



Briuselis, 2017.4.24
C(2017) 2840 final

VIEŠASIS VARIANTAS

Šis dokumentas yra vidinis Komisijos dokumentas, kuris pateikiamas tik kaip informacija.

Tema: Valstybės pagalba SA.45764 (2016/N) – Lietuva – Valstybės pagalba jūrų transportui. Tonažo mokesčio schemos pratęsimas ir pakeitimas

Gerbiamasis Pone,

1. PROCEDŪRA

- (1) 2016 m. birželio 29 d. elektroniniu raštu Lietuvos valdžios institucijos pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 108 straipsnio 3 dalį Komisijai pranešė apie savo ketinimą 10 metų pratęsti dabartinės tonažo mokesčio schemos (toliau – esama schema) galiojimą ir schemą iš dalies pakeisti. Komisija esamą schemą patvirtino 2006 m. liepos 19 d. sprendimu¹.
- (2) Komisijos nuomone, pranešimas buvo neišsamus, todėl 2016 m. rugpjūčio 23 d. raštu ji paprašė pateikti papildomos informacijos. Lietuvos valdžios institucijos atsakė 2016 m. rugsėjo 23 d. raštu.
- (3) 2016 m. lapkričio 22 d. raštu Komisija paprašė daugiau informacijos. 2016 m. gruodžio 28 d. raštu Lietuvos valdžios institucijos pateikė papildomos informacijos.

¹ 2006 m. liepos 19 d. Komisijos sprendimas valstybės pagalbos byloje N 330/2005 – Lietuva, Pagalba laivybos bendrovėms – Tonažo mokesčio schema, OL C 90, 2007 4 25, p. 10.

p. Linas Linkevičius
Užsienio reikalų ministerija
J. Tumo-Vaižganto g. 2
LT-01511 Vilnius
Lietuvos Respublika

2. ESAMOS SCHEMOS APRAŠAS

2.1. Schemos tikslai ir pagrindiniai veiklos aspektai

- (4) Lietuvos tonazo mokesčio schemos tikslas – išsaugoti Lietuvos laivybos sektorių, padidinti jūrų transporto saugą, našumą, saugumą ir ekologiškumą, taip pat apsaugoti ir skatinti ES ir EEE jūrininkų užimtumą. Schema siekiama skatinti laivų savininkus grąžinti į šalį laivus, plaukiojančius su vadinamosiomis patogių šalių vėliavomis, ir Lietuvoje vykdyti ar plėtoti jūrinę veiklą.
- (5) Pagal schemą numatytas alternatyvus pelno apmokestinimo Lietuvoje metodas. Lietuvoje apmokestinamos įmonės, vykdančios tarptautinį vežimą laivais arba tiesiogiai su juo susijusią veiklą, gali rinktis būti apmokestinamos remiantis jų laivyno naudingąja talpa (tai yra tonazo mokesčiu), o ne jų jūrų transporto veiklos faktiniu pelnu. Tonažo mokestis taikomas mokesčių tikslais pakoreguotam komercinės veiklos pelnui ir nuostoliams, patiriamiems vykdant reikalavimus atitinkančią laivybos veiklą, taip pat reikalavimus atitinkančio turto apmokestinamajam vertės padidėjimui ir sumažėjimui. Kitam laivybos bendrovės pelnui taikoma įprasta apmokestinimo tvarka.

2.2. Reikalavimus atitinkantys naudos gavėjai

- (6) Pagal schemą tonazo mokestis gali būti taikomas Lietuvos apmokestinamiesiems vienetais arba užsienio apmokestinamiesiems vienetais, įregistruotiems ar kitaip organizuotiems ES valstybėje narėje ir vykdančioms veiklą Lietuvos Respublikoje:
 - reziduojantiems Lietuvoje mokesčių tikslais,
 - vykdančioms tarptautinio vežimo jūrų laivais arba tiesiogiai su juo susijusią veiklą ir
 - valdančioms jūrų laivus nuosavybės teise arba pagal nuomos (finansinės nuomos) sutartį, kurioje numatytas nuosavybės teisės perėjimas, arba pagal pirkimo–pardavimo sutartį, kurioje numatytas nuosavybės teisės perėjimas laivybos vienetai apmokėjus visą turto vertę, arba pagal laivo nuomos be įgulos sutartį (*bareboat charter*), ir
 - jeigu laivą valdo laivų valdymo bendrovė, ji nuosavybės teise turi valdyti ne mažiau kaip 25 % jos valdomų jūrų laivų visos naudingosios talpos vienetai, ir
 - Lietuvoje teikiančioms strateginio, komercinio ir techninio valdymo paslaugas tarptautiniam vežimui naudojamiems jūrų laivams.
- (7) Dėl reikalavimo Lietuvoje vykdyti strateginę, komercinę ir valdymo veiklą Lietuvos valdžios institucijos paaikškino, kad bet kuri ES/EEE laivybos bendrovė gali teikti laivybos paslaugas Lietuvoje ir jas valdyti per Lietuvoje įsteigtą patronuojamąją įmonę. Toks įsisteigimo reikalavimas yra būtinas siekiant užtikrinti atsakomybę ir atskaitomybę. Lietuvos valdžios institucijos taip pat nurodė, kad tam, kad būtų apmokestinamos Lietuvoje (toks reikalavimas nustatytas norintiems pasinaudoti tonazo mokesčiu), užsienio bendrovės Lietuvoje turi įregistruoti nuolatinę buveinę, vadinasi, konkrečiai veiklai vykdyti

joms reikia turėti pakankamai žmogiškųjų ir (arba) techninių išteklių. Lietuvos valdžios institucijos pabrėžė, kad pagal tonažo mokesčio schemą nereikalaujama, kad naudos gavėjai strateginio, komercinio ir techninio valdymo veiklą vykdytų vien Lietuvoje.

2.3. Reikalavimus atitinkantys laivai ir veikla

- (8) Tonažo mokestis gali būti taikomas jūrų laivams (būtent kroviniams laivams, konteinervežiams, tanklaiviams, ro-ro laivams, ro-ro keleiviniams laivams, keleiviniams laivams, kruiziniais laivams), kurių naudingoji talpa viršija 100 vienetų ir kurie:
- yra įregistruoti Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre arba kitos ES/EEE valstybės narės jūrų laivų registre ir
 - atitinka Lietuvos Respublikos ir Europos Sąjungos teisės aktais nustatytus saugos standartus, ir
 - atitinka Tarptautinės darbo organizacijos (TDO) ir Tarptautinės jūrų organizacijos (IMO) nustatytus standartus, kuriuos Lietuva, kaip šių organizacijų narė, yra ratifikavusi.
- (9) Reikalavimus atitinkantys laivai privalo būti naudojami tarptautiniam krovinių ir keleivių vežimui jūrų laivais ir kitai su juo tiesiogiai susijusiai veiklai. Tonažo mokesčiu gali būti apmokestinama tik ši susijusi papildoma veikla:
- laivų valdymo ir administravimo paslaugos, tiesiogiai susijusios su keleivių ir (arba) krovinių vežimu jūrų laivais (pvz., degalų pirkimas, įgulos samda, krovinių ir keleivių užsakymas ir kt.);
 - tiesiogiai su keleivių ir (arba) krovinių vežimu jūrų laivais susijusios draudimo paslaugos;
 - keleivių įlaipinimo ir išlaipinimo paslaugos;
 - krovinių pakrovimo ir (arba) iškrovimo paslaugos, įskaitant krovinių perkėlimą arba įpakavimą ir (arba) išpakavimą prieš pakrovimą arba netrukus po iškrovimo;
 - konteinerių, būtinų prekėms vežti jūrų laive, išnuomojimas ar kitoks tiekimas užsakovui;
 - paslaugų, kurių reikia ir kurios yra teikiamos pačiame jūrų laive, taip pat prekių, kurių reikia arba kurios yra naudojamos laive, pardavimas tarptautinio keleivių vežimo metu, išskyrus prabangos paslaugų (lošimo, lažybų, lošimo stalų veiklos, keleiviams rengiamų ekskursijų² ir kt.) ir prabangos prekių (juvelyrinių dirbinių, suvenyrų ir kt.) pardavimą;

² Sausumoje teikiamos paslaugos, pvz., vietoje organizuojamos ekskursijos, vežimas keliais iki ir iš uosto, kurios paprastai yra įtraukiamos į bendrą paslaugų paketą, yra perkamos arba iš nesusijusių bendrovių, arba perkamos įprastomis rinkos kainomis iš tos pačios grupės vienetų; joms taikoma įprasta pajamų apmokestinimo tvarka.

- gelbėjimo ir kitos pagalbos jūroje paslaugos, kai jas jūroje suteikia jūrų laivas³;
 - jūrų laivo išnuomojimas pagal laivo frachtavimo sutartį, kaip numatyta Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo 2 straipsnyje, kai laivybos vienetas, užsiimantis tarptautiniu vežimu jūrų laivais ir valdantis tą laivą, išlaiko jūrų laivo eksploatacijos ir įgulos kontrolę;
 - trumpalaikės investicijos iš mokestinio laikotarpio pajamų, jeigu vienetas pajamas gauna iš leidžiamų rūšių veiklos;
 - reklamos ir rinkodaros paslaugos, kai tokia veikla yra susijusi su reklamos vietos jūrų laivuose pardavimu;
 - laivybos bendrovės agentų ir laivų brokerių paslaugos, teikiamos nuosaviems jūrų laivams;
 - eksploatuojamo turto perleidimas, jeigu toks turtas priskiriamas jūrų transportui.
- (10) Pajamos iš papildomos veiklos tonažo mokesčiu apmokestinamos, tik jeigu jos sudaro mažiau nei 50 proc. visų tonažo mokesčiu apmokestinamų atitinkamo laivo pajamų konkrečiais mokesčiais metais.
- (11) Toliau nurodyti laivai negali būti apmokestinami tonažo mokesčiu: žvejybos laivai, karo laivai, jachtos, uostų ir upių keltai, atvirosios jūros laivai, žemsiurbės, kabelių tiesimo laivai, gelbėjimo ir kitos pagalbos jūroje laivai, vilkikai, vidaus vandenų laivai.
- (12) Laivybos bendrovės nuosavybės teise valdomų reikalavimus atitinkančių laivų naudingoji talpa negali būti mažesnė nei 25 proc. laivybos bendrovės valdomų jūrų laivų visos naudingosios talpos.
- (13) Tonažo mokesčiu neapmokestinami akcininkų dividendai, laivybos bendrovių valdytojų ir direktorių atlyginimai ir jiems mokami priedai. Tokios išmokos atitinkamai apmokestinamos įprastu Lietuvos pelno ir pajamų mokesčiu.

2.4. Sąsaja su vėliava

- (14) Kaip aprašyta pirmiau, reikalavimus atitinkantys laivai privalo būti įregistruoti arba Lietuvoje, arba bet kurioje kitoje ES/EEE valstybėje narėje.
- (15) Lietuvos valdžios institucijos patvirtino, kad tai reiškia, kad visi reikalavimus atitinkantys laivai privalo plaukioti su Lietuvos arba kitos ES/EEE valstybės narės vėliava. Lietuvos valdžios institucijos taip pat patvirtino, kad visos laivybos vienetai, naudojančių laivus, plaukiojančius su ES/EEE nepriklausančių šalių vėliavomis, gautos pajamos laikomos neatitinkančiomis apmokestinimo tonažo mokesčiu reikalavimų.

³ Tai apima vien atsitiktines gelbėjimo ir kitas tokias operacijas, kurias teikiant dalyvauja reikalavimus atitinkantys jūrų laivai ir kurios nėra pagrindinė laivų veikla. Gelbėjimo ir kitos pagalbos jūroje laivams schema nėra taikoma.

2.5. Teisinis pagrindas, įgyvendinimo nuostatos

- (16) Lietuva schemą pradėjo taikyti 2007 m. sausio 1 d., remdamasi Lietuvos Respublikos pelno mokesčio įstatymu Nr. IX-675.

2.6. Biudžetas

- (17) Apskaičiuota, kad pagal esamą schemą per metus negauta 2,1 mln. LTL (0,6 mln. EUR) pajamų iš pelno mokesčio⁴.

2.7. Schemos trukmė

- (18) Esama schema buvo patvirtinta dešimčiai metų nuo 2007 m. sausio 1 d.⁵

2.8. Atskyrimas

2.8.1. Atskira apskaita

- (19) Vienetas, kurio pajamos apmokestinamos tonažo mokesčiu, už kiekvieną mokestinį laikotarpį privalo teikti atskiras pajamų mokesčio deklaracijas, skirtas pajamoms, gautoms iš veiklos, kuriai taikomas tonažo mokestis, ir pajamoms, gautoms iš kitos veiklos, kuriai taikomos bendrosios mokesčio apskaičiavimo nuostatos. Be to, Lietuvos pelno mokesčio įstatyme nustatyta, kad mokesčio mokėtojų buhalterinė apskaita privalo būti tvarkoma taip, kad suteiktų pakankamai informacijos pelno mokesčiui apskaičiuoti.

2.8.2. Įprastų rinkos sąlygų principas

- (20) Pagal bendrąsias Lietuvos pelno mokesčio įstatymo nuostatas, įprastų rinkos sąlygų principas taikomas susijusių arba asocijuotųjų asmenų, kuriems gali būti taikomas tonažo mokestis, ir kitų vienetų sudarytiems sandoriams. Apmokestinimo tonažo mokesčiu tvarkai taip pat bus taikomos standartinės mokesčių slėpimo prevencijos nuostatos (pvz., principas „esmė svarbiau už formą“).

2.8.3. Bendrovių grupės

- (21) Pagal tonažo mokesčio sistemą nenumatytas skirtingas vienetų grupių apmokestinimas. Šiuo metu taikomoje Lietuvos Respublikos pelno mokesčio įstatymo redakcijoje nustatyta, kad kiekvienas vienetas (nepriklausomai nuo to, ar jis priklauso vienetų grupei), kuris yra mokesčio mokėtojas Lietuvos Respublikoje, apskaitą tvarko atskirai. Tai taikoma ir apmokestinimo tonažo mokesčiu atveju. Šios nuostatos tikslas – neleisti susidaryti sąlygoms, kuriomis kontroliuojamasis arba kontroliuojantysis vienetas galėtų taikyti tonažo mokestį pelningiems kontroliuojančiojo arba kontroliuojamojo vieneto laivams, o nuostolingiems laivams taikyti bendrą pelno mokesčio tarifą.

⁴ Sprendimo N 330/2005 8 konstatuojamoji dalis.

⁵ Sprendimo N 330/2005 10 konstatuojamoji dalis kartu su 5 konstatuojamąja dalimi.

2.8.4. *Pasirinkimas taikyti palankią apmokestinimo tvarką ir jos netaikyti*

- (22) Vienetas, turintis teisę pasirinkti mokėti tonažo mokestį, privalo visą laikotarpį (iki 10 metų) atitikti visus apmokestinimo tonažo mokesčiu tvarkos reikalavimus, o jeigu jų nebeatitinka, praranda teisę mokėti fiksuoto tarifo tonažo mokestį ir negali rinktis taikyti to fiksuoto tarifo dešimties metų laikotarpiu nuo tokios teisės praradimo.
- (23) Jeigu vienetas, turintis teisę ir pasirinkęs mokėti tonažo mokestį, praranda teisę jį mokėti (nes nebeatitinka tinkamumo kriterijų), pradedant nuo mokestinio laikotarpio, kuriuo teisė buvo prarasta, vieneto pajamoms bus taikomos bendrosios pelno mokesčio apskaičiavimo nuostatos. Be to, toks vienetas nebeturi teisės rinktis mokėti tonažo mokestį likusiais mokestiniais laikotarpiais per 10 metų laikotarpį, prasidėjusį nuo mokestinio laikotarpio, kuriuo vienetui pirmą kartą suteikta teisė mokėti tonažo mokestį.
- (24) Jeigu vienetas turi teisę ir pasirinko mokėti tonažo mokestį, bet paskui tą teisę prarado, turto, kuriam paskui taikomas įprastas pelno mokestis, nusidėvėjimas ar amortizacija skaičiuojami nuo turto įsigijimo kainos, sumažintos nusidėvėjimo ar amortizacijos suma, kuri būtų buvusi apskaičiuota, jeigu vienetas visą laiką būtų taikęs įprastą pelno mokestį.
- (25) Tačiau jeigu vienetas, turintis teisę ir pasirinkęs mokėti tonažo mokestį, tą teisę praranda dėl nenugalimos jėgos, t. y. dėl nuo jo nepriklausančių priežasčių (pvz., per audrą prarandamas vieneto nuosavybės teise valdomas laivas), teisės naudotis tonažo mokesčio schema toks vienetas nepraranda.
- (26) Jeigu vienetas, pasirinkęs mokėti tonažo mokestį, piktnaudžiauja sistema, taikomos bendrosios Lietuvos Respublikos mokesčių administravimo nuostatos. Šiose nuostatose numatytas nesumokėtų sumų sumokėjimas ir baudos.

2.9. Tonažo mokesčio bazė ir apskaičiavimas

- (27) Mokesčio suma nustatoma remiantis reikalavimus atitinkančių laivų naudingąja talpa. Atitinkamas mokestinis laikotarpis yra laikotarpis, kurį laivas yra įregistruotas Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre arba kitos ES / EEE valstybės narės jūrų laivų registre.
- (28) Reikalavimus atitinkančios bendrovės apmokestinamos remiantis fiksuotu pelnu, kuris apskaičiuojamas kaip fiksuota suma pagal reikalavimus atitinkančių laivų naudingąją talpą kiekvienam 100 jūrų laivo naudingosios talpos (NT) vienetų ir kiekvienam 24 val. laikotarpiui, nesvarbu, ar laivas yra eksploatuojamas, ar ne:

<i>Laivo naudingoji talpa</i>	<i>Fiksuotų pajamų apskaičiavimas</i>
<i>Iki 1000 NT vienetų</i>	<i>3,2 LTL (0,93 EUR) per dieną kiekvienam 100 NT vienetų</i>
<i>1001–10 000 NT vienetų</i>	<i>2,3 LTL (0,67 EUR) per dieną kiekvienam 100 NT vienetų</i>
<i>10 001–25 000 NT vienetų</i>	<i>1,5 LTL (0,43 EUR) per dieną kiekvienam 100 NT vienetų</i>
<i>Daugiau nei 25 000 NT vienetų</i>	<i>0,92 LTL (0,27 EUR) per dieną kiekvienam 100 NT vienetų</i>

3. ESAMOS SCHEMOS KEITIMAS

3.1. Keitimo priežastys

- (29) Lietuvos valdžios institucijos paaiškino, kad, laivybos sektoriaus nuomone, esama schema yra nepakankamai patraukli ir lanksti. Nors 2007 m. schemas įvedimas sektoriui iš pradžių turėjo didelį poveikį, Lietuvos tonażo mokesčio schemą taikančių laivybos bendrovių sumažėjo nuo penkių iki keturių.
- (30) Lietuvos valdžios institucijos įvertino suinteresuotųjų šalių pozicijas. Pasak Lietuvos valdžios institucijų, didžiausios laivybos bendrovės, kurių laivai plaukioja su Lietuvos vėliava, prašė pratęsti schemą ir paaiškino, kad kitu atveju jos savo verslą rinktųsi plėtoti kitokiomis veiklos sąlygomis, t. y. šalyse, kuriose taikomos patrauklesnės ir lankstesnės mokesčių schemas.
- (31) Lietuvos valdžios institucijos mano, kad be valstybės pagalbos jūrų transportui veikiausiai susilpnėtų Lietuvos laivybos sektorius ir šalis galbūt net prarastų savo laivyną. Lietuvos valdžios institucijos padarė išvadą, kad, siekdama užtikrinti mokesčines pajamas ir kartu paskatinti laivybos bendroves plaukioti su nacionaline, ES arba EEE valstybės narės vėliava, Lietuva turėtų priimti tam tikras palankesnes nuostatas, kurios jau yra taikomos pagal kitų EEE šalių tonażo mokesčių schemas.

3.2. Pakeitimai

- (32) Lietuva siūlo iš dalies pakeisti schemą pagal Lietuvos Respublikos pelno įstatymo Nr. IX-675 2 straipsnio, 38 straipsnio 1 ir 2 dalių pakeitimo įstatymo projektą.
- (33) Pasak Lietuvos valdžios institucijų, įstatymo projektu siekiama patikslinti sąvokų „laivybos vienetas“, „su tarptautiniu vežimu jūrų laivais tiesiogiai susijusi veikla“ ir „tarptautinis vežimas jūrų laivais“ apibrėžtis. Be to, naujosiomis nuostatomis vienetai būtų leidžiama į veiklos pajamas įtraukti pajamas, gaunamas iš laivo naudojimo pagal frachtavimo sutartį, taip pat tam tikromis sąlygomis iš laivo išnuomojimo pagal laivo nuomos be įgulos sutartį, kai pajamos gaunamos trejus

metus. Be 3.2.1–3.2.5 skirsnuose nurodytų pakeitimų, Lietuvos tonazho mokesčio schemoje kitų pakeitimų nebus.

3.2.1. *Trukmė ir biudžetas*

- (34) Lietuvos valdžios institucijos ketina pratęsti schemos galiojimą iki 2027 m. gruodžio 31 d.
- (35) Kadangi schema yra fiskalinė priemonė, Lietuvos Vyriausybė neturėjo patvirtinti jos biudžeto. Lietuvos valdžios institucijų teigimu, apskaičiuota, kad per metus bus negaunama 0,3 mln. EUR mokestinių pajamų.

3.2.2. *Pajamoms iš laivo nuomos su įgula (pagal laivo frachtavimo sutartį laivo reisui arba terminuotą frachtavimo sutartį) taikomos taisyklės*

- (36) Kaip aprašyta (12) konstatuojamojoje dalyje, pagal esamą schemą reikalaujama, kad bendrovei naudos gavėjai nuosavybės teise priklausytų bent 25 proc. jos valdomų laivų.
- (37) Ši privaloma žemiausia nuosavybės riba bus sumažinta iki 10 proc. Be to, bus įtraukta nauja nuostata, nustatanti, kad laivybos vieneto laivų, naudojamų pagal laivo frachtavimo sutartį laivo reisui arba terminuotą frachtavimo sutartį, naudingoji talpa neviršytų 75 proc. visų laivybos vieneto valdomų laivų visos naudingosios talpos.

3.2.3. *Pajamoms iš laivo išnuomojimo pagal laivo nuomos be įgulos sutartį taikomos taisyklės*

- (38) Be (37) konstatuojamojoje dalyje aprašytų pakeitimų, įvedami nauji reikalavimus atitinkančios laivų išnuomojimo pagal laivo nuomos be įgulos sutartį veiklos apribojimai:
 - pagal laivo nuomos be įgulos sutartis išnuomotų jūrų laivų naudingoji talpa turi neviršyti 30 proc. visų laivybos vieneto valdomų laivų visos naudingosios talpos;
 - pagal laivo nuomos be įgulos sutartis pajamos gaunamos ne ilgiau kaip trejus metus.

3.2.4. *Įsigijimo finansavimas*

- (39) Pagal dabartinę schemą tonazho mokestis gali būti taikomas jūrų laivo įsigijimo finansavimui, įskaitant įsigijimo finansavimą per laivybos vieneto patronuojamąją įmonę, kai laivas įsigijamas tarptautinio vežimo jūrų laivais ir su juo tiesiogiai susijusiai veiklai vykdyti.

3.2.5. *Nauda iš jūrų laivo įsigijimo finansavimo sutarties*

- (40) Pagal dabartinę schemą tonazho mokestis gali būti taikomas naudai, gaunamai iš jūrų laivo įsigijimo finansavimo sutarties, sudarytos tarptautinio vežimo jūrų laivais arba tarptautinio vežimo jūrų laivais ir su juo tiesiogiai susijusiai veiklai vykdyti.

4. PAGALBOS VERTINIMAS

4.1. Pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį

- (41) Komisija laikosi savo argumentų, išdėstytų jos ankstesniame sprendime dėl esamos schemos, kuriame padaryta išvada, kad priemonė yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį⁶. Naujojoje schemoje nėra elementų, dėl kurių šis vertinimas galėtų būti keičiamas.

4.2. Suderinamumo vertinimo pagrindas. Gairės dėl valstybės pagalbos jūrų transportui

- (42) Esama schema patvirtinta remiantis Gairėmis dėl valstybės pagalbos jūrų transportui⁷ (toliau – Pagalbos jūrų transportui gairės). Schemos tikslas, aprašytas (4) konstatuojamojoje dalyje ir patvirtintas Komisijos, lieka nepakitęs.
- (43) Pagalbos jūrų transportui gairės tebegalioja. Todėl naujosios schemos suderinamumas su vidaus rinka turi būti vertinamas remiantis jomis.
- (44) Kiek tai susiję su schemos nuostatomis, kurios toliau taikomos nepakeistos, ankstesnis esamos schemos suderinamumo su vidaus rinka vertinimas (visų pirma žr. Sprendimo N 330/2005 37–40 ir 51–52 konstatuojamąsias dalis) nekeičiamas.
- (45) Kiek tai susiję su esamos schemos pakeitimais, Komisija savo bylų nagrinėjimo praktikoje yra nustatęsi kriterijus, kuriais užtikrinama, kad tonazo mokesčių schemos galėtų būti taikomos tik veikalai, atitinkančiai Pagalbos jūrų transportui gairių tikslus ir tinkamumo sąlygas, ir kad bendras paramos laivybos bendrovėms lygis neviršytų Pagalbos jūrų transportui gairių 11 skirsnyje nustatytos ribos.
- (46) Todėl Komisija turi įvertinti, ar pratęsta ir iš dalies pakeista schema padedama siekti bendros svarbos tikslų, ar ji daro skatinamąjį poveikį naudos gavėjams ir ar ja neiškraipoma konkurencija taip, kad tai prieštarautų bendram interesui. Be to, Komisija turi įvertinti, ar iš dalies pakeistose schemos taisyklėse numatytos tinkamos atskyrimo taisyklės, taikomos siekiant užkirsti kelią piktnaudžiavimui ir pagalbos ribos viršijimui.

4.3. Bendros svarbos tikslas

- (47) Pagalbos jūrų transportui gairių 2.2 skirsnio 1 dalyje numatyti konkretūs Bendrijos jūrų transportui svarbūs tikslai, kurie gali būti remiami naudojant pagalbos schemas.
- (48) Remdamasi Lietuvos valdžios institucijų pateikta informacija, Komisija daro išvadą, kad schema padedama siekti šių tikslų pagal Pagalbos jūrų transportui gaires:
- (8) konstatuojamosios dalies paskutinėje pastraipoje aprašyti tinkamumo kriterijai padeda didinti jūrų transporto saugą, našumą, saugumą ir ekologiškumą. Lietuvos valdžios institucijos patvirtino, kad Lietuva yra Tarptautinės darbo organizacijos (TDO) ir Tarptautinės jūrų organizacijos

⁶ Sprendimo N 330/2005 29 konstatuojamoji dalis.

⁷ OL C 13, 2004 1 17, p. 3.

(IMO) narė, todėl privalo laikytis visų ratifikuotų šių organizacijų priimtų dokumentų;

- (8) konstatuojamosios dalies pirmoje pastraipoje aprašytais tinkamumo kriterijais skatinama laivus registruoti arba perregistruoti valstybių narių registruose. Lietuvos valdžios institucijos patvirtino, kad įpareigojimas, kad laivai būtų įregistruoti ES/EEE, taikomas visam naudos gavėjų laivynui (žr. (15) konstatuojamąją dalį).

(49) Taigi schema toliau padedama siekti bendros svarbos tikslų.

4.4. Konkurencija su patogių šalių vėliavomis plaukiojančiais laivais; fiskalinių sąlygų laivybos bendrovėms gerinimas

- (50) Pagalbos jūrų transportui gairių 3.1 skirsnio 1 dalyje daroma prielaida, kad geriausias būdas išvengti mažų mokesčių trečiosiose valstybėse nulemtu laivų perregistravimo, taip pat verslo perkėlimo į tas valstybes – sudaryti sąlygas, kuriomis galima sąžiningiau konkuruoti su patogių šalių vėliavomis plaukiojančiais laivais.
- (51) Kaip aprašyta (29) ir (30) konstatuojamosiose dalyse, tonažo mokesčio schemą taikančių laivybos bendrovių skaičius sumažėjo ir, jeigu Lietuvoje nebūtų taikoma tonažo mokesčio schema, sektorius veikiau perkeltų savo veiklą į šalis, kuriose mokesčių sąlygos yra palankesnės.
- (52) Atsižvelgdama į jūrų transporto sektoriaus mobilumą, Komisija daro išvadą, kad pagalba pagal pratęstą schemą yra reikalinga, kad iš esmės pagerėtų sąlygos, kurių rinka, greičiausiai, pati nesukurtų.
- (53) Pagalbos jūrų transportui gairių 3.1 skirsnio 1 dalyje teigiama, kad fiskalinės sąlygos daugelyje trečiųjų valstybių yra daug švelnesnės nei valstybėse narėse, todėl tai skatina bendroves ne tik registruoti savo laivus plaukioti su tų valstybių vėliavomis, bet ir svarstyti galimybę perkelti verslą.
- (54) Atsižvelgdama į tai, kad nagrinėjama schema yra speciali priemonė, kuria siekiama gerinti fiskalines sąlygas Lietuvoje laivus valdančioms bendrovėms, Komisija neabejoja, kad schema yra tinkama politikos priemonė.

4.5. Fiskalinių paskatų didinti konkurencingumą teikimas

- (55) Pagalbos jūrų transportui gairių 3.1 skirsnio 5 dalyje numatyta, kad sistema, kuria įprastas pelno mokestis pakeičiamas tonažo mokesčiu, skatina didinti ES laivybos sektoriaus konkurencingumą, ir tam apskritai galima pritarti. Be to, skatinamąjį tokios mokesčio lengvatos poveikį patvirtina naujaisi ekspertų analizių duomenys. Pavyzdžiui, 2015 m. Antverpeno universiteto atliktas tyrimas patvirtino, kad tonažo mokestis buvo svarbiausia priežastis, skatinusi perregistruoti laivus plaukioti su ES vėliavomis⁸.

⁸ University of Antwerp *et al.*, *Study on the Analysis and Evolution of International and EU Shipping Final report*, 2015 m. rugsėjis, p. iii, 44–48, <http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/doc/2015-sept-study-internat-eu-shipping-final.pdf>.

- (56) Todėl Komisija neabejoja, kad schema paskatins naudos gavėjus vykdyti bendros svarbos veiklą.

4.6. Reikalavimus atitinkantys laivai ir veikla

- (57) Pagal Pagalbos jūrų transportui gairių 2 skirsnio paskutinę pastraipą gairės yra taikomos jūrų transporto veiklai, kaip apibrėžta Reglamente (EEB) Nr. 4055/86⁹ ir Reglamente (EEB) Nr. 3577/92¹⁰, tai yra prekių arba keleivių vežimui jūra tarp uostų, taip pat tarp atviroje jūroje esančių įrenginių arba struktūrų. Kiek tai susiję su pagalba tonazho mokesčio pavidalu, Pagalbos jūrų transportui gairės taip pat taikomos laivų vilkimo ir dugno gilinimo veiklai, laikantis gairių 3.1 punkte nustatytų sąlygų.
- (58) Kaip aprašyta (9) konstatuojamojoje dalyje, reikalavimus atitinkantys laivai privalo būti naudojami tarptautiniam krovinių ir keleivių vežimui jūrų laivais ir kitai su juo tiesiogiai susijusiai veiklai.
- (59) Bendras schemos tinkamumo kriterijus „tarptautinis krovinių ir keleivių vežimas jūrų laivais ir kita su juo tiesiogiai susijusi veikla“ lieka nepakeistas, taigi atitinka jūrų transporto sąvoką, kaip nurodyta Pagalbos jūrų transportui gairėse ir kaip pripažinta vertinant esamą schemą¹¹.
- (60) Teisiniame schemos tekste pateiktas baigtinis reikalavimus atitinkančios veiklos sąrašas, apimantis:
- veiklą, nurodytą pagal esamą schemą, aprašytą (9) konstatuojamojoje dalyje ir pripažintą vertinant esamą schemą¹²;
 - veiklą, įtrauktą schemos pakeitimais.
- (61) Lietuvos valdžios institucijos paaiškino, kad tam, kad veiklai būtų galima teikti pagalbą tonazho mokesčio pavidalu, visa veikla, nurodyta baigtiniame tiesiogiai su tarptautiniu vežimu jūrų laivais susijusios veiklos sąrašė, turi būti neatsiejama nuo reikalavimus atitinkančio laivybos vieneto vykdomo tarptautinio vežimo jūrų laivais. Lietuvos valdžios institucijos pareiškė, kad bendrovės, kurios vykdo tik tą kitą veiklą ir faktiškai nevykdo tarptautinio vežimo jūrų laivais veiklos, negali būti apmokestinamos tonazho mokesčiu.
- (62) Toliau Komisija vertina, ar iš dalies pakeistos nuostatos dėl reikalavimus atitinkančios veiklos atitinka reikalavimus atitinkančio jūrų transporto sąvoką.
- 4.6.1. *Pakeitimas. Pajamoms iš laivo nuomos su įgula (pagal laivo frachtavimo sutartį laivo reisui arba terminuotą frachtavimo sutartį) taikomos taisyklės*
- (63) Kaip aprašyta (12) konstatuojamojoje dalyje, pagal esamą schemą reikalaujama, kad bendrovei naudos gavėjai nuosavybės teise priklausytų bent 25 proc. jos valdomų laivų.

⁹ 1986 m. gruodžio 22 d. Reglamentas (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.

¹⁰ 1992 m. gruodžio 7 d. Reglamentas (EEB) Nr. 3577/92, taikantis laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas), OL L 364, 1992 12 12, p. 7.

¹¹ Sprendimo N 330/2005 29 konstatuojamoji dalis.

¹² Sprendimo N 330/2005 29 konstatuojamoji dalis.

- (64) Ši privaloma žemiausia nuosavybės riba bus sumažinta iki 10 proc., o laivybos vieneto laivų, naudojamų pagal laivo frachtavimo sutartį laivo reisui arba terminuotą frachtavimo sutartį, naudingoji talpa negalės viršyti 75 proc. visų laivybos vieneto valdomų laivų visos naudingosios talpos.
- (65) Praeityje Komisija yra patvirtinusi, kad nustačius, kad pagal laivų frachtavimo sutartis laivo reisui arba terminuotas frachtavimo sutartis, galima naudoti iki 75 proc. viso naudos gavėjo laivyno, užtikrinama, kad naudos gavėjas prisidėtų siekiant Pagalbos jūrų transportui gairių tikslų – įregistruoti laivus valstybių narių registruose arba perregistruoti į juos arba išlaikyti ir gerinti praktinę ES jūrų transporto patirtį¹³. Todėl su laivo naudojimu pagal frachtavimo sutartį susijęs pakeitimas atitinka Pagalbos jūrų transportui gaires.
- (66) Todėl su laivo naudojimu pagal frachtavimo sutartį susijęs pakeitimas atitinka Pagalbos jūrų transportui gaires.
- 4.6.2. *Pakeitimas. Pajamoms iš laivo išnuomojimo pagal laivo nuomos be įgulos sutartį taikomos taisyklės*
- (67) Kaip nustatyta 38 konstatuojamojoje dalyje, naudingoji talpa pagal laivo nuomos be įgulos sutartį negali viršyti 30 proc. visų laivybos vieneto valdomų laivų visos naudingosios talpos, o pajamos pagal laivo nuomos be įgulos sutartį negali būti gaunamos ilgiau nei trejus metus.
- (68) Komisijos nuomone, vien tik laivų nuoma užsiimantys subjektai negali būti laikomi teikiančiais jūrų transporto paslaugas, kaip apibrėžta Pagalbos jūrų transportui gairėse, todėl jie negali naudotis apmokestinimo tonažo mokesčiu tvarka. Vis dėlto Komisija suteikia tam tikro lankstumo tikroms laivybos bendrovėms, kurios išnuomoja savo laivus pagal laivų nuomos be įgulos sutartis, kai laikinai turi per didelį pajėgumą¹⁴.
- (69) Atsižvelgdama į bylų nagrinėjimo praktiką, Komisija priima 30 proc. laivų išnuomojimo pagal laivų nuomos be įgulos sutartis viršutinę ribą¹⁵.
- (70) Komisija pažymi, kad pakeitimu bus sugriežtintos taisyklės, kadangi laivo išnuomojimas pagal laivo nuomos be įgulos sutartį bus apribotas iki trejų metų. Toks laikinas laivo išnuomojimas pagal laivo nuomos be įgulos sutartį atitinka Pagalbos jūrų transportui gaires¹⁶.
- (71) Be to, Lietuvos valdžios institucijos įsipareigojo laivo išnuomojimą pagal laivo nuomos be įgulos sutartį leisti apmokestinti tonažo mokesčiu, tik jeigu tokia veikla yra susijusi su laikinu naudos gavėjo pajėgumų pertekliumi. Pajėgumų

¹³ 2015 m. balandžio 1 d. Sprendimas byloje SA.37912 (2013/N) – Kroatija – *Tarptautinio jūrų transporto tonažo mokesčio įvedimas*, OL C 142, 2016 4 22, p. 1.

¹⁴ 2011 m. gruodžio 20 d. Sprendimas byloje SA.30515 – N 448/2010 – Suomija – *Tonažo mokesčio pagalbos schemos pakeitimai*, OL C 220, 2012 7 25, p. 1.

¹⁵ Priimtinos didžiausios ribos yra 20 proc.–50 proc.; 20 proc.: 2015 m. balandžio 1 d. Komisijos sprendimas byloje SA.37912 (2013/N) – Kroatija – *Tarptautinio jūrų transporto tonažo mokesčio įvedimas*, OL C 142, 2016 4 22, p. 1. 50 proc.: 2015 m. gruodžio 18 d. Sprendimo dėl atitinkamų priemonių byloje SA.33828 (2012/E, 2011/CP) – Graikija – *Tonažo mokesčio schema ir kitos mokesčių lengvatos, nustatytos 1975 m. balandžio 19 d. Įstatymu Nr. 27 su pakeitimais*.

¹⁶ 2015 m. balandžio 1 d. Sprendimas byloje SA.37912 (2013/N) – Kroatija – *Tarptautinio jūrų transporto tonažo mokesčio įvedimas*, OL C 142, 2016 4 22, p. 1.

perteklius, specialiai sukurtas, kad laivą būtų galima išnuomoti pagal frachtavimo sutartį, neatitinka tonažo apmokestinimo reikalavimų. Lietuvos valdžios institucijos pateiks teisinio schemas teksto komentarą, kad išsamiau paaiškintų šį kriterijų.

- (72) Todėl schemas taisyklė, taikoma laivo išnuomojimui pagal frachtavimo sutartį, atitinka Pagalbos jūrų transportui gaires.

4.6.3. *Pakeitimas. Jūrų laivo įsigijimo finansavimas, įskaitant įsigijimo finansavimą per laivybos vieneto patronuojamąją įmonę, tarptautinio vežimo jūrų laivais ir su juo tiesiogiai susijusiai veiklai vykdyti (pajamų iš palūkanų apmokestinimas tonažo mokesčiu)*

- (73) Iš principo, naudos gavėjo laivo finansavimas, visų pirma pajamos iš palūkanų, gali būti apmokestinamos tonažo mokesčiu, jeigu atitinkami įsipareigojimai yra tiesiogiai susiję su reikalavimus atitinkančiais laivais, naudojamais jūrų transportui.

- (74) Šiuo klausimu Komisija pažymi, kad, pirma, tokia veikla privalo būti neatsiejama nuo naudos gavėjo jūrų transporto veiklos. Antra, tokia veikla turi būti įprasta laivybos praktikoje. Trečia, finansavimas turi būti teikiamas tik jūrų laivams įsigyti. Šiais kartu taikomais trimis kriterijais užtikrinama, kad su reikalavimus atitinkančia veikla tiesiogiai nesusijusiam finansavimui nebūtų taikomas tonažo mokestis.

- (75) Kiek tai susiję su patronuojamųjų įmonių tinkamumu, Komisija pažymi, kad patronuojamųjų įmonių steigimas kreditorių prašymu, pvz., tam tikrose užsienio šalyse ar teritorijose, iš tiesų yra įprasta praktika laivybos pramonėje¹⁷.

- (76) Todėl reikalavimus atitinkančių laivų įsigijimo finansavimo įtraukimas atitinka bendrą jūrų transporto sąvoką, nes tokia veikla gali būti apmokestinta palankiu tonažo mokesčiu, tik jeigu ji yra neatsiejama nuo naudos gavėjo vykdomos reikalavimus atitinkančios jūrų transporto veiklos.

4.6.4. *Pakeitimas. Naudos iš jūrų laivo įsigijimo finansavimo sutarties, sudarytos tarptautinio vežimo jūrų laivais arba tarptautinio vežimo jūrų laivais ir su juo tiesiogiai susijusiai veiklai vykdyti, gavimas*

- (77) Komisija atkreipia dėmesį į teisinę apibrėžtį, pateiktą teisiniame schemas tekste, kurioje nurodyta, kad: „[n]auda iš jūrų laivo pirkimo ar įsigijimo finansavimo sutarties – laivybos vieneto pajamos, gaunamos jūrų laivo įsigijimą finansuojančiai kredito įstaigai atsisakius visų ar dalies reikalavimų, kylančių iš kredito sutarties, įskaitant palūkanas ir kitus mokėjimus, numatytus šia sutartimi, arba jūrų laivą perleidžiančiam asmeniui atsisakius visų ar dalies reikalavimų, kylančių iš jūrų laivo perleidimą reglamentuojančios sutarties“.

¹⁷ Žr. 2015 m. balandžio 1 d. Komisijos sprendimo byloje SA.37912 (2013/N) – Kroatija – Tarptautinio jūrų transporto tonažo mokesčio įvedimas, OL C 142, 2016 4 22, p. 1, (30), (31) ir (97) konstatuojamąsias dalis.

- (78) Iš esmės ši apibrėžtis apima atvejus, dėl kurių susidaro apskaitinis pelnas, pvz., dėl paskolų panaikinimo, restruktūrizavimo ar refinansavimo arba dėl sutarčių dėl laivo perleidimo panaikinimo.
- (79) Apibrėžtis yra pakankama apsaugos priemonė, kuria tokia nauda susiejama su reikalavimus atitinkančiu jūrų transportu. Todėl tokia nauda gali būti apmokestinta tonažo mokesčiu pagal schemą ir tai atitinka Pagalbos jūrų transportui gairėse pateiktą bendrą jūrų transporto sąvoką, nes tokia veikla gali būti apmokestinta palankiu tonažo mokesčiu, tik jeigu ji yra neatsiejama nuo naudos gavėjo vykdomos reikalavimus atitinkančios jūrų transporto veiklos.

4.7. Atskyrimas

- (80) Komisija įvertino, ar pratęstoje schemeje tebebus numatyta pakankamai apsaugos nuo piktnaudžiavimo priemonių.
- (81) Visų pirma, Komisija pažymi, kad pagal esamą schemą patvirtintos atskyrimo priemonės lieka nepakeistos.

Pasirinkimas taikyti palankią apmokestinimo tvarką ir jos netaikyti

- (82) Lietuva įves aiškia taisyklę „viskas arba nieko“, t. y. schema privalės būti taikoma visiems reikalavimus atitinkantiems tonažo mokesčiu apmokestinamos įmonės ir jos grupės jūrų laivams. Pasak Lietuvos valdžios institucijų, visi iš dabartinių naudos gavėjų taiko schemą visiems savo reikalavimus atitinkantiems laivams.

Atitikties kontrolė

- (83) Lietuvos valdžios institucijos paaiškino, kad pagal teisinį schemas tekstą naudos gavėjai privalo teikti ir metines, ir avansinio fiksuoto pelno mokesčio deklaracijas. Remiantis Valstybinės mokesčių inspekcijos prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos viršininko įsakymu, tokiose deklaracijose privalo būti pateikta ši informacija:

- laivo įregistravimo vieta;
- laivo pavadinimas ir IMO suteiktas laivo identifikavimo numeris;
- valdymo tipas: nuosavybės teisė, finansinė nuoma, laivo nuoma be įgulos;
- kiek dienų laivas yra valdomas;
- mokesčio bazė.

- (84) Minėtas įsakymas bus iš dalies pakeistas ir į jį bus įtraukta privaloma informacija: užsienio šalies, kurioje laivas yra įregistruotas, kodas ir, jeigu laivas naudojamas pagal laivo nuomos be įgulos sutartį, nuoroda, ar jis yra naudojamas pagal laivo frachtavimo sutartį, ar yra išnuomotas.
- (85) Be to, kai iš dalies pakeista schema įsiteisės, Lietuvos valdžios institucijos atnaujins Lietuvos Respublikos pelno mokesčio įstatymo komentare pateiktus paaiškinimus.

Tonažo mokesčiu apmokestinamos veiklos perteklinės kapitalizacijos (kapitalizacijos didinimo) vengimas

- (86) Pagal tonažo mokesčio schemas su palūkanų sąnaudomis susiję mokesčių atskaitymai nėra galimi. Todėl negalima atmesti galimybės, kad naudos gavėjai finansavimą nuosavu kapitalu neproporcingai priskiria tonažo mokesčiu apmokestinamai veiklai, o finansavimą skolintu kapitalu – įprastu mokesčiu apmokestinamai veiklai. Naujausioje sprendimų praktikoje Komisija teigiamai įvertino taisyklės, kuriomis vengiama tokios neproporcingos naudos¹⁸.
- (87) Lietuvos valdžios institucijos pareiškė, kad nacionalinės teisės aktuose yra numatyta pakankamai priemonių, kuriomis užtikrinama, kad naudos gavėjai negautų nepagrįstų mokesčių lengvatų dėl perteklinės arba nepakankamos kapitalizacijos. Visų pirma Lietuvos pelno mokesčio įstatyme nustatytas kapitalizacijos mažinimo vertinimo pagrindas, o Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarime Nr. 1575 nustatytos taikomos taisyklės. Iš esmės šiose taisyklėse nustatyta, kad leidžiamu atskaitymu pripažįstamos tik sąnaudos, būtinos mokesčio mokėtojo pajamoms uždirbti ir (arba) ekonominei naudai gauti. Pridėtinės išlaidos, kurios negali būti priskirtos konkrečiai veiklai, privalo būti proporcingai (arba pagal bet kurią kitą pagrįstą sąnaudų priskyrimo metodą) priskiriamos atitinkamai veiklai. Pasak Lietuvos valdžios institucijų, tai užkerta kelią mokesčių mokėtojams vienos veiklos sąnaudas perkelti kitai veiklai taip, kad pelną būtų galima priskirti neapmokestinamai veiklai, o nuostolius – apmokestinamai veiklai.
- (88) Lietuvos valdžios institucijos pareiškė, kad toks pat principas taikomas ir tonažo mokesčio schemai.
- (89) Be to, Lietuvos mokesčių administratorius taiko Lietuvos Respublikos mokesčių administravimo įstatyme nustatytas kovos su mokesčių vengimu taisyklės. Pavyzdžiui, mokesčių administratorius turi teisę taikyti principą „esmė svarbiau už formą“ tais atvejais, kai, jo manymu, mokesčių mokėtojas ketina gauti nepagrįstą mokesstinę naudą.

Perėjimo nuo pelno mokesčio prie tonažo mokesčio schemas taikymo taisyklės

- (90) Kaip nustatyta naujausiuose Komisijos sprendimuose¹⁹, kapitalo prieaugis, susijęs su laivais, kuriems anksčiau apskaičiuotas per didelis nusidėvėjimas ir kuriems pradedama taikyti tonažo mokesčio sistema, negali būti įtrauktas į tonažo mokesčio sistemą ir turi būti laikomas atskira valstybės pagalbos priemone.

¹⁸ Pagal ankstesnes Pagalbos jūrų transportui gaires: 2003 m. gegužės 13 d. Sprendimas valstybės pagalbos byloje N 737/2002 – *France, Régime d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage en faveur de compagnies de transport maritime* OL C 38, 2004 2 12, p. 5. Pagal 2004 m. Pagalbos jūrų transportui gaires: 2016 m. rugpjūčio 18 d. Sprendimas valstybės pagalbos byloje SA.43642 (2015/N) – Švedija – *Tonažo mokesčio schema*, OL C 341, 2016 9 16, p. 8.

¹⁹ 2011 m. gruodžio 20 d. Sprendimas valstybės pagalbos byloje SA.30515 – N 448/2010 – Suomija – *Tonažo mokesčio pagalbos schemas pakeitimai*, OL C 220, 2012 7 25, p. 1; 2015 m. balandžio 13 d. Sprendimas valstybės pagalbos byloje SA.38085 (2013/N) – Italija – *Tonažo mokesčio schemas pratęsimas*, OL C 406, 2016 11 4, p. 1.

- (91) Todėl, jeigu laivui pradedamas taikyti tonažo mokestis, turėtų būti nustatyti visi susiję mokestiniai įsipareigojimai²⁰ (vadinamieji paslėpti mokestiniai įsipareigojimai), o visos tų mokestinių įsipareigojimų mažinimo priemonės pagal Pagalbos jūrų transportui gairių 11 skirsnį neturi viršyti viršutinės pagalbos ribos.
- (92) Lietuvos valdžios institucijos taikys tokį metodą:
- paslėpti mokestiniai įsipareigojimai apskaičiuojami kaip laivo balansinės vertės tuo momentu, kai pradedama taikyti tonažo mokesčio schema, ir jo mokestinės vertės skirtumas;
 - paslėpti mokestiniai įsipareigojimai nurašomi atsižvelgiant į viršutinę pagalbos ribą;
 - likusi paslėptų mokestinių įsipareigojimų suma apmokestinama įprastu pelno mokesčiu, kai laivas su tokiais įsipareigojimais yra parduodamas;
 - jeigu laivas parduodamas tam, kad būtų pakeistas nauju, likusios įsipareigojimų sumos apmokestinimas gali būti atidėtas iki trejų metų. Naujajam laivui tuomet būtų priskirti likę paslėpti mokestiniai įsipareigojimai, kurie buvo nustatyti parduotam laivui.
- (93) Šiuo klausimu Lietuvos valdžios institucijos Komisiją informavo, kad visi naudos gavėjai schemą pradėjo taikyti, kai ji buvo įvesta 2007 m., ir nuo tada ją tebetaiko. Todėl Lietuvos valdžios institucijos tikisi, kad, jeigu laivai bus parduodami galiojant pratęstai schemei, bus laikomasi pagalbos viršutinės ribos. Taigi įprastu pelno mokesčiu būtų apmokestinama tik ta kapitalo prieaugio dalis, kuri viršytų viršutinę pagalbos ribą.
- (94) Komisijos nuomone, šiomis taisyklėmis pakankamai apsaugoma nuo nepagrįstos pagalbos dėl palankiai apmokestinamų mokestinių įsipareigojimų, atsirandančių dėl anksčiau pagal įprastas pelno mokesčio taisykles apskaičiuoto per didelio nusidėvėjimo.

Išvada dėl atskyrimo priemonių

- (95) Iš dalies pakeistoje schemeje numatytos atskyrimo priemonės, taip pat priemonės, kuriomis užtikrinama, kad nebūtų viršijama viršutinė pagalbos riba, toliau atitinka Pagalbos jūrų transportui taisykles.

4.8. Konkurencijos iškreipimai

- (96) Pagal Pagalbos jūrų transportui gairių 2 skirsnio 2 dalį pagalbos schemos neturėtų būti taikomos taip, kad pakenktų kitų valstybių narių ekonomikai ir turi neiškraipyti konkurencijos tarp valstybių narių taip, kad tai prieštarautų bendram interesui.
- (97) Atsižvelgdama į tai, Komisija įvertino, ar pagal schemą taikomi fiksuoti pelno mokesčio tarifai yra palankesni nei dabar kitose valstybėse narėse, kurios taip pat teikia valstybės pagalbą per tonažo mokesčio schemas, taikomi mokesčio tarifai.

²⁰ Rinkos vertės tuo momentu, kai pradedama taikyti tonažo mokesčio schema, ir mokestinės vertės skirtumas.

- (98) Pirma, Komisija pažymi, kad tebetaikomi (28) konstatuojamojoje dalyje aprašyti fiksuoti pelno mokesčio tarifai, patvirtinti esamai schemai.
- (99) Antra, Komisija pažymi, kad šie tarifai labai nenukrypsta nuo tarifų, kuriuos Komisija patvirtino kitų valstybių narių tonažo mokesčio schemoms²¹.
- (100) Galiausiai, iš turimos informacijos negalima daryti prielaidos, kad schema skatinama arba perregistruoti laivus plaukioti su Lietuvos vėliava, arba perkelti verslą iš kitų valstybių narių į Lietuvą.
- (101) Todėl pagal ankstesnę schemą atliktas Komisijos vertinimas nekeičiamas ir, Komisijos nuomone, dėl pagalbos pagal iš dalies pakeistą ir pratęstą schemą nėra rizikos, kad konkurencija bus iškraipyta taip, kad tai prieštarautų bendram interesui.

5. IŠVADA

- (102) Atsižvelgdama į pirmiau išdėstytą analizę, Komisija daro išvadą, kad nagrinėjama schema atitinka Pagalbos jūrų transportui gaires.

6. SPRENDIMAS

- (103) Remdamasi pirmiau išdėstytu vertinimu, Komisija nusprendė nereikšti prieštaravimų dėl pagalbos schemos, apie kurią pranešta, kadangi ji yra suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.
- (104) Komisija primena Lietuvos Respublikai, kad kas metus reikia teikti schemos taikymo ataskaitas.
- (105) Komisija taip pat primena Lietuvos Respublikai, kad pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį Komisijai reikia pranešti apie visus šios pagalbos schemos keitimo planus, išskyrus Lietuvos valdžios institucijų padarytus pirmiau išvardytus pakeitimus.

²¹ 2016 m. rugpjūčio 18 d. Sprendimas valstybės pagalbos byloje SA.43642 (2015/N) – Švedija – *Tonažo mokesčio schema*, OL C 341, 2016 9 16, p. 8; 2015 m. balandžio 13 d. Sprendimas valstybės pagalbos byloje SA.38085 (2013/N) – Italija – *Tonažo mokesčio schemos pratęsimas*, OL C 406, 2016 11 4, p. 1.

Jeigu kurios nors šio rašto dalys pagal Komisijos komunikatą dėl profesinės paslapties laikomos profesine paslaptimi ir jų nereikėtų skelbti, prašom Komisiją apie tai informuoti per penkiolika darbo dienų nuo šio rašto pateikimo. Jeigu per nurodytą laiką Komisija negaus pagrįsto prašymo, bus laikoma, jog Lietuvos Respublika sutinka, kad būtų skelbiamas visas šio rašto tekstas. Jeigu Lietuvos Respublika pageidauja, kad tam tikra informacija būtų laikoma profesine paslaptimi, prašom nurodyti atitinkamas dalis ir pagrįsti, kodėl prašoma kiekvienos iš jų neskelbti.

Pagal Komisijos reglamento (EB) Nr. 794/2004 3 straipsnio 4 dalį prašymą reikėtų siųsti elektroniniu paštu adresu

European Commission
Directorate-General for Competition
State Aid Registry
B-1049 Brussels
Faksas +32 2296 12 42
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Pagarbiai
Komisijos vardu

Margrethe Vestager
Komisijos narė

