidaus procedūros, papildoma veikla, kuri nėra susijusi su laivais ir kuriai Maltoje dabar taikomas tonažo mokestis, yra i) bilietų pardavimo infrastruktūros ir keleivių terminalų, susijusių su laivybos veikla, kuriai taikomas tonažo mokestis, eksploatavimas; ii) bet kokios palūkanos arba apyvartinio kapitalo grąža, kai palūkanos arba grąža naudojamos licencijuotai laivybos organizacijai arba jos laivybos veiklai finansuoti; iii) ir (arba) tonažo mokesčiu apmokestinamo laivo įsigijimas ir techninė priežiūra. Būsimuose teisės aktuose tai veiklai ir toliau bus taikomas tonažo mokestis, ir ta veikla bus priskirta prie veiklos „kita papildoma veikla, Europos Komisijos pripažįstama, kaip atitinkanti tonažo mokesčio taikymo reikalavimus“, jeigu dėl jos visos bendrosios pajamos, gaunamos kaip papildomos pajamos (ir susijusios su laivais, ir kitokios) neviršys pagalbą gaunančiosios bendrovės 50 % tonažo mokesčiu apmokestinamų pajamų.

(92) Remiantis Laivybos ir jūrininkų generalinio archyvo atlikta 2004–2016 m. apžvalga, visi subjektai, kuriems taikyta tonažo mokesčio schema, laikėsi 50 % viršutinės ribos, taikomos bendrosioms pajamoms, susijusioms su papildoma veikla. Atsižvelgiant į šių pajamų svarbą, ypatingas dėmesys buvo teikiamas kruiziniams laivams. Bendrovių, kurioms taikomas tonažo mokestis, patikrinimai, tikrinant pagal kiekvieną laivą, parodė, kad papildomos veiklos pajamos buvo gerokai mažesnės nei 50 % riba. Malta vėliau patvirtino, kad papildomos veiklos pajamoms taikomos 50 % ribos laikomasi nuo 2004 m. gegužės mėn. Malta pabrėžė, kad jokių subrangovų pelnas niekada neatitiko tonažo mokesčio taikymo reikalavimų.

4.2.2.2. Tonažo mokesčio taikymas subjektams, reikalavimus atitinkančius laivus išnuomojantiems be įgulos

(93) Malta tvirtina, kad, priešingai nei finansinės nuomos teikėjų atveju, laivų savininkai, išnuomojantys savo laivus be įgulos, nėra nesusiję su laivybos sektoriumi ir prisiima tam tikro lygmens atsakomybę už savo laivus.

(94) Kai laivas naudojamas tik reikalavimus atitinkančiai veiklai ir jį eksploatuoja jo savininkas, visoms laivo pajamoms taikomas tonažo mokestis. Tokiomis aplinkybėmis Malta mano, kad tas pat principas turėtų būti taikomas ir atitinkamoms pajamoms, kurias pasidalija laivo savininkas ir eksploatuotojas, jeigu įvykdomos būtinos sąlygos (įskaitant tai, kad kiekviena šalis moka tonažo mokestį). Malta tvirtina, kad per griežtas požiūris į šį klausimą gali paskatinti laivų savininkus savo laivams rinktis ne Sąjungos valstybių vėliavas, o Sąjungos laivybos bendrovėms taikyti didesnį laivo nuomos mokestį.

(95) Nė vienas išnuomotas be įgulos laivas, anksčiau patvirtintas kaip atitinkantis tonažo mokesčio schemos reikalavimus, nebuvo laivas, išnuomotas be įgulos trečiosioms šalims, kaip matyti iš Komisijos tarnyboms pateiktos 2004–2016 m. laikotarpio apžvalgos.

(96) Išnuomojami be įgulos laivai sudaro apie 10 % laivų, kuriems taikoma Maltos tonažo mokesčio sistema. Laivų nuomos sutartys buvo sudarytos grupės viduje ([55]).

(97) Siekiant užtikrinti, kad ateityje *de jure* nebūtų galimybės tonažo mokesčio schema pasinaudoti tais atvejais, kai laivas paprasčiausiai išnuomojamas (įskaitant mažų jachtų nuomą fiziniams asmenims ([56])), Malta įsipareigojo nustatyti, kad laivų išnuomojimo be įgulos reikalavimus atitinka tik šie sandoriai:

a) grupės vidaus sandoriai ([57]);

b) tikrų laivybos bendrovių sandoriai su trečiosiomis šalimis dėl trumpalaikio perteklinio pajėgumo, kai nuomos terminas neviršija trejų metų ir taikant sąlygą, kad trečiosioms šalims išnuomota be įgulos naudingoji talpa yra mažesnė nei 50 % visos tonažo mokesčiu apmokestinamos bendrovės arba grupės talpos; sąvoka „trumpalaikiai pertekliniai pajėgumai“ yra susijusi tik su laivais, kuriuos licencijuotos laivybos organizacijos įsigyja siekdamos vykdyti savo pačių laivybos veiklą, ir neapima jokių laivų, specialiai įsigytų siekiant juos išnuomoti be įgulos.

4.2.2.3. Tonažo mokesčio taikymas transporto paslaugoms, teikiamoms iš kitų bendrovių išsinuomotais laivais su įgula (laivo nuomojimas tam tikram laikui arba tam tikrai kelionei)

(98) Malta patvirtino, kad nuo 2004 m. Maltoje nė vienas pagalbos gavėjas, kuriam taikomas tonažo mokestis, nesivertė laivo nuomojimo tam tikram laikui arba panašia veikla.

(99) Tačiau Malta pabrėžė, kad dėl paties laivybos pobūdžio laivų savininkai turi turėti galimybę lanksčiai ir greitai priimti sprendimus, kad galėtų prisitaikyti prie rinkos pokyčių. Malta pabrėžė, kad Jūrų transporto gairėse nenustatyta didžiausios talpos, kurią organizacija gali išsinuomoti su įgula, apribojimų, kad būtų įgyta teisė gauti pagalbą, leidžiamą pagal Jūrų transporto gaires.

(100) Laivynas, nuomojamas tam tikram laikui, turi atitikti bendruosius Maltos teisėje nustatytus ryšio su vėliava reikalavimus. Ryšio su vėliava reikalavimas taikomas visam laivynui, kuriam taikomas tonažo mokestis ([58]). Visi nuo 2004 m. gegužės mėn. patvirtinti laivai, kurie nuomojami tam tikram laikui arba tam tikrai kelionei ir kuriems taikoma Maltos tonažo mokesčio schema, plaukioja su EEE valstybės vėliava.

(101) Malta paaiškino, jog naujiems schemos dalyviams ji taikys reikalavimą, kad bent 25 % jų laivyno, kuriam taikomas tonažo mokestis, plaukiotų su EEE valstybių vėliavomis, atsižvelgiant į modelį, Komisijos patvirtintą Prancūzijos tonažo mokesčio byloje ([59]).

4.2.3. *Ryšio su vėliava taisyklės taikymas*

(102) Tonažo mokestį taikyti ir ne EEE arba ES registruotiems laivams, jeigu įvykdomos 27 konstatuojamojoje dalyje išdėstytos sąlygos, Mokesčių nuostatais leidžiama tik nuo 2010 m. Todėl didžioji dauguma Maltos laivyno, kuriam taikomas tonažo mokestis, laivų (90 %) plaukioja su EEE arba ES valstybių vėliavomis.

([55]) Grupė apibrėžiama kaip dvi arba daugiau laivybos bendrovių, kurių daugiau kaip penkiasdešimt procentų tiesiogiai arba netiesiogiai priklauso tiems patiems asmenims arba yra tų pačių asmenų valdomos, įskaitant visas kontroliavimo aplinkybes (neatsižvelgiant į turimą procentinę dalį), kaip apibrėžta 1983 m. birželio 13 d. Septintosios Tarybos direktyvos 83/349/EEB, pagrįstos Sutarties 54 straipsnio 3 dalies g punktu, dėl konsoliduotos atskaitomybės (OL L 193, 1983 7 18, p. 1) 1 straipsnyje ir 10-ajame TFAS „Konsoliduotos ataskaitos“.

([56]) Mažos jachtos, neatitinkančios 49 išnašoje nurodytos apibrėžties.

([57]) Žr. 55 išnašą.

([58]) Išskyrus laivus, išnuomotus be įgulos.

([59]) 2015 m. vasario 4 d. Komisijos sprendimo (ES) 2015/667 dėl valstybės pagalbos SA.14551 (2013/C), kurią suteikė Prancūzija dėl pasikeitusių pagalbos, teikiamos laivo tam tikram laikui frachtuotojams pagal tonažo mokesčio schemą, sąlygų (OL L 110, 2015 4 29, p. 15), 46 konstatuojamoji dalis.

(103) Malta įsipareigojo reikalauti, kad visų naujų schemos dalyvių su EEE valstybės vėliava plaukiojantys laivai sudarytų bent 25 % jų eksploatuojamo laivyno, kuriam taikomas tonažo mokestis ([60]), ir tokią procentinę dalį jie turės išlaikyti arba didinti pagal Jūrų transporto gairių 3.1 skirsnį. Vykdant šį įsipareigojimą, su EEE valstybės vėliava plaukiojančių laivų, kuriems taikomas tonažo mokestis, vidutinė dalis turi nemažėti trejų metų laikotarpį. Leisti nukrypti nuo šios prievolės bus galima, tik jeigu 60 % pagalbą gaunančios bendrovės eksploatuojamo laivyno, kuriam taikomas tonažo mokestis ([61]), plaukios su EEE valstybių vėliavomis. Bus tikrinama kaskart, kai laivas bus įtraukiamas į tonažo mokesčiu apmokestinamą laivyną, arba iš jo pašalinamas.

(104) Malta taip pat įsipareigojo reikalauti, kad visas strateginis ir komercinis valdymas būtų vykdomas EEE.

(105) Laivai, komerciniu ir strateginiu požiūriu valdomi ne EEE, kaip laivai, kuriems taikoma tonažo mokesčio sistema, bus patvirtinti tik jeigu jie plaukios su EEE valstybės vėliava, išskyrus laivus, išnuomotus be įgulos, laikantis su tam tikrais apribojimais susijusių sąlygų ([62]).

4.2.4. *Tonažo mokesčio tarifai*

(106) Malta pabrėžė, kad jos tonažo mokesčio schema yra pagrįsta panašiu principu, kaip Komisijos 2010 m. patvirtinta Kipro tonažo mokesčio sistema. Malta taiko fiksuotosios sumos metinį tonažo mokestį, priklausantį nuo laivo talpos.

(107) Maltoje mokėtino tonažo mokesčio tarifai skiriasi – tarifas priklauso nuo laivo naudingosios talpos ir amžiaus. 3 lentelėje pateiktas Maltoje mokėtino tonažo mokesčio dydžio palyginimas su Komisijos patvirtintomis Kipro ir Lenkijos tonažo mokesčio schemomis.

(108) Malta pabrėžia, kad jeigu būtų laikoma, kad mokėtino mokesčio keitimasis priklauso tik nuo laivo talpos ([63]), apskaičiuotasis Maltoje mokėtinas metinis tonažo mokestis būtų labai panašus į mokestį, mokėtiną Kipre ir Lenkijoje.

3 lentelė

Naudingoji talpa	Malta	Kipras	Lenkija
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 taip pat pabrėžia, kad 3 lentelėje pateiktas Lenkijos tonažo mokestis apskaičiuotas darant prielaidą, kad laivai bus eksploatuojami 365 dienas per metus. Laivams, kuriems taikoma Lenkijos tonažo mokesčio schema ir kurie nėra eksploatuojami visus metus, mokestis gali būti proporcingai sumažintas. Kipre, jeigu laivas nenaudojamas bent tris mėnesius, mokėtino tonažo mokesčio suma tokiam laivui mažinama 25 %.

([60]) Įskaitant išsinuomotus laivus (su įgula arba be įgulos), bet neįskaitant laivų, išnuomotų be įgulos.
([61]) Įskaitant išsinuomotus laivus (su įgula arba be įgulos), bet neįskaitant laivų, išnuomotų be įgulos.
([62]) Žr. šio sprendimo priede pateiktą 4 įsipareigojimą.
([63]) Standartinis mokesčio tarifas, taikomas dažniausiai pasitaikančios laivų amžiaus (10–15 metų) grupės laivams.

(110) Malta standartinį tonažo mokesčio tarifą sumažina, jeigu laivui dar nėra 10 metų. Kartu, Malta mokėtiną tonažo mokestį padidina, jeigu laivas yra 15 metų arba senesnis. Šia taisykle siekiama laivų savininkus ir eksploatuotojus skatinti registruoti naujesnius (taigi ir veiksmingesnius bei aplinkai palankesnius) laivus ir neskatinti registruoti senesnių laivų. Kadangi naujesni laivai paprastai būna saugesni, labiau apsaugoti, veiksmingesni ir palankesni aplinkai, palyginti su senesniais laivais, laikoma, kad šia taisykle padedama siekti pirmo tikslo, nustatyto Jūrų transporto gairių 2.2 skirsnyje, t. y. „gerinti saugų, veiksmingą, aplinkai nekenkiantį jūrų transportą“. Tuo taip pat padedama siekti ES patvirtintų 2020 m. tikslų, susijusių su išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių teršalų kiekio mažinimu.

(111) Malta tvirtino, kad vertinant bendrą tarifą reikėtų atsižvelgti į tonažo mokesčio tarifo didinimą laivui senstant. Tačiau, bet kuriuo atveju, atsižvelgiant į Lenkijoje ir Kipre taikomą mokesčio mažinimą, susijusį su laivų neeksploatavimu, ir net vertinant Maltoje taikomą mokesčio mažinimą, tarifai yra panašūs. Kad būtų galimas tinkamas palyginimas, Malta nurodė, jog, kai laivas Lenkijoje naudojamas 75 %, Maltos ir Lenkijos mokesčių palyginimas atrodytų taip, kaip pateikta 4 lentelėje.

4 lentelė

Naudingoji talpa	Lenkija	Malta (0–5 metų laivas)	Malta (5–10 metų laivas)
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) Kalbant apie ministro veiksmų laisvę „<...> tam tikromis sąlygomis, kurios, jo nuomone, yra tinkamos, bet kurį laivą arba bet kurią laivų kategoriją gali atleisti nuo visų arba dalies mokesčių, mokėtinų pagal šiuos nuostatus“, Malta paaiškino, kad ši taisyklė taikoma tik metiniam ir registravimo mokesčiams, o šie taip pat vadinami tonažo mokesčiais, ir ji taikoma tik siekiant užtikrinti lankstumą su humanitarine ir filantropine veikla susijusiais atvejais. Ši taisyklė niekada netaikyta.

(113) Kalbant apie kitoje valstybėje taikomą tonažo mokesčio sumažinimą, Malta paaiškino, kad atitinkama taisykle siekiama išvengti dvigubo apmokestinimo. Subjektas, kurio laivui kitoje šalyje taikomas tonažo mokestis, neturėtų ir Maltoje mokėti viso tonažo mokesčio. Maltos taikoma lengvata, kuria siekiama išvengti dvigubo tonažo mokesčio, yra pagrįsta įprastu kredito metodu, taikomu ir pajamų mokesčiams. Malta nurodė ankstesnius Komisijos pareiškimus klausimu, susijusiu su šiuo požiūriu ([64]).

(114) Dvigubo apmokestinimo išvengimo lengvata taikoma tik už ne Maltoje eksploatuojamą laivą faktiškai sumokėtam tonažo mokesčiui arba 75 % Maltos tonažo mokesčio, mokėtino prieš suteikiant bet kokį kreditą, atsižvelgiant į tai, kuri suma mažesnė. Lengvata taikoma tik tonažo mokesčiui, tos pačios licencijuotos laivybos organizacijos sumokėtam už tą patį laivą kitoje valstybėje narėje.

([64]) 2001 m. spalio 23 d. Komisijos komunikatas „Vidaus rinkos be mokesčių kliūčių link“, COM(2001) 582 galutinis, ir 2006 m. gruodžio 19 d. Komisijos komunikatas „Valstybių narių tiesioginių mokesčių sistemų koordinavimas vidaus rinkoje“, COM(2006) 823 galutinis.

4.2.5. *Veiklos atskyrimo priemonės*

(115) Malta teigia, kad Mokesčių nuostatuose nustatytomis veiklos atskyrimo priemonėmis veiksmingai išvengiama piktnaudžiavimo ir užkertamas kelias šalutiniam poveikiui kitai, reikalavimų neatitinkančiai, veiklai.

(116) Mokesčių nuostatais licencijuotoms laivybos organizacijoms nustatoma prievolė atskirai tvarkyti apskaitą ir atskirti pajamas bei prieaugį iš laivybos veiklos nuo pajamų iš kitų šaltinių. Be to, licencijuota laivybos organizacija taip pat privalo rengti finansines ataskaitas, atitinkančias Sąjungos patvirtintus tarptautinius finansinės atskaitomybės standartus, ir užtikrinti, kad jų auditą atliktų patvirtintas viešasis apskaitininkas.

(117) Apskaitos atskirai netvarkanti laivybos organizacija bus iš karto laikoma neatitinkančia atleidimo nuo mokesčio reikalavimų.

(118) Licencijuotai laivybos organizacijai, pageidaujančiai naudotis tonažo mokesčio schema, tenka prievolė užsiregistruoti už finansus atsakingoje ministerijoje.

(119) Reikalaujama, kad licencijuota laivybos organizacija, kuriai taikoma tonažo mokesčio schema, teiktų metinę pajamų mokesčio deklaraciją, iš kurios būtų aiškiai matyti, kad reikalavimus atitinkančios pajamos ir reikalavimų neatitinkančios pajamos yra atskirtos. Tais atvejais, kai visos licencijuotos laivybos organizacijos pajamos patenka į tonažo mokesčio schemos taikymo sritį, tokia organizacija, užuot teikusi mokesčio deklaraciją, gali teikti deklaraciją, kurią turi teikti reikalavimus atitinkantis subjektas, nepriklausantis nuo licencijuotos laivybos organizacijos ir esantis patvirtintu viešuoju apskaitininku ir auditoriumi, arba subjektas, turintis įgaliojimą. Pateiktus suklastotą deklaraciją arba labai aplaidžiai vykdant tas pareigas, taikomos didelės baudos.

(120) Nuostolių, susijusių su veikla, kuriai taikomas pajamų mokestis, negalima įskaityti nustatant tonažo mokesčio prievolę.

(121) Laivybos organizacija negali priimti sprendimo dėl prisijungimo prie Maltos tonažo mokesčio sistemos arba pasitraukimo iš jos remdamasi tuo, kad gauna apmokestinamą pelną arba patiria nuostolių. Išskyrus atvejus, kai licencijuota laivybos bendrovė pasirenka kitokį variantą, tonažo mokesčio schema jai yra taikoma. Organizacijai nusprendus pasitraukti iš schemos, toks sprendimas yra neatšaukiamas ([65]).

(122) Nė viena Maltos laivybos organizacija negali vieniems savo laivams taikyti tonažo mokesčio schemą, o kitiems – pajamų mokesčio schemą ([66]).

(123) Pajamų mokesčio įstatymo 51 straipsnyje pateikta įvairiausių kovos su mokesčių vengimu nuostatų, ir jomis siekiama kovoti su fiktyviais susitarimais ir schemomis, kurių tikslas – gauti bet kokią nepagrįstą mokestinę naudą. Ši bendra kovos su mokesčių vengimu nuostata atitinka 2012 m. gruodžio 6 d. Komisijos rekomendaciją dėl agresyvaus mokesčių planavimo ([67]). Taikant kovos su mokesčių slėpimu priemones skiriamos didelės baudos, jeigu nustatoma pažeidimų. Ir tokiais atvejais reikia sumokėti ne tik nesumokėtą mokestį, apskaičiuotas palūkanas (0,54 % per mėnesį, 6,48 % per metus), bet ir papildomas baudas, apskaičiuojamas kaip procentinė (iki 1,5 % per mėnesį, 18 % per metus) tokio nesumokėto mokesčio dalis.

(124) Pajamų mokesčio įstatyme nustatytomis taisyklėmis dėl išlaidų atskaitymo reikalaujama, kad būtų tiesioginis patiriamų išlaidų ir dėl jų gaunamų pajamų ryšys. Pajamų mokesčio įstatymo 14 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad išlaidas galima atskaityti, jeigu išlaidos „visiškai ir išskirtinai patirtos gaunant pajamas“. Todėl išlaidų, patirtų gaunant pelną, kuriam mokestis netaikomas, (įskaitant pelną, kuriam taikomas tonažo mokestis) negalima atskaityti iš kitų rūšių apmokestinamų pajamų.

(125) Reikalaujama, kad visos licencijuotos laivybos organizacijos turėtų tinkamus ir pakankamus savo pajamų ir išlaidų registrus, kad būtų galima lengvai patvirtinti atitinkamas išlaidas ir leistinus atskaitymus.

([65]) Mokesčių nuostatų 6 straipsnis.
([66]) Mokesčių nuostatų 6 straipsnis.
([67]) OL L 338, 2012 12 12, p. 41.

(126) Malta įsipareigojo reikalauti, kad subjektai, kuriems taikomas tonažo mokestis, teiktų privalomas metines atitikties deklaracijas visų kontroliuotinų parametrų, pavyzdžiui, laivo tipo, laivo vykdomos veiklos, naudingosios talpos, naudojimo dienų, vėliavos, veiklos rūšies ir pagalbos viršutinės ribos laikymosi, atžvilgiu.

4.3. **Dividendų, susijusių su laivybos bendrovių akcijomis, apmokestinimo tvarka**

(127) Malta paaiškino, kaip veikia bendra Maltos mokesčių sistema. Pagal šią sistemą Maltos bendrovės neprivalo deklaruoti akcininkams mokamų dividendų ([68]) ir mokėti mokestį ([69]). Ši sistema be jokios išimties taikoma visiems sektoriams.

4.4. **Kapitalo prieaugio, gaunamo pardavus arba perdavus laivus, neapmokestinimas**

(128) Malta nurodo atitinkamus Maltos teisės aktus, kuriais reikalaujama, kad, siekiant pasinaudoti atleidimu nuo mokesčių, laivas turi būti tonažo mokesčiu apmokestinamas laivas ([70]).

(129) Be to, Malta aiškina, kad, anksčiau nuo mokesčio buvo atleidžiama tik parduodant laivą arba vykdant sandorius, susijusius su tonažo mokesčiu apmokestinamais laivais, laivybos bendrovių įsigytais arba parduotais tuo metu, kai taikytas tonažo mokestis. Dar daugiau – Maltoje sprendimas pasitraukti iš tonažo mokesčio schemos yra neatšaukiamas.

4.5. **Kapitalo prieaugio, susijusio su laivybos bendrovių akcijomis, neapmokestinimas**

(130) Malta teigė, kad, siekiant užtikrinti Europos registrų konkurencingumą ir patrauklumą, palyginti su trečiųjų valstybių laivų registrais, savininkai (t. y. akcininkai) turėtų turėti galimybių naudotis vykdomos laivybos veiklos rezultatais.

(131) Pagal Pajamų mokesčio įstatymo 12 straipsnio 1 dalies c punkto ii papunktį bet koks prieaugis arba pelnas, Maltos rezidentu nesančiam subjektui susidarantis arba tokio subjekto gaunamas perleidus bendrovės, nesančios nekilnojamojo turto bendrove, akcijas arba vertybinius popierius, yra neapmokestinamas, jeigu tikrasis prieaugio gavėjas yra subjektas, nesantis Maltos rezidentu, ir toks subjektas nepriklauso jokiam asmeniui arba asmenims, įprastai esantiems Maltos rezidentais, ir nėra jo (jų) kontroliuojamas. Be to, pagal Pajamų mokesčio įstatymo 12 straipsnio 1 dalies u punkto 1 papunktį, kuriame nustatyta, kad bet kokios pajamos ar prieaugis, Maltoje registruotos bendrovės gautas turint akcijų arba tokias akcijas perleidus, yra neapmokestinamas, neapmokestinamos ir akcijos.

(132) Maltos sudarytomis sutartimis dėl dvigubo apmokestinimo išvengimo, kartu su EBPO pavyzdinės sutarties dėl apmokestinimo 13 straipsnio 5 dalimi, teisė apmokestinti tokį kapitalo prieaugį suteikiama asmens gyvenamajai šaliai. Malta sutartis dėl dvigubo apmokestinimo išvengimo yra pasirašiusi su visomis EEE valstybėmis narėmis.

(133) Nuo Maltos įstojimo į Sąjungą vienintelis akcijų perleidimo sandoris, susijęs su Maltos akcininku, buvo 2006 m. įvykdytas sandoris. Šis sandoris buvo susijęs su […] akcijų perleidimu. Atitinkamo atleidimo nuo mokesčio nauda buvo gerokai mažesnė nei *de minimis* riba ([71]) – maksimali (teorinė) pagalbos suma nesiekė 1 400 EUR, atsižvelgiant į pardavimo kainą, net skaičiuojant kartu su nauda, gauta su laivais susijusiems sandoriams netaikant žyminio mokesčio. Akcininkas jokios kitos pagalbos per atitinkamą laikotarpį negavo ir tonažo mokesčio lengvata nepasinaudojo ([72]).

(134) Visiems su akcijomis susijusiems sandoriams, vykdytiems kitais būdais nuo 2004 m., būtų taikomas atleidimas nuo kapitalo prieaugio mokesčio, kai sandorius vykdo nerezidentai, kaip nustatyta Pajamų mokesčio įstatymo 12 straipsnio 1 dalies c punkto ii papunktyje.

(135) Malta įsipareigojo panaikinti dabar esamą konkrečiam sektoriui skirtą ir Maltos rezidentams taikomą kapitalo prieaugio, gaunamo pardavus laivybos bendrovių akcijas, neapmokestinimą.

([68]) Pajamų mokesčio įstatymo 68 straipsnio 1 dalies a punktas.
([69]) Pajamų mokesčio įstatymo 68 straipsnio 1 dalies b punktas.
([70]) Mokesčių nuostatų 3 straipsnio 1 dalies b punktas ir 4 dalis.
([71]) 2013 m. gruodžio 18 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1407/2013 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsnių taikymo *de minimis* pagalbai (OL L 352, 2013 12 24, p. 1).
([72]) Laivybos bendrovėms, veiklą vykdančioms tik Maltos teritorinėje jūroje, negali būti taikoma tonažo mokesčio lengvata, žr. taip pat 52 konstatuojamąją dalį.

4.6. **Palūkanų arba kitų pajamų, susijusių su laivybos bendrovių arba tonažo mokesčiu apmokestinamų laivų finansavimu, neapmokestinimas**

(136) Mokesčių nuostatų 3 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad „pagal įstatymą [Pajamų mokesčio įstatymą] joks subjektas neturi mokėti mokesčio nuo palūkanų arba kitų jam mokėtinų pajamų, susijusių su licencijuotos laivybos organizacijų <...> operacijų finansavimu arba tonažo mokesčiu apmokestinamo laivo finansavimu <...>“. Nuo šio mokesčio neatleidžiama savaime – reikia pateikti prašymą, kad nuo jo būtų atleista. Malta patvirtino, kad nė viena įmonė niekada nebuvo atleista nuo šio mokesčio. Maltos institucijos patvirtino, kad toks atleidimas nuo mokesčio niekada nebuvo suteiktas, įskaitant ir laikotarpį iki Maltos įstojimo į Europos Sąjungą, ir kad „nė viena bendrovė tokios lengvatos nėra gavusi“.

(137) Malta įsipareigojo išbraukti Mokesčių nuostatų 3 straipsnio 2 dalį.

4.7. **Žyminio mokesčio netaikymas su laivais susijusiems sandoriams**

(138) Malta teigė, kad Mokesčių nuostatuose pateiktos nuostatos dėl to, kad tam tikriems su laivais susijusiems sandoriams netaikomas žyminis mokestis ([73]), yra informacinio pobūdžio. Jomis nenustatyta jokia nauda laivybos bendrovėms, nes tokiems su laivais susijusiems sandoriams netaikomas žyminis mokestis, taikytinas pagal Dokumentų ir perleidimo žyminio mokesčio įstatymą, nes žyminis mokestis apskritai taikomas tik perleidžiant perleidžiamąsias priemones, nekilnojamąjį turtą, aukcionuose įsigytą turtą ir draudimo liudijimus.

4.8. **Atleidimas nuo dokumentų ir perleidimo žyminio mokesčio**

(139) Panašiai, kaip ir tuo atveju, kai pardavus akcijas gaunamas kapitalo prieaugis, Malta paaiškino, kad atleidimu nuo žyminio mokesčio ([74]), nustatytu Mokesčių nuostatų 5 straipsnyje, nepadarytas didelis poveikis laikotarpiu nuo 2004 m., atsižvelgiant į bendrovių, turinčių mokėti tonažo mokestį, akcininkų struktūrą ir bendrą atleidimą nuo žyminių mokesčių, taikytinų pagal Dokumentų ir perleidimo žyminio mokesčio įstatymą.

(140) Remiantis Dokumentų ir perleidimo žyminio mokesčio įstatymo 47 straipsnio 3 dalies d punktu ir 4 dalimi, joks žyminis mokestis netaikomas sandoriams, susijusiems su bendrovės, kurios daugiau kaip pusę įstatinio kapitalo, sudaryto iš paprastųjų akcijų, balsavimo teisių ir teisių į pelną turi subjektai, kurie nėra Maltos rezidentai ir nėra tiesiogiai arba netiesiogiai nuosavybės teise turimi arba kontroliuojami subjektų, esančių Maltos rezidentais, vertybiniais popieriais, jeigu didžioji dalis tokios bendrovės verslo interesų yra ne Maltoje. Vykstant grupės restruktūrizavimui atliekamas perleidimas tarp grupės bendrovių, kurių didžioji dalis priklauso tiems patiems akcininkams arba yra jų kontroliuojama, pagal to įstatymo 42 straipsnio 1 dalies b punktą yra neapmokestinami.

(141) Malta patvirtino, kad nuo 2004 m. įvykdytas tik vienas sandoris, kuriam netaikytas bendras atleidimas nuo 140 konstatuojamojoje dalyje paminėto žyminio mokesčio, ir tas sandoris buvo susijęs su Maltos akcininko turimomis akcijomis. Mokesčio lengvatos požiūriu šis sandoris neviršijo *de minimis* ribos net pridėjus naudą, gaunamą atleidus nuo kapitalo prieaugio apmokestinimo ([75]).

(142) Malta įsipareigojo panaikinti Mokesčių nuostatų 5 straipsnyje nustatytą atleidimą nuo mokesčio, taikomą Maltos rezidentams.

4.9. **Įsipareigojimų įsigaliojimas**

(143) Malta įsipareigojo, kad naujosios taisyklės, dėl kurių šio sprendimo priemonės bus suderinamos su vidaus rinka, įsigalios per tris mėnesius nuo šio sprendimo datos. Malta įsipareigojo nuo šio sprendimo priėmimo momento iki įsipareigojimų įsigaliojimo tonažo mokesčio schemą ir kitas priemones, esančias šio sprendimo dalyku, administruoti taip, kad nebūtų mokama nesuderinama pagalba, kurią reikėtų susigrąžinti iš pagalbos gavėjų.

([73]) Mokesčių nuostatų 5 straipsnyje nustatyta, kad joks žyminis mokestis netaikomas registruojant arba perleidžiant tonažo mokesčiu apmokestinamus laivus, paskiriant teises į laivus, registruojant hipoteką ir kitokį turto suvaržymą, taip pat žr. 40 ir tolesnes konstatuojamąsias dalis.

([74]) Visų pirma atleidžiama nuo žyminio mokesčio, susijusio su tonažo mokesčiu apmokestinamų laivų registravimu, taip pat su hipotekos sutarčių ir akcijų perleidimo registravimu, žr. 41 konstatuojamąją dalį.

([75]) Žr. 133 konstatuojamąją dalį.

4.10. **Teisėti lūkesčiai, teisinis saugumas, esamos pagalbos statusas**

(144) Malta teigė, kad schema turėtų būti laikoma esama pagalba ir kad Malta bei laivybos organizacijos turi su ja susijusių teisėtų lūkesčių.

(145) Maltos tonažo mokesčio schema ir papildomosios priemonės buvo nustatytos 1973 m. Šiuo atžvilgiu Malta pateikė atitinkamas pirminio 1973 m. Prekybinės laivybos įstatymo ([76]) dalis, visų pirma 85 ir 86 straipsnius – juose apibrėžti nuo mokesčio atleisti laivai ir pajamos, kurioms netaikomas pajamų mokestis.

(146) Malta teigia, kad šių pagalbos priemonių atžvilgiu vyko pasirengimo narystei peržiūros procesas. Vykstant stojimo deryboms, su transportu susiję konkurencijos klausimai, įskaitant tonažo mokestį, buvo aiškiai įtraukti į transportui skirtą skyrių. Malta pabrėžia, jog Komisija tuo metu nenurodė, kad dėl Maltos tonažo mokesčio kyla problemų. Malta nurodo susirašinėjimą ir tvirtina, kad jos pateikta informacija apie šią schemą Komisijai buvo tinkama. Malta konkrečiai nurodo 2001 m. spalio 26 d. Maltos stojimo į Europos Sąjungą konferenciją ir teigia, kad buvo susitarta rekomenduoti laikinai nutraukti derybas dėl transportui skirto skyriaus. Malta tvirtina, kad ji, kaip ir laivybos organizacijos, kurioms taikoma tonažo mokesčio schema, visada suprato ir manė, kad schema visiškai atitinka Jūrų transporto gaires.

(147) Atitinkami Maltos teisės aktai (Prekybinės laivybos įstatymas ir Mokesčių nuostatai) Komisijai buvo perduoti iki 2004 m. rugpjūčio 31 d., kaip reikalauta Stojimo akte ([77]). Apie tonažo schemą Komisijai buvo pranešta 2000 m. spalio 19 d. dokumentu CONF-M 51/00, papildytu 2001 m. rugsėjo 18 d. dokumentu CONF-M 65/01.

(148) Nuo įstojimo dienos iki 2007 m. gegužės 1 d. atitinkami teisės aktai nebuvo keisti. Nacionalinės nuostatos buvo iš dalies keistos tik 2010 m., į nacionalinę teisę perkeliant Komisijos komunikato, kuriame išdėstomos valstybės pagalbos teikimo laivų valdymo įmonėms gairės, (toliau – Laivų valdymo gairės) principus ([78]).

(149) Malta Komisijai priminė, kad, baigiantis trejų metų laikotarpiui, kuris Stojimo sutartimi buvo nustatytas esamoms pagalbos priemonėms iš dalies pakeisti, tonažo mokesčio schema nebuvo minima tarp schemų, kurias reikėjo koreguoti, taigi šalis manė, jog schema yra esama pagalba. Savo 2007 m. balandžio 24 d. rašte Komisija nurodė dvi pagalbos priemones: „Viešosios paslaugos įsipareigojimas – *Gozo Channel Co Ltd*“ ir „Viešosios paslaugos įsipareigojimas – *Sea Malta Co Ltd*.“

5. TREČIŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS

(150) Kaip minėta 3 konstatuojamojoje dalyje, pastabos buvo gautos iš šešių suinteresuotųjų šalių ir Vokietijos laivybos sektoriaus darbuotojo, pageidaujančio, kad jo tapatybė būtų neatskleista. Šios pastabos apibendrintos 151–177 konstatuojamosiose dalyse.

5.1. **Laivai, atitinkantys tonažo mokesčio taikymo reikalavimus**

(151) Europos bendrijos laivų savininkų asociacija (ECSA) sutiko su Komisijos pirminiu vertinimu, kad žvejybos laivai, naftos bokštai ir nekomercinės pramoginės jachtos neturėtų būti laikomi atitinkančiais tonažo mokesčio reikalavimus.

5.2. **Tonažo mokesčio taikymas baržoms**

(152) Maltos tarptautinė laivybos taryba pabrėžė, kad nevaromos baržos veža krovinius, o vilkikai užtikrina, kad kroviniai pasiektų paskirties vietą. Todėl tai yra viena operacija ir kiekvienas laivas turi būti laikomas atitinkančiu tonažo mokesčio taikymo reikalavimus.

([76]) Iš dalies pakeisto 1986 m. Įstatymu Nr. XXIV įtraukiant 85A straipsnį, kuriuo atsakingam ministrui leidžiama patvirtinti, kad nuo mokesčio atleisti yra ir iki 1 000 grynųjų tonų talpos laivai.

([77]) Aktas dėl Čekijos Respublikos, Estijos Respublikos, Kipro Respublikos, Latvijos Respublikos, Lietuvos Respublikos, Vengrijos Respublikos, Maltos Respublikos, Lenkijos Respublikos, Slovėnijos Respublikos ir Slovakijos Respublikos stojimo sąlygų ir sutarčių, kuriomis yra grindžiama Europos Sąjunga, pritaikomųjų pataisų (Stojimo aktas) (OL L 236, 2003 9 23, p. 33).

([78]) OL C 132, 2009 6 11, p. 6.

5.3. **Tonažo mokesčio taikymas kruiziniams laivams**

(153) Maltos tarptautinė laivybos taryba pabrėžė, kad kruizinių laivų eksploatavimo veikla yra keleivių vežimo veiklos sinonimas.

(154) ECSA teigė, kad pirminė kruizinio laivo paskirtis yra jūrų transporto paslaugos, net jeigu jomis naudojamasi pramoginiais tikslais. ECSA taip pat pabrėžė, kad kruiziniams laivams taikomos tos pačios kontrolės ir reglamentavimo priemonės, kaip ir dideliems vandenynais plaukiojantiems laivams, ir jų jūrininkai turi laikytis tų pačių atestavimo reikalavimų. Jiems taip pat taikomos tos pačios vėliavos ir uosto valstybės kontrolės priemonės bei tos pačios tarptautinės konvencijos, kaip ir kitiems tarptautinių reisų laivams. Kruizų sektorius labai prisidėjo siekiant Jūrų transporto gairių tikslų. Kruizų sektoriuje juntamas konkurencinis ne ES šalių sektorių spaudimas. Jeigu EEE susitarimo šalis arba valstybė narė nustato mokesčius (arba kitas išlaidas), kurių nenustato kitos valstybės, valstybė narė gali numanyti, kad jos laivai ims plaukioti su kitos valstybės, kokioje bendros sąnaudos yra mažesnės, vėliava.

5.4. **Tonažo mokesčio taikymas komercinėms jachtoms**

(155) Maltos tarptautinė laivybos taryba, Maltos prekybos, verslo ir pramonės rūmai ir tinklas „Super Yachts Industry Network – Malta“ pabrėžė, kad komercinių jachtų veikla yra susijusi su keleivių vežimu, ir šioje srityje esama didelės tarptautinės konkurencijos su lengvatinių mokesčių zonomis siekiant pritraukti nuosavybės bendrovių steigimo ir komercinių jachtų registravimo verslą.

5.5. **Tonažo mokesčio taikymas aptarnaujantiems laivams**

(156) ECSA primygtinai tvirtino, kad reikalavimus atitinkančių laivų tipų sąrašas neturėtų būti galutinis ir baigtinis. ECSA teigė, kad nėra tikro skirtumo tarp „paslaugų teikimo“ ir „vežimo“ veiklos, nes visa tai yra komercinės laivybos veikla. ECSA palankiai vertino tai, kad Komisija pripažįsta, jog tam tikri paslaugas teikiantys laivai (pavyzdžiui, kabelių tiesimo) atitinka valstybės pagalbos skyrimo reikalavimus.

5.6. **Pajamos, atitinkančios tonažo mokesčio taikymo reikalavimus**

5.6.1. *Kapitalo prieaugio, gauto pardavus tonažo mokesčiu apmokestinamus laivus, apmokestinimas*

(157) ECSA teigė, kad tonažo mokestis turėtų būti netaikomas tik pelnui, gautam perkant arba parduodant turtą, susijusį su įprasta laivo eksploatuotojo veikla, kai bendrovė nevykdo jokios kitos veiklos, išskyrus laivybos turto pirkimą ir pardavimą. Tokiu atveju pati bendrovė negali būti laikoma teikiančia laivybos paslaugas.

(158) ECSA tvirtino, kad kapitalo prieaugiui, gaunamam pardavus laivus, taip pat turėtų būti taikomas tonažo mokestis, kai laivai įsigyti prieš nustatant tonažo mokesčio schemą, o tonažo mokesčio schemose turėtų būti nustatyta teisinga ir nešališka pereinamojo laikotarpio tvarka, atsižvelgiant į bet kokius mokestinius reikalavimus, susidariusius per laikotarpį iki tonažo mokesčio taikymo.

5.6.2. *Tonažo mokesčio taikymas su jūrų transportu susijusioms papildomoms paslaugoms*

(159) Pasak ECSA, papildoma veikla turėtų būti įprasta laivybos organizacijos teikiamų laivybos paslaugų dalis. ECSA tvirtina, kad nėra reikalo pateikti papildomos veiklos apibrėžties, taikant Jūrų transporto gaires, – reikia palikti laisvę pačioms valstybėms narėms išsamiai aiškinti tą sąvoką, stebint Komisijai.

(160) ECSA sutinka su Komisija, kad finansų įstaigų paslaugos (pvz., paskolos ir garantijos), teikiamos laivybos bendrovėms, kurioms taikomas tonažo mokestis, neturėtų būti laikomos atitinkančiomis papildomos veiklos reikalavimus.

(161) Jeigu vienintelis bendrovės verslas yra reikalavimus atitinkančių laivų eksploatavimas, visas pelnas iš laivo eksploatavimo veiklos turėtų būti įtrauktas į atskirą apskaitą, jeigu verslo veikla atitinka įprastą sektoriaus praktiką.

(162) ECSA atkreipė dėmesį, kad daug bendrovių už savo paslaugas ima bendrą mokestį ir dėl tokios plačios aprėpties gali išvengti reikalavimo atlikti sutartinius skaičiavimus pelno proporcingo paskirstymo tikslais. ECSA pabrėžė, kad tokios plačios aprėpties taikymas palaikomas ir EBPO pavyzdine sutartimi dėl apmokestinimo.

(163) ECSA nurodė, kad, ekonominiu požiūriu teikiant daugumą keleivinės laivybos paslaugų, atskirai apmokestinamos paslaugos yra būtinas ir įprastas elementas. Be tų paslaugų laivybos veikla klientams būtų nepatraukli, o laivybos bendrovėms – neperspektyvi, todėl ta veikla turėtų atitikti tonažo mokesčio taikymo reikalavimus.

(164) Kalbant apie kruizinių laivų veiklą, kelionės rinkinį sudaro taip pat įvairios paslaugos, teikiamos kelionės metu, kurias keleivis tikisi gauti. ECSA nurodė, kad tai būtų komunikacijos paslaugos, barai, valiutos keitykla, ekskursijos krante, parduotuvės, sveikatingumo ir grožio paslaugos, pramogos. Tam tikrais atvejais, pavyzdžiui, rengiant ekskursijas krante, ta papildoma veikla yra paslauga, įsigyjama kruizo organizatorių (paprastai vietos agentai parengia tokių paslaugų rinkinį ir parduoda jį kruizo organizatoriams), todėl ši veikla turėtų būti įtraukta kaip reikalavimus atitinkanti veikla.

(165) ECSA pripažįsta nesąžiningos konkurencijos su krante veikiančiomis šalies įmonėmis vengimo principą ir atkreipia dėmesį, kad būtų nepriimtina laivus naudoti pirmiausia kaip plaukiojančius prekybos centrus, kazino arba stacionarius viešbučius.

(166) Maltos tarptautinė laivybos taryba laikėsi panašios nuomonės apie kruizus ir paslaugų keleiviams rinkinius.

5.6.3. *Tonažo mokesčio taikymas subjektams, reikalavimus atitinkančius laivus išnuomojantiems be įgulos*

(167) ECSA tvirtino, kad valstybės narės turėtų nuspręsti, ar reikėtų nustatyti kokius nors apribojimus, atsižvelgiant į, pavyzdžiui, nacionalinės laivybos pramonės ir jūrų pramonės komplekso struktūrą.

(168) Norvegijos laivų savininkų asociacija paaiškino, kad laivo nuomojimas be įgulos yra įprasta laivybos bendrovių taikoma tvarka. Tačiau paprastai be įgulos išnuomojama tik maža procentinė laivybos bendrovių bendros talpos dalis. Yra kelios bendrovės, kurioms priklauso tik laivai, išnuomoti be įgulos. Jeigu pajamos iš laivo išnuomojimo be įgulos nebūtų visiškai neapmokestinamos, EEE veikiantys laivų savininkai negalėtų siūlyti konkurencingų nuomos įkainių. Be to, bendrovės, teikiančios paslaugas naftos ir dujų įmonėms, veikiančioms užsienio šelfuose, paprastai atskiria veiklą, susijusią su laivo turėjimu, ir su jo eksploatavimu, kad galėtų konkuruoti valstybėje, kurioje vykdo veiklą. Dažnai laivo išnuomojimas be įgulos yra vienintelė galimybė norint patekti į saugomas užsienio rinkas. Taip pat, kai frachtuotojas yra su nafta susijusi bendrovė, toks frachtuotojas dažnai pats turi įgulos įdarbinimo ir laivo techninio valdymo paslaugų organizaciją ir pageidauja naudotis jos paslaugomis. Taip pat yra teritorijų, kuriose rizika, susijusi su išlaidomis įgulai ir įgulos prieinamumu, sąnaudomis ir laiku užtikrinamomis galimybėmis gauti laivo remonto paslaugas bei visa kita, kas būtina laivui eksploatuoti, laikoma nepriimtina, todėl pirmumas teikiamas laivo nuomai be įgulos.

(169) Norvegijos laivų savininkų asociacija tvirtina, kad bendrovėms, kurioms taikomas tonažo mokestis, leidžiant laivus išnuomoti be įgulos, valstybės pagalba laivybos pramonei nepadidės ([79]). Neapmokestinamos laivybos pajamos tiesiog padalijamos bendrovei, kuriai priklauso laivas ir kuri laivą išnuomojo, ir bendrovei, kuri eksploatuoja laivą (laivą eksploatuojančios bendrovės neapmokestinamos pajamos mažinamos laivo nuomos be įgulos mokesčiu, o šis yra neapmokestinamos bendrovės, kuriai priklauso laivas, pajamos).

(170) Maltos tarptautinė laivybos taryba teigė, kad laivo turėjimas ir laivo eksploatavimas turi būti laikoma visuma. Laivo turėjimo ir laivo eksploatavimo veiklą gali vykdyti ta pati organizacija. Kartais tą pačią veiklą gali vykdyti keli subjektai. Kai esama kelių subjektų, visiems tenka prisiimti sąnaudas ir atsakomybę, taip pat rūpintis, kad pirminės operacijos būtų vykdomos saugiai ir veiksmingai. Pabrėžiama, kad Maltos teisėje ir tarptautinėje teisėje laivo savininkui nustatytos didžiulės prievolės ir atsakomybė, net ir tada, kai laivas išnuomojamas be įgulos. Todėl jeigu laivas išnuomojamas tarptautiniam krovinių ir keleivių vežimui, tonažo mokesčio schema turėtų būti taikoma ir savininkui, ir frachtuotojui.

([79]) Palyginti su scenarijumi, kai laivo turėjimo ir laivo eksploatavimo funkcijas vykdo ta pati organizacija.

5.6.4. *Tonažo mokesčio taikymas laivų su įgula nuomai (kai laivas išnuomojamas tam tikram laikui arba tam tikrai kelionei)*

(171) ECSA pabrėžė, kad laivo nuomojimo veikla užtikrinamas tiesioginis ir netiesioginis užimtumas dideliam skaičiui laivybos specialistų iš visos Europos, o laikantis lankstaus požiūrio padedama laivybos bendrovių pagrindinius biurus išlaikyti ES.

(172) Kalbant apie tam tikrus Komisijos sprendimus, kuriais nustatoma, kokia būtina minimali pačių frachtuotojų, kai laivas išnuomojamas tam tikram laikui, laivybos dalis, kad frachtuotojui galėtų būti taikoma tonažo mokesčio lengvata, ECSA laikėsi nuomonės, kad šis reikalavimas turėtų būti ne toks griežtas.

(173) Pasak Norvegijos laivų savininkų asociacijos, dėl komercinių priežasčių dauguma laivybos bendrovių turi atstovus keliuose viso pasaulio jūrų laivininkystės centruose, ir jeigu tarptautinė laivybos organizacija turėtų strategiją savo laivyne padidinti laivų, nuomojamų tam tikram laikui, skaičių, ji galėtų tai padaryti, net jeigu Europos tonažo mokesčio schemomis būtų nustatyta kokių nors apribojimų. Jos tai darytų naudodamosi patronuojamąja įmone, nesančia EEE rezidente.

5.7. **Ryšio su vėliava taisyklė**

(174) ECSA laikėsi nuomonės, kad, iš esmės, Jūrų transporto gairėse yra tam tikro praktiško laipsnio lankstumo, susijusio su tuo, kaip naudojamos valstybių narių vėliavos, ir tai neturėtų būti griežtinama.

5.8. **Veiklos atskyrimo taisyklės**

(175) ECSA pabrėžė, kad tonažo mokesčio schemose turi būti nustatyta aiški reikalavimus atitinkančios veiklos apibrėžtis.

(176) Laivo eksploatuotojas į atskirą apskaitą gali įtraukti paslaugų pirkimo iš kitų įmonių veiklą, bet negali įtraukti pelno, gaunamo vykdant kitą veiklą. Toks įprastų rinkos sąlygų principas taikomas administruojant mokesčius, jis žinomas kaip sandorių kainodaros reikalavimas. Pavyzdžiui, jeigu laivo eksploatuotojas teikia sausumos paslaugas, pavyzdžiui, sausumos transporto arba apgyvendinimo viešbutyje paslaugas, ir tai įtraukta į paslaugų rinkinį, bet koks pelno dydis, kurį jis taiko ir kuris yra didesnis nei įprastomis rinkos sąlygomis patiriamos sąnaudos, turėtų patekti į tonažo mokesčio taikymo sritį. Taigi, jeigu paslaugas rinkos įkainiais teikia trečioji šalis, kad ir kokį pelną laivo eksploatuotojas gautų, tas pelnas bus įtrauktas į atskirą apskaitą. Tačiau, jeigu paslaugos teikiamos laivo eksploatuotojo grupėje, joms bus taikoma sandorių kainodara ir pelnas, gaunamas iš kelių transporto arba viešbučių veiklos, nepateks į tonažo mokesčio taikymo sritį, o tonažo mokestis galės būti taikomas tik apskaičiuotam tokių grupės paslaugų pelno dydžiui.

5.9. **Iš laivybos bendrovių finansavimo gaunamo pelno neapmokestinimas**

(177) ECSA sutiko su Komisija, kad finansų įstaigų paslaugos (pvz., paskolos ir garantijos), teikiamos laivybos bendrovėms, kurioms taikoma tonažo mokesčio schema, neturėtų būti laikomos atitinkančia reikalavimus arba papildoma veikla.

6. **MALTOS PASTABOS DĖL TREČIŲJŲ ŠALIŲ PASTABŲ**

(178) Malta mano, jog sprendžiant iš daugumos gautų pastabų, galima aiškiai matyti, kad jas pateikusius subjektus apskritai tenkina tai, kaip Maltoje taikomos Jūrų transporto gairės. Malta atkreipė dėmesį, kad suinteresuotieji subjektai neprieštaravo esamai tvarkai ir ją palaikė.

7. **PAGALBOS VERTINIMAS**

7.1. **Pagalbos buvimas**

(179) Pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį „valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras *įmones* arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai“.

(180) Atitinkamai, kad paramos priemonė būtų laikoma pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, ji turi atitikti visas šias sąlygas: i) priemonė turi būti finansuojama iš valstybės išteklių ir priskiriama valstybei; ii) priemone turi būti suteikiamas atrankusis pranašumas jos gavėjui, palaikant tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą; iii) priemone turi arba gali būti iškraipoma konkurencija ir iv) priemone turi būti galima daryti poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.

(181) Toliau Komisija vertins, ar i) tonažo mokesčio schema, ii) kapitalo prieaugio, gaunamo pardavus arba perdavus laivus, neapmokestinimas, iii) kapitalo prieaugio, susijusio su laivybos bendrovių akcijomis, neapmokestinimas, iv) dividendų, susijusių su laivybos bendrovių akcijomis, neapmokestinimas, v) palūkanų arba kitų pajamų, susijusių su laivybos bendrovių arba tonažo mokesčiu apmokestinamų laivų finansavimu, neapmokestinimas, vi) atleidimas nuo tam tikrų dokumentų ir perleidimo žyminių mokesčių (toliau kartu – nacionalinės priemonės) atitinka 180 konstatuojamojoje dalyje nurodytus kriterijus ir dėl to yra valstybės pagalba.

Valstybės ištekliai, priskyrimas valstybei ir pranašumas

(182) Komisija atkreipia dėmesį, kad nacionalinės priemonės yra susijusios su atleidimu nuo įprastų mokesčių ir rinkliavų, paprastai mokėtinų Maltos valstybei. Tonažo mokesčio schema sumažinamas mokestis, palyginti su pajamų mokesčiu, paprastai mokamu nuo įmonės pajamų pagal Pajamų mokesčio įstatymą. Dividendų ir kapitalo prieaugio, susijusių su akcijomis laivybos bendrovėse, taip pat kapitalo prieaugio, susijusio su laivų pardavimu arba perdavimu, ir palūkanų ar kitokių pajamų, susijusių su laivybos bendrovių arba tonažo mokesčiu apmokestinamų laivų finansavimu, neapmokestinimą sudaro pagal Pajamų mokesčio įstatymą mokėtinų mokesčių netaikymas, leidžiamas pagal Prekybinės laivybos įstatymą ir Mokesčių nuostatus. Panašiai, atleidimas nuo tam tikrų dokumentų ir perleidimo žyminių mokesčių, kaip nustatyta Dokumentų ir perleidimo žyminio mokesčio įstatyme, taip pat yra taikomas pagal Prekybinės laivybos įstatymą ir Mokesčių nuostatus. Atleidimas nuo mokesčių mokėjimo, taikomas ministro nuožiūra, taip pat yra atleidimas nuo įprastų mokesčių ir rinkliavų, paprastai mokėtinų Maltos valstybei.

(183) Komisija atkreipia dėmesį, kad mokestinių pajamų praradimas valstybei prilygsta valstybės išteklių naudojimui fiskalinių išlaidų pavidalu. Leisdama pagal Prekybinės laivybos įstatymą sumažinti mokesčius ir žyminius mokesčius arba atleisti nuo jų Malta atsisako pajamų, kurios yra valstybės ištekliai. Taigi, mokesčių mažinimas ir atleidimas nuo mokesčių bei nuo žyminio mokesčio yra susiję su valstybės ištekliais. Tų priemonių įgyvendinimą reglamentuoja valstybė (Prekybinės laivybos įstatymu – tai yra parlamentinis įstatymas, ir Mokesčių nuostatais – juos Malta laiko papildomu teisės aktu, kuriuo įgyvendinamas Prekybinės laivybos įstatymas). Kadangi tos fiskalinės priemonės yra suteiktos Maltos institucijų, jos yra priskirtinos valstybei.

(184) Kad priemonė būtų laikoma valstybės pagalba, ja jos gavėjams turi būti suteiktas finansinis pranašumas. Komisija atkreipia dėmesį, kad nacionalines priemones sudaro atleidimas nuo mokesčių ir žyminių mokesčių, ir tuo pagalbos gavėjui suteikiamas pranašumas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

(185) Todėl Komisija daro išvadą, kad

i) tonažo mokestis pagal tonažo mokesčio sistemą;

ii) atleidimas nuo mokesčių mokėjimo ministro nuožiūra;

iii) kapitalo prieaugio, gaunamo pardavus arba perdavus laivus, neapmokestinimas;

iv) kapitalo prieaugio, susijusio su laivybos bendrovių akcijomis, neapmokestinimas;

v) dividendų, susijusių su laivybos bendrovių akcijomis, neapmokestinimas;

vi) palūkanų arba kitų pajamų, susijusių su laivybos bendrovių arba tonažo mokesčiu apmokestinamų laivų finansavimu, neapmokestinimu;

vii) atleidimas nuo tam tikrų dokumentų ir perleidimo žyminių mokesčių

yra suteikti naudojant valstybės išteklius ir yra priskirtini valstybei, be to, jais pagalbos gavėjams suteikiamas pranašumas.

(186) Toliau atskirai pagal kiekvieną priemonę vertinami kiti elementai, būtini, kad priemonė būtų valstybės pagalba, būtent atrankusis priemonės pobūdis, taip pat galimybė, kad ji iškraipys konkurenciją ir darys poveikį prekybai.

7.1.1. *Tonažo mokesčio schema*

Atrankusis pranašumas

(187) Kad priemonė būtų valstybės pagalba, ji turi būti atrankioji ir palanki tam tikroms įmonėms arba tam tikrų prekių gamybai, kaip nustatyta SESV 107 straipsnio 1 dalyje. Kalbant apie atrankumo sąlygų aiškinimą, jau nusistovėjusi Teismo praktika, kad priemonė gali būti laikoma atrankiąja, jeigu ja siekiama „iš dalies atleisti šias įmones nuo finansinės naštos, atsirandančios įprastai taikant bendrąją įstatymais nustatytą privalomų įmokų sistemą“ ([80]). Taigi, priemonė laikoma atrankiąja, jeigu ja nukrypstama nuo įprasto bendros mokesčių sistemos taikymo.

(188) Teisingumo Teismas parengė trijų etapų analizę, atliktiną vertinant ([81]). Pirma, turi būti nustatyta bazinė sistema. Antra, turėtų būti nustatyta, ar konkrečia priemone nukrypstama nuo tos sistemos, jeigu pagal ją diferencijuojami ekonominės veiklos vykdytojai, kurių faktinė ir teisinė padėtis, atsižvelgiant į tai sistemai būdingus tikslus, yra panaši. Vertinimas, ar nuo šios sistemos nukrypta, yra svarbiausias šios analizės dalies elementas ir juo remiantis galima padaryti išvadą, ar priemonė *prima facie* yra atrankioji. Jeigu aptariama priemone nuo bazinės sistemos nenukrypstama, ji nėra atrankioji. Tačiau jeigu nukrypstama (taigi ta priemonė yra *prima facie* atrankioji), trečiajame analizės etape reikia nustatyti, ar (bazinės) sistemos pobūdis arba bendra struktūra pateisina tą nukrypimą ([82]). Jeigu sistemos pobūdis ir bendroji struktūra pateisina *prima facie* atrankiąją priemonę, ji nebus laikoma atrankiąja, taigi nepateks į SESV 107 straipsnio 1 dalies taikymo sritį ([83]).

(189) Įmonėms Maltoje pagal Pajamų mokesčio įstatymą taikomas 35 % mokestis ([84]). Laivybos organizacijų, pasirinkusių taikyti tonažo mokesčio schemą, pajamoms, gaunamos iš laivybos veiklos, netaikomas mokestis, mokėtinas pagal Pajamų mokesčio įstatymą, – užuot mokėjusios tą mokestį, jos moka fiksuotąją sumą. Komisija atkreipia dėmesį, kad ne visi sektoriai arba įmonės gali naudotis 2.1 skirsnyje apibūdinta tonažo mokesčio schema arba panašia schema, taigi ši schema yra *prima facie* atrankioji. Dėl tonažo mokesčio pagalbos gavėjai gali sutaupyti savo mokestinių išlaidų. Ši nukrypti leidžianti nuostata nėra pagrįsta dėl bendrosios sistemos pobūdžio, veikiau ji taikoma turint konkretų tikslą suteikti naudos ir skatinti tam tikrą veiklą.

(190) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad tonažo mokesčio schema suteikiamas atrankusis ekonominis pranašumas.

Konkurencijos iškraipymas ir poveikis prekybai

(191) Valstybės taikoma priemonė laikoma iškraipančia konkurenciją arba galinčia ją iškraipyti, jeigu dėl jos pagalbos gavėjo konkurencinė padėtis gali pagerėti, palyginti su kitomis įmonėmis, su kuriomis jis konkuruoja ([85]). Taigi visais praktiniais tikslais laikoma, kad konkurencija yra iškraipoma, kaip nustatyta SESV 107 straipsnyje, kai tik valstybė suteikia kokiai nors įmonei finansinį pranašumą liberalizuotame sektoriuje, kuriame yra arba galėtų būti konkurencija ([86]). Jeigu dėl valstybės suteiktos finansinės pagalbos įmonės padėtis vykdant Bendrijos vidaus prekybą pagerėja, palyginti su kitomis konkuruojančiomis įmonėmis, turi būti vertinama, kad pagalba daroma įtaka šiai prekybai ([87]).

([80]) 1974 m. liepos 2 d. Sprendimas *Italijos Respublika / Europos Bendrijų Komisija*, 173/73, Rink. p. 709, 3 punktas.
([81]) Žr., pvz., 2008 m. gruodžio 18 d. Sprendimo *Gibraltaro Vyriausybė / Komisija*, sujungtos bylos T-211/04 ir T-215/04, Rink. p. II-3745, 143–144 punktus.
([82]) Žr., pvz., 2011 m. rugsėjo 8 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Komisija / Nyderlandai*, C-279/08 P, ECLI:EU:C:2011:551, 62 punktą; 2001 m. lapkričio 8 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Adria-Wien Pipeline*, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, 42 punktą.
([83]) Žr., pvz., 2011 m. rugsėjo 8 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Paint Graphos ir kiti*, sujungtos bylos C-78/08–C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, 49 ir tolesnius punktus; 2004 m. balandžio 29 d. Teisingumo Teismo sprendimo *GIL Insurance*, C-308/01, ECLI:EU:C:2004:252, 60 ir tolesnius punktus.
([84]) Pajamų mokesčio įstatymo 56 straipsnio 6 dalis.
([85]) 1980 m rugsėjo 17 d. Sprendimas *Phillip Morris*, 730/79, Rink. p. 267, 11 punktas; 2000 m. birželio 15 d. Sprendimas *Alzetta*, sujungtos bylos T-298/07, T-312/97 ir kt., Rink. p. II-2325, 80 punktas.
([86]) 2000 m. birželio 15 d. Sprendimas *Alzetta*, sujungtos bylos T-298/07, T-312/97 ir kt., Rink. p. II-2325, 141–147 punktai.
([87]) 2001 m. balandžio 4 d. Sprendimas *Friulia Venezia Giulia*, T-288/97, Rink. p. II-1619, 41 punktas.

(192) Laivybos veikla iš esmės yra vykdoma pasaulinėje rinkoje. Be to, ir jūrų kabotažo maršrutų, ir jūrų transporto paslaugų rinkos yra visiškai liberalizuotos ([88]). Taigi, dėl laivybos bendrovių, kurioms taikoma tonažo mokesčio schemos lengvata, teikiamų paslaugų gali būti konkuruojama su valstybėmis narėmis, tarp valstybių narių ir tarp valstybių narių ir trečiųjų valstybių. Todėl schema keliama grėsmė, kad gali būti iškraipyta konkurencija ir daromas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai.

Išvada

(193) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad tonažo mokestis yra valstybės pagalba, kaip nustatyta SESV 107 straipsnio 1 dalyje.

7.1.2. *Atleidimas nuo mokesčių mokėjimo ministro nuožiūra*

(194) Dabartiniais teisės aktais nepakankamai ribojama ministro veiksmų laisvė laivams netaikyti mokesčių pagal Mokesčių nuostatus, kaip aptarta 23 ir 112 konstatuojamosiose dalyse. Veiksmų laisvė nenustatyta pakankamai tiksliai, kad sumažinti mokesčiai būtų taikomi tikslinei ne ekonominei veiklai, kuria siekiama humanitarinių arba filantropinių tikslų.

(195) Priemonėms, kurios gali būti taikomos ministro nuožiūra, taikoma tai, kas išdėstyta 187 ir tolesnėse konstatuojamosiose dalyse dėl atrankiojo pranašumo ir 191 ir tolesnėse konstatuojamosiose dalyse dėl konkurencijos iškraipymo bei poveikio prekybai.

Išvada

(196) Todėl Komisija daro išvadą, kad galimybė ministro nuožiūra ir kitiems laivams netaikyti mokesčio, yra valstybės pagalba, kaip nustatyta Sutarties 107 straipsnio 1 dalyje.

7.1.3. *Kapitalo prieaugio, gaunamo pardavus laivus, neapmokestinimas*

(197) Pajamų mokesčio įstatymo 5 straipsnio 1 dalies a punktu nustatytas mokestis, taikytinas kapitalo prieaugiui, gaunamam perdavus ilgalaikį turtą. Mokesčių nuostatų 3 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad kapitalo prieaugis, gaunamas pardavus arba perdavus tonažo mokesčiu apmokestinamus laivus, yra neapmokestinamas.

Atrankusis pranašumas

(198) Kaip minėta 187 konstatuojamojoje dalyje, priemonė laikoma atrankiąja, jeigu ja nukrypstama nuo įprasto bendros mokesčių sistemos taikymo. Mokesčių nuostatų 3 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad kapitalo prieaugis, gaunamas pardavus laivus, yra neapmokestinamas, nors pagal bendrąją mokesčių sistemą Pajamų mokesčio įstatymo 5 straipsnio 1 dalimi nustatyta, kad kapitalo prieaugiui, gaunamam perdavus ilgalaikį turtą, taikomas mokestis, o jo dydis iš esmės yra 35 %. Laivybos organizacijų, pasirinkusių taikyti tonažo mokesčio schemą, kapitalo prieaugiui, gaunamam pardavus tonažo mokesčiu apmokestinamus laivus, netaikomas mokestis, mokėtinas pagal Pajamų mokesčio įstatymą. Komisija atkreipia dėmesį, kad toks atleidimas nuo mokesčio taikomas ne visiems sektoriams arba įmonėms, taigi šis atleidimas nuo mokesčio yra *prima facie* atrankusis. Atleisti nuo mokesčio pagalbos gavėjai gali sutaupyti savo mokestinių išlaidų. Ši nukrypti leidžianti nuostata nėra pagrįsta dėl bendrosios sistemos pobūdžio, veikiau ji taikoma turint konkretų tikslą suteikti naudos ir skatinti tam tikrą veiklą.

(199) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija mano, kad kapitalo prieaugio, gaunamo pardavus laivus, neapmokestinimu suteikiamas atrankusis pranašumas, kaip nustatyta SESV 107 straipsnio 1 dalyje.

Konkurencijos iškraipymas ir poveikis prekybai

(200) Kaip išdėstyta 191 konstatuojamojoje dalyje, jeigu valstybės finansine pagalba sustiprinama įmonės padėtis, palyginti su kitomis įmonėmis, konkuruojančiomis vykdant Bendrijos vidaus prekybą, manoma, kad minėta pagalba daro poveikį tokiai prekybai ([89]).

([88]) Nuo 1993 m. sausio 1 d.: Reglamentas (EEB) Nr. 3577/92; Reglamentas (EEB) Nr. 4055/86.
([89]) 2001 m. balandžio 4 d. Sprendimas *Friulia Venezia Giulia*, T-288/97, Rink. p. II-1619, 41 punktas.

(201) Kaip išsamiau išdėstyta 192 konstatuojamojoje dalyje, laivybos veikla iš esmės yra vykdoma pasaulinėje rinkoje. Taigi, dėl laivybos bendrovių teikiamų paslaugų, kurioms netaikomas kapitalo prieaugio mokestis, gali būti konkuruojama tarp valstybių narių. Todėl priemonė kelia grėsmę, kad gali būti iškreipta konkurencija ir padarytas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai.

Išvada

(202) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija mano, kad kapitalo prieaugio, gaunamo pardavus laivus, neapmokestinimas yra valstybės pagalba, kaip nustatyta SESV 107 straipsnio 1 dalyje.

7.1.4. *Dividendų, susijusių su laivybos bendrovių akcijomis, neapmokestinimas*

Atrankusis pranašumas

(203) Bazinė sistema turėtų būti apibrėžta kaip bendroji mokesčių sistema, taikoma dividendams. Pajamų mokesčio įstatymo 68 straipsnyje nustatyta, kad jokio subjekto, esančio arba nesančio Maltos rezidentu, pajamos iš dividendų neapmokestinamos. Be to, 68 straipsnyje nustatyta, kad niekas neprivalo mokesčių deklaracijoje nurodyti dividendų pajamų. Maltos institucijos patvirtino, kad iš esmės bet kokios rūšies akcininko gaunamiems dividendams Maltoje taikomas nulinio tarifo bendrasis mokestis. Kalbant apie laivybos organizacijų akcininkus, Mokesčių nuostatų 3 straipsnio 1 dalies a punkte nustatyta, kad „joks papildomas mokestis, mokėtinas pagal Pajamų mokesčio įstatymą, netaikomas pajamoms arba nemokamas nuo pajamų, [jeigu tos pajamos] gaunamos iš licencijuotos laivybos organizacijos laivybos veiklos“, tačiau tik jeigu laivybos organizacija yra deramai sumokėjusi visas mokėtinas rinkliavas ir mokesčius. Todėl ir ne laivybos bendrovės, ir laivybos organizacijos akcininkai, iš bendrovės gavę dividendus, tokių dividendų atžvilgiu neturi mokėti mokesčio. Todėl dividendų, susijusių su laivybos bendrovių akcijomis, neapmokestinimas yra bendroji priemonė, kuri savo pobūdžiu nėra atrankioji.

Išvada

(204) Remiantis pirmiau pateiktu vertinimu, dividendų neapmokestinimas nėra atrankus, todėl jis nėra ir valstybės pagalba, kaip nustatyta SESV 107 straipsnio 1 dalyje.

7.1.5. *Palūkanų arba kitų mokėtinų pajamų, susijusių su laivybos bendrovių arba tonažo mokesčiu apmokestinamų laivų finansavimu, neapmokestinimas*

Atrankusis pranašumas

(205) Komisija atkreipia dėmesį, kad Prekybinės laivybos įstatymo 84Z straipsnio 1 dalyje nustatyta labai įvairi veikla ([90]), dėl kurios organizacija gali būti laikoma laivybos organizacija. Prekybinės laivybos įstatymo 3 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad joks pagal Pajamų mokesčio įstatymą finansų įstaigų mokėtinas mokestis neturi būti mokamas nuo palūkanų arba kitų pajamų, susijusių su licencijuotų laivybos organizacijų, nustatytų Prekybinės laivybos įstatymo 84Z straipsnio 1 dalyje, veiklos finansavimu arba tonažo mokesčiu apmokestinamo laivo finansavimu.

(206) Kaip minėta 187 konstatuojamojoje dalyje, priemonė laikoma atrankiąja, jeigu ja nukrypstama nuo įprasto bendros mokesčių sistemos taikymo. Mokesčių nuostatų 3 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad palūkanos arba kitos mokėtinos pajamos, susijusios su licencijuotų laivybos organizacijų, nustatytų Prekybinės laivybos įstatymo 84Z straipsnio 1 dalyje, operacijų finansavimu arba tonažo mokesčiu apmokestinamo laivo finansavimu yra neapmokestinamos, nors pagal bendrąją mokesčių sistemą Pajamų mokesčio įstatymo 4 straipsnio 1 dalimi nustatytas vienodo 35 % tarifo mokestis, taikomas palūkanų pajamoms, gaunamoms iš finansavimo veiklos, pavyzdžiui, paskolų arba garantijų teikimo. Taigi, finansų įstaigos atleidžiamos nuo pajamų mokesčio, taikytino pajamoms, gaunamoms finansuojant plačiai apibrėžtą licencijuotų laivybos organizacijų veiklą arba finansuojant tonažo mokesčiu apmokestinamus laivus.

(207) Komisija atkreipia dėmesį, kad finansų įstaigos, finansuojančios bendroves, išskyrus licencijuotas laivybos organizacijas, nuo tokio mokesčio neatleidžiamos. Todėl atleidimas nuo mokesčio yra *prima facie* atrankioji priemonė, palanki finansų įstaigoms, finansuojančioms laivybos sektorių. Atleisti nuo mokesčio pagalbos gavėjai gali sutaupyti savo mokestinių išlaidų.

([90]) Žr. šio sprendimo 9 konstatuojamąją dalį.

(208) Komisija mano, kad Maltos pajamų mokesčio bendrosios sistemos pobūdžiu nesiekiama nieko, kuo būtų galima paaiškinti šį nukrypimą, ir priemonė įdiegta tik turint konkretų tikslą suteikti naudos ir skatinti tam tikrą veiklą.

(209) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija mano, kad palūkanų ir kitų mokėtinų pajamų, susijusių su licencijuotų laivybos organizacijų operacijų finansavimu arba tonažo mokesčiu apmokestinamų laivų finansavimu, neapmokestinimu suteikiamas atrankusis pranašumas, kaip nustatyta SESV 107 straipsnio 1 dalyje.

Konkurencijos iškraipymas ir poveikis prekybai

(210) Finansinės paslaugos iš esmės teikiamos Europos rinkoje, o joje finansų įstaigos konkuruoja viena su kita. Taigi, dėl finansų įstaigų teikiamų paslaugų, kurioms netaikomas mokestis, konkuruojama tarp valstybių narių.

(211) Jeigu dėl valstybės narės suteiktos finansinės pagalbos įmonės padėtis vykdant Bendrijos vidaus prekybą pagerėja, palyginti su kitomis konkuruojančiomis įmonėmis, turi būti vertinama, kad priemone daroma įtaka šiai prekybai ([91]). Todėl priemonė kelia grėsmę, kad gali būti iškreipta konkurencija ir padarytas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai.

Išvada

(212) Dėl pirmiau išdėstytų priežasčių Komisija daro išvadą, kad palūkanų ir kitų mokėtinų pajamų, susijusių su licencijuotų laivybos organizacijų operacijų finansavimu arba tonažo mokesčiu apmokestinamų laivų finansavimu, neapmokestinimas yra valstybės pagalba, kaip nustatyta SESV 107 straipsnio 1 dalyje.

7.1.6. *Kapitalo prieaugio, susijusio su laivybos bendrovių akcijomis, neapmokestinimas*

Atrankusis pranašumas

(213) Kaip minėta 187 konstatuojamojoje dalyje, priemonė laikoma atrankiąja, jeigu ja nukrypstama nuo įprasto bendros mokesčių sistemos taikymo. Maltos rezidentų gaunamas kapitalo prieaugis, susijęs su akcijomis, pagal Pajamų mokesčio įstatymą paprastai būtų apmokestinamas 35 % pajamų mokesčiu ([92]). Tačiau Mokesčių nuostatuose nustatyta, kad kapitalo prieaugiui, susijusiam su laivybos bendrovių akcijomis, mokestis netaikomas ([93]). Komisija atkreipia dėmesį, kad toks atleidimas nuo mokesčio taikomas ne visiems sektoriams arba įmonėms, taigi šis atleidimas nuo mokesčio yra *prima facie* atrankusis. Atleidimu nuo mokesčio nukrypstama nuo bendrosios mokesčių sistemos, nes Maltos rezidentų, gaunančių prieaugį arba pelną iš laivybos bendrovių perleidimo, teisinė ir faktinė padėtis panaši į Maltos rezidentų, gaunančių prieaugį arba pelną iš bet kurių kitų bendrovių perleidimo, padėtį, atsižvelgiant į mokesčių sistemos tikslą, t. y. apmokestinti bet kokį prieaugį arba pelną, gaunamus perleidžiant bet kokias akcijas arba vertybinius popierius.

(214) Malta nepateikė jokio argumento, kad priemonę būtų galima pateisinti mokesčių sistemos logika. Komisija nemano, kad Maltos pajamų mokesčio pobūdžiu ir bendrąja schema nesiekiama nieko, kuo būtų galima pagrįsti šį nukrypimą, todėl daro išvadą, kad Maltos rezidentams naudingas mokesčio netaikymas kapitalo prieaugiui, gaunamam pardavus laivybos bendrovių akcijas, yra atrankusis, kaip nustatyta SESV 107 straipsnio 1 dalyje.

Konkurencijos iškraipymas ir poveikis prekybai

(215) Kaip išdėstyta 191 konstatuojamojoje dalyje, jeigu valstybės finansine pagalba sustiprinama įmonės padėtis, palyginti su kitomis įmonėmis, konkuruojančiomis vykdant Bendrijos vidaus prekybą, manoma, kad minėta pagalba daro poveikį tokiai prekybai.

([91]) 2001 m. balandžio 4 d. Sprendimas *Friulia Venezia Giulia*, T-288/97, Rink. p. II-1619, 41 punktas.

([92]) Pajamų mokesčio įstatymo 5 straipsnio 1 dalies a punkto ii papunktis. Kita vertus, Pajamų mokesčio įstatymo 12 straipsnio 1 dalies c punkto ii papunktis, kuriuo nustatyta, kad bet kokiam prieaugiui arba pelnui, perleidžiant bet kokias bendrovės akcijas arba vertybinius popierius susikaupiančiam arba gaunamam bet kurio subjekto, esančio Maltos rezidentu, pajamų mokestis netaikomas, atliekant šį atrankumo vertinimą yra neaktualus, nes jis nėra Maltos rezidentams taikomos bendrosios taisyklės dalis.

([93]) Prekybinės laivybos mokesčių nuostatų 3 straipsnio 1 dalies c punktas.

(216) Šiuo atveju Maltos rezidentai, turintys laivybos bendrovių akcijų, yra susiję su valstybių narių konkurencija ir tarpusavio prekyba. Investicinė veikla yra vykdoma pasaulinėje rinkoje. Be to, kaip išsamiau išdėstyta 192 konstatuojamojoje dalyje, laivybos veikla iš esmės yra vykdoma pasaulinėje rinkoje. Vadinasi, nagrinėjamąja mokesčių priemone daromas poveikis prekybai Sąjungoje ir gali būti iškraipyta konkurencija tarp valstybių narių.

Išvada

(217) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad mokesčio netaikymas kapitalo prieaugiui, gaunamam pardavus laivybos bendrovių akcijas, yra valstybės pagalba, kaip nustatyta SESV 107 straipsnio 1 dalyje.

7.1.7. *Atleidimas nuo dokumentų ir perleidimo žyminio mokesčio*

Atrankumas

(218) Dokumentų ir perleidimo žyminio mokesčio įstatymu žyminis mokestis taikomas, *inter alia*, perleidžiamųjų priemonių perleidimui ([94]). Kaip išdėstyta 41 konstatuojamojoje dalyje, Mokesčių nuostatų 5 straipsnyje nustatytos išimtys, taikomos sandoriams, susijusiems su perleidžiamosiomis priemonėmis, susijusiomis su laivybos organizacijomis.

(219) Kaip minėta 187 konstatuojamojoje dalyje, priemonė laikoma atrankiąja, jeigu ja nukrypstama nuo įprasto bendros mokesčių sistemos taikymo. Mokesčių nuostatų 5 straipsniu nukrypstama nuo bendrosios sistemos, nes subjektų, kurie imasi su laivyba susijusių vertybinių popierių sandorių, teisinė ir faktinė padėtis yra panaši į subjektų, kurie imasi su bet kokiu kitu sektoriumi susijusių sandorių, padėtį.

(220) Komisija atkreipia dėmesį, kad toks atleidimas nuo mokesčio kituose sektoriuose negalimas. Todėl atleidimas nuo mokesčio yra *prima facie* atrankioji priemonė, palanki laivybos sektoriaus sandoriams. Atleisti nuo mokesčio pagalbos gavėjai gali sutaupyti savo išlaidų.

(221) Malta nepateikė jokio argumento, kad priemonę būtų galima pateisinti sistemos logika. Komisija mano, kad Maltos žyminio mokesčio sistemos pobūdžiu ir bendrąja schema nesiekiama nieko, kuo būtų galima pagrįsti šį nukrypimą.

(222) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija mano, kad atleidimu nuo dokumentų ir perleidimo žyminio mokesčio suteikiamas atrankusis pranašumas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

Konkurencijos iškraipymas ir poveikis prekybai

(223) Valstybės taikoma priemonė laikoma iškraipančia konkurenciją arba galinčia ją iškraipyti, jeigu dėl jos pagalbos gavėjo konkurencinė padėtis gali pagerėti, palyginti su kita įmone.

(224) Kaip paminėta 192 konstatuojamojoje dalyje, laivybos sektorius yra liberalizuotas, jame vyksta ir ES vidaus, ir pasaulinė konkurencija. Todėl ši priemonė kelia grėsmę, kad gali būti iškraipyta konkurencija ir padarytas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai.

Išvada

(225) Todėl priemonė yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

7.2. **Pagalbos suderinamumas**

Teisinis vertinimo pagrindas

(226) Pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą pagalba, skirta tam tikros veiklos rūšių arba tam tikrų ekonomikos sričių plėtrai skatinti, jeigu ja netrikdomos prekybos sąlygos taip, kad prieštarautų bendram interesui, gali būti laikoma suderinama su vidaus rinka, taigi tuo atveju būtų pagrindo taikyti išimtį ir nedrausti valstybės pagalbos. Komisija mano, kad SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktas yra tinkamas teisinis pagrindas, taikytinas Maltos tonažo mokesčio schemai.

([94]) Žr. 40 konstatuojamąją dalį. Kita vertus, šiam atrankumo vertinimui nėra aktualu tai, kad bendrovės, kurios daugiau kaip pusė įstatinio kapitalo, sudaryto iš paprastųjų akcijų, balsavimo teisių ir teisių į pelną priklauso subjektams, nesantiems Maltos rezidentais, vertybinių popierių sandoriams žyminis mokestis netaikomas, nes tai nėra bendrosios taisyklės dalis.

(227) Remiantis nusistovėjusia teismų praktika, taikydama SESV 107 straipsnio 3 dalį Komisija turi plačią veiksmų laisvę, kurios įgyvendinimas apima sudėtingus ekonominės ir socialinės sistemų vertinimus, kurie turi būti atliekami Bendrijoje. Tvirtindama elgesio taisykles ir viešai paskelbdama, kad nuo to momento jas taikys atvejams, kuriems skirtos šios normos, Komisija apriboja minėtą veiksmų laisvę ir negali nukrypti nuo šių taisyklių, nes priešingu atveju jai gali būti paskirta sankcija už bendrųjų teisės principų, pavyzdžiui, vienodo požiūrio ar teisėtų lūkesčių apsaugos, pažeidimą. Todėl konkrečioje srityje – valstybės pagalbos – Komisija yra saistoma savo paskelbtų gairių ir pranešimų tiek, kiek jais nenukrypstama nuo Sutarties taisyklių ([95]). Remdamasi nusistovėjusia teismų praktika Komisija šiuo atveju taikys Jūrų transporto gaires. Jūrų transporto gairėmis nustatytos sąlygos, kuriomis schema, kuria siekiama remti valstybių narių jūrų transporto sektorių, laikoma suderinama su vidaus rinka.

(228) Jūrų transporto gairių 2.2 skirsnyje nurodytas konkretus Bendrijos jūrų transporto srities interesas, kurį galima remti schemomis, t. y.:

— gerinti saugų, veiksmingą, aplinkai nekenkiantį jūrų transportą,

— skatinti registruoti arba perregistruoti laivus valstybių narių registruose,

— padėti stiprinti valstybėse narėse sukurtą jūrų pramonės kompleksą, kartu užtikrinant laivyno konkurencingumą pasaulio rinkose,

— išlaikyti ir gerinti praktines žinias ir patirtį jūrų pramonės srityje ir užtikrinti bei skatinti Europos jūrininkų įdarbinimą.

7.2.1. *Tonažo mokesčio schema*

7.2.1.1. Laivai, atitinkantys tonažo mokesčio taikymo reikalavimus

(229) Pagal Jūrų transporto gairių 2 skirsnį, gairės taikomos jūrų transportui. Kad atitiktų Jūrų transporto gaires, nacionalinės pagalbos priemonės turi būti teikiamos tik laivams, naudojamiems jūrų transporto tikslais, gairėse apibrėžtais pagal Reglamentą (EEB) Nr. 4055/86 ir Reglamentą (EEB) Nr. 3577/92 ([96]).

(230) Reglamente (EEB) Nr. 4055/86 jūrų transportas apibrėžiamas kaip keleivių arba krovinių vežimas jūra iš bet kurio vienos valstybės narės uosto į kitos valstybės narės arba trečiosios valstybės uostą ar jūrinį įrenginį.

(231) Reglamente (EEB) Nr. 3577/92 jūrų transportas apibūdinamas kaip keleivių arba prekių vežimas jūra tarp uostų, esančių vienos ir tos pačios valstybės narės žemyno dalyje arba pagrindinėje teritorijoje (*kontinentinis kabotažas*), keleivių arba prekių vežimas jūra tarp bet kurio valstybės narės uosto ir šios valstybės narės kontinentiniame šelfe esančių įrenginių arba struktūrų (*tiekimo atviroje jūroje paslaugos*) arba keleivių arba prekių vežimas jūra tarp uostų, esančių vienos ir tos pačios valstybės narės žemyno dalyje ir vienoje arba daugiau salų, arba vienos ir tos pačios valstybės narės salose esančių uostų (*salų kabotažas*).

(232) Komisija taip pat nusprendė, kad tam tikrai veiklai, net jeigu ji neatitinka jūrų transporto apibrėžties arba tik iš dalies ją atitinka, pagal analogiją su jūrų transportu gali būti taikomos Jūrų transporto gairių 3.1 skirsnio nuostatos. Tai pasakytina apie gelbėjimo ir pagalbos jūroje laivus ([97]), taip pat kabelių tiesimo, vamzdynų tiesimo laivus, plaukiojančius kranus ir mokslinių tyrimų laivus ([98]), nes jiems reikia panašios kvalifikacijos darbuotojų ir jie panašiai patiria tarptautinę konkurenciją.

([95]) Žr., *inter alia*, Sprendimo *Holland Malt / Komisija*, C-464/09 P, EU:C:2010:733, 46–47 punktus.
([96]) Žr. 45 išnašą.
([97]) 2015 m. balandžio 13 d. Komisijos sprendimas byloje SA.38085 (2013/N) dėl Italijos tonažo mokesčio schemos pratęsimo (įskaitant jo taikymą gelbėjimo jūroje laivams ir laivams, teikiantiems pagalbą atviroje jūroje), 54 konstatuojamoji dalis (OL C 406, 2016 11 4, p. 1).
([98]) Žr. visų pirma 2009 m. sausio 13 d. Komisijos sprendimo 2009/380/EB dėl valstybės pagalbos C 22/07 (ex N 43/07) dėl tvarkos, pagal kurią Danijos jūrų transporto įmonės atleidžiamos nuo pajamų mokesčio ir socialinio mokesčio mokėjimo už jūrininkus, taikymo išplėtimo kabelių tiesimo ir dugno gilinimo veiklai 65–72 konstatuojamąsias dalis (OL L 119, 2009 5 15, p. 23); 2010 m. balandžio 27 d. Komisijos sprendimo byloje N 714/2009 „Kabelių tiesimo laivų, vamzdynų tiesimo laivų, mokslinių tyrimų laivų ir laivų kranų įtraukimas į tonažo mokesčio schemą“ 44 konstatuojamąją dalį (OL C 158, 2010 6 18, p. 1); 2010 m. balandžio 27 d. Komisijos sprendimo byloje SA. N 714/2009 „Nyderlandai – Kabelių tiesimo laivų, vamzdynų tiesimo laivų, mokslinių tyrimų laivų ir plaukiojančių kranų įtraukimas į tonažo mokesčio schemą“ 37–46 konstatuojamąsias dalis (OL C 158, 2010 6 18, p. 2).

(233) Sprendime pradėti tyrimą Komisija darė prielaidą, kad žvejybos laivai, pontonai, baržos, jachtos, kruiziniai laivai, pontonai ir naftos bokštai atitinka Maltos tonažo mokesčio taikymo reikalavimus, bet abejojo, ar tai būtų pagrįsta atsižvelgiant į jūrų transporto apibrėžtį ([99]).

(234) Malta paaiškino, kad visi Maltoje registruoti laivai moka vadinamąjį tonažo mokestį, tačiau įprastas pajamų mokestis pagal Mokesčių nuostatus netaikomas tik laivams, vykdantiems laivybos veiklą, ir tik tokie laivai traktuojami kaip tonažo mokesčiu apmokestinami laivai.

(235) Komisija abejojo dėl reikalavimus atitinkančios laivybos veiklos apibrėžties, į kurią įtraukta frazė „kitą veiklą, kuri gali būti nurodyta“, suderinamumo ([100]).

(236) Pasak Maltos, įtraukiant frazę „arba kitą veiklą, kuri gali būti nurodyta“ buvo siekiama kompetentingai institucijai suteikti tinkamo teisėkūros lankstumo, jeigu taptų galima į laivybos veiklos apibrėžtį įtraukti naują ir atsirandančią veiklą (pvz., dėl pokyčių pramonėje arba Sąjungos lygmens teisės aktuose). Malta patvirtino, kad niekada nebuvo priimta jokių nuostatų, taisyklų, įsakymų ar nurodymų, kurias būtų siekiama išplėsti laivybos veiklos apibrėžtį.

(237) Be to, Komisija atkreipia dėmesį, kad, remiantis Maltos pateiktais paaiškinimais, Prekybinės laivybos įstatymo 85A straipsnio 1 dalyje įtvirtinta nuostata, kuria atsakingam ministrui suteikiamas įgaliojimas sutikti, kad tonažo mokesčio schema būtų taikoma laivams, kurių minimali naudingoji talpa nesiekia 1 000 ([101]), nepanaikinamas reikalavimas, kad laivas turi būti susijęs su tarptautiniu krovinių arba keleivių vežimu. Tačiau Komisija taip pat atkreipia dėmesį, kad ministro veiksmų laisvė sutikti, kad tonažo mokesčio schema būtų taikoma laivams, kurių minimali naudingoji talpa nesiekia 1 000, nepagrįsta jokiais objektyviais kriterijais. Todėl Komisija palankiai vertina tai, kad Malta prisiėmė įsipareigojimą, pateiktą priedo 18 punkte.

(238) Komisija daro išvadą, kad dėl Maltos teisės akto formuluotės, atrodo, atsirado galimybė ministerijos aktu tonažo mokesčio schemą taikyti veiklai, nepatenkančiai į jūrų transporto apibrėžtį. Todėl tas Maltos tonažo mokesčio schemos aspektas yra nesuderinamas su Jūrų transporto gairėmis.

Nevaromų baržų atitiktis reikalavimams

(239) Sprendime pradėti tyrimą Komisijai kilo abejonių dėl to, ar nevaromos baržos atitinka reikalavimus, nes jos pačios nevykdo transporto veiklos, bet turi būti velkamos kitų laivų ([102]).

(240) Išklausiusi Maltos institucijų ir trečiųjų šalių pastabas Komisija tebesilaiko nuomonės, kad nevaromos baržos su jūrų transporto veikla yra nesusijusios, nes jomis pačiomis jokia transporto veikla nevykdoma, jos turi būti velkamos kitų laivų. Laivas, suteikiantis varomąją jėgą, gali būti apibūdintas kaip laivas, susijęs su jūrų transportu, bet baržos veikla negali būti su tuo siejama.

(241) Komisija daro išvadą, jog sutinkant, kad baržoms gali būti taikomas tonažo mokestis, nesilaikoma jūrų transporto apibrėžties. Todėl tas Maltos tonažo mokesčio schemos aspektas yra nesuderinamas su Jūrų transporto gairėmis.

Kruizinių laivų ir komercinių jachtų atitiktis reikalavimas

(242) Kalbant apie komercines jachtas, sprendime pradėti tyrimą ([103]) Komisija buvo susirūpinusi, kad jos daugiausia naudojamos vietos kelionėms (dažnai laisvalaikio kelionėms), ir abejojo, kiek tokiems laivams gali būti taikoma tonažo mokesčio schema.

([99]) Žr. sprendimo pradėti tyrimą 50 konstatuojamąją dalį.
([100]) Žr. sprendimo pradėti tyrimą 6 konstatuojamąją dalį ir šio sprendimo 10 konstatuojamąją dalį.
([101]) Žr. sprendimo pradėti tyrimą 7 konstatuojamąją dalį ir šio sprendimo 11 konstatuojamąją dalį.
([102]) Žr. sprendimo pradėti tyrimą 50 konstatuojamąją dalį.
([103]) Žr. sprendimo pradėti tyrimą 50 konstatuojamąją dalį.

(243) Komercinių jachtų ir kruizinių laivų atitiktis reikalavimams turėtų būti vertinama atsižvelgiant į Komisijos komunikatą dėl Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3577/92 aiškinimo ([104]). Šio komunikato 3.3 skyriumi patvirtinama, kad kruiziniai laivai, kaip jūrų transportas, patenka į Reglamento (EEB) Nr. 3577/92 ir Reglamento (EEB) Nr. 4055/86 taikymo sritį. Iš tikrųjų, keleiviai kruiziniais laivais vežami jūra iš vieno uosto į kitą, taigi vykdoma jūrų transporto veikla. Todėl Komisija laikosi nuomonės, kad kruiziniai laivai atitinka tonažo mokesčio taikymo reikalavimus, jeigu didžioji dauguma jų pajamų yra pagrindinės laivybos pajamos. Papildomų paslaugų, susijusių su laivybos veikla, apribojimai aptariami šio sprendimo 266–274 konstatuojamosiose dalyse.

(244) Komercinėmis jachtomis teikiamos transporto paslaugos patenka į jūrų transporto apibrėžtį, jeigu jos yra susijusios su krovinių ir (arba) asmenų vežimu jūra tarp uostų, taip pat tarp uosto ir atviroje jūroje esančių įrenginių arba statinių. Todėl Komisija laikosi nuomonės, kad komercinės jachtos, kuriomis už atlygį vykdoma jūrų transporto veikla, atitinka tonažo mokesčio taikymo reikalavimus.

Vilkikų ir žemsemių atitiktis reikalavimams

(245) Sprendime pradėti tyrimą Komisija abejojo, ar, atsižvelgiant į griežtas Jūrų transporto gairėmis nustatytas sąlygas, vilkikams ir žemsemėms gali būti taikoma Maltos tonažo mokesčio schema ([105]).

(246) Remiantis Jūrų transporto gairėmis „įmonių apmokestinimo tvarka (pvz., tonažo mokestis) gali būti taikoma *toms* žemsemėms, kurių jūrų transporto veikla sudaro daugiau kaip 50 % jų metinio darbo laiko, ir tik tokiai transporto veiklai.“ Kalbant apie žemsemių veiklą, Jūrų gairių 3.1 skirsnyje jūrų transportas apibrėžiamas kaip „iškastų medžiagų vežimas atviroje jūroje“, o „medžiagų kasimas arba dugno gilinimas“ neįtraukiama. Atsižvelgiant į Komisijos sprendimų priėmimo praktiką ([106]), reikalavimus atitinkanti žemsemių veiklos dalis yra plaukimas tarp uosto ir gavybos vietos, plaukimas tarp skirtingų gavybos vietų, plaukimas tarp gavybos vietos ir vietos, kurioje išgautos medžiagos turi būti iškrautos, išgautų medžiagų iškrovimas, plaukimas tarp iškrovimo vietos ir uosto. Priešingai, dugno gilinimas ir plaukimas gilinant dugną nelaikoma jūrų transporto veikla.

(247) Kalbant apie vilkikus, Jūrų transporto gairėse aiškiai nurodyta, kad „vilkimo veikla, kuri vykdoma, *inter alia*, uostuose arba kurią vykdant teikiama pagalba sava*eigiam* laivui pasiekti uostą, nėra laikoma jūrų transportu“. Be to, Jūrų transporto gairėse nustatyta, kad vilkimo veikla į gairių taikymo sritį įtraukiama, tik jeigu daugiau kaip 50 % vilkimo veiklos, veiksmingai vykdomos naudojant vilkiką, per atitinkamus metus yra jūrų transporto veikla (tai, *inter alia*, apimtų baržų vilkimą tarp uostų arba tarp uosto ir atviroje jūroje esančių įrenginių ar statinių arba laivų, dėl techninių gedimų negalinčių savarankiškai plaukti, vilkimas).

(248) Malta neturi oficialaus aiškaus teisės akto, kuriame būtų nustatytas reikalavimas, kad 50 % vilkimo ir dugno gilinimo veiklos sudarytų jūrų transporto veikla, paaiškinta 246 ir 247 konstatuojamosiose dalyse. Komisija laikosi nuomonės, kad Maltos teisės akte, atrodo, palikta galimybė tonažo mokestį be jokio apribojimo taikyti pajamoms, gaunamoms naudojant žemsemes ir vilkikus. Todėl Komisija laikosi nuomonės, kad Maltoje dabar galiojančios nacionalinės priemonės, susijusios su vilkimu ir dugno gilinimu, neatitinka Jūrų transporto gairėse nustatytų sąlygų.

Paslaugas teikiančių ir aptarnaujančių laivų, taip pat kitų laivų atitiktis reikalavimams

(249) Sprendime pradėti tyrimą Komisija teiravosi, kas turima omenyje tuo, kad Maltos tonažo mokesčio schema taikoma paslaugas teikiantiems arba aptarnaujantiems laivams, ir kuo remiantis tai nustatyta ([107]).

(250) Komisija iš pradžių laikėsi nuomonės, kad Maltos schema potencialiai leista tonažo mokesčio schemą taikyti labai įvairiems paslaugas teikiantiems arba aptarnaujantiems laivams.

([104]) 2014 m. balandžio 22 d. Komunikatas COM(2014) 232 *final*.
([105]) Žr. sprendimo pradėti tyrimą 46 konstatuojamąją dalį.
([106]) Žr. visų pirma Sprendimo 2009/380/EB 79–80 konstatuojamąsias dalis.
([107]) Žr. sprendimo pradėti tyrimą 51 konstatuojamąją dalį.

(251) Komisija teiravosi, ar schema taikyta kabelių remonto laivams, nardytojus aptarnaujantiems laivams, naftos gavybos stimuliavimo naftos gręžiniuose laivams, tyrimų laivams, hidrogeologinių tyrimų ir statybos laivams, kuriais teikiamos paslaugos atviroje jūroje, ir judžiosioms platformoms, ir nurodė, jog ji neturi pakankamos informacijos, kad galėtų nustatyti, ar schemos taikymas tokiems laivams arba statiniams galėtų būti suderinamas su Jūrų transporto gairėmis. Malta paaiškino, kad šiems laivams tonažo mokestis netaikytas.

(252) Komisija sutinka, kad tam tikrai analogiškai veiklai, net jeigu jai netaikoma griežta jūrų transporto apibrėžtis, gali būti taikomos Jūrų transporto gairės. Toks atvejis būna tada, kai naudojami laivai, kurių specializacija – teikti paslaugas atviroje jūroje teikiamai veiklai arba vykdyti įrengimo ir techninės priežiūros veiklą (pvz., kabelių tiesimo, vamzdynų tiesimo, mokslinių tyrimų laivai ir plaukiojantys kranai) ([108]), arba laivai, kuriais vykdomi gelbėjimo jūroje darbai ir teikiama pagalba atviroje jūroje, jeigu jiems reikia panašiai kvalifikuotų darbuotojų ir jie jaučia tarptautinę konkurenciją ([109]).

(253) Kalbant apie ateitį, Malta paaiškino, kad, atsižvelgdama į Komisijos praktiką, nurodytą 252 konstatuojamojoje dalyje, siekia tonažo mokestį taikyti kabelių tiesimo laivams, vamzdynų tiesimo laivams, mokslinių tyrimų laivams ir plaukiojantiems kranams. Malta įsipareigojo tai aiškiai nustatyti savo teisės aktuose ([110]). Todėl, remiantis tais būsimais teisės aktais, tonažo mokestis bus taikomas kabelių tiesimo laivams, vamzdynų tiesimo laivams, plaukiojantiems kranams ir mokslinių tyrimų laivams taip, kad tai būtų suderinama su pagal analogiją taikomomis Jūrų transporto gairėms.

(254) Kalbant apie tai, jog Maltos tonažo mokesčio schema dabar taikoma laivams, skirtiems teikti paslaugas, arba aptarnaujantiems laivams, Malta parodė, kad veikla, kurią ta sąvoka apima, yra susijusi su krovinių ir (arba) asmenų vežimu jūra tarp uostų arba tarp uosto ir atviroje jūroje esančių įrenginių arba statinių, o tai yra jūrų transporto veikla ([111]). Todėl tie laivai patenka į Jūrų transporto gairių taikymo sritį.

Žvejybos laivų atitiktis reikalavimams

(255) Sprendime pradėti tyrimą ([112]) Komisija abejojo, ar tonažo mokesčio schema taikoma žvejybos laivams.

(256) Komisija laikosi nuomonės, kad pirminis žvejybos laivų tikslas nėra krovinių ir asmenų vežimas jūra tarp uostų arba tarp uosto ir atviroje jūroje esančių įrenginių ar statinių, kaip reikalaujama Jūrų transporto gairėse. Be to, žvejybos laivai neturi konkrečių tam tikriems laivams, skirtiems teikti paslaugas, būdingų savybių, dėl kurių Komisija galėtų sutikti, kad jiems būtų taikomas tonažo mokestis, pagal analogiją taikant Jūrų transporto gaires ([113]).

(257) Todėl Komisija mano, kad tonažo mokesčio schemos taikymas žvejybos laivams yra nesuderinamas su vidaus rinka.

Naftos bokštų atitiktis reikalavimams

(258) Komisija vėl pakartoja poziciją, pareikštą savo sprendime pradėti tyrimą dėl Belgijos tonažo mokesčio ([114]), t. y. tai, kad Jūrų transporto gairės neaprėpia gamtos išteklių gavybos jūroje.

([108]) Žr. šio sprendimo 231 konstatuojamąją dalį.

([109]) Vertindama, ar naujų tipų laivams galima taikyti tonažo mokestį, Komisija svarsto, ar esama rizikos, kad atitinkamus laivus, skirtus teikti paslaugas, eksploatuojančios bendrovės, ieškodamos palankesnės fiskalinės aplinkos, galėtų savo krante vykdomą veiklą perkelti už ES ribų ir tada pakeisti tų laivų vėliavas, kad jie plaukiotų su trečiųjų valstybių vėliavomis. Komisija gali svarstyti galimybę Jūrų transporto gaires pagal analogiją taikyti bendrovėms, eksploatuojančioms laivus, skirtus teikti paslaugas, jeigu įvykdomos šios sąlygos. Tos bendrovės turi veikti pasaulinėje rinkoje ir joms turi kilti panašūs uždaviniai, susiję su pasauline konkurencija ir krante vykdomos veiklos perkėlimu, kaip ir ES jūrų transporto sektoriuje veikiančioms įmonėms. Atitinkamų laivų, skirtų teikti paslaugas, veiklai privalo būti taikomi tie patys teisiniai reikalavimai, pavyzdžiui, darbuotojų apsaugos, techniniai reikalavimai, saugos reikalavimai, kaip ir ES jūrų transportui. Veiklai privalo reikėti kvalifikuotų ir parengtų jūrininkų, kurių kvalifikacija būtų panaši į tradiciniuose jūrų transporto laivuose dirbančių jūrininkų kvalifikaciją. Laivuose, skirtuose teikti paslaugas, dirbantiems jūrininkams turėtų būti taikoma tokia pati darbo teisė ir socialinė sistema, kaip ir kitiems jūrininkams. Laivai, skirti teikti paslaugas, privalo būti jūrų laivai, jiems privalo būti taikoma tokios pat techninės ir saugos kontrolės prievolė, kaip ir laivams, skirtiems jūrų transportui.

([110]) Žr. šio sprendimo priedo 2 punktą.

([111]) Žr. visų pirma šio sprendimo 4.2.1.6 skirsnį ir 2 lentelės 2 išnašą.

([112]) Žr. sprendimo pradėti tyrimą 50 konstatuojamąją dalį.

([113]) Žr. šio sprendimo 252 konstatuojamąją dalį.

([114]) 2003 m. kovo 19 d. Komisijos sprendimas, 65–72 konstatuojamosios dalys (OL C 145, 2003 6 21, p. 4).

(259) Todėl Komisija daro išvadą, kad tonažo mokesčio schemos taikymas naftos bokštams neatitinka Jūrų transporto gairių.

7.2.1.2. Tonažo mokesčiu apmokestinamų laivų pajamos, kurioms taikomas tonažo mokestis

Pajamos, gaunamos laivą išnuomojus be įgulos

(260) Sprendime pradėti tyrimą Komisijai ([115]) abejonių kilo dėl to, kad pajamoms, gaunamoms laivą išnuomojus be įgulos, nenustatyta jokių teisinių apribojimų.

(261) Komisija mano, kad, nors laivo išnuomojimas be įgulos yra teisėta ekonominė veikla, paprastai ši veikla neturėtų būti laikoma atitinkančia lengvatinės mokesčių tvarkos taikymo reikalavimų. Ankstesniuose sprendimuose ([116]) Komisija laikėsi nuomonės, kad negali būti laikoma, jog tikri laivų nuomotojai teikia jūrų transporto paslaugas, kad jiems būtų galima taikyti tonažo mokesčio tvarką.

(262) Komisija mano, kad pirmiau paminėtas principas turėtų būti taikomas ne tik laivo išnuomojimo be įgulos sutartims, sudarytoms su laivybos bendrovėmis, bet ir galutiniams laisvalaikio laivų sektoriaus naudotojams. Laivų išnuomojimui be įgulos neturėtų būti taikoma skirtinga tvarka pagal frachtuotojo rūšį, nes pagrindiniai Jūrų transporto gairėmis nustatyti reikalavimai yra susiję su tuo, kad pagalbos gavėjas turi teikti jūrų transporto paslaugas, kaip apibrėžta atitinkamuose Tarybos reglamentuose.

(263) Tačiau padėtis yra kitokia, kai sutartis sudaroma *grupės viduje*. Grupės viduje vykdomi laivų išnuomojimo be įgulos sandoriai gali būti suderinami su vidaus rinka pagal Jūrų transporto gaires, nes pagalbos gavėjas yra grupė, vykdanti jūrų transporto veiklą, tik tam taiko grupės vidaus nuomos struktūrą. Tai, ar subjektas, kuriam taikomas tonažo mokestis, pageidauja turėti: i) vieną juridinį subjektą, ir vykdantį jūrų transporto veiklą, ir nuosavybės teise turintį laivą, ar ii) du juridinius subjektus – vieną, vykdantį jūrų transporto veiklą, ir kitą – nuosavybės teise turintį laivą ir nuomojantį jį pirmajam subjektui (pvz., dėl finansinių priežasčių), taikant Jūrų transporto gaires neturėtų būti vertinama kaip nors skirtingai. Šiuo atžvilgiu Komisija atkreipia dėmesį, kad Komisijos sprendime dėl Airijos tonažo mokesčio ([117]) laivo išnuomojimo be įgulos grupės viduje sandoriai besąlygiškai laikyti priimtinais. Komisija atkreipia dėmesį, kad laivo išnuomojimas be įgulos grupės viduje atitinka Jūrų transporto gaires, nes tikslas „išlaikyti ir gerinti praktines žinias ir patirtį jūrų pramonės srityje ir užtikrinti bei skatinti Europos jūrininkų įdarbinimą“ ir „padėti stiprinti valstybėse narėse sukurtą jūrų pramonės kompleksą, kartu užtikrinant laivyno konkurencingumą pasaulio rinkose“ lieka apsaugotas.

(264) Be grupės vidaus sandorių, Komisija gali sutikti su tam tikru lankstumu, palankiu tikroms laivybos bendrovėms ir panašioms bendrovėms ([118]), jeigu įvykdomos visos šios sąlygos ([119]):

a) laivo išnuomojimo be įgulos veikla turi būti susijusi su laikinais pertekliniais pajėgumais iki trejų metų laikotarpį;

b) laivo išnuomojimo be įgulos veiklos trukmė turi būti ribojama – veikla gali būti vykdoma ne ilgiau kaip trejus metus;

c) laikini pertekliniai pajėgumai turi būti susiję su pagalbą gaunančios laivybos organizacijos nuosavomis laivybos paslaugomis, t. y. pertekliniai pajėgumai, specialiai įgyti (nusipirkti arba išsinuomoti) išnuomojimo tikslais, neatitinka tonažo mokesčio taikymo reikalavimo, ir

([115]) Žr. sprendimo pradėti tyrimą 58 konstatuojamąją dalį.
([116]) Žr. visų pirma 2013 m. liepos 17 d. Komisijos sprendimą 2014/200/ES dėl valstybės pagalbos SA 21233 C/11 (ex NN/11, ex CP 137/06), kurią suteikė Ispanija tam tikriems finansinės nuomos susitarimams taikoma apmokestinimo sistema, taip pat vadinama Ispanijos mokestinės nuomos sistema (OL L 114, 2014 4 16, p. 1); 2011 m. gruodžio 20 d. Komisijos sprendimo byloje N448/2010 dėl Suomijos tonažo mokesčio 32 konstatuojamąją dalį (OL C 220, 2012 7 25, p. 1); 2015 m. balandžio 1 d. Komisijos sprendimo byloje SA. 37912 dėl Kroatijos tonažo mokesčio 86f konstatuojamąją dalį (OL C 142, 2016 4 22, p. 6).
([117]) 2002 m. gruodžio 11 d. Komisijos sprendimas byloje N 504/02 (OL C 15, 2003 1 22, p. 5), 17–24 konstatuojamosios dalys.
([118]) Pvz., bendrovės, eksploatuojančios kabelių tiesimo laivus, vamzdynų tiesimo laivus, plaukiojančius kranus ir mokslinių tyrimų laivus, taip pat laivus, kuriais teikiamos gelbėjimo jūroje paslaugos ir pagalba atvirojoje jūroje.
([119]) Žr., *inter alia*, Komisijos sprendimo byloje dėl Suomijos tonažo mokesčio 32 konstatuojamąją dalį; sprendimo byloje dėl Airijos tonažo mokesčio 28 konstatuojamąją dalį ir sprendimo byloje dėl Kroatijos tonažo mokesčio 86 konstatuojamąją dalį ir 23 išnašą.

d) išnuomojami be įgulos pajėgumai negali būti didesni nei maksimali procentinė laivybos organizacijos laivyno, kuriam taikomas tonažo mokestis, dalis, o ši negali būti didesnė nei 50 % Komisija mano, kad, jeigu bendrovės, kuriai taikomas tonažo mokestis, daugiau kaip 50 % laivyno yra išnuomojama be įgulos, tokia veikla būtų laikoma papildoma veikla. Kita vertus, mažesnė maksimali riba nebūtų tinkama, nes būtų diskriminuojami maži eksploatuotojai.

(265) Kadangi Maltoje taikytinu teisės aktu nedraudžiama tonažo mokesčio schemos taikyti tikriems laivų nuomotojams, tas teisės aktas nesuderinamas su Jūrų transporto gairėmis.

Kruiziniai laivai ir papildomos pajamos

(266) Sprendime pradėti tyrimą ([120]) Komisija atkreipė dėmesį, kad kruizinių laivų eksploatuotojai teikia kazino, vandens procedūrų, pramogų ir kitas paslaugas. Komisijai kilo įtarimas, kad tokios paslaugos gali būti pagrindinė kruizinių laivų veikla ir pelno šaltinis. Taigi, Komisija abejojo, kokiu mastu tonažo mokesčio sistema galėtų būti taikoma kruiziniams laivams.

(267) Be to, Komisija sprendime pradėti tyrimą ([121]) nurodė, kad Maltos teisės aktuose nepateikta jokių tikslių gairių, kokių rūšių veiklai, kaip papildomai veiklai, galėtų būti taikoma tonažo mokesčio schema. Tačiau, siekiant užtikrinti, kad subjektai, kuriems taikomas tonažo mokestis, būtų tikrų jūrų transporto paslaugų teikėjai, būtini aiškūs apribojimai.

(268) Byloje dėl Kipro tonažo mokesčio ([122]) Komisija laikėsi nuomonės, kad, kalbant apie keleivių vežimą jūra, ir „visa viešbučių, aprūpinimo maistu ir gėrimais, *pramogų* ir mažmeninės prekybos veikla reikalavimus atitinkančiame laive“ atitinka reikalavimus, jeigu „tos paslaugos teikiamos kaip papildomos paslaugos, kuriomis papildoma keleivių vežimo jūra tuo laivu veikla, ir viskas suvartojama arba sunaudojama tame laive“. Byloje dėl Jungtinės Karalystės tonažo mokesčio ([123]) Komisija laikėsi nuomonės, kad reikalavimus atitinka ir „siūlomos paslaugos arba infrastruktūra, kuriomis papildoma pagrindinė veikla, bet kurios sudaro bendro klientams siūlomo rinkinio dalį, jeigu jos neduotų pelno, jeigu būtų taikomos įprastos mokesčių taisyklės“. Byloje dėl Belgijos tonažo mokesčio ([124]) Komisija uždraudė tonažo mokestį taikyti pajamoms, gaunamoms parduodant produktus, neskirtus suvartoti laive, pavyzdžiui prabangos prekes ([125]), ir pajamoms, gaunamoms iš lošimų ir kazino, taip pat pajamoms, gaunamoms sausumoje rengiant ekskursijas ([126]).

(269) Komisija taip pat nurodo savo sprendimą byloje dėl Suomijos tonažo mokesčio ([127]) ir byloje dėl Lietuvos tonažo mokesčio ([128]) – juose Komisija sutiko, kad tokioms uosto terminalo operacijoms, kaip keleivių įlaipinimo ir išlaipinimo paslaugos, krovinių pakrovimo ir iškrovimo paslaugos, taip pat administracinė ir draudimo veikla, glaudžiai susijusioms su keleivių arba krovinių vežimu, gali būti taikomas tonažo mokestis. Be to, savo sprendime byloje dėl Belgijos tonažo mokesčio Komisija sutiko, kad apyvartinio kapitalo rezultatų trumpalaikių investicijų pajamos gaunamos įprastai valdant finansus, todėl joms gali būti taikomas tonažo mokestis, jeigu tokios pajamos yra susijusios su laivybos organizacijos įprastu apyvartiniu kapitalu, naudojamu vykdant reikalavimus atitinkančią veiklą ([129]).

(270) Atsižvelgdama į pirmiau paminėtą sprendimų priėmimo praktiką ir pripažindama, kad būtų nenaudinga sudaryti paslaugų, kurioms, kaip papildomoms paslaugoms, būtų galima taikyti tonažo mokestį, Komisija laikosi nuomonės, kad tam tikri apribojimai yra būtini siekiant užtikrinti, kad subjektai, kuriems taikomas tonažo mokestis, ir toliau būtų tikri jūrų transporto paslaugų teikėjai. Laikomasi tokio principo – pajamas iš reikalavimus atitinkančių laivų daugiausia turėtų sudaryti pagrindinės laivybos pajamos.

([120]) Žr. sprendimo pradėti tyrimą 50 konstatuojamąją dalį.
([121]) Žr. sprendimo pradėti tyrimą 63 konstatuojamąją dalį.
([122]) 2010 m. kovo 24 d. Komisijos sprendimas byloje SA. 30338, 26 konstatuojamoji dalis (OL C 144, 2010 6 3, p. 28).
([123]) 2000 m. liepos 12 d. Komisijos sprendimas byloje SA. 15810 (OL C 258, 2000 9 9, p. 3).
([124]) 2004 m. birželio 30 d. Komisijos sprendimas 2005/417/EB dėl mokestinių priemonių, kurių Belgija numato imtis jūrų transportui skatinti (OL L 150, 2005 6 10, p. 1), 47 konstatuojamoji dalis.
([125]) Išskyrus alkoholį, tabaką ir kvepalus.
([126]) Kruizo organizatorių įsigytos paslaugos.
([127]) Pirmiau pateikta 116 išnaša, 9 ir 31 konstatuojamosios dalys.
([128]) 2017 m. balandžio 24 d. Komisijos sprendimas byloje SA. 45764, 9 konstatuojamoji dalis (OL C 219, 2017 7 7, p. 4).
([129]) Pirmiau pateikta 114 išnaša, 139–141 konstatuojamosios dalys.

(271) Pagrindinės laivybos pajamos yra pajamos iš bilietų pardavimo arba krovinių vežimo mokesčio, o kai vežami keleiviai – iš kajučių nuomos kelionei jūra, taip pat iš maisto ir gėrimų, skirtų iškart suvartoti laive, pardavimo. Papildomos veiklos pajamos yra kitų rūšių pajamos, dažnai gaunamos laive (visų pirma keleiviniame laive) teikiant papildomas paslaugas, dėl kurių nekyla grėsmė, kad bus pernelyg iškraipyta konkurencija su sausumoje veiklą vykdančiais paslaugų teikėjais, apmokestinamais pagal bendrąsias mokestinimo taisykles. Papildomų paslaugų pavyzdžiai būtų reklaminių stendų nuoma laive; prekių pardavimas, paslaugų, paprastai siūlomų keleiviniuose laivuose, įskaitant vandens procedūras, kirpyklų paslaugas, lošimo ir kitų pramogų paslaugas, teikimas; laivo patalpų išnuomojimas parduotuvių turėtojams ir paslaugų teikėjams; tarpininkavimas rengiant vietos ekskursijas ir pan. Komisija mano, kad pagrindinės pajamos turėtų sudaryti daugiau kaip 50 % laivo visų (pagrindinių ir papildomų) bendrų pajamų.

(272) Ir šiuo atveju turėtų būti ribojamas konkurencijos su sausumoje teikiamomis paslaugomis iškraipymas. Tam, *inter alia*, reikia, kad sausumoje teikiamos paslaugos, pavyzdžiui, vietos ekskursijos arba krovinių vežimas keliais, būtų įtrauktos į bendrą paslaugų rinkinį ir būtų perkamos iš nesusijusių bendrovių arba perkamos rinkos kainomis iš tos pačios grupės subjektų, kuriems taikomas standartinis pajamų mokestis.

(273) Panašiai, jūrų transporto sektoriui nebūdingų sutarčių, pavyzdžiui, dėl automobilių, gyvulių, nuosavybės įsigijimo, sudarymui neturėtų būti taikomas tonažo mokestis. Tokios pajamos visiškai nesusijusios su jūrų transportu, taigi jos niekada – nei kaip pagrindinės, nei kaip papildomos pajamos – negali atitikti tonažo mokesčio taikymo reikalavimų.

(274) Kadangi Maltos tonažo mokesčio schemoje nėra aiškių nuostatų dėl papildomų paslaugų apimties ir nenustatyta, kiek joms galima taikyti tonažo mokesčio lengvatą, schema neužtikrinama, kad tonažo mokestis galėtų būti taikomas tik tikrų laivybos bendrovių papildomoms pajamoms. Todėl tas Maltos tonažo mokesčio schemos aspektas yra nesuderinamas su Jūrų transporto gairėmis.

7.2.1.3. Tonažo mokesčio dydis

(275) Jūrų transporto gairių 3.1 skirsnio priešpaskutinėje pastraipoje nustatyta, kad, siekdama išlaikyti tinkamą tonažo mokesčio tarifų pusiausvyrą, Komisija patvirtins tik schemas, pagal kurias už tokį pat tonažą bus nustatomas mokestis, pakankamai atitinkantis jau patvirtintas schemas.

(276) Komisija atkreipia dėmesį, kad Maltos tonažo mokesčio tarifo apskaičiavimo metodas skiriasi nuo metodo, taikomo daugumos valstybių narių. Dauguma valstybių narių nustato įvairių kategorijų laivų vadinamąjį sąlyginį pelną, grindžiamą tų valstybių narių tonažu, ir jam taiko nacionalinį pelno mokestį. Komisija sutinka su galimybe taikyti įvairią tonažo mokesčio apskaičiavimo metodiką, jeigu galutinis mokestis, taikomas tam tikram laivui, nėra mažesnis už mokestį, ligi šiol Komisijos laikytą tinkamu.

(277) Maltoje taikomo tonažo mokesčio tarifai, palyginti su kitose valstybėse narėse taikomas tarifais (eurais), pateikti 106–114 konstatuojamosiose dalyse. Komisija atkreipia dėmesį, kad galutinis Maltos bendrovėms taikomo mokesčio dydis prilygsta vidutiniam kitose Sąjungos valstybėse taikomam dydžiui.

(278) Pagal Maltos schemą, iki dešimties metų laivams taikomas sumažintas mokestis. Malta tvirtino, kad tuo siekia skatinti naudoti veiksmingesnius ir aplinkai palankesnius laivus – to siekiama Jūrų transporto gairių 2.2 skirsnio tikslais. Maltos tonažo mokesčio schema senesniems nei 15 metų laivams taikomi didesni mokesčio tarifai.

(279) Skaičiai, Maltos pateikti palyginimui su kitose valstybėse narėse taikomais tonažo mokesčiai tarifais, yra susiję tik su tipiniu tarifu, nustatytu Prekybinės laivybos įstatyme ir nepakoreguotu pagal laivo amžių, o to nepakanka tiesioginiam palyginimui, nes Maltos pateikti skaičiai yra pagrįsti ir dideliu nenaudojimo bei remonto dienų skaičiumi, siekiant nurodyti kitų valstybių narių tarifus. Tačiau, vertinant pagal mažiausią Maltoje taikytiną tarifą (naujiems laivams), mokėtini sumažinto tarifo mokesčiai vis tiek yra didesni nei mokesčiai, Lenkijos taikomi bet kuriam 359 dienas per metus (98 %) arba mažiau naudojamam laivui.

(280) Komisija atkreipia dėmesį, kad iki 75 % sumažintas tarifas ir galimybė ministro nuožiūra sumažinti tarifą arba atleisti nuo mokesčio, kaip nurodyta sprendimo pradėti tyrimą 71–73 konstatuojamosiose dalyse, nėra susiję su tonažo mokesčiu, taikomu pagal schemą, bet veikiau tai susiję su (klaidinančia) tonažo mokesčio, mokamo registruojant laivą, sąvoka. Maltai įsipareigojus iš dalies pakeisti tonažo mokesčio teisės aktą, kad būtų išvengta dviprasmiško sąvokos „tonažo mokestis“ vartojimo, ateityje tai bus aišku.

(281) Remiantis Maltos institucijų pateikta informacija apie taikytinus tonažo mokesčio tarifus ir Komisijos atliktais skaičiavimais matyti, kad Maltoje taikomi tonažo mokesčio tarifai nėra mažesni nei tarifai, kuriuos Komisija yra iki šio patvirtinusi. Todėl Komisija daro išvadą, kad Maltoje taikomas tonažo mokesčio tarifas atitinka Jūrų transporto gairių 3.1 skirsnio nuostatas.

7.2.1.4. Ryšio su vėliava reikalavimas

(282) Sprendime pradėti tyrimą Komisija laikėsi nuomonės, kad ryšio su vėliava reikalavimai, nustatyti Maltos teisės aktuose, nebuvo tokie griežti, kokių reikalaujama Jūrų transporto gairėse ([130]).

(283) Remiantis Jūrų transporto gairių 3.1 skirsniu, laivo savininkai dalį savo laivų registruojantys ne EEE, vis tiek gali naudotis EEE tonažo mokesčio tvarka, jeigu su EEE valstybių vėliavomis plaukiojančio jų laivyno dalis yra didesnė nei 60 % Jeigu jų su EEE valstybių vėliavomis plaukiojančio laivyno talpa mažesnė nei 60 %, jie vis tiek gali papildomus laivus registruoti ne EEE, jeigu i) jų laivyno, plaukiojančio su EEE valstybių vėliavomis, dalis nuo 2004 m. sausio 17 d. nesumažėjo arba ii) bendra visiems valstybėje narėje apmokestintiniems laivams tenkanti su EEE valstybių vėliavomis plaukiojančių laivų dalis per pastaruosius trejus metus nesumažėjo.

(284) Tačiau Maltos tonažo mokesčio schema neužtikrinama, kad būtų laikomasi 283 konstatuojamojoje dalyje nustatytų sąlygų. Visų pirma, pagalbos gavėjui vis tiek gali būti taikoma Maltos tonažo mokesčio schema, jeigu to pagalbos gavėjo visam jo tonažo mokesčiu apmokestinamam laivynui tenkanti laivų, plaukiojančių su EEE valstybių vėliavomis, dalis per trejų metų laikotarpį nesumažėjo ([131]). Be to, pagalbos gavėjui vis tiek gali būti taikoma Maltos tonažo mokesčio schema, jeigu toks pagalbos gavėjas tiesiog įsipareigoja padidinti arba išlaikyti visam jo tonažo mokesčiu apmokestinamam laivynui tenkančią su EEE valstybių vėliavomis plaukiojančių laivų procentinę dalį ([132]). Todėl Komisija mano, kad tonažo mokesčio schema nenustatyta pakankamų apsaugos priemonių, kuriomis būtų užtikrinta, kad tonažo mokesčio bendrovės, savo laivyne taip pat turinčios su ne EEE valstybių vėliavomis plaukiojančių laivų, su EEE valstybių vėliavomis plaukiojančių laivų talpos dalį padidintų arba išlaikytų ir kad galiausiai su EEE valstybių vėliavomis plaukiojančių laivų talpos dalis būtų tinkamo dydžio. Šiuo atžvilgiu tonažo mokesčio schema neatitinka Jūrų transporto gairių, todėl ji nesuderinama su vidaus rinka ([133]).

7.2.1.5. Laivų nuomojamas tam tikram laikui arba tam tikrai kelionei

(285) Sprendime pradėti tyrimą ([134]) Komisijai kilo abejonių dėl iš esmės neribotos frachtuotojų, kai laivas nuomojamas tam tikram laikui, ir panašių bendrovių atitikties tonažo mokesčio taikymo reikalavimams. Komisija laikėsi nuomonės, kad tai neatitiko Jūrų transporto gairių tikslų.

(286) Jūrų transporto gairėmis, kaip jas aiškina Komisija savo ankstesniuose sprendimuose, frachtuotojams, kai laivas nuomojamas tam tikram laikui arba tam tikrai kelionei, ir panašiems komerciniams laivų eksploatuotojams tam tikromis sąlygomis leidžiama pasinaudoti tonažo apmokestinimu. Komisija mano, kad tokios bendrovės tonažo apmokestinimu gali pasinaudoti, tik jeigu prisideda siekiant Jūrų transporto gairių tikslo plėtoti su ES valstybių vėliavomis plaukiojantį laivyną arba išlaikyti ES praktines žinias, arba abiejų šių tikslų. Taip būtų, pavyzdžiui, jeigu, be laivų, kurie nuomojami tam tikram laikui arba tam tikrai kelionei ir kuriems įrangą bei įgulą suteikia kitos bendrovės, pagalbos gavėjas, kuriam taikomas tonažo mokestis, gavėjas savo laivyne turėtų laivų, kuriems

([130]) Žr. sprendimo pradėti tyrimą 76–79 konstatuojamąsias dalis.
([131]) Žr. šio sprendimo 24 konstatuojamosios dalies c punktą.
([132]) Žr. šio sprendimo 25 konstatuojamąją dalį.
([133]) Tai, kad praktiškai reikalavimų galbūt laikytasi, aktualu vykdant pareigą susigrąžinti pagalbą (žr. šio sprendimo 7.3 skirsnį).
([134]) Žr. sprendimo pradėti tyrimą 58 konstatuojamąją dalį.

pats užtikrina įgulą ir techninį valdymą, jeigu tokie laivai sudaro bent 20 % viso tonažo mokesčiu apmokestinamo laivyno ([135]). Dar viena galimybė – laivų, kurie plaukioja su ne EEE valstybių vėliavomis ir yra nuomojami tam tikram laikui arba tam tikrai kelionei, dalis neviršija 75 % pagalbos gavėjo tonažo mokesčiu apmokestinamo laivyno ([136]). Ir dar viena galimybė – valstybės narės gali reikalauti, kad bent 25 % pagalbos gavėjo viso laivyno būtų su EEE valstybių vėliavomis plaukiojantys laivai ([137]). Visais paminėtais atvejais pagalbos gavėjui, kuriam taikomas tonažo mokestis, taikoma prievolė išlaikyti arba didinti jo laivynui (nuosavų laivų arba laivų, išsinuomotų be įgulos) tenkančią su EEE valstybių vėliavomis plaukiojančių laivų dalį.

(287) Maltos schema nenustatoma jokių reikalavimų, nurodytų 286 konstatuojamojoje dalyje. Todėl Komisija daro išvadą, kad teisinė sistema, susijusi su komerciniais eksploatuotojais, teikiančiais transporto paslaugas laivais, kurių visą įrangą ir įgulą suteikė kitos bendrovės, neatitinka Jūrų transporto gairių.

7.2.1.6. Veiklos atskyrimo priemonės

(288) Jūrų transporto gairių 3.1 punkte reikalaujama, kad nebūtų šalutinio poveikio tarp reikalavimus atitinkančios ir jų neatitinkančios veiklos. Mokesčių nuostatais licencijuotoms laivybos organizacijoms nustatoma prievolė atskirai tvarkyti apskaitą ir atskirti pajamas bei prieaugį iš laivybos veiklos nuo pajamų iš kitų šaltinių.

(289) Pajamų mokesčio įstatyme nustatytomis taisyklėmis dėl išlaidų atskaitymo reikalaujama, kad būtų tiesioginis patiriamų išlaidų ir dėl jų gaunamų pajamų ryšys. Pajamų mokesčio įstatymo 14 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad išlaidas galima atskaityti, jeigu išlaidos „visiškai ir išskirtinai patirtos gaunant pajamas“. Todėl išlaidų, patirtų gaunant pelną, kuriam mokestis netaikomas, (įskaitant pelną, kuriam taikomas tonažo mokestis) negalima atskaityti iš kitų rūšių apmokestinamų pajamų.

(290) Reikalaujama, kad licencijuota laivybos organizacija, kuri gauna naudos iš tonažo mokesčio schemos, teiktų metinę pajamų mokesčio deklaraciją, iš kurios būtų aiškiai matyti, kad reikalavimus atitinkančios pajamos ir reikalavimų neatitinkančios pajamos yra atskirtos. Nuostolių, susijusių su veikla, kuriai taikomas pajamų mokestis, negalima įskaityti nustatant tonažo mokesčio prievolę.

(291) Bet kuri licencijuota laivybos organizacija taip pat privalo rengti finansines ataskaitas, atitinkančias Sąjungos patvirtintus tarptautinius finansinės atskaitomybės standartus ir užtikrinti, kad jų auditą atliktų patvirtintas viešasis apskaitininkas.

(292) Laivybos organizacija negali priimti sprendimo dėl prisijungimo prie Maltos tonažo mokesčio sistemos arba pasitraukimo iš jos remdamasi tuo, kad gauna apmokestinamą pelną arba patiria nuostolių. Išskyrus atvejus, kai licencijuota laivybos bendrovė pasirenka kitokį variantą, tonažo mokesčio schema jai yra taikoma. Organizacijai nusprendus pasitraukti iš schemos, toks sprendimas yra neatšaukiamas ([138]). Taigi, nė viena Maltos laivybos organizacija arba jų grupė negali vieniems savo laivams taikyti tonažo mokesčio schemą, o kitiems – pajamų mokesčio schemą.

(293) Pajamų mokesčio įstatymo 51 straipsnyje pateikta įvairiausių kovos su mokesčių vengimu nuostatų, ir jomis siekiama kovoti su fiktyviais susitarimais ir schemomis, kurių tikslas – gauti bet kokią nepagrįstą mokestinę naudą. Ši bendra kovos su mokesčių vengimu nuostata atitinka 2012 m. gruodžio 6 d. Komisijos rekomendaciją dėl agresyvaus mokesčių planavimo.

(294) Taikant kovos su mokesčių slėpimu priemones skiriamos baudos, jeigu nustatoma pažeidimų. Ir tokiais atvejais reikia sumokėti ne tik nesumokėtą mokestį, apskaičiuotas palūkanas (0,54 % per mėnesį, 6,48 % per metus), bet ir papildomas baudas, apskaičiuojamas kaip procentinė (iki 1,5 % per mėnesį, 18 % per metus) tokio nesumokėto mokesčio dalis.

(295) Komisija taip pat teigiamai vertina tai, kad reaguodama į sprendime pradėti tyrimą pateiktus susirūpinimą keliančius klausimus, susijusius su per plačia reikalavimus atitinkančios veiklos ([139]) ir organizacijų aprėptimi, Malta prisiėmė įsipareigojimus.

([135]) Komisijos sprendimas byloje dėl Lietuvos tonažo mokesčio, 36 konstatuojamoji dalis;
([136]) 2003 m. gegužės 13 d. Komisijos sprendimas byloje dėl Prancūzijos tonažo mokesčio (N 737/2002), 35 konstatuojamoji dalis (OL C 38, 2004 2 12, p. 4); Komisijos sprendimas byloje dėl Lietuvos tonažo mokesčio, 37 konstatuojamoji dalis.
([137]) Sprendimas (ES) 2015/667, 42 konstatuojamoji dalis.
([138]) Mokesčių nuostatų 6 straipsnis.
([139]) Žr. sprendimo pradėti tyrimą 85 konstatuojamąją dalį.

(296) Komisija daro išvadą, kad Maltos taikomos veiklos atskyrimo priemonės yra patikimos ir atitinka Jūrų transporto gairių reikalavimus, todėl jai dėl to kilusios abejonės yra išsklaidytos.

7.2.1.7. Kapitalo prieaugio, gaunamo pardavus arba perdavus tonažo mokesčiu apmokestinamus laivus, neapmokestinimas

(297) Kaip nustatyta 7.1.3 skirsnyje, kapitalo prieaugio, gaunamo pardavus arba perdavus tonažo mokesčiu apmokestinamus laivus, neapmokestinimas yra pagalba.

(298) Mokesčių nuostatų 3 straipsnio 1 dalies b punkte nustatyta, kad kapitalo prieaugis, gaunamas pardavus arba perleidus tonažo mokesčiu apmokestinamus laivus, yra neapmokestinamas ([140]). Komisija pripažįsta kapitalo prieaugio, gaunamo pardavus arba perdavus reikalavimus atitinkančius laivus, įsigytus ir parduotus tuo metu, kai jiems teisėtai taikyta tonažo mokesčio schema, neapmokestinimą ([141]). Kalbant apie laivus, įsigytus iki to laiko, kai pagalbos gavėjui pradėta taikyti tonažo mokesčio schema, toks atleidimas nuo mokesčio būtų priimtinas tik laikantis Jūrų transporto gairių 11 skirsnyje nustatytų pagalbos intensyvumo ribų. Apskaičiuojant pagalbos intensyvumo ribas, būtina atsižvelgti į kapitalo prieaugį, gaunamą parduodant pernelyg nusidėvėjusius laivus (kai tai atsitinka prieš pradedant taikyti tonažo mokesčio schemą). Tai reiškia, kad, kalbant apie laivus, įsigytus dar netaikant tonažo mokesčio schemos, paslėptos mokestinės prievolės, atsirandančios dėl pernelyg didelio nusidėvėjimo, turi būti įvykdytos pradedant taikyti tonažo mokesčio schemą, išskyrus atvejus, kai jas galima suderinti su pagalbos intensyvumo riba ir išdėstyti per dešimties metų laikotarpį. Tokios paslėptos mokestinės prievolės paprastai būtų nustatomos kaip rinkos vertės ir laivo vertės mokesčių tikslais skirtumas tuo metu, kai pradedama taikyti tonažo mokesčio sistema.

(299) Atsižvelgdama į dabar per plačią Prekybinės laivybos įstatymo 85A straipsnio formuluotę, kuria leidžiama tonažo mokesčiu apmokestinamu laivu (kuriam vėliau gali būti taikomas tonažo mokestis) paskelbti bet kurį laivą, neatsižvelgiant į veiklą, kuriai laivas naudojamas, ir į tai, kad nėra jokių taisyklių, kuriomis būtų sprendžiamas klausimas dėl pernelyg didelio laivo, įsigyto dar prieš pradedant taikyti tonažo mokesčio schemą, nusidėvėjimo, Komisija mano, kad Maltos teisės akto tekstu tinkamai neapribojamas (nei sumos, nei pagalbos gavėjo požiūriu) kapitalo prieaugio, gaunamo pardavus arba perdavus laivus, neapmokestinimas. Toks bendras atleidimas nuo mokesčio, koks nustatytas pagal Maltos schemą, neatitinka suderinamumo reikalavimų.

(300) Komisija daro išvadą, kad toks kapitalo prieaugio, gaunamo pardavus arba perdavus laivus, neapmokestinimas, remiantis jo dabartine formuluote, yra nesuderinamas su vidaus rinkos taisyklėmis, nes neapmokestinimas taikomas visiems laivams, kurie nusidėvėjo pagal pajamų mokesčio taisykles dar iki perleidžiant juos, jiems taikant tonažo mokesčio schemą. Taigi, atleidimas nuo mokesčio yra neteisėta ir nesuderinama pagalba. Todėl atitinkamą nuostatą reikia iš dalies pakeisti.

7.2.1.8. Išvada

(301) Remdamasi tuo kas pirmiau išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad su Jūrų transporto gairėmis nesuderinami šie Maltos tonažo mokesčio aspektai: veiklos, „kuri gali būti nurodyta“ atitiktis reikalavimams, nevaromų baržų atitiktis reikalavimams, vilkikų ir žemsemių atitikties reikalavimams sąlygos, žvejybos laivų ir naftos bokštų atitiktis reikalavimams, kapitalo prieaugio, gaunamo pardavus arba perdavus tonažo mokesčiu apmokestinamus laivus, neapmokestinimas ir tai, kad nėra apsaugos priemonių, susijusių su laivo išnuomojimu be įgulos, papildomomis pajamomis, ryšiu su EEE valstybių vėliavomis ir laivo nuomojimu tam tikram laikui arba kelionei. Dėl tų priežasčių Maltos tonažo mokesčio schema yra nesuderinama su Jūrų transporto gairėmis.

(302) Tačiau, tuos nesuderinamus aspektus ateityje galima ištaisyti Maltai prisiėmus įsipareigojimus, nustatytus priede, visų pirma, jo 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 20, 21 ir 22 punktuose. Todėl, jeigu per trijų mėnesių terminą bus įvykdyti priede pateikti įsipareigojimai, Maltos tonažo mokesčio schema nuo visiško įvykdymo dienos bus laikoma suderinama.

([140]) Žr. 14 konstatuojamąją dalį.
([141]) Žr., pvz., Komisijos sprendimo byloje dėl Suomijos tonažo mokesčio 38 konstatuojamąją dalį; Komisijos sprendimo byloje dėl Kroatijos tonažo mokesčio 50–53 ir 113 konstatuojamąsias dalis; taip pat Komisijos sprendimo byloje dėl Italijos tonažo mokesčio 28–33 ir 64–66 konstatuojamąsias dalis.

7.2.2. *Kapitalo prieaugio, susijusio su laivybos bendrovių akcijomis, neapmokestinimas*

(303) Kaip nustatyta 7.1.3 skirsnyje, Maltos rezidentų atleidimas nuo kapitalo prieaugio, susijusio su laivybos bendrovių akcijomis, apmokestinimo yra pagalba.

(304) Laivybos bendrovių akcijų pirkimas ir pardavimas yra investicinės (ši veikla neatitinka tonažo mokesčio taikymo reikalavimų pagal Jūrų transporto gaires ([142])), o ne įprastos laivybos veiklos dalis. Jūrų transporto gairėse aiškiai nustatyta, kad valstybėse narėse turi būti „išlaikytas įprastinis <...> akcininkų bei direktorių atlygiui taikomas <...> mokesčių lygis“. Tokia taisyklė yra būtina siekiant suderinamą pagalbą naudoti veiklai, kurią reikia remti, ir siekiant kuo labiau apriboti konkurencijos iškraipymą kituose sektoriuose. Kitaip, suderinamą pagalbą gaunančių bendrovių akcininkai taip pat turėtų teisę į atleidimą nuo mokesčių (tada tokią teisę turėtų ir galimi tų akcininkų akcininkai). Tačiau dėl to iki neprognozuojamai aukšto lygio didėtų pagalbos, iš pradžių patvirtintos konkretaus sektoriaus konkrečiai bendrovei, suma, ir galiausiai tokios pagalbos šalutinis poveikis galėtų pasklisti į daugelį ekonomikos sektorių (atsižvelgiant į pagalbą gaunančios bendrovės akcininkų veiklą). Toks rezultatas sumažintų valstybės pagalbos taisyklių veiksmingumą, taip pat neatitiktų valstybės pagalbos draudimo principo – pagal jį reikalaujama, kad bet kokia išimtis (suderinama pagalba) būtų taikoma griežtai ir tikslingai.

(305) Komisija daro išvadą, kad Maltos rezidentams naudingas mokesčio netaikymas kapitalo prieaugiui, susijusiam su laivybos bendrovių akcijomis, yra nesuderinamas su vidaus rinkos taisyklėmis. Taigi, atleidimas nuo mokesčio yra neteisėta ir nesuderinama pagalba, ir ją reikia panaikinti. Komisija teigiamai vertina tai, kad Maltos institucijos priedo 16 punkte įsipareigojo atsisakyti šio neapmokestinimo.

7.2.3. *Palūkanų arba kitų pajamų, susijusių su laivybos bendrovių arba tonažo mokesčiu apmokestinamų laivų finansavimu, neapmokestinimas*

(306) Kaip nustatyta šio sprendimo 212 konstatuojamojoje dalyje, Mokesčių nuostatų 3 straipsnio 2 dalimi nustatyta pagalba finansų įstaigoms.

(307) Jūrų transporto gairių taikymo sritis, taigi ir tonažo mokesčio teikiama lengvata, apima tik „krovinių ir keleivių vežimą jūra“. Tai neapima finansų įstaigų, teikiančių paskolas, garantijas arba leidžiančių vertybinius popierius, susijusius su laivo turėjimu nuosavybės teise, valdymu, administravimu arba eksploatavimu, kaip leidžiama pagal Mokesčių nuostatų 3 straipsnio 2 dalį.

(308) Nėra jokio pagrindo šį nagrinėjamąjį atleidimą nuo mokesčio laikyti suderinamu pagal Jūrų transporto gaires. Malta nenurodė jokių kitų suderinamumo priežasčių pagal SESV 107 straipsnio 2 arba 3 dalį. Komisija nemano, kad nagrinėjamasis atleidimas nuo mokesčio galėtų būti laikomas suderinamas pagal kurias nors Sutartyje nurodytas priežastis.

(309) Komisija daro išvadą, kad dabartinės schemos sąlygos, susijusios su finansų įstaigomis, yra nesuderinamos pagal Jūrų transporto gaires, todėl jos yra neteisėta ir nesuderinama pagalba, ir ją reikia panaikinti. Komisija teigiamai vertina tai, kad Maltos institucijos priedo 3 punkte įsipareigojo atsisakyti šio neapmokestinimo.

7.2.4. *Atleidimas nuo tam tikrų dokumentų ir perleidimo žyminių mokesčių*

(310) Nors gali būti, kad atleidimas nuo tam tikrų dokumentų ir perleidimo žyminių mokesčių būtų potencialiai priimtinas, kai tiesioginis gavėjas yra tikra laivybos bendrovė, neviršijant Jūrų transporto gairių 11 skirsnyje nustatyto didžiausio pagalbos intensyvumo, šiuo atleidimu nuo mokesčių potencialiai gali pasinaudoti ir ne laivybos bendrovės. Be to, nėra jokio mechanizmo, kurį taikant būtų laikomasi Jūrų transporto gairių 11 skirsnio.

(311) Malta nenurodė jokių suderinamumo priežasčių, ir Komisija nemato jokių tokios priemonės, kokia ji yra dabar, suderinamumo priežasčių.

([142]) Žr. Jūrų transporto gairių 3.1 skirsnį.

(312) Komisija daro išvadą, kad Maltos rezidentams naudingas atleidimas nuo tam tikrų dokumentų ir perleidimo žyminių mokesčių, susijusių su laivybos organizacijų perleidžiamųjų priemonių sandoriais, yra nesuderinamas su vidaus rinkos taisyklėmis. Taigi, atleidimas nuo mokesčio yra neteisėta ir nesuderinama pagalba, ir ją reikia panaikinti. Komisija teigiamai vertina tai, kad Maltos institucijos priedo 17 punkte įsipareigojo atsisakyti šio neapmokestinimo.

7.2.5. *Atleidimas nuo mokesčių mokėjimo ministro nuožiūra*

(313) Dabartiniais teisės aktais nepakankamai ribojama ministro veiksmų laisvė laivams netaikyti mokesčių pagal Mokesčių nuostatus, kai jų veikla susijusi su Maltos institucijų filantropiniais ir humanitariniais tikslais.

(314) Malta nenurodė jokių suderinamumo priežasčių, ir Komisija nemato jokių tokios priemonės, kokia ji yra dabar, suderinamumo priežasčių.

(315) Komisija daro išvadą, kad galimybė ministro nuožiūra laivams netaikyti mokesčio yra nesuderinama su vidaus rinkos taisyklėmis. Taigi, ši galimybė atleisti nuo mokesčio yra neteisėta ir nesuderinama pagalba, ir ją reikia panaikinti. Komisija teigiamai vertina tai, kad Maltos institucijos įsipareigojimų priedo 19 punktu įsipareigojo paskelbti gaires, kuriomis būtų užtikrinta, kad ministras veiksmų laisve gali naudotis tik tais atvejais, kai vykdomos humanitarinės ir filantropinės operacijos, nesusijusios su prekių arba paslaugų siūlymu rinkoje.

7.2.6. *Didžiausias pagalbos intensyvumas*

(316) Kalbant apie didžiausią pagalbos intensyvumą, Jūrų transporto gairių 11 skirsnio antroje pastraipoje nustatytas didžiausias pagalbos intensyvumas, siekiant išvengti pagalbos susikaupimo iki lygio, kuris būtų nesuderinamas su Bendrijos interesams svarbiais tikslais ir dėl kurio galėtų prasidėti valstybių narių varžymasis dėl subsidijų. Bendra laivybos bendrovėms skiriama pagalba ([143]) negali būti teikiama jokios didesnės naudos, nei nauda, gaunama jūrininkams taikomus mokesčius ir socialines įmokas sumažinus iki nulinio tarifo, o laivybos veiklos pelno apmokestinimą sumažinus iki Jūrų transporto gairių 3.1 skirsnio priešpaskutinėje pastraipoje nurodyto lygio.

(317) Malta pateikė patikimos informacijos, kad didžiausio pagalbos intensyvumo anksčiau visada laikytasi, ir įsipareigojo užtikrinti, kad jo būtų paisoma ir ateityje. Tai papildoma įsipareigojimu reikalauti, kad pagalbos gavėjai, kuriems taikomas tonažo mokestis, teiktų privalomas metines didžiausio pagalbos intensyvumo laikymosi deklaracijas. Be to, Malta įsipareigojimų priedo 12 punktu įsipareigojo pradėti taikyti oficialią nuostatą dėl didžiausio pagalbos intensyvumo kontrolės.

7.3. **Susigrąžinimas**

7.3.1. *Naujos ir esamos pagalbos klasifikavimas, teisėti lūkesčiai ir teisinis saugumas*

(318) Stojimo akto 22 straipsnyje ir IV priede (3 skirsnyje) ([144]) nustatyta, kad pagalba transporto sektoriui laikoma esama pagalba pagal Sutarties 88 straipsnio 1 dalį iki trečiųjų metų nuo įstojimo dienos pabaigos, jeigu apie ją pranešama Komisijai per keturis mėnesius nuo įstojimo dienos.

([143]) Išskyrus pagalbą mokymui, restruktūrizavimo pagalbą, pagalbą, susijusią su viešųjų paslaugų įpareigojimais, ir veiklos pradžios pagalbą naujoms trumpųjų nuotolių jūrų laivybos paslaugoms.

([144]) Aktas dėl Čekijos Respublikos, Estijos Respublikos, Kipro Respublikos, Latvijos Respublikos, Lietuvos Respublikos, Vengrijos Respublikos, Maltos Respublikos, Lenkijos Respublikos, Slovėnijos Respublikos ir Slovakijos Respublikos stojimo sąlygų ir sutarčių, kuriomis yra grindžiama Europos Sąjunga, pritaikomųjų pataisų (Stojimo aktas) (OL L 236, 2003 9 23, p. 33). Kalbant apie Maltos teiginį, kad tonažo mokesčio schema ir papildomos priemonės buvo nustatytos 1973 m., pakanka pasakyti, kad Stojimo akto IV priedo 3 skirsnio 1 punkto a papunktis netaikomas pagalbai transporto sektoriui.

(319) Iki įstojimo dienos Malta Komisijai nurodė, kad Maltos tonažo mokesčio tvarka atitiko tuo metu galiojusias taisykles, ir patikino, kad laikomasi ryšio su vėliava reikalavimo, bet Komisijai nepateikė jokios išsamios informacijos apie schemą pagal Stojimo sutarties nuostatas, kad būtų galima ją laikyti esama pagalba. Komisijos ir Maltos institucijų diskusijos transporto klausimais vyko nuo 2000 m. spalio 19 d. iki 2001 m. rugsėjo 18 d., o trumpas tonažo mokesčio aptarimas užregistruotas protokole ir Maltos institucijų derybinės pozicijos dokumente ([145]). Maltos Stojimo į Europos Sąjungą konferencijoje, vykusioje 2001 m. spalio 26 d., buvo susitarta rekomenduoti laikinai nutraukti derybas dėl stojimo sutarties transporto skyriaus – į jį buvo aiškiai įtraukta valstybės pagalba transporto sektoriui.

(320) Komisija laikosi nuomonės, kad šiame sprendime nagrinėjamų pagalbos priemonių atžvilgiu Malta ir pagalbos gavėjai negali remtis teisėtais lūkesčiais arba teisiniu saugumu. Remiantis nusistovėjusia teismų praktika, negali būti jokių teisėtų lūkesčių, kad pagalba yra teisėta, jeigu pagalba nėra teikiama laikantis SESV 108 straipsnyje nustatytos tvarkos, nes uolus verslininkas paprastai turėtų gebėti nustatyti, ar tos tvarkos laikytasi ([146]). Šiuo atveju aišku, kad nesilaikyta pranešimo tvarkos pagal SESV 108 straipsnį ir Stojimo akte nustatytos tvarkos, taigi teisėtų lūkesčių negali būti. Be to, Maltos paminėtos diskusijos ([147]) nebuvo galiausiai baigtos ir nebuvo gautas tikslus, besąlyginis ir nuoseklus Komisijos patikinimas, kad tonažo mokesčio schema yra laikoma esama pagalba.

(321) Atsižvelgiant į tai, kas pirmiau išdėstyta, šios bylos priemonės nėra esama pagalba, priskirtina prie kurios nors Tarybos reglamento (ES) 2015/1589 ([148]) 1 straipsnio b punkto kategorijos. Be to, šiame sprendime nagrinėjamų pagalbos priemonių atžvilgiu Malta ir pagalbos gavėjai negali remtis teisėtais lūkesčiais arba teisiniu saugumu.

7.3.2. *Tonažo mokesčio schema*

7.3.2.1. Reikalavimus atitinkantys laivai

(322) 2012 m. Taisyklėse dėl vidaus procedūros nurodyta, kad žvejybos laivai, pramoginės jachtos, jūroje esantys fiksuotieji įrenginiai, įskaitant naftos bokštus, judžiosios platformos, vandenynais neplaukiojantys vilkikai, nesavaeigiai plūduriuojantys kranai, pontonai ir laivams, kurių pagrindinė paskirtis yra teikti lošimų ir (arba) kazino paslaugas, ir panašūs laivai neatitinka atleidimo nuo pajamų mokesčio reikalavimų ir tonažo mokesčiu apmokestinamiems laivams taikytinos tvarkos reikalavimų, nes jie nevykdo laivybos veiklos ([149]).

(323) Iš Maltos pateikto tonažo mokesčiu apmokestinamų laivų sąrašo ir kartu pateiktų paaiškinimų matyti, kad tos taisyklės taip ir buvo praktiškai įgyvendinamos, o Malta patvirtina, kad jokiems laivams tonažo mokestis per atitinkamą laikotarpį nebuvo taikomas. 2012 m. Taisyklėse dėl vidaus procedūros paaiškinta, kokių rūšių laivai nelaikomi vykdančiais laivybos veiklą pagal Prekybinės laivybos įstatymą. Ankstesnė nuo 2004 m. taikyta praktika nuo tų taisyklių taip pat nenukrypta. Todėl Komisija daro išvadą, kad žvejybos laivams, pramoginėms jachtoms, jūroje esantiems fiksuotiesiems įrenginiams, įskaitant naftos bokštus, judžiosioms platformoms, vandenynais neplaukiojantiems vilkikams, nesavaeigiams plūduriuojantiems kranams, pontonams ir laivams, kurių pagrindinė paskirtis yra teikti lošimų paslaugas, ir (arba) kazino laivams tonažo mokesčio schema praktiškai netaikyta, nors teoriškai ji jiems galėjo būti taikoma.

(324) Kalbant apie Prekybinės laivybos įstatymo 85 straipsniu nustatytą galimybę nustatyti kitą veiklą „kuri gali būti nurodyta“, Malta patvirtino, kad niekada nebuvo išleista jokių nuostatų, taisyklių, įsakymų ar nurodymų, kuriais būtų siekta išplėsti laivybos veiklos apibrėžtį. Todėl Komisija daro išvadą, kad laivybos veiklos apibrėžtis nebuvo taikoma plačiau ir aprėpė tik tarptautinį krovinių arba keleivių vežimą jūra.

([145]) Maltos stojimo protokolų dokumentai CONF-M 51/00 ir CONF-M 65/01.
([146]) Žr. 1997 m. kovo 20 d. Sprendimo *Alcan Deutschland*, C-24/95, ECLI:EU:C:1997:163, 25 punktą ir jame nurodytus Teismo sprendimus.
([147]) Žr. šio sprendimo 319 konstatuojamąją dalį.
([148]) 2015 m. liepos 13 d. Tarybos reglamentas (ES) 2015/1589, nustatantis išsamias Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles (OL L 248, 2015 9 24, p. 9); juo pakeistas 1999 m. kovo 22 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 659/1999, nustatantis išsamias Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles (OL L 83, 1999 3 27, p. 1).
([149]) Žr. šio sprendimo 10 konstatuojamąją dalį.

(325) Todėl Komisija daro išvadą, kad, nors schemos aprėptis buvo nepriimtinai plati, jokia pagalba nebuvo išmokėta reikalavimų neatitinkančiam laivui, taigi lėšų susigrąžinti nereikia.

Vilkikai ir žemsemės

(326) Nors Malta nėra nustačiusi aiškių reikalavimų, susijusių su vilkimu arba dugno gilinimu, Maltos institucijos patvirtino, kad 2004–2016 m. tonažo mokesčio schemos statusą tokiems laivams jos yra suteikusios tik tais atvejais, kai buvo patvirtinta, kad laivai didžiąją jų darbo laiko dalį buvo naudojami tarptautiniam krovinių vežimui pagal Jūrų transporto gairių parametrus. Visų pirma, tonažo mokestis netaikytas uostuose naudojamiems vilkikams, jis taikomas tik laivams, kuriais vykdomas tarptautinis vežimas jūra.

(327) Išnagrinėjusi Maltos pateiktą medžiagą Komisija atkreipia dėmesį, kad tonažo mokestį sutikta taikyti tik su EEE valstybės vėliava plaukiojantiems vilkikams, ir gairių reikalavimų, susijusių su tonažo mokesčio taikymu tiems laivams per atitinkamą laikotarpį, *de facto* laikytasi.

(328) Todėl Komisija daro išvadą, kad susigrąžinimas nereikalingas.

7.3.2.2. Pajamos, kurioms taikytinas tonažo mokestis

Papildoma veikla

(329) Kalbant apie kruizinių laivų papildomą veiklą, remdamasi Maltos pateikta informacija Komisija pirmiausia atkreipia dėmesį, kad bet kurio subrangovo pelnas nelaikytas atitinkančiu tonažo mokesčio schemos taikymo reikalavimus, ir, antra, kad paslaugoms, paprastai klientams teikiamoms laivuose, taip pat susijusioms su ekskursijomis krante, tonažo mokestis taikytas, tik jeigu laivybos organizacija tas paslaugas pirko rinkos sąlygomis. Todėl Komisija yra įsitikinusi, kad Maltos taikomu laivybos veiklos aiškinimu užtikrinta, kad *de facto* laikytasi veiklos aprėpties, kurią Komisija anksčiau yra patvirtinusi kaip papildomas pajamas, atitinkančias tonažo mokesčio taikymo reikalavimus.

(330) Be to, Komisija atkreipia dėmesį, kad Malta iš tikrųjų rengė individualias diskusijas su kiekvienu kruizinių laivų savininku arba eksploatuotoju, siekiančiu, kad jam būtų taikoma tonažo mokesčio tvarka, kad prieš patvirtindama tonažo mokesčio schemos taikymą suprastų jų veiklos aprėptį. Tuo suteiktas mechanizmas, kuriuo Maltos institucijos galėjo užtikrinti, kad tokių laivų savininkai ir eksploatuotojai tonažo mokesčio tvarka naudotųsi tik tinkamais atvejais. Nors nebuvo nustatyta oficialaus reikalavimo, kuriuo būtų užtikrinta, kad laivo papildomos pajamos sudarytų mažiau nei 50 % tonažo mokesčio pajamų, Maltos institucijos parodė, kad pagrindinės laivybos pajamos sudarė didžiąją kiekvieno laivo laivybos veiklos pajamų dalį. Todėl Komisija daro išvadą, kad susigrąžinimas nereikalingas.

Laivų nuomojimas tam tikram laikui arba tam tikrai kelionei ir laivų išnuomojimas be įgulos

(331) Remdamasi Maltos paaiškinimais Komisija atkreipia dėmesį, kad Maltos laivybos organizacijos, pasinaudojusios tonažo mokesčiu, nebuvo susijusios su laivų nuomojimu tam tikram laikui, ir kad dauguma (būtent 90 %) Maltos tonažo mokesčio laivyno laivų plaukioja su EEE valstybių vėliavomis.

(332) Nė vienas išnuomotas be įgulos laivas, anksčiau patvirtintas, kaip atitinkantis tonažo mokesčio schemos reikalavimus, nebuvo laivas, išnuomotas be įgulos trečiosioms šalims, kaip matyti iš Maltos Komisijos tarnyboms pateiktos 2004–2016 m. laikotarpio apžvalgos.

(333) Todėl Komisija daro išvadą, kad laivų nuomojimo tam tikram laikui arba tam tikrai kelionei ir laivų išnuomojimo be įgulos atžvilgiu susigrąžinimas nereikalingas.

7.3.2.3. Ryšys su vėliava

(334) Kalbant apie ankstesnius laikotarpius, Malta pateikė duomenų, iš kurių matyti kokia pagalbos gavėjų laivų, kuriems taikyta lengvata, dalis plaukiojo su Maltos ir EEE valstybių vėliavomis. Kiekvieno pagalbos gavėjo laivų, plaukiojančių su EEE valstybių vėliavomis, dalis gerokai viršija Jūrų transporto gairėse reikalaujamą 60 % dalį.

7.3.2.4. Kapitalo prieaugio, gaunamo pardavus arba perdavus tonažo mokesčiu apmokestinamus laivus, neapmokestinimas

(335) Atitinkamomis nuostatomis reikalaujama, kad atleidimas nuo mokesčio būtų taikomas tik pajamoms iš laivų, įsigytų arba parduotų tada, kai jiems buvo taikoma tonažo mokesčio schema, pardavimo arba perdavimo. Nors atleidimo nuo mokesčio aprėptis per plati, Malta patikimai įrodė, kad anksčiau nuo mokesčio buvo atleidžiama tik parduodant laivą arba vykdant sandorius, susijusius su tonažo mokesčiu apmokestinamais laivais, laivybos bendrovių įsigytais arba parduotais tuo metu, kai taikytas tonažo mokestis. Todėl Komisija mano, kad susigrąžinimas nereikalingas.

7.3.2.5. Išvada

(336) Kadangi pagal Maltos tonažo mokesčio schemą praktiškai jokia suma nebuvo sumokėta reikalavimų neatitinkantiems pagalbos gavėjams, Komisija daro išvadą, kad susigrąžinimas šiuo atžvilgiu nereikalingas.

7.3.3. *Palūkanos arba kitos pajamos, susijusios su laivybos bendrovių arba tonažo mokesčiu apmokestinamų laivų finansavimu*

(337) Remdamasi Maltos pateiktais paaiškinimais ([150]) Komisija mano, kad nė viena finansų įstaiga praktiškai nepasinaudojo atleidimu nuo mokesčių, taikomų palūkanoms ir kitoms pajamoms, susijusioms su laivybos bendrovių arba tonažo mokesčiu apmokestinamų laivų finansavimu. Kadangi jokia pagalba jokiam pagalbos gavėjui pagal tą priemonę neišmokėta, susigrąžinimas nereikalingas.

7.3.4. *Atleidimas nuo dokumentų ir perleidimo žyminio mokesčio, taip pat kapitalo prieaugio, susijusio su laivybos bendrovių akcijomis, neapmokestinimas*

(338) Pagal bendrosios mokesčių sistemos taisykles visų subjektų, nesančių Maltos rezidentais, kapitalo prieaugis ir akcijų perleidimas būtų neapmokestinami. Pajamų mokesčio įstatymo 12 straipsnio 1 dalies u punkto 1 papunkčiu nustatyta, kad bet kokios pajamos ar prieaugis, Maltoje registruotos bendrovės gautas turint akcijų arba tokias akcijas perleidus, yra neapmokestinamas.

(339) Kalbant apie dokumentų ir perleidimo žyminį mokestį, kai pusę įstatinio kapitalo, sudaryto iš paprastųjų akcijų, kontroliuoja nerezidentai, sandoriui bendrosios sistemos mokestis netaikomas. Be to, žyminis mokestis taip pat netaikomas grupės viduje vykdomam perleidimui.

(340) Malta ėmėsi veiksmų laivybos bendrovių akcininkų reprezentatyviajai imčiai sudaryti, kad pagal ją galėtų nustatyti tipinę nuosavybės struktūrą. Malta šią imtį sudarė siekdama atspindėti savo tonažo mokesčio laivyno sudėtį. Nustačiusi tinkamą bendrovių aibę, kuri tiksliai atspindėtų laivyną, Malta po vieną bendrovę patikrino siekdama nustatyti, kam atitinkamą laikotarpį priklausė tų bendrovių akcijos. Malta nustatė, kad visos tos bendrovės 2004–2016 m. priklausė išskirtinai nerezidentams. Be to, Malta, siekdama nustatyti, ar buvo sandorių, su kuriais būtų susijęs Maltos rezidentas, atliko specialų akcininkų sandorių, vykdytų per atitinkamą laikotarpį, patikrinimą. Atlikus patikrinimą buvo nustatyta, kad tik vienas sandoris buvo susijęs su Maltos rezidentu. Šis sandoris buvo susijęs su grupe, kurioje visi kiti akcininkai buvo nerezidentai. Nustatyto sandorio dydis reiškė, kad, net jeigu nebūtų taikomos bendrosios išimtys, susijusios su tuo, kad nuosavybė priklauso užsienio subjektui, vertė, gaunama sudėjus kapitalo prieaugį ir dokumentų bei perleidimo žyminį mokestį, būtų daug mažesnė nei *de minimis* riba.

(341) Iš Maltos parengtos struktūrizuotos reprezentatyviosios imties, kartu atlikus sandorių paiešką ir atsižvelgus į galimą atleidimą nuo mokesčio pagal bendrąją mokesčių sistemą bei ir *de minimis* ribą, matyti, kad susigrąžinimas greičiausiai nebūtų plataus masto. Tačiau pagal tas dvi priemones išmokėtos pagalbos negalima nepaisyti, kai netaikomas nė vienas iš pirmiau minėtų atleidimo nuo mokesčio atvejų, o išmokėta suma viršija *de minimis* ribą. Tokiais atvejais pagalbos susigrąžinimas turėtų būti vykdomas.

(342) Kalbant apie susigrąžinimo metodiką, susigrąžintiną sumą turėtų sudaryti žyminis mokestis arba mokestis, kurį būtų reikėję mokėti, jeigu būtų taikyta bendroji taikytina taisyklė. Siekdamos nustatyti galimus pagalbos gavėjus Maltos institucijos pirmiausia turi nustatyti laivybos bendrovių nuosavybės struktūrą. Antra, Maltos institucijos turi patikrinti, ar dėl sandorių atsirado poreikis mokėti dokumentų ir perleidimo žyminį mokestį ir kapitalo prieaugio, susijusio su laivybos bendrovių, kuriose esama Maltos rezidentų, akcijomis, mokestį.

([150]) Žr. 136 konstatuojamąją dalį.

7.3.5. *Atleidimas nuo mokesčių mokėjimo ministro nuožiūra*

(343) Šio sprendimo 23 ir 313 konstatuojamosiose dalyse nurodyta ministro veiksmų laisve niekada nepasinaudota, taigi susigrąžinimas nereikalingas.

7.4. **Įsipareigojimai**

(344) Komisija palankiai vertina Maltos įsipareigojimus, pateiktus šio sprendimo priede.

7.5. **Kalba**

(345) Malta atsisakė teisės reikalauti, kad sprendimas būtų priimtas maltiečių kalba. Todėl tekstas yra autentiškas anglų kalba.

8. **IŠVADA**

(346) Komisija konstatuoja, kad tonažo mokesčio schema yra valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį. Be to, kad tonažo mokestis taikomas eksploatuojant laivą gaunamoms pajamoms, pagalbą sudaro ir Maltos rezidentams taikomas kapitalo prieaugio, susijusio su laivybos bendrovių akcijomis, neapmokestinimas; Maltos rezidentams taikomas kapitalo prieaugio, gaunamo pardavus arba perdavus laivus, neapmokestinimas; su akcijomis susijusių dokumentų ir perleidimo žyminio mokesčio netaikymas Maltos rezidentams; atleidimas nuo mokesčių mokėjimo ministro nuožiūra ir finansų įstaigoms taikomas palūkanų arba kitų mokėtinų pajamų, susijusių su laivybos bendrovių arba tonažo mokesčiu apmokestinamų laivų finansavimu, neapmokestinimas.

(347) Komisija konstatuoja, kad laivybos bendrovių akcijų dividendų neapmokestinimas nėra valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį, nes juo nesuteikiamas atrankusis pranašumas.

(348) Komisija konstatuoja, kad toliau nurodytos valstybės pagalbos priemonės yra nesuderinamos su vidaus rinka:

a) šie tonažo mokesčio schemos aspektai: veiklos, „kuri gali būti nurodyta“ atitiktis reikalavimams, nevaromų baržų atitiktis reikalavimams, vilkikų ir žemsemių atitikties reikalavimams sąlygos, žvejybos laivų ir naftos bokštų atitiktis reikalavimams, kapitalo prieaugio, gaunamo pardavus arba perdavus tonažo mokesčiu apmokestinamus laivus, neapmokestinimas ir tai, kad nėra apsaugos priemonių, susijusių su laivo išnuomojimu be įgulos, papildomomis pajamomis, ryšiu su EEE valstybės vėliava ir laivo nuomojimu tam tikram laikui arba kelionei;

b) Maltos rezidentams taikomas kapitalo prieaugio, gaunamo pardavus laivybos bendrovių akcijas, neapmokestinimas;

c) pajamų mokesčio netaikymas palūkanų pajamoms arba kitoms finansų įstaigų pajamoms, susijusioms su laivybos bendrovių arba tonažo mokesčiu apmokestinamų laivų finansavimu;

d) Maltos rezidentų atleidimas nuo su laivybos organizacijų akcijomis susijusių dokumentų ir perleidimo žyminio mokesčio;

e) atleidimas nuo mokesčių mokėjimo ministro nuožiūra.

(349) Komisija konstatuoja, kad 348 konstatuojamojoje dalyje nurodytos nesuderinamos valstybės pagalbos priemonės turi būti panaikintos. Tačiau Maltai įvykdžius šio sprendimo priede nustatytus įsipareigojimus, Maltos tonažo mokesčio schema nuo tokio įvykdymo dienos būtų laikoma suderinama.

(350) Komisija konstatuoja, kad, Maltos institucijoms praktiškai administruojant tonažo mokesčio schemą, jokia pagalbos suma reikalavimų neatitinkantiems pagalbos gavėjams nebuvo išmokėta. Be to, nebuvo išmokėta jokia pagalba, susijusi su atleidimu nuo mokesčių mokėjimo, taikomu ministro nuožiūra, ir su pajamų mokesčio netaikymu palūkanų pajamoms arba kitoms finansų įstaigų pajamoms, susijusioms su laivybos bendrovių arba tonažo mokesčiu apmokestinamų laivų finansavimu.

(351) Komisija konstatuoja, kad išmokėta nesuderinama valstybės pagalba, susijusi su Maltos rezidentams taikomu kapitalo prieaugio, gaunamo pardavus laivybos bendrovių akcijas, neapmokestinimu ir su Maltos rezidentų atleidimu nuo su laivybos organizacijų akcijomis susijusių dokumentų ir perleidimo žyminio mokesčio, turi būti susigrąžinta tiek, kiek ja viršyta *de minimis* riba,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Pagal tonažo mokesčio schemą suteikta pagalba yra nauja pagalba, kaip nustatyta Stojimo sutartyje, nuo 2004 m. gegužės 1 d.

2 straipsnis

Pagal tonažo mokesčio schemą suteikta pagalba yra suderinama su vidaus rinka, jeigu bus įvykdyti priede nustatyti įsipareigojimai.

3 straipsnis

1. Šie Maltos tonažo mokesčio schemos aspektai yra nesuderinami su vidaus rinka:

a) pajamų, gaunamų eksploatuojant nevaromas baržas, naftos bokštus ir žvejybos laivus, atitiktis tonažo mokesčio taikymo reikalavimams;

b) pajamų, gaunamų eksploatuojant vilkikus ir žemsemes, taip pat išnuomojant laivus be įgulos, atitiktis tonažo mokesčio taikymo reikalavimams netaikant jokių apribojimų;

c) laivų, nuomojamų tam tikram laikui arba kelionei, atitiktis tonažo mokesčio taikymo reikalavimams netaikant jokių apribojimų;

d) pajamų, gaunamų iš papildomos veiklos, atitiktis tonažo mokesčio taikymo reikalavimams netaikant apribojimo, kad didžioji dauguma mokesčio lengvatos gavėjo pajamų, kurioms taikomas tonažo mokestis, būtų pajamos iš pagrindinės laivybos veiklos, ir nesant mechanizmo, kuriuo būtų užtikrinta, kad krante teikiamos paslaugos būtų teikiamos rinkos sąlygomis;

e) bendrovių, kurių veikla yra laivyba, atitiktis tonažo mokesčio taikymo reikalavimams nereikalaujant, kad laivybos organizacijos, kurioms taikomas tonažo mokestis ir kurios savo laivyne turi ir ne su EEE valstybių vėliavomis plaukiojančių laivų, didintų arba išlaikytų savo laivyno laivams, plaukiojantiems su EEE valstybių vėliavomis, tenkančią dalį, jeigu ta dalis yra mažesnė nei 60 %;

f) veiklos, „kuri gali būti nurodyta“, atitiktis reikalavimams;

g) Maltos rezidentams taikomas kapitalo prieaugio, gaunamo pardavus arba perdavus laivus, neapmokestinimas.

2. Šios priemonės taip pat nesuderinamos su vidaus rinka:

a) Maltos rezidentams taikomas kapitalo prieaugio, gaunamo pardavus laivybos bendrovių akcijas, neapmokestinimas;

b) pajamų mokesčio netaikymas palūkanų pajamoms arba kitoms finansų įstaigų pajamoms, susijusioms su laivybos bendrovių arba tonažo mokesčiu apmokestinamų laivų finansavimu;

c) Maltos rezidentų atleidimas nuo su laivybos organizacijų akcijomis susijusių dokumentų ir perleidimo žyminio mokesčio;

d) atleidimas nuo mokesčių mokėjimo ministro nuožiūra.

Malta turi iš savo teisės aktų pašalinti nuostatas dėl atleidimo nuo mokesčių ir tonažo mokesčio schemos aprėptį pakoreguoti pagal priede nustatytus įsipareigojimus.

4 straipsnis

Individuali pagalba 3 straipsnio 1 dalyje nurodytų priemonių ir 3 straipsnio 2 dalies b ir d punktuose nurodytų priemonių atžvilgiu nebuvo suteikta. Su šiomis priemonėmis susijusių lėšų susigrąžinti nereikia.

5 straipsnis

Individuali pagalba, suteikta pagal 3 straipsnio 2 dalies a ir c punktuose nurodytas priemones, yra nesuderinama ir turi būti susigrąžinta, išskyrus atvejus, kai ji atitinka Reglamento (ES) Nr. 1407/2013 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsnių taikymo *de minimis* pagalbai 3 straipsnyje nustatytas sąlygas.

6 straipsnis

1. Malta iš visų pagalbos gavėjų susigrąžina nesuderinamą pagalbą, suteiktą pagal 5 straipsnyje nurodytas priemones.

2. Susigrąžinamoms sumoms taikomos palūkanos, skaičiuojamos nuo sumų išmokėjimo pagalbos gavėjams dienos iki jų faktinio susigrąžinimo dienos.

3. Palūkanos skaičiuojamos nuo pagrindinės sumos ir susikaupusių palūkanų pagal Komisijos reglamento (EB) Nr. 794/2004 ([151]) V skyrių ir Komisijos reglamentą (EB) Nr. 271/2008 ([152]), kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 794/2004.

7 straipsnis

1. Visa nesuderinama pagalba, suteikta pagal 5 straipsnyje nurodytas priemones, susigrąžinama nedelsiant ir veiksmingai.

2. Malta užtikrina, kad šis sprendimas būtų įgyvendintas per keturis mėnesius nuo pranešimo apie jį dienos.

8 straipsnis

Per du mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą dienos Malta Komisijai pateikia informaciją apie priemones, kurių ėmėsi šiam sprendimui vykdyti, ir pateikia:

a) bendrą visų nustatytų pagalbos gavėjų gautą nesuderinamos pagalbos sumą;

b) bendrą sumą (pagrindinę sumą ir susigrąžinimo palūkanas), kuri turi būti susigrąžinta iš kiekvieno pagalbos gavėjo;

c) išsamų jau taikomų ir įgyvendinant šį sprendimą numatomų taikyti priemonių aprašą;

d) dokumentus, kuriais įrodoma, kad visiems pagalbos gavėjams nurodyta grąžinti nesuderinamą pagalbą.

([151]) 2004 m. balandžio 21 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 794/2004, įgyvendinantis Tarybos reglamentą (ES) 2015/1589, nustatantį išsamias Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles (OL L 140, 2004 4 30, p. 1).

([152]) 2008 m. sausio 30 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 271/2008, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 794/2004, įgyvendinantį Tarybos reglamentą (EB) Nr. 659/1999, nustatantį išsamias EB sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles (OL L 82, 2008 3 25, p. 1).

9 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Maltos Respublikai.

Priimta Briuselyje 2017 m. gruodžio 19 d.

Komisijos vardu
Margrethe VESTAGER
Komisijos narė

PRIEDAS

MALTOS PATEIKTI ĮSIPAREIGOJIMAI

1. Malta įsipareigoja tonažo mokesčio netaikyti konkrečiai šiems laivams:

   a) žvejybos ir žuvų perdirbimo laivams;

   b) privačioms jachtoms ir laivams, naudojamiems pirmiausia sporto ir laisvalaikio reikmėms;

   c) jūroje esantiems fiksuotiesiems įrenginiams ir plūdriesiems sandėliavimo įrenginiams;

   d) vandenynais neplaukiojantiems vilkikams ir žemsemėms;

   e) laivams, kurių pagrindinė paskirtis yra tiekti prekes arba teikti paslaugas, paprastai tiekiamas arba teikiamas sausumoje;

   f) stacionariems laivams, naudojamiems kaip viešbučiai arba aprūpinimo maistu ir gėrimais vietos (plaukiojantiesiems viešbučiams arba restoranams);

   g) laivams, daugiausia naudojamiems lošimų ir (arba) kazino paslaugoms teikti (plaukiojantiesiems arba kruiziniams kazino).

2. Malta įsipareigoja teisės aktuose aiškiai nustatyti (tiesiogiai vartojant Jūrų transporto gairių terminus) apribojimą, kad tonažo mokestis gali būti taikomas tik tarptautiniam krovinių arba keleivių vežimui jūra ir šiems laivams (anksčiau patvirtintiems kitoms valstybėms narėms pateikus prašymą):

   a) kabelių tiesimo laivams;

   b) vamzdynų tiesimo laivams;

   c) plaukiojantiems kranams ir

   d) mokslinių tyrimų laivams.

3. Malta įsipareigoja iš Mokesčių nuostatų išbraukti 3 punkto 2 dalį ir panaikinti galimybę tonažo mokesčio lengvatą taikyti finansų įstaigoms, nustatyti apribojimą, kad tonažo mokesčio lengvata gali būti taikoma tik organizacijoms, prisiėmusioms riziką ir atsakomybę, susijusias su tonažo mokesčio laivo eksploatavimu (tai susiję su techniniu valdymu ir įgulos įdarbinimu) arba su laivybos veiklos vykdymu.

4. Malta įsipareigoja aiškiai nustatyti, kad tonažo mokestis netaikomas laivų išnuomojimui be įgulos ir panašiems sandoriams tarp trečiųjų šalių ([1]). Laivų išnuomojimas be įgulos trečiosioms šalims ir panašūs sandoriai reikalavimus gali atitikti tik kaip papildoma tikrų laivybos bendrovių veikla, atsižvelgiant į laikinus perteklinius pajėgumus ir laikantis šių sąlygų:

   a) tik esant laikinų perteklinių pajėgumų aplinkybėms;

   b) ne ilgiau kaip trejus metus;

   c) išnuomojamų be įgulos laivų talpa nebus didesnė nei 50 proc. laivybos bendrovių laivyno, skaičiuojant visos grupės laivus;

   d) pertekliniai pajėgumai, įgyti siekiant juos išnuomoti, negali atitikti reikalavimų.

5. Malta įsipareigoja reikalauti, kad esamų ir naujų tonažo mokesčio schemos dalyvių bent 25 proc. tonažo mokesčio laivyno plaukiotų su EEE valstybių vėliavomis, nepaisant reikalavimo tokią dalį išlaikyti arba didinti, kaip nustatyta Jūrų transporto gairių 3.1 skirsnyje (aštuntoje pastraipoje).

6. Malta įsipareigoja aiškiai nustatyti, kad tonažo mokesčio reikalavimus atitinka tik tos žemsemės, kurių veiklą sudaro jūrų transporto veikla, t. y. iškastų medžiagų vežimas atviroje jūroje, kai jų jūrų transporto veikla sudaro daugiau kaip 50 proc. jų metinio darbo laiko, ir tai taikoma tik tokiai transporto veiklai. Reikalavimus atitiks tik žemsemės, registruotos kurioje nors valstybėje narėje arba EEE.

([1]) Tai apima ir laivų (visų pirma jachtų) nuomojimą be įgulos fiziniams asmenims.

7. Malta įsipareigoja aiškiai nustatyti, kad tonažo mokesčio taikymo reikalavimus atitinka tik tie vilkikai, kurių jūrų transporto veikla sudaro daugiau kaip 50 proc. jų metinio darbo laiko. Laukimo laikas gali būti proporcingai įtrauktas į tą visos vilkiko veiksmingai vykdomos veiklos dalį, kuri yra laikoma jūrų transporto veikla. Vilkimo veikla, kuri vykdoma, *inter alia*, uostuose arba kurią vykdant teikiama pagalba savaeigiam laivui pasiekti uostą, nebus laikoma jūrų transporto veikla, o reikalavimus atitiks tik valstybėje narėje arba EEE registruoti laivai.

8. Malta įsipareigoja reglamentuoti papildomų pajamų atitiktį reikalavimams, kaip nustatyta Komisijos galutinio sprendimo, priimto šioje byloje, 88–91 konstatuojamosiose dalyse, t. y. parengti išsamius nuostatus (jų projektas pateiktas Komisijai), taip pat nustatyti, kad su laivais susijusi ir nesusijusi papildoma veikla neviršytų pagalbą gaunančios bendrovės 50 proc. visų bendrųjų pajamų (ir susijusių su laivais, ir kitokių). Malta taip pat įsipareigoja nustatyti, kad tonažo mokestis būtų visiškai netaikomas pajamoms, gaunamoms iš Komisijos galutinio sprendimo, priimto šioje byloje, 87 konstatuojamojoje dalyje nurodytos veiklos.

9. Malta įsipareigoja užtikrinti, kad kapitalo prieaugio, gaunamo pardavus laivus, neapmokestinimas būtų taikomas tik tikrą laivybos veiklą vykdančių bendrovių laivams, eksploatuojamiems taikant tonažo mokesčio tvarką, taip pat nustatyti reikalavimą, kad neapmokestinimas taikomas tik tada, kai laivai buvo įsigyti ir parduoti tuo metu, kai jiems taikyta tonažo mokesčio schema.

10. Malta įsipareigoja užtikrinti, kad laivybos bendrovės (išskyrus laivų valdymo bendroves) tonažo mokesčio teikiama lengvata galėtų pasinaudoti (išskyrus laivų valdymo bendroves ([2])), tik jeigu:

    a) joms pradedant taikyti schemą bent 60 proc. jų laivyno talpos ([3]) sudarančių laivų plaukioja su Sąjungos valstybės narės arba EEE susitarimo šalies vėliava arba

    b) jos išlaiko arba padidina savo laivyno laivų, plaukiojančių su Sąjungos valstybės narės arba EEE susitarimo šalies vėliava, dalį, esamą tuo momentu, kai joms pradedama taikyti schema.

    Bet kuriuo atveju, iki trečiųjų veiklos metų bent 60 proc. organizacijos laivų, kuriems taikomas tonažo mokestis, privalo plaukioti su EEE valstybių vėliavomis.

    Tačiau, laivybos organizacijai Maltos tonažo mokesčio schemą pradedant taikyti pirmą kartą, paminėta taikytina riba gali būti sumažinta iki dvidešimt penkių procentų (25 proc.). Malta toliau tikrins, ar su EEE valstybių vėliavomis plaukiojančio laivyno dalis (ir esamų, ir naujų pagalbos gavėjų) per trejų metų laikotarpį vidutiniškai nesumažėjo.

11. Malta įsipareigoja užtikrinti, kad su ne EEE valstybių vėliavomis plaukiojančių laivų pajamos reikalavimus atitiktų, tik kai laikomasi pirmiau pateiktų su vėliava susijusių kriterijų (žr. 10 įsipareigojimą), ir tai taikytina tik laivynams, kurie komerciniu ir strateginiu požiūriu valdomi tik EEE. Laivai, komerciniu ir strateginiu požiūriu valdomi ne EEE, bus patvirtinti kaip laivai, kuriems taikomas tonažo mokestis, tik jeigu jie plaukios su EEE valstybės vėliava (išskyrus laivus, išnuomotus be įgulos, laikantis su tam tikrais apribojimais susijusių sąlygų, nurodytų prie 4 įsipareigojimo).

12. Malta įsipareigoja nustatyti oficialią nuostatą dėl didžiausio pagalbos intensyvumo, nustatyto Jūrų transporto gairių 11 skirsnyje, kontrolės.

13. Malta įsipareigoja, kad teisės aktai bus iš dalies pakeisti, siekiant aiškiai atskirti:

    a) mokesčius, mokėtinus už laivus juos registruojant, bei metinius mokesčius, taikomus su Maltos vėliava plaukiojantiems reikalavimų neatitinkantiems laivams, ir

    b) tonažo mokestį, mokėtiną tik už reikalavimus atitinkančius laivus.

14. Malta įsipareigoja paskelbti vidaus gaires, kuriomis bus aiškiai nustatyta, kad tam tikra veikla, galinti konkuruoti su sausumoje veikiančių bendrovių veikla, neatitinka reikalavimų, visų pirma tai yra:

    a) laivų statyba;

    b) prekių arba paslaugų, paprastai netiekiamų ir neteikiamų keleiviams, pavyzdžiui, automobilių, buities prietaisų arba gyvulių, pardavimas laive ir

    c) uosto eksploatavimas, atostogos laivuose, kai laivas visą laiką būna prišvartuotas ir nesama vežimo jūra elemento.

([2]) Dabartiniuose Mokesčių nuostatuose jau nustatytos tikslios taisyklės, taikytinos naujai įtraukiamoms bendrovėms (atsižvelgiant į taisykles, įtvirtintas Laivų valdymo gairėse).

([3]) Įskaitant išsinuomotą laivyną (su įgula arba be įgulos), tačiau neįskaitant laivų, išnuomotų be įgulos.

15. Malta įsipareigoja reikalauti, kad subjektai, kuriems taikomas tonažo mokestis, teiktų privalomas metines atitikties deklaracijas dėl visų kontroliuotinų parametrų, pavyzdžiui, laivo tipo, laivo vykdomos veiklos, naudingosios talpos, naudojimo dienų, vėliavos, veiklos rūšies ir pagalbos viršutinės ribos laikymosi.

16. Malta įsipareigoja panaikinti dabartinį konkrečiam sektoriui skirtą ir Maltos rezidentams taikomą kapitalo prieaugio, susijusio su laivybos bendrovių akcijomis, neapmokestinimą, kaip nustatyta Prekybinės laivybos įstatymo 84Z straipsnio 1 dalies c punkte.

17. Malta įsipareigoja panaikinti Prekybinės laivybos mokesčių nuostatų 5 straipsnyje nustatytą atleidimą nuo žyminių mokesčių, mokėtinų pagal Dokumentų ir perleidimo žyminio mokesčio įstatymą.

18. Malta įsipareigoja iš dalies pakeisti teisės aktus, kad būtų paaiškinta, jog iki 1 000 grynųjų tonų laivai gali būti laikomi atitinkančiais tonažo mokesčio taikymo reikalavimus, jeigu jais vykdoma laivybos veikla ir jeigu jiems, jeigu nebūtų atsižvelgiama į jų talpą, tokia tvarka galėtų būti taikoma pagal Prekybos laivyno įstatymo 85 straipsnio 1 dalį, ir vykdyti įgaliojimus tais atvejais, kai pareiškėjai atitinka kriterijus. Malta Prekybinės laivybos įstatymo 85A straipsnio 1 dalį performuluos taip: „[m]inistras, už finansus atsakingam ministrui pritarus ir laikydamasis sąlygų, kurios būtų laikomos tinkamomis pagal šiuos nuostatus, paskelbia, kad tonažo mokesčiu apmokestinamas laivas yra bet kokios naudingosios talpos laivas, naudojamas laivybos veiklai“.

19. Malta įsipareigoja paskelbti gaires, kuriomis būtų paaiškinta, kad Prekybinės laivybos įstatymo pirmame priede nustatyta veiksmų laisve bet kurį laivą arba bet kurią laivų kategoriją atleisti nuo mokesčių mokėjimo ministras gali naudotis tik tais atvejais, kai vykdomos humanitarinės ir filantropinės operacijos, nesusijusios su prekių arba paslaugų siūlymu rinkoje.

20. Malta įsipareigoja užtikrinti, kad, kai bendrovė vykdo ne tik laivybos veiklą, apskaita būtų atskirta.

21. Malta įsipareigoja tonažo mokesčio teikiamą lengvatą taikyti tik organizacijoms, kurios prisiėmė riziką ir atsakomybę, susijusias su tonažo mokesčio schemos taikymu arba su laivybos veiklos vykdymu, ir į teisės aktus įtrauks konkrečią apibrėžtį, atitinkančią pateiktąją Jūrų transporto gairėse.

22. Malta įsipareigoja iš Prekybinės laivybos įstatymo 85 straipsnio išbraukti frazę „kuri gali būti nurodyta“.

23. Malta įsipareigoja, kad naujosios taisyklės, dėl kurių šio sprendimo priemonės taps suderinamos su vidaus rinka, įsigalios per tris mėnesius nuo šio sprendimo datos.

24. Malta įsipareigoja tonažo mokesčio schemą ir kitas priemones, esančias šio sprendimo dalyku, administruoti taip, kad nebūtų mokama nesuderinama pagalba, kurią reikėtų susigrąžinti iš pagalbos gavėjų.

25. Malta įsipareigoja iš naujo pranešti apie tonažo mokesčio schemą po dešimties metų nuo Komisijos galutinio sprendimo, priimto šioje byloje, paskelbimo dienos.