



PRILOGA 1 (spremni dopis – 1. del):

Številka: 007-628/2020/7
Ljubljana, 14. 9. 2020
EVA: 2020-1611-0109
GENERALNI SEKRETARIAT VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE Gp.gs@gov.si
ZADEVA: Predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o davku na tonažo – predlog za obravnavo
1. Predlog sklepov vlade:
Na podlagi drugega odstavka 2. člena Zakona o Vladi Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 24/05 – uradno prečiščeno besedilo, 109/08, 38/10 – ZUKN, 8/12, 21/13, 47/13 – ZDU-1G, 65/14 in 55/17) je Vlada Republike Slovenije na ... seji dne ... pod točko ... sprejela naslednji:
SKLEP
Vlada Republike Slovenije je določila besedilo predloga Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o davku na tonažo in ga pošlje Državnemu zboru Republike Slovenije v obravnavo in sprejetje po rednem zakonodajnem postopku.
dr. Božo PREDALIČ GENERALNI SEKRETAR
Priloga: <ul style="list-style-type: none">– predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o davku na tonažo
Sklep prejmejo: <ul style="list-style-type: none">– Državni zbor Republike Slovenije,– Ministrstvo za finance,– Služba Vlade Republike Slovenije za zakonodajo,– Generalni sekretariat Vlade Republike Slovenije.
2. Predlog za obravnavo predloga zakona po nujnem ali skrajšanem postopku v državnem zboru z obrazložitvijo razlogov:
3.a Osebe, odgovorne za strokovno pripravo in usklajenost gradiva:

- mag. Tina Humar, v. d. generalne direktorice Direktorata za sistem davčnih, carinskih in drugih javnih prihodkov, Ministrstvo za finance,
- mag. Petra Istenič, sekretarka, Sektor za sistem obdavčitve dohodkov in premoženja, Ministrstvo za finance.

3.b Zunanji strokovnjaki, ki so sodelovali pri pripravi dela ali celotnega gradiva:

/

4. Predstavniki vlade, ki bodo sodelovali pri delu državnega zbora:

- mag. Andrej Šircelj, minister,
- mag. Kristina Šteblaj, državna sekretarka,
- mag. Peter Ješovnik, državni sekretar,
- Polona Flerin, državna sekretarka,
- mag. Tina Humar, v.d. generalne direktorice,
- mag. Petra Istenič, vodja sektorja,
- Meta Šinkovec, vodja sektorja.

5. Kratak povzetek gradiva:

S predlogom Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o davku na tonažo se shema državne pomoči za pomorski promet, določena z Zakonom o davku na tonažo, dopolni na način, da bodo upoštevane Smernice Skupnosti o državnih pomočeh za pomorski promet in Sporočilo Komisije o usmerjanju državnih pomoči za družbe za upravljanje ladij. Navedeno pomeni, da se s predlogom uskladi veljavne zakonske določbe z odločbo Evropske komisije s katero je bila podaljšana shema za pomorski promet za nadaljnje desetletno obdobje, tj. do 31. decembra 2028.

Pomembne rešitve predloga zakona so: ločevanje dohodkov dejavnosti pomorskega prometa na dohodke iz opravljanja osnovne dejavnosti in dohodke iz opravljanja pomožne dejavnosti pomorskega prometa, izenačitev obravnave dividend z davčno obravnavo po zakonu, ki ureja obdavčitev dohodkov pravnih oseb, uskladitev dohodkov od storitev tehničnega upravljanja ladje in upravljanja s posadko na ladji s sporočilom Komisije, izenačitev obravnave držav članic Evropske unije in Evropskega gospodarskega prostora.

Druge spremembe in dopolnitve v predlogu zakona so načeloma povezane z navedenimi rešitvami. Nekaj manjših popravkov pa je posledica ugotovitev v zvezi z izvajanjem zakona.

6. Presoja posledic za:

a)	javnofinančna sredstva nad 40.000 EUR v tekočem in naslednjih treh letih	DA
b)	usklajenost slovenskega pravnega reda s pravnim redom Evropske unije	NE
c)	administrativne posledice	NE
č)	gospodarstvo, zlasti mala in srednja podjetja ter konkurenčnost podjetij	DA
d)	okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki	NE
e)	socialno področje	NE
f)	dokumente razvojnega načrtovanja: <ul style="list-style-type: none"> - nacionalne dokumente razvojnega načrtovanja - razvojne politike na ravni programov po strukturi razvojne klasifikacije programskega proračuna - razvojne dokumente Evropske unije in mednarodnih organizacij 	NE

7.a Predstavitev ocene finančnih posledic nad 40.000 EUR:

Ocenjuje se, da bodo spremembe omogočile, da se obdrži obstoječa davčna zavezanca in ustvari okolje za nove davčne zavezanca. Na podlagi poslovanja v zadnjem obdobju se meni, da bo znesek davka na tonažo znašal okoli 50.000 evrov letno.

I. Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu				
	Tekoče leto (t)	t + 1	t + 2	t + 3
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) prihodkov državnega proračuna		+50.000 evrov	+50.000 evrov	+50.000 evrov
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) prihodkov občinskih proračunov				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) odhodkov državnega proračuna				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) odhodkov občinskih proračunov				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) obveznosti za druga javnofinančna sredstva				
II. Finančne posledice za državni proračun				
II.a Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene:				
Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1
SKUPAJ				
II.b Manjkajoče pravice porabe bodo zagotovljene s prerazporeditvijo:				
Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1
SKUPAJ				
II.c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna:				
Novi prihodki	Znesek za tekoče leto (t)		Znesek za t + 1	

SKUPAJ		
OBRAZLOŽITEV:		
I. Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu		
II. Finančne posledice za državni proračun		
II.a Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene:		
II.b Manjkajoče pravice porabe bodo zagotovljene s prerazporeditvijo:		
II.c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna:		
7.b Predstavitev ocene finančnih posledic pod 40.000 EUR:		
8. Predstavitev sodelovanja z združenji občin:		
Vsebina predloženega gradiva (predpisa) vpliva na:		NE
<ul style="list-style-type: none"> - pristojnosti občin, - delovanje občin, - financiranje občin. 		
Gradivo (predpis) je bilo poslano v mnenje:		
– Skupnosti občin Slovenije SOS: NE		
– Združenju občin Slovenije ZOS: NE		
– Združenju mestnih občin Slovenije ZMOS: NE		
Predlog zakona nima vpliva na delovanje občin.		
Predlogi in pripombe združenj so bili upoštevani: /		
9. Predstavitev sodelovanja javnosti:		
Gradivo je bilo predhodno objavljeno na spletni strani predlagatelja:		NE
10. Pri pripravi gradiva so bile upoštevane zahteve iz Resolucije o normativni dejavnosti:		
		NE
11. Gradivo je uvrščeno v delovni program vlade:		
		NE
<p>mag. Kristina ŠTEBLAJ DRŽAVNA SEKRETARKA</p>		

ZAKON
O SPREMEMBAH IN DOPOLNITVAH ZAKONA O DAVKU NA TONAŽO

I. UVOD

1. OCENA STANJA IN RAZLOGI ZA SPREJEM PREDLOGA ZAKONA

Za zagotovitev konkurenčnosti evropskega pomorskega prometa, tj. ohranitev konkurenčnega davčnega in socialnega okvira na eni strani in skrb za varnost in okolje na drugi strani, je Evropska komisija v letu 2004 sprejela Smernice Skupnosti o državnih pomočeh za pomorski promet¹ (v nadaljnjem besedilu: smernice Skupnosti). Namen smernic Skupnosti so spodbujanje konkurenčnosti evropskega ladjarstva, ohranitev oziroma izboljšanje obstoječih standardov na področju pomorskega prometa, spodbujanje oziroma ohranitev delovnih mest na kopnem in ladjah, obdržati ladje v registrih Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: EU) kakor tudi ohraniti znanje, ki je pomemben dejavnik za razvoj pomorskega prometa. Hkrati se s smernicami Skupnosti želi obdržati enotnost notranjega trga in preprečiti tekmovanje med državami članicami EU v subvencioniranju pomorskega prometa, saj je pomorsko gospodarstvo zelo mobilna gospodarska panoga, ki je v zelo kratkem času sposobna ladje registrirati v državah zastav ugodnosti (angl.: Flag of Convenience) in prenesti sedeže podjetij v te jurisdikcije.

Smernice Skupnosti tako državam EU dajo podlago za uvedbo davka na tonažo, kot ukrep za razvoj in ohranitev pomorskega prometa v EU. Omeniti velja, da takšno pavšalno obdavčitev pozna večina držav članic EU, ki imajo morje.

Dodatno je v letu 2009 Evropska komisija podrobneje uredila področje upravljanja oziroma upravljavce ladij, ki so po smernicah Skupnosti upravičeni do pavšalne obdavčitve v obliki davka na tonažo v Sporočilu Komisije o usmerjanju državnih pomoči za družbe za upravljanje ladij².

Slovenija je davek na tonažo³ uvedla v letu 2007. Razlog za njegovo uvedbo gre iskati v opredelitvi Slovenije kot pomorske države, ki se je, izhajajoč iz Resolucije o pomorski usmeritvi Republike Slovenije⁴, zavezala zagotavljati razvoj pomorskega gospodarstva. Iz omenjene resolucije tudi izhaja obveza, da bo država zagotovila pogoje za razvoj tovarnega ladjarstva, ki bo sposobno poslovati na svetovnem trgu in spodbujati razvoj pomorskega šolstva.

¹ **Community guidelines on State aid to maritime Transport** (OJ C 13, 17.1.2004, p. 3–12).

² **Communication from the Commission providing guidance on State aid to shipmanagement companies** (OJ C 132, 11.6.2009, p. 6–9).

³ Uradni list RS, št. 61/07.

⁴ Uradni list RS, št. 10/91.

Nadalje, Slovenija v Resoluciji o prometni politiki Republike Slovenije⁵ ugotavlja, da je treba zagotoviti boljše pogoje za razvoj pomorstva in konkurenčni nastop na svetovnem trgu, kar naj bi bilo doseženo z uveljavitvijo davka na tonažo. Prav tako se v Resoluciji o nacionalnem programu razvoja pomorstva Republike Slovenije⁶ ugotavlja, da je ladjarstvo ključnega pomena za Slovenijo kot pomorsko državo.

V navedenih resolucijah je torej jasno zapisana usmeritev Slovenije, da bo sprejela ukrepe z namenom, da zagotovi razvoj pomorskega sektorja ter da ostane visoko razvita in prepoznavna pomorska država.

Zakon o davku na tonažo, ki je uvedel alternativno obliko določanja davčne osnove plačila davka od dohodkov pravnih oseb, v obliki pavšala za določen segment zavezancev davka od dohodkov pravnih oseb (to je za zavezance, ki poslujejo v mednarodnem pomorskem prometu), določa shemo državne pomoči, ki jo je bilo treba priglasiti Evropski komisiji. Evropska komisija je shemo davka na tonažo po omenjenem zakonu v letu 2009 odobrila (državna pomoč N 325/2007 – Slovenija in državna pomoč N 188/2010 – Slovenija) za obdobje desetih let, in sicer od 1. januarja 2008 dalje, upošteva smernice Skupnosti. Zakon o davku na tonažo je bil v letu 2009 dodatno spremenjen in dopolnjen z Zakonom o spremembah in dopolnitvah Zakona o davku na tonažo (Uradni list RS, št. 85/09; ZDTon-A) zaradi uskladitve s predmetno odločbo.

Ker je bil zadnji vstop v shemo državne pomoči po Zakonu o davku na tonažo (Uradni list RS, št. 97/09 - uradno prečiščeno besedilo; v nadaljnjem besedilu: ZDTon) mogoč do 31. decembra 2018, je Slovenija v letu 2017 Evropsko komisijo zaprosila za podaljšanje omenjene sheme. Evropska komisija je shemo Sloveniji podaljšala za naslednje desetletno obdobje tj. za obdobje od 1. januarja 2019 do 31. decembra 2028. Odločba Evropske komisije nekatera vsebinska področja ureja drugače, kot je določeno z veljavno ureditvijo v ZDTon, zato je potrebno ta področja urediti na način, da bodo skladna z odločbo oziroma z veljavnimi pravili EU o državnih pomočeh v pomorskem prometu.

Predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o davku na tonažo (v nadaljevanju: predlog zakona) tako med drugim določa dopolnitev obravnave dohodkov iz poslovanja z ladjami v mednarodni plovi tako, da se dohodki iz dejavnosti pomorskega prometa ločijo na dohodke, dosežene iz opravljanja osnovne dejavnosti pomorskega prometa, in na dohodke, dosežene iz opravljanja pomožne dejavnosti pomorskega prometa, dohodki iz tehničnega upravljanja ladje in vodenja posadke ladij pa se uskladijo s Sporočilom Komisije o usmerjanju državnih pomoči za družbe za upravljanje ladij (posledično je treba tudi prilagoditi izvedbena pravila sistema davka na tonažo in izračun davčne osnove za upravljavce ladij), izenači se davčna obravnava dohodkov iz prejetih dividend po ZDTon z zakonom, ki ureja obdavčitev dohodkov pravnih oseb, prav tako se izenači obravnava držav članic EU in Evropskega gospodarskega prostora. Druge spremembe in dopolnitve v predlogu zakona so načeloma povezane z navedenimi zavezami. Nekaj manjših popravkov pa je posledica ugotovitev v zvezi z izvajanjem zakona.

V prvih petih letih sheme državne pomoči so bili vanjo vključeni trije davčni zavezanci, pozneje pa le še dva, saj je en nehal poslovati zaradi slabih poslovnih rezultatov. V preteklem obdobju (2008-2019) so zavezanci, ki so bili vključeni v sistem davka na tonažo, plačali 1 mio. evrov davka na tonažo oziroma v povprečju 86.000 evrov na leto. Če bi se jim davčna obveznost odmerjala po obračunu

⁵ Uradni list RS, št. 58/06.

⁶ Uradni list RS, št. 87/10 in 75/16 – ReNPRP30.

⁷ EY: Shipping Industry Almanac 2016.

davka od dohodkov pravnih oseb (v nadaljnjem besedilu: DDPO), bi bila njihova obveznost v tem obdobju 24,5 mio. evrov. Vendar pa bi večino obveznosti pripoznali v prvih štirih letih (za leta 2008–2011), ko so ustvarili za 114 mio. evrov davčne osnove in bi bila njihova davčna obveznost 23,9 mio evrov.

Razlika med davkom na tonažo in teoretično davčno obveznostjo po obračunu DDPO je tako znašala 23,5 mio evrov oziroma povprečno 2 mio EUR na leto. Dvanajstletno obdobje je imelo različne gospodarske cikle. Prvo obdobje (2008–2011) je bilo odlično za panogo ladijskih prevozov blaga, sledilo je obdobje krize (2012–2018), ko so slovenski zavezanci poslovali z izgubo ali minimalnim dobičkom. V teh letih je bil znesek davka na tonažo višji, kot bi bil davek po obračunu DDPO. Leto 2019 je bilo spet bolj uspešno – teoretični davek po obračunu DDPO (približno 469.000 evrov) je bil mnogo višji, kot je bil dejanski davek na tonažo (približno 39.000 evrov).

2. CILJI, NAČELA IN POGLOVITNE REŠITVE PREDLOGA ZAKONA

2.1 Cilji

Cilj predloga zakona je v notranjo zakonodajo vključiti določbe, ki zasledujejo ureditev, določeno s smernicami Skupnosti, kar je bil med drugim tudi pogoj, da Evropska komisija potrdi shemo državnih pomoči. To pomeni, da je cilj predloga zakona usklajevanje notranje zakonodaje, ki določa shemo državne pomoči davka na tonažo, z odločbo Evropske komisije. Zaradi tega so v predlog zakona vključene nekatere spremembe in dopolnitve veljavnih določb ZDTon.

2.2 Načela

Načelo predloga zakona je zagotoviti ukrepe, ki zasledujejo navedene cilje. Predlog zakona sledi temeljnemu načelom, na katerih temelji veljavni ZDTon, med katerimi so v tem predlogu zakona ključna: načelo davčne preglednosti, načelo davčne določnosti, načelo davčne nevtralnosti in načelo davčne prilagodljivosti.

2.3 Poglavitne rešitve

Poglavitne spremembe in dopolnitve ZDTon, ki jih določa predlog zakona, določajo ureditev, ki sledi pravilom s področja državnih pomoči za pomorski promet, konkretno smernicam Skupnosti na tem področju kakor tudi veljavni odločbi Evropske komisije.

1. člen predloga zakona dopolnjuje veljavno določbo 3. člena ZDTon s tem, da se za poslovanje z ladjami, ki je eden od pogojev za vstop v sistem davka na tonažo, šteje tudi upravljanje ladje, pri čemer upravljanje ladje pomeni t. i. »celovito upravljanje«, tj. zagotavljanje tehničnega upravljanja in upravljanja posadke za isto ladjo. **4. člen** predloga zakona v zvezi z aktivnostjo upravljanja ladij nadgradi 8. člen ZDTon, saj določa podrobnejše pogoje, pod katerimi je mogoč vstop v sistem davka na tonažo za zavezance, ki so upravljavci ladij tj. tehnični upravljavci ladij ali upravljavci s posadko ladje. Zaradi vstopa upravljavcev ladij v sistem davka na tonažo **5., 9. in 10. člen** predloga zakona določajo prilagoditev izvedbenih pravil – gre za prilagoditev 8.a člena ZDTon (obveznost vključitve vseh ladij), 12. člena ZDTon (postopek pristopa) in 13. člena ZDTon (izbris ladje med desetletnim obdobjem). **12. člen** predloga zakona dopolnjuje 19. člen ZDTon, in sicer v delu, ki se nanaša na določitev davčne osnove za upravljavce ladij, kakor tudi v delu, ki se nanaša na opredelitev števila dni poslovanja, saj se za dneve poslovanja v posameznem davčnem obdobju šteje obdobje 12 mesecev, in ne več število dni v posameznem davčnem obdobju, ko je ladja opravljala gospodarske dejavnosti.

2. člen predloga zakona določa dopolnitev veljavnega 4. člena ZDTon glede dohodkov iz poslovanja z ladjami v mednarodni plovbi. Dopolnitev se nanaša na ločevanje dohodkov iz dejavnosti pomorskega prometa v mednarodni plovbi na dohodke, dosežene iz opravljanja osnovne dejavnosti pomorskega prometa, in na dohodke, dosežene iz opravljanja pomožne dejavnosti pomorskega prometa, pri čemer se dohodki iz opravljanja pomožne dejavnosti pomorskega prometa v sistem davka na tonažo vključijo, če ti ne presegajo 50 % vseh dohodkov, ki jih posamezna ladja ustvari s poslovanjem v mednarodni plovbi. Dodatno so določeni pogoji v zvezi z ločevanjem teh dohodkov in primeri posameznih dohodkov. Nadalje se v zvezi z upravljanjem ladij določi, da so ti dohodki v sistem davka na tonažo vključeni, če se vsaj dve tretjini tonaže upravljanih ladij upravljata z ozemlja Republike Slovenije, držav članic EU ali Evropskega gospodarskega prostora. Davčna obravnava dohodkov iz dobička oziroma dividend od ladjarskih družb po ZDTon se izenači z davčno obravnavo omenjenih dohodkov po zakonu, ki ureja davek od dohodkov pravnih oseb, saj se določi, da mora zavezanec za tonažo v davčnem obdobju, v katerem je prejel dividende, povečati davčno osnovo, ki jo ugotavlja po zakonu, ki ureja davek od dohodkov pravnih oseb, za znesek, ki je enak 5 % zneska tako prejetih dohodkov.

Zaradi določitve dohodkov tehničnega upravljanja ladje in upravljanja s posadko ladje za dohodke iz dejavnosti pomorskega prometa v mednarodni plovbi je treba dopolniti sklicevanje na te dohodke v 5. členu ZDTon. To določa **3. člen** predloga zakona.

V **6. in 7. členu** predloga zakona se predlagajo spremembe in dopolnitve pri pogojih v zvezi z ladjo (9. člen ZDTon) in pri zahtevah glede zastave ladje (10. člen ZDTon), da se zagotovi enaka obravnava držav članic EU in Evropskega gospodarskega prostora. S tem namenom se poenoti izraz »druge države članice«. V **11. členu** predloga zakona se predlaga popravek sklicevanja zaradi spremembe petega odstavka 14. člena ZDTon, ki postane četrti odstavek, kar se ni ustrezno popravilo v prvem odstavku 15. člena ZDTon.

8. člen predloga zakona dopolnjuje drugi odstavek 11. člena ZDTon, in sicer se bolj določno pojasni, da ta velja samo v primeru povezanih oseb.

13. člen predloga zakona dopolnjuje 22. člen ZDTon tako, da se določi, da mora zavezanec ločeno knjigovodstvo voditi tudi za dohodke iz dejavnosti pomorskega prometa, ki so doseženi iz opravljanja osnovne dejavnosti in pomožne dejavnosti pomorskega prometa.

S 14. členom predloga zakona se dopolnjuje 26. člen ZDTon, da način, da se pojasni, da upravljavcu ladje, ki ni povezana oseba ladjarja za katerega ta upravljavec upravlja ladjo, ni potrebno izpolnjevati zahteve glede vkrcavanja pripravnikov – kadetov na ladje. Nadalje se pojasni, da mora ladjar v povprečju zagotoviti najmanj po eno delovno mesto za pomorščake pripravnike (kadete), torej eno lahko pa tudi več delovnih mest.

15. člen določa veljavnost predloga zakona ter njegovo uporabo. Predlog zakona se uporablja za davčne obračune od 1. januarja 2021 dalje. Navedeno pa pomeni, da predlog zakona ne ureja davčna obdobja za leto 2019 in 2020. Navedeno bi lahko pomenilo, da je za ta obdobja državna pomoč, ki je dodeljena, lahko ocenjena za nedovoljeno.

3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA ZAKONA ZA DRŽAVNI PRORAČUN IN DRUGA JAVNA FINANČNA SREDSTVA

Rešitve predloga zakona pomembno vplivajo na pomorski promet, saj bo s tem zagotovljen in ne nazadnje ohranjen konkurenčni sistem davka na tonažo. Ocenjuje se, da bodo predlagane rešitve zakona vplivale na zdajšnje ladjarje, da se obdržijo na trgu in so tudi konkurenčni na svetovnem pomorskem trgu, hkrati pa bodo rešitve lahko vplivale tudi na nove investicije in s tem širitev in razvoj pomorstva v Sloveniji.

Na podlagi razpoložljivih podatkov o davku na tonažo iz preteklih let se ocenjuje, da bo s predmetnim predlogom zakona novelirani ZDTon še naprej ustvarjal pogoje, ki bodo pozitivno vplivali na poslovanje ladjarjev v Sloveniji. Pomembno pa je tudi, da se bo ohranilo konkurenčno poslovno okolje za pomorsko dejavnost, kar bo vplivalo tudi na morebitne investicije novih davčnih zavezancev. Na podlagi razpoložljivih podatkov davka na tonažo iz zadnjega obdobja se ocenjuje, da bo predlog zakona, pozitivno vplival na prihodke državnega proračuna. Po oceni bo znesek davka na tonažo znašal okoli 50.000 EUR letno.

Ob upoštevanju vsega navedenega se ocenjuje, da predlog zakona ne bo imel neposrednega vpliva na druga javnofinančna sredstva.

4. NAVEDBA, DA SO SREDSTVA ZA IZVAJANJE ZAKONA V DRŽAVNEM PRORAČUNU ZAGOTOVLJENA, ČE PREDLOG ZAKONA PREDVIDEVA PORABO PRORAČUNSKIH SREDSTEV V OBDOBJU, ZA KATERO JE BIL DRŽAVNI PRORAČUN ŽE SPREJET

Za izvajanje zakona ne bodo potrebna dodatna proračunska sredstva.

5. PRIKAZ UREDITVE V DRUGIH PRAVNIH SISTEMIH IN PRILAGOJENOSTI PREDLAGANE UREDITVE PRAVU EVROPSKE UNIJE

Predlog zakona sledi Smernicami Skupnosti o državnih pomočeh za pomorski promet in podredno Sporočilu Komisije o usmerjanju državnih pomoči za družbe za upravljanje ladij. Predlog zakona je usklajen s pravnim redom EU.

Ciper (vir: zbirka IBFD 2018)

Ciper ima posebno davčno ureditev v obliki davka na tonažo za zavezance, ki poslujejo v panogi pomorskega ladijskega prometa in opravljajo storitve upravljanja ladij. Slednje pomeni, da so dohodki, ki jih ustvarijo plovila v dejavnostih, ki se kvalificirajo za shemo davka na tonažo, vključno z dejavnostjo upravljanja ladij, in izpolnjujejo določene pogoje v tem sistemu (npr. glede zastave), oproščeni plačila davka od dobička pravnih oseb. Takšni dohodki so obdavčeni z davkom na tonažo. To velja tudi za dohodke iz najema plovil in dividende.

Irska (vir: zbirka IBFD 2018)

Podjetja, ki se ukvarjajo s kvalificiranimi ladjarskimi dejavnostmi, se lahko odločijo, da bodo dobiček, ustvarjen iz ladijskega prometa, plačala pod pogoji, določenimi v sistemu davka na tonažo. V skladu s tem sistemom se dobiček določi po predpisanem znesku na dan in obdavči po standardni stopnji davka od dohodkov pravnih oseb. Znesek davka se razlikuje glede na tonažo ladje ali ladij, ki jo ali jih upravlja družba.

Nizozemska (vir: zbirka IBFD 2018, Shipping Industry Almanac 2016⁷)

Na zahtevo lahko podjetja (in podjetniki), ki se ukvarjajo s pomorskim prometom, izberejo, da bodo za

namene davka od dohodkov pravnih oseb obdavčljivi dohodek plačala (oziroma plačali) v obliki davka na tonažo. Režim velja za dohodke, ki izhajajo iz uporabe ladij, ki so v lasti davčnega zavezanca (i) v mednarodnem pomorskem prevozu, (ii) v pomorskem prevozu v povezavi z izkoriščanjem naravnih virov in (iii) iz vlečnih aktivnostih izven pristanišč. Omenjena davčna ureditev se lahko uporablja tudi, če ladjarsko podjetje nima v lasti plovila, ampak upravlja celotno ladjo, tj. posadko in tehnično upravljanje ladje za njenega lastnika (tj. ladjarja). Ladje je treba upravljati iz Nizozemske, ni pa nujno, da ladje pljujejo pod nizozemsko zastavo. Ne glede na to pa morajo ladje, ki so v lasti ali solasti zavezancev za davek na tonažo ali jih imajo ti zavezanci v najemu ali zakupu, pluti pod zastavo države Evropske unije ali Evropskega gospodarskega prostora.

6. PRESOJA POSLEDIC, KI JIH BO IMEL SPREJEM ZAKONA

6.1 Presoja administrativnih posledic

a) v postopkih oziroma poslovanju javne uprave ali pravosodnih organov:

Naloge v zvezi s pobiranjem davka na strani države, kar vključuje tudi nadzor, bo opravljala Finančna uprava Republike Slovenije. Predlog zakona ne bo imel bistveno povečanih administrativnih posledic v postopkih oziroma pri poslovanju davčnega organa.

b) pri obveznostih strank do javne uprave ali pravosodnih organov:

Davčni zavezanci bodo učinke na davčno osnovo ugotavljali enako kot doslej, to je kot posebne postavke davčnega obračuna davka od dohodkov pravnih oseb. Predlog zakona torej ne bo imel povečanih administrativnih posledic v zvezi z obveznostmi davčnih zavezancev do davčnega organa. Zavezanci morajo že sedaj voditi ločeno knjigovodstvo za dejavnosti, ki so obdavčene po ZDTon, in za dejavnosti, ki so obdavčene po zakonu, ki ureja obdavčitev pravnih oseb.

6.2 Presoja posledic za okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki, in sicer za:

Predlog zakona ne vpliva na okolje.

6.3 Presoja posledic za gospodarstvo, in sicer za:

Rešitve v predlogu zakona ne vplivajo na višjo davčno obveznost zavezancev, ki se ukvarjajo s pomorsko dejavnostjo. Zlasti je pomembno, da se z rešitvami zagotavlja pogoje za razvoj slovenskega pomorstva in omogoči obstoj slovenskih ladjarjev s konkurenčnim nastopom na svetovnem trgu. S tem se bo spodbujal razvoj pomorskega gospodarstva, kar bo prispevalo k slovenskemu bruto domačemu proizvodu ter imelo širši vpliv na lokalno obalno gospodarstvo. Spremembe v predlogu zakona bodo zagotavljale razvoj pomorskega prometa in ustvarile pogoje za spodbujanje investicij in zaposlovanje pomorščakov ter ohranjanje delovnih mest (na ladjah in kopnem). S tem se lahko torej posredno pričakuje le pozitivne učinke na gospodarstvo.

6.4 Presoja posledic za socialno področje, in sicer za:

Predlog zakona ne vpliva na socialno področje.

6.5 Presoja posledic za dokumente razvojnega načrtovanja, in sicer za:

Predlog zakona ne vpliva na dokumente razvojnega načrtovanja.

6.6 Presoja posledic za druga področja

Predlog zakona ne vpliva na druga področja.

6.7 Izvajanje sprejetega predpisa:

a) Predstavitev sprejetega zakona:

Za izvajanje zakona je pristojna Finančna uprava Republike Slovenije, ki bo na običajen način zagotovila tudi obveščanje zavezancev o novostih iz predloga zakona. Ministrstvo za finance je v zvezi s podaljšanjem uporabe sheme državne pomoči davka na tonažo v skladu z ZDTon v Uradnem listu RS, št. 83/18 objavilo informacijo Naznanilo o odobritvi sheme državne pomoči, s katerim je širšo javnost ter obstoječe zavezance v shemi davka na tonažo in potencialne nove zavezance obvestilo o podaljšanju veljavnosti sheme davka na tonažo za novo desetletno obdobje (to je od 1. januarja 2019 do 31. decembra 2028).

b) Spremljanje izvajanja sprejetega predpisa:

Izvajanje zakona spremlja Ministrstvo za finance v skladu s svojimi pristojnostmi.

6.8 Druge pomembne okoliščine v zvezi z vprašanji, ki jih ureja predlog zakona: /

7. Prikaz sodelovanja javnosti pri pripravi predloga zakona:

Predlog zakona ni bil v javni obravnavi.

8. Podatek o zunanjem strokovnjaku oziroma pravni osebi, ki je sodelovala pri pripravi predloga zakona, in znesku plačila za ta namen:

Pri pripravi predloga zakona zunanji strokovnjaki oziroma pravne osebe niso sodelovale.

9. Navedba, kateri predstavniki predlagatelja bodo sodelovali pri delu državnega zbora in delovnih teles

- mag. Andrej Šircelj, minister,
- mag. Kristina Šteblaj, državna sekretarka,
- Ješovnik, državni sekretar, mag. Peter
- državna sekretarka, Polona Flerin,
- Humar, v.d. generalne direktorice, mag. Tina
- Istenič, vodja sektorja, mag. Petra
- Meta Šinkovec, vodja sektorja.

II. BESEDILO ČLENOV

1. člen

V Zakonu o davku na tonažo (Uradni list RS, št. 97/09 – uradno prečiščeno besedilo) se v 3. členu v prvem odstavku besedilo »če jo ima v lasti« nadomesti z besedilom »če upravlja ladjo ali jo ima v lasti, solasti«.

Za prvim stavkom se doda nov drugi stavek, ki se glasi:

»Upravljanje ladje pomeni zagotavljanje storitev tehničnega upravljanja ladje in upravljanje posadke na ladji.«.

2. člen

4. člen se spremeni tako, da se glasi:

»4. člen

(dohodki iz poslovanja z ladjami v mednarodni plovbi)

(1) Dohodki iz poslovanja z ladjami v mednarodni plovbi po tem zakonu so:

1. dohodki iz dejavnosti pomorskega prometa v mednarodni plovbi, pri čemer ti dohodki vključujejo dohodke iz opravljanja osnovne dejavnosti pomorskega prometa in dohodke iz opravljanja pomožne dejavnosti pomorskega prometa,
2. dohodki od vleke ladij in pomoči (asistence) na morju zunaj pristanišč,
3. dohodki tehničnega upravljanja ladje in upravljanja s posadko ladje,
4. dohodki od prodaje ladij, vključenih v sistem davka na tonažo, če se v roku petih let od prodaje porabijo za nakup ene ali več ladij oziroma ladjarske družbe ali deleža ladjarske družbe,
5. prenos dobička ladjarskih družb, če so izpolnjeni pogoji iz sedmega in osmega odstavka tega člena.

(2) Dohodki iz opravljanja osnovne dejavnosti pomorskega prometa iz 1. točke prejšnjega odstavka so dohodki, povezani z običajnim poslovanjem z ladjo, in dohodki, ki so nujni oziroma sestavni del poslovanja z ladjo. Za dohodke, ki so nujni oziroma sestavni del poslovanja z ladjo, se štejejo dohodki, ki so bistvenega pomena za delovanje ladje. Za dohodke iz opravljanja osnovne dejavnosti se štejejo zlasti dohodki od:

1. pomorskega prevoza blaga in potnikov oziroma potnic (v nadaljnjem besedilu: potniki),
2. oddaje v najem cele ladje ali dela ladje,
3. oddaje ladje v zakup povezani družbi,
4. prodaje pogonskega goriva ob predaji ladje v najem,
5. prodaje blaga in storitev, ki jih posadka porabi na ladji,
6. odškodnin, prejetih od zavarovalnic za poškodovane ali izgubljene ladje ter izgubo najemnin ali voznin,
7. pozicioniranja ladij,
8. pozitivne tečajne razlike pri dohodkih nastalih z opravljanjem osnovne dejavnosti.

(3) Dohodki iz opravljanja pomožnih dejavnosti pomorskega prometa iz 1. točke prvega odstavka tega člena so občasni dohodki, ki zavezancu nastanejo pri izvajanju osnove dejavnosti, ker bi bilo sicer opravljanje osnovne dejavnosti oteženo ali onemogočeno. Gre zlasti za dohodke od:

1. stojnin za ladje in kontejnerje,
2. čiščenja ladijskih skladišč,
3. nakladanja in razkladanja tovora, ki se prevažna na ladji, če ju opravi zavezanec,
4. oglaševanja in trženja oglasnih površin na ladji,
5. prodaje blaga in storitev potnikom na potniški ladji (vključno s prodajo alkoholnih pijač, tobaka in parfumov, razen luksuznih izdelkov),
6. oddajanja prostorov v najem na ladji za križarjenje za opravljanje storitvenih dejavnosti, kot so na primer trgovina, zabava, velnes,
7. prejetih nadomestil iz zavarovanja za poškodbe pri delu na ladji,
8. prodaje turističnega aranžmaja, kjer ena pogodba poleg pomorskega prevoza v mednarodni plovbi vključuje še prevoz po kopnem, pri tem pa vrednost tega prevoza ne presega polovice vrednosti turističnega aranžmaja in je vrednost kopenskega prevoza ugotovljena po primerljivi tržni ceni.

(4) Dohodki iz opravljanja pomožnih dejavnosti pomorskega prometa iz prejšnjega odstavka so v sistem davka na tonažo vključeni, če ti dohodki ne presegajo 50 % vseh dohodkov iz prvega odstavka tega člena, ki jih posamezna ladja ustvari s poslovanjem v mednarodni plovbi.

(5) Dohodki iz 3. točke prvega odstavka tega člena so v sistem davka na tonažo vključeni, če sta najmanj dve tretjini tonaže upravljanih ladij upravljeni iz Republike Slovenije ali druge države članice Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: EU) ali Evropskega gospodarskega prostora, ki hkrati niso države članice EU (v nadaljnjem besedilu: druge države članice). Če pogoj dveh tretjin v zvezi s tonažo upravljanih ladij iz prejšnjega stavka ni izpolnjen, se vsi dohodki iz upravljanja vključijo v davčno osnovo, ki se jo ugotavlja po zakonu, ki ureja davek od dohodkov pravnih oseb. Če je pogoj dveh tretjin presežen, se v davčno osnovo, ki se jo ugotavlja po zakonu, ki ureja davek od dohodkov pravnih oseb, vključi le sorazmerni del presežnih dohodkov, ki hkrati niso dohodki iz upravljanja ladij iz Republike Slovenije ali druge države članice.

(6) Če zavezanec ne izpolni pogoja iz 4. točke prvega odstavka tega člena, mora v davčnem obračunu za davčno obdobje, v katerem se izteče petletno obdobje, te dohodke vključiti v davčno osnovo, ki jo ugotavlja po zakonu, ki ureja davek od dohodkov pravnih oseb.

(7) Ladjarska družba iz 5. točke prvega odstavka pomeni gospodarsko družbo:

1. v kateri ima zavezanec najmanj 50 % glasovalnih pravic,
2. izpolnjuje pogoje za pristop k sistemu davka na tonažo iz 8. člena tega zakona in
3. pri kateri dohodki iz prvega odstavka tega člena znašajo najmanj 99,75 % vseh dohodkov te družbe.

(8) Zavezanec mora v davčnem obdobju, v katerem je prejel dohodke iz 5. točke prvega odstavka tega člena, povečati davčno osnovo, ki jo ugotavlja po zakonu, ki ureja davek od dohodkov pravnih oseb, za znesek, ki je enak 5 % zneska teh prejetih dohodkov.«.

V 5. členu se v drugem odstavku besedilo »1., 2., in 3. točke« nadomesti z besedilom »1., 2., 3. in 4. točke«.

4. člen

V 8. členu se besedilo člena označi kot prvi odstavek.

Dodata se nova drugi in tretji odstavek, ki se glasita:

»(2) Ne glede na prejšnji odstavek k sistemu davka na tonažo pristopi tudi oseba, ki je tehnični upravljavec ladje ali upravljavec s posadko ladje (v nadaljnjem besedilu: zavezanec – upravljavec ladje), če:

1. se ukvarja s pomorskim prometom v mednarodni plovbi,
2. ladje, ki so v upravljanju, izpolnjujejo pogoj iz 9. člena tega zakona,
3. se dejavnost upravljanja ladij izvaja iz Republike Slovenije, pri tem pa je na kopnem ali ladjah, za potrebe opravljanja te dejavnosti, zaposlenih najmanj 51 % državljanov Republike Slovenije ali državljanov druge države članice, in
4. ladje iz 2. točke tega odstavka in posadka na posamezni ladji izpolnjujejo zahteve glede zaščite, varnosti, usposabljanja in certificiranja pomorščakov, okoljskih pogojev in delovnih pogojev, kot jih določajo mednarodni standardi na področju varovanja človeškega življenja na morju.

(3) Upravljavec posadke ladje mora poleg pogojev iz prejšnjega odstavka za pristop k sistemu davka na tonažo izpolniti še naslednje pogoje:

1. pomorščaki na upravljanih ladjah morajo izpolnjevati zahteve glede izobraževanja in usposabljanja, kot jih določajo mednarodni standardi za usposabljanje, izdajanje spričeval in stražarjenje pomorščakov, in
2. delodajalec pomorščakov na upravljanih ladjah mora izpolnjevati zahteve glede zaposlovanja pomorščakov, delovnega časa, zdravstvene oskrbe, odgovornosti ladjarja, vključno z izplačilom nadomestila plač v primeru nezgode ali bolezni ter repatriacije, izgube ladje ali potopitve, kot jih določajo mednarodni standardi na področju pomorskih delovnih standardov.«.

5. člen

V 8.a členu se v drugem odstavku za besedo »najemu« dodata vejica in beseda »upravljanju«.

6. člen

V 9. členu se v prvem odstavku za besedilom »2. točke« doda besedilo »prvega odstavka in 2. točke drugega odstavka«.

V tretjem odstavku se v 1. točki besedilo »Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: države članice)« črta.

7. člen

V 10. členu se v prvem odstavku v drugem stavku besedi »države članice« nadomestita z

besedilom »druge države članice«.

V tretjem odstavku se v prvem stavku besedilo »države članice EU« nadomesti z besedilom »druge države članice«. V drugem stavku se za besedilom »ne velja za« doda besedilo »upravljanje ladij,«.

V četrtem odstavku se besedi »države članice« nadomestita z besedilom »druge države članice«.

8. člen

V 11. členu se v drugem odstavku za besedilom »od družbe, ki« doda besedilo »je povezana oseba zavezanca in«.

9. člen

V 12. členu se v petem odstavku v prvem stavku za besedilom »med desetletnim obdobjem« doda besedilo »ali ki jih upravlja med desetletnim obdobjem« in za besedilom »se šteje, da so z dnem« doda besedilo »začetka upravljanja,«.

10. člen

V 13. členu se v prvem odstavku za prvo alinejo, na koncu katere se črta beseda »ali«, doda nova druga alineja, ki se glasi:

»– preneha upravljati z ladjo, ali«.

Dosedanja druga alineja postane tretja alineja.

11. člen

V 15. členu se v prvem odstavku beseda »petega« nadomesti z besedo »četrtega«.

12. člen

V 19. členu se tretji odstavek spremeni tako, da se glasi:

»(3) Število dni poslovanja pomeni število dni v posameznem davčnem obdobju, ki ne sme presegati obdobja 12 mesecev.«.

Za četrtrim odstavkom se doda nov peti odstavek, ki se glasi:

»(5) Davčna osnova zavezanca, ki je upravljaavec ladje, znaša 25 % davčne osnove, izračunane v skladu s prvim do tretjim odstavkom tega člena.«.

13. člen

V 22. členu se v prvem odstavku za prvim stavkom doda nov drugi stavek, ki se glasi:

»Zavezanec vodi ločeno knjigovodstvo tudi za dohodke od dejavnosti iz drugega in tretjega odstavka 4. člena tega zakona.«.

14. člen

V 26. členu se v prvem odstavku za besedilom »v povprečju« doda beseda »najmanj«.

Za tretjim odstavkom se doda nov četrti odstavek, ki se glasi:

»(4) Za zavezanca, ki je upravljavec ladje in ni povezana oseba ladjarja za katerega upravlja ladjo, ta člen ne velja.«.

KONČNA DOLOČBA

15. člen

(začetek veljavnosti in uporabe)

(1) Ta zakon začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije, uporablja pa se za obračun davka na tonažo za davčna obdobja, ki se začnejo od vključno 1. januarja 2021.

(2) Do začetka uporabe spremenjenega 3., 4., 5., 8., 8.a, 9., 10., 11., 12., 13., 15., 19., 22. in 26. člena zakona se uporabljajo 3., 4., 5., 8., 8.a, 9., 10., 11., 12., 13., 15., 19., 22. in 26. člen Zakona o davku na tonažo (Uradni list RS, št. 97/09 – uradno prečiščeno besedilo).

III. OBRAZLOŽITEV ČLENOV

K 1. členu

Člen dopolnjuje veljavno določbo 3. člena Zakona o davku na tonažo (Uradni list RS, št. 97/09 - uradno prečiščeno besedilo; v nadaljnjem besedilu: ZDTon) tako, da se za poslovanje z ladjami šteje upravljanje ladje. Upravljanje ladje pomeni zagotavljanje storitev tehničnega upravljanja ladje in storitev upravljanja posadke za isto ladjo, pri čemer pa sta navedeni storitvi lahko izvedeni s strani istega upravljavca ladje ali različnih upravljavcev ladij. Tehnično upravljanje ladje načeloma pomeni sposobnost ladje za plovbo in njegovo skladnost s tehničnimi zahtevami ter zahtevami glede varnosti in zaščite. Upravljanje oziroma vodenje posadke pa obsega zlasti ukvarjanje z zadevami, povezanimi s posadko, kot so na primer izbira in zaposlovanje usposobljenih pomorščakov, izdaja plačilnih list, zagotavljanje ustreznega števila članov ladijske posadke, preverjanje spričeval pomorščakov, plačevanje prispevkov za nezgodno in invalidsko zavarovanje pomorščakov, organizacija potovanja in oskrba z vizumi, urejanje zdravstvene oskrbe, ocenjevanje uspešnosti pomorščakov in v nekaterih primerih njihovo usposabljanje.

Iz veljavnih pravil, določenih v 19. členu ZDTon, izhaja možnost solastništva ladje. Z vidika zagotovitve konsistentne uporabe veljavnih pravil se solastništvo ladje vključi tudi v določbo v zvezi s poslovanjem ladje, da se pojasni, da zavezanec posluje z ladjo tudi, če jo ima v solasti.

K 2. členu

Ta člen spreminja in dopolnjuje veljavni 4. člen ZDTon, ki določa dohodke iz poslovanja z ladjami v mednarodni plovi in pogoje za njihovo vključitev v sistem davka na tonažo. 1. točka prvega odstavka 4. člena do sedaj veljavnega ZDTon, ki določa dohodke iz dejavnosti pomorskega prometa v mednarodni plovi, se dopolni tako, da se ti dohodki ločijo na dohodke iz opravljanja osnovne dejavnosti pomorskega prometa in na dohodke iz opravljanja pomožne dejavnosti pomorskega prometa v mednarodni plovi.

Merila za ločevanje teh dohodkov so določeni v drugem in tretjem odstavku člena hkrati z nekaterimi primeri teh dohodkov.

Drugi odstavek tako določa, da se za dohodke iz opravljanja osnovne dejavnosti pomorskega prometa štejejo dohodki, povezani z običajnim poslovanjem z ladjo, in dohodki, ki so nujni oziroma sestavni del poslovanja z ladjo. Za dohodke, ki so nujni oziroma sestavni del poslovanja z ladjo, se štejejo dohodki, ki so bistvenega pomena za delovanje ladje. Dohodke, ki so bistveni za delovanje ladje, je treba presojati v vsakem konkretnem primeru posebej, upoštevaje naravo širšega poslovanja zavezanca, aktivnosti posamezne ladje, njene opremljenosti, naravo posla ipd.

V tretjem odstavku je določeno, da se za dohodke iz opravljanja pomožnih dejavnosti pomorskega prometa štejejo občasni dohodki, ki zavezancu nastanejo pri izvajanju osnovne dejavnosti, saj bi bilo sicer izvajanje te dejavnosti oteženo ali onemogočeno. Med primere dohodkov iz opravljanja pomožnih dejavnosti pomorskega prometa se šteje tudi prodaja blaga in storitev potnikom na potniški ladji (vključno s prodajo alkoholnih pijač, tobaka in parfumov, razen luksuznih izdelkov). Presoja, kaj se šteje za luksuzen izdelek, ni objektivne narave, upoštevajo se dejstva in okoliščine posameznega primera, v osnovi pa se za luksuzne izdelke lahko štejejo izdelki, ki potrošnikom niso dostopni po sprejemljivih cenah, presegajo zadovoljevanje potreb povprečnega človeka in pomenijo statusni simbol. Nadalje četrti odstavek glede dohodkov, doseženih iz pomožne dejavnosti pomorskega prometa, določa, da so ti dohodki v sistem davka na tonažo vključeni, če

ne presegajo 50 % vseh dohodkov iz prvega odstavka tega člena, ki jih posamezna ladja ustvari s poslovanjem v mednarodni plovbi.

Med dohodke iz dejavnosti pomorskega prometa v mednarodni plovbi se po 3. točki prvega odstavka 4. člena ZDTon štejejo tudi dohodki tehničnega upravljanja ladje in upravljanja posadke ladje (gre za dohodke iz upravljanja ladje). Pogoj, ki mora biti izpolnjen za vključitev teh dohodkov v sistem davka na tonažo, je naveden v petem odstavku tega člena. To pomeni, da so ti dohodki v sistem davka na tonažo vključeni, če se vsaj dve tretjini tonaže upravljanih ladij upravljata iz Republike Slovenije, držav članic EU ali Evropskega gospodarskega prostora. Če pogoj najmanj dveh tretjin v zvezi s tonažo upravljanih ladij iz prejšnjega stavka ni izpolnjen, se vsi dohodki iz upravljanja vključijo v davčno osnovo, ki se ugotavlja po zakonu, ki ureja davek od dohodkov pravnih oseb. Če je pogoj dveh tretjin presežen, se v davčno osnovo, ki se ugotavlja po zakonu, ki ureja davek od dohodkov pravnih oseb, vključi le tisti del presežnih dohodkov, ki niso dohodki iz upravljanja ladij iz Republike Slovenije ali držav članic EU ali Evropskega gospodarskega prostora.

Za dohodke iz poslovanja z ladjami v mednarodni plovbi se v skladu s 5. točko prvega odstavka 4. člena ZDTon šteje prenos dobička ladjarskih družb, če so izpolnjeni pogoji iz sedmega in osmega odstavka tega člena. To pomeni, da se, kot že po veljavni ureditvi, za dohodke iz poslovanja z ladjami v mednarodni plovbi šteje dobiček oziroma se štejejo dividende od ladjarskih družb, prenesene k zavezancu v sistemu tonaže. Dikcija je spremenjena zaradi izenačitve davčne obravnave teh dohodkov v sistemu tonaže z davčno obravnavo takšnih dohodkov po zakonu, ki ureja davek od dohodkov pravnih oseb, ob upoštevanju, da so ti dohodki posebna vrsta dohodkov, ki izvirajo iz pristne pomorske dejavnosti ladjarjev. Dohodki prenosa dobička ali dividend so vključeni v sistem tonaže, če so izpolnjeni pogoji, določeni že v veljavni ureditvi, ki se nanašajo na povezanost in opravljanje dejanske ladijske aktivnosti (pogoji, določeni v sedmem odstavku), in je izpolnjen tudi novi pogoj iz osmega odstavka tega člena, ki določa, da mora zavezanec pri prejemu dohodkov iz 5. točke prvega odstavka tega člena v davčnem obračunu za davčno obdobje, v katerem te dohodke prejme, povečati davčno osnovo, ki se ugotavlja po zakonu, ki ureja davek od dohodkov pravnih oseb, za znesek, ki je enak petim odstotkom prejetih dohodkov. Dohodki iz dobička oziroma dividend, ki ne izpolnijo navedenih pogojev oziroma izvirajo iz drugih dejavnosti, se obravnavajo v skladu z zakonom, ki ureja davek od dohodkov pravnih oseb. Ker shema davka na tonažo velja za različne vrste zavezancev v mednarodnem pomorskem prometu, ki dosegajo dohodke od prenosa dobička je treba termin »ladjarska družba« presojati širše, da se zajame vse zavezance primeroma ladjarje, upravljavce ladij.

K 3. členu

S členom se uskladi številčenje v drugem odstavku 5. člena ZDTon zaradi spremenjenega vrstnega reda vključitve dohodkov iz tehničnega upravljanja ladje in upravljanja s posadko ladje med dohodke iz poslovanja z ladjami v mednarodni plovbi v spremenjenem 4. členu ZDTon.

K 4. členu

Člen spreminja in dopolnjuje 8. člen ZDTonter določa posebne pogoje za vstop v sistem davka na tonažo za zavezance, ki upravljajo ladje za ladjarje (tj. upravljavce ladij). Upravljavci ladje so tehnični upravljavci ladij ali upravljavci, ki upravljajo s posadko na ladjah. Ne glede na pogoje, ki so določeni v prvem odstavku, drugi odstavek določa, pogoje za pristop k sistemu davka na tonažo za zavezanca - upravljavca ladje. Upravljavec ladje pristopi v sistem davka na tonažo, če kumulativno izpolni naslednje štiri pogoje:

1. se ukvarja s pomorskim prometom v mednarodni plovbi,

2. ladje, ki so v upravljanju, izpolnjujejo pogoj iz 9. člena ZDTon,
3. dejavnost upravljanja ladij se izvaja iz Republike Slovenije in je za potrebe opravljanja te dejavnosti na kopnem ali ladjah zaposlenih najmanj 51 % državljanov Republike Slovenije ali državljanov druge države članice in
4. ladje in posadka na posamezni ladji izpolnjujejo zahteve glede zaščite, varnosti, usposabljanja in certificiranja pomorščakov, okoljskih pogojev in delovnih pogojev, kot jih določajo mednarodni standardi na področju varstva človeškega življenja na morju.

Pogoj, določen v 1. točki, zahteva, da se mora upravljavec ladje ukvarjati s pomorskim prometom v mednarodni plovidbi, če želi vstopiti v sistem davka na tonažo. Slednji pogoj je z vidika upravljavca ladje potrebno presojati širše, upoštevaje naravo poslovanja takšnega zavezanca, saj upravljavec ladje načeloma ne opravlja pomorskih prevozov (kabotaže), to izvaja ladjar, opravlja pa določene »pomožne« storitvene dejavnosti v pomorstvu za ladjarja (ladjar teh dejavnosti ne opravlja ampak jih prenese na tretje osebe tj. upravljavce ladje (tehnično upravljanje ladje in upravljanje s posadko na ladji)).

Pogoj, določen v 4. točki, pomeni, da ladja in posadka izpolnujeta zahteve v skladu z Mednarodno konvencijo o varstvu človeškega življenja na morju (angl.: International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS), še posebej v delu, ki se nanaša na Poglavlje IX – Upravljanje za varno delovanje ladij, po katerem se zahteva, da vsak ladjar in vsaka oseba ali podjetje, ki prevzame odgovornost za ladjo, ravna v skladu z Mednarodnim kodeksom za varno upravljanje ladij (ISM), kakor tudi zahteve določene v skladu s Mednarodno konvencijo o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij (angl.: International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL) ter podobnimi pravili določenimi na ravni Evropske unije.

Tretji odstavek določa, da mora zavezanec tj. upravljavec, ki upravlja s posadko ladje, poleg pogojev iz drugega odstavka tega člena za pristop k sistemu davka na tonažo izpolniti še naslednja dva pogoja:

1. pomorščaki na upravljanih ladjah morajo izpolnjevati zahteve glede izobraževanja in usposabljanja, kot jih določajo mednarodni standardi za usposabljanje, izdajanje spričeval in stražarjenje pomorščakov, in
2. delodajalec pomorščakov na upravljanih ladjah mora izpolnjevati zahteve glede zaposlovanja pomorščakov, zdravstvene oskrbe, odgovornosti ladjarja, vključno z izplačilom plač v primeru nezgode ali bolezni ter repatriacije, izgube ladje ali potopitve, kot jih določajo mednarodni standardi na področju pomorskih delovnih standardov. Prvi pogoj pomeni, da morajo biti pomorščaki usposobljeni najmanj v skladu z minimalnimi standardi, ki jih predpisuje Mednarodna konvencija o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov, 1978, s spremembami (Konvencija STCW), vključno z določbami Kodeksa o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje (Kodeks STCW) ter Direktivo 2008/106/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o minimalni ravni izobraževanja pomorščakov (prenovitev) s spremembami (Direktiva 2008/106/ES), ki jo je Republika Slovenija prenesla v pravni red z Uredbo o pooblastilih pomorščakov.

Drugi pogoj pa pomeni, da mora upravljavec poskrbeti za to, da delodajalec pomorščakov izpolnjuje zahteve glede zaposlovanja pomorščakov, delovnega časa, zdravstvene oskrbe, odgovornosti ladjarja, nadomestil pomorščakom ob izgubi ladje ali potopitvi, varovanja zdravja, varnosti in preprečevanja nezgod in repatriacije, kot jih določa Mednarodna organizacija dela

(MLC) v skladu s Konvencijo o pomorskih delovnih standardih 2006.

K 5. členu

Člen dopolnjuje izvedbeno pravilo v drugem odstavku 8.a. člena ZDTon (obveznost vključitve vseh ladij) tako, da velja tudi za upravljavce ladij.

K 6. členu

Ta člen določa redakcijsko uskladitev 1. točke tretjega odstavka 9. člena ZDTon. Poenoti se izraz »druge države članice« tako, da izraz poleg držav članic EU vključuje tudi države članice Evropskega gospodarskega prostora (EGP), ki hkrati niso države članice EU. V prvem odstavku 9. člena ZDTon se dopolni sklicevanje glede pogojev ladje zaradi vključitve upravljalcev ladij.

K 7. členu

V členu se uskladi izraz »druge države članice« v prvem, tretjem in četrtem odstavku 10. člena ZDTon. To pomeni, da se izenačijo države EU in Evropskega gospodarskega prostora. Uskladitev v tretjem odstavku je potrebna zaradi vključitve upravljalcev ladij v sistem davka na tonažo.

K 8. členu

S členom se določi, da pravilo v zvezi z izračunom deleža skupne tonaže ladij v najemu, kot je določeno v drugem odstavku 11. člena ZDTon, velja samo v primeru povezanih oseb.

K 9. členu

Člen dopolnjuje izvedbeno pravilo v petem odstavku 12. člena ZDTon (postopek pristopa) tako, da velja tudi za upravljavce ladij.

K 10. členu

S členom se dopolni izvedbeno pravilo v prvem odstavku 13. člena ZDTon, ki določa izbris ladje med desetletnim obdobjem tako, da velja tudi za upravljavce ladij.

K 11. členu

Člen določa uskladitev sklicevanja prvega odstavka 15. člena ZDTon v zvezi z moratorijem zavezanca. Gre za redakcijski popravek, saj se je s spremembo ZDTon-A (Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o davku na tonažo, Uradni list RS, št. 85/09) spremenilo številčenje odstavkov 14. člena ZDTon, kar pa ni bilo ustrezno popravljeno v prvem odstavku 15. člena ZDTon.

K 12. členu

Spremenjeni 19. člen ZDTon določa, da število dni poslovanja posamezne ladje pomeni število dni v posameznem davčnem obdobju, ki ne sme presegati 12 mesecev. To pomeni, da se spremeni opredelitev tako, da število dni poslovanja posamezne ladje v davčnem obdobju vključuje tudi dneve, ko ladja ni opravljala gospodarskih dejavnosti, ker je bila v razpremi, doku, popravilu, dodelavi ali predelavi.

Dodatno novi peti odstavek tega člena davčno osnovo za upravljavce ladij. Davčna osnova, ki se uporablja za te zavezanca, namreč v skladu s sporočilom Komisije o usmerjanju državnih pomoči za družbe za upravljanje ladij ne more biti enaka kakor davčna osnova ladjarja, saj je pri določeni

ladji dobiček družb za upravljanje ladij znatno nižji od dobička ladjarja. Zato se uporabi 25-odstotna davčna osnova za družbe za upravljanje ladij v primerjavi z davčno osnovo, ki se uporablja za ladjarja za iste vrste ladij ali enako tonažo. Zavezanci ladjarji, ki dejavnost upravljanja ladij izvajajo za lastne poslovne potrebe, davek na tonažo plačajo na celotno tonažo.

K 13. členu

Dopolnjeni 22. člen ZDTon določa, da mora zavezanec zaradi ločevanja dohodkov pomorskega prometa v mednarodni plovbi na dohodke iz opravljanja osnovne dejavnosti in na dohodke iz opravljanja pomožne dejavnosti zagotavljati tudi za te dohodke ločeno knjigovodstvo, saj so ti dohodki različno davčno obravnavani v sistemu davka na tonažo.

K 14. členu

Člen dopolnjuje prvi odstavek 26. člena ZDTon tako, da se bolj natančno določi, da mora ladjar v povprečju zagotoviti najmanj po eno delovno mesto za pomorščake pripravnike (kadete) lahko pa zagotovi tudi več mest za kadete. Dodan je nov četrti odstavek, ki določa, da zavezancu - upravljavcu ladje, ki ni povezana oseba ladjarja za katerega upravlja ladjo, ni potrebno izpolnjevati zahteve glede vkrcanja pripravnikov tj. kadetov na ladje. Namreč upravljavec ladje mora ladjarju zagotoviti izšolano posadko, ki mora imeti vse ustrezne certifikate zato se na ladje težje vkrcata pripravnik. Navedeni pogoj, tj. o nezagotavljanju delovnega mesta za pomorščake pripravnike ne velja, če storitev upravljanja ladje izvaja ladjar za svoje lastne potrebe oziroma izvaja povezana oseba za potrebe ladjarja, ki je z njo povezan (gre za t.i.«in house» storitve upravljanja).

K 15. členu

Člen je končna določba. Določa začetek veljavnosti in uporabe zakona. Zakon začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije, uporablja pa se za obračun davka na tonažo za davčna obdobja, ki se začnejo 1. januarja 2021 in kasneje.

IV. BESEDILO ČLENOV, KI SE SPREMINJAJO

3. člen

(poslovanje z ladjo)

(1) Šteje se, da zavezanec oziroma zavezanka (v nadaljnjem besedilu: zavezanec) posluje z ladjo, če jo ima v lasti, najemu ali zakupu, pri čemer najem ladje pomeni najem ladje s posadko, zakup pa zakup ladje brez posadke.

(2) Zavezanec ne posluje z ladjo, če jo je dal v zakup nepovezani družbi ali povezani družbi, ki ni vključena v sistem davka na tonažo.

4. člen

(dohodki iz poslovanja z ladjami v mednarodni plovbi)

(1) Dohodki iz poslovanja z ladjami v mednarodni plovbi po tem zakonu so:

1. dohodki iz dejavnosti pomorskega prometa v mednarodni plovbi,
2. dohodki od vleke ladij in pomoči (asistenc) na morju zunaj pristanišč,
3. dohodki od prodaje ladij, vključenih v sistem davka na tonažo, če se v roku petih let od prodaje porabijo za nakup ene ali več ladij oziroma ladjarske družbe ali deleža ladjarske družbe,
4. dobiček oziroma dividende od ladjarskih družb.

(2) Dohodki iz prve točke prejšnjega odstavka so zlasti dohodki od:

1. pomorskega prevoza blaga in potnikov oziroma potnic (v nadaljnjem besedilu: potnikov),
2. oddaje v najem cele ladje ali dela ladje,
3. oddaje ladje v zakup povezani družbi,
4. stonin za ladje in kontejnerje,
5. prevoza po kopnem pri nudenju storitev od vrat do vrat,
6. prodaje pogonskega goriva ob predaji ladje v najem,
7. čiščenja ladijskih skladišč,
8. prodaje drugega blaga in storitev, ki jih posadka porabi na ladji,
9. storitev tehničnega upravljanja in vodenja posadke ladij,
10. odškodnin, prejetih od zavarovalnic za poškodovane ali izgubljene ladje ter izgubo najemnin ali voznin,
11. prodaje kontejnerjev,
12. pozitivne tečajne razlike pri naštetih aktivnostih,
13. od pozicioniranj ladij in
14. drugih dejavnosti, ki so nujno potrebne za opravljanje pomorskega prevoza blaga in potnikov.

(3) Ladjarska družba iz četrte točke prvega odstavka pomeni gospodarsko družbo:

1. v kateri ima zavezanec najmanj 50% glasovalnih pravic,
2. izpolnjuje pogoje za pristop k sistemu davka na tonažo iz 8. člena tega zakona in
3. pri kateri dohodki iz prvega odstavka tega člena znašajo najmanj 99,75% vseh dohodkov te družbe.

(4) Če zavezanec ne izpolni pogoja iz 3. točke prvega odstavka tega člena, mora v davčnem obračunu za davčno obdobje, v katerem se izteče petletno obdobje, te dohodke vključiti v davčno osnovo, ki jo ugotavlja po zakonu, ki ureja davek od dohodkov pravnih oseb.

5. člen

(plačilo davka)

(1) Zavezanec za davek na tonažo plačuje za dohodke od dejavnosti iz prvega odstavka 4. člena tega zakona davek od dohodkov pravnih oseb, ki se plačuje po zakonu o davku od dohodkov pravnih oseb, izračunan od davčne osnove, določene po tem zakonu.

(2) Dohodki od dejavnosti iz 1., 2. in 3. točke prvega odstavka 4. člena tega zakona so vključeni v davčno osnovo po tem zakonu, samo če so dejavnosti opravljene z ladjami ali v zvezi z ladjami, vključenimi v sistem davka na tonažo.

8. člen

(pravica do pristopa)

K sistemu davka na tonažo lahko pristopi vsak zavezanec, če:

1. se ukvarja s pomorskim prometom v mednarodni plovbi,
2. posluje z eno ali več ladjami, ki izpolnjujejo pogoje iz 9. člena tega zakona in
3. se ladje iz prejšnje točke strateško in komercialno upravljajo iz Republike Slovenije, pri tem pa ni pogoj, da to izvaja zavezanec.

8.a člen

(obveznost vključitve vseh ladij)

(1) V sistem davka na tonažo mora zavezanec za davek na tonažo vključiti vse ladje, s katerimi posluje, če izpolnjujejo pogoje po tem zakonu.

(2) O nakupu, zakupu, najemu ladje oziroma o dejstvu, da ladja izpolnjuje pogoje po tem zakonu, mora zavezanec obvestiti davčni organ v 15 dneh in mu hkrati predložiti potrebna dokazila in nov začasni obračun. Če prekorači rok in zaradi tega pride do zamude obračuna in plačila davka na tonažo za to ladjo, mora poleg davka plačati tudi zamudne obresti.

9. člen

(pogoji glede ladje)

(1) Ladja iz 2. točke 8. člena tega zakona je vsaka ladja, ki je morsko plovilo, z bruto tonažo 100 ali več, če:

1. ima veljavna spričevala po Mednarodni konvenciji o tovornih črtah ali Mednarodni konvenciji o varstvu človeškega življenja na morju, ki jih je izdala država zastave, in
2. je namenjena prevozu potnikov ali blaga po morju, za vleko ali pomoč na morju.

(2) Ladja, namenjena prevozu potnikov ali blaga po morju je lahko vključena v sistem davka na tonažo, ne glede na zastavo, če ni v 10. členu tega zakona določeno drugače.

(3) Ladja za vleko ali pomoč na morju je lahko vključena v sistem davka na tonažo, če:

1. pluje pod zastavo Republike Slovenije ali zastavo druge države članice Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: države članice) in
2. najmanj polovico operativnega časa opravlja storitve izven območja pristanišča, pri čemer je operativni čas časovno obdobje v davčnem obdobju, ko je zavezanec posloval s to ladjo in je ladja dejansko opravljala vleko ali pomoč na morju.

(4) V sistem davka na tonažo ne morejo biti vključene ladje, ki ne plujejo v mednarodni plovi, in ladje, ki se uporabljajo za:

- vojaške namene,
- ribiške namene,
- gostinske namene (plavajoči hoteli ali restavracije),
- igralniške namene (plavajoče igralnice),
- telekomunikacijske namene,
- raziskovalne namene,
- rekreativno-športne namene,
- za poglobljanje morskega dna ter
- ostale namene, ki se običajno opravljajo na kopnem.

10. člen

(zahteva glede zastave ladje)

(1) Zavezanec za davek na tonažo mora v desetletnem obdobju povečati ali vsaj obdržati delež skupne tonaže ladij pod zastavo Republike Slovenije ali druge države članice, s katerimi je posloval na dan pristopa k sistemu davka na tonažo in jih je vključil v sistem davka na tonažo. Ta določba ne velja za zavezance, ki poslujejo z ladjami, katerih delež skupne tonaže ladij pod zastavo Republike Slovenije ali države članice znaša najmanj 60% skupne tonaže vseh ladij, s katerimi poslujejo in so vključene v sistem davka na tonažo.

(2) Pri računanju deleža iz prejšnjega odstavka se pri povezanih družbah upošteva vsota skupnih tonaž ladij iz prejšnjega odstavka vsake od povezanih družb, pri čemer se tonaža iste ladje v to vsoto šteje samo enkrat.

(3) Če zavezanec na dan pridobitve ladje ne izpolnjuje zahteve iz prvega odstavka tega člena, je ne more vključiti v sistem davka na tonažo, razen če ta pluje pod zastavo Republike Slovenije ali države članice EU. Ta določba ne velja za najem, zakup ali nakup ladje med povezanimi družbami, ki so vključene v sistem davka na tonažo.

(4) Če se delež skupne tonaže vseh ladij, ki so vključene v sistem davka na tonažo po tem zakonu in plujejo pod zastavo Republike Slovenije ali države članice, s katerimi poslujejo zavezanci, v zadnjem triletnem obdobju ni zmanjšal, lahko Vlada Republike Slovenije dovoli, da zavezanci vključijo nove ladje v sistem davka na tonažo, ne glede na zahteve iz prejšnjega odstavka.

(5) Prvo triletno obdobje iz prejšnjega odstavka začne teči z dnem začetka uporabe tega zakona.

11. člen

(dodatna zahteva)

(1) Skupna tonaža ladij, ki jih ima zavezanec za davek na tonažo v najemu in ki so vključene v sistem davka na tonažo, ne sme več kakor tri zaporedna davčna obdobja presegati povprečno 75% skupne tonaže vseh ladij, s katerimi zavezanec posluje in so vključene v sistem davka na tonažo.

(2) Ladje, ki jih ima zavezanec v najemu od družbe, ki je zavezanka za davek na tonažo po tem zakonu, se ne upoštevajo pri izračunu deležev po prejšnjem odstavku.

12. člen

(postopek pristopa)

(1) Zavezanec, ki se odloči za pristop k sistemu davka na tonažo, vložijo prijavo pri davčnem organu.

(2) Prijava iz prejšnjega odstavka mora vsebovati:

- dokazilo o registraciji za opravljanje pomorskega prometa, če zavezanec ni registriran v Republiki Sloveniji,
- spisek ladij, ki jih zavezanec vključuje v sistem davka na tonažo,
- dokazila, da zavezanec izpolnjuje pogoje iz 8. člena tega zakona,
- opis organizacijske strukture zavezanca v Sloveniji in na svetovni ravni ter vrste povezanosti (kot kapitalaska, pogodbeni).

(3) Če davčni organ v roku 30 dni od dneva prejema vloge ne izda zavrnilne odločbe, se šteje, da je zavezanec vključen v sistem davka na tonažo, z učinkom od začetka davčnega obdobja, v katerem je bila vloga vložena.

(4) Če davčni organ izda zavrnilno odločbo, pritožba na to odločbo ne zadrži izvršitve.

(5) Za ladje, ki jih zavezanec kupi ali pridobi v najem ali zakup med desetletnim obdobjem, se šteje, da so z dnem nakupa ali pridobitve vključene v sistem davka na tonažo, razen če ne izpolnjujejo pogojev iz 8. in 9. člena tega zakona ali v primeru iz tretjega odstavka 10. člena tega zakona. Za ladje, ki so bile izbrisane skladno s 13. členom tega zakona in ponovno izpolnjujejo pogoje iz 8. in 9. člena tega zakona, se šteje, da so z dnem začetka izpolnjevanja pogojev vključene v sistem davka na tonažo, razen v primeru iz tretjega odstavka 10. člena tega zakona. Za te ladje se obdobje pristopa izteče isti dan kakor za ladje, ki jih je zavezanec vključil v sistem davka na tonažo ob pristopu.

13. člen

(izbris ladje med desetletnim obdobjem)

(1) Zavezanec med desetletnim obdobjem ne more izbrisati ladje iz spiska ladij vključenih v sistem davka na tonažo, razen če:

- jo proda, izgubi, prekine najem ali zakup ladje, ali
- jo začne uporabljati za namene iz četrtega odstavka 9. člena tega zakona.

(2) O nastanku primerov iz prejšnjega odstavka mora zavezanec v osmih dneh obvestiti davčni organ. Šteje se, da je ladja izbrisana iz sistema davka na tonažo na dan ko je davčni organ prejel obvestilo, razen če zavezanec hkrati poda obvestilo iz 16. člena tega zakona (moratorij za ladjo).

(3) Davčni organ ladjo po uradni dolžnosti izbriše iz sistema davka na tonažo, če ugotovi, da zanj niso več izpolnjeni pogoji iz tretje točke 8. člena tega zakona ali če ladja ne izpolnjuje več pogojev iz prvega, tretjega ali četrtega odstavka 9. člena tega zakona. Ta odstavek ne velja, če za ladjo nastopi moratorij iz 16. člena tega zakona.

(4) V primeru izbrisa ladje po tretjem odstavku tega člena mora zavezanec za to ladjo plačati razliko med davkom, ki bi ga plačal po zakonu, ki ureja davek od dohodkov pravnih oseb, in davkom, ki ga je plačal po tem zakonu, povečano za obresti iz 95. člena ZDavP-2. Obresti iz prejšnjega stavka tečejo od dneva nastanka davčne obveznosti za zadevno ladjo za posamezno leto do dneva izbrisa. V tem primeru zastaralni roki po ZDavP-2 začnejo teči z dnem izbrisa ladje iz sistema davka na tonažo.

(5) Davčni organ oprosti zavezanca plačila razlike davka in obresti iz prejšnjega odstavka, če zavezanec dokaže, da je bila ladja izbrisana iz sistema davka na tonažo zaradi ekonomsko-poslovnih razlogov in ne z namenom predčasnega izbrisa ladje iz sistema davka na tonažo zaradi davčnih razlogov.

15. člen

(moratorij za zavezanca)

(1) Zavezanec se lahko v primeru, da ostane brez vseh ladij, vključenih v sistem davka na tonažo, ali da vse ladje, vključene v sistem davka na tonažo, ne izpolnjujejo pogojev iz prvega, tretjega in četrtega odstavka 9. člena tega zakona, z obvestilom davčnemu organu iz petega odstavka 14. člena tega zakona odloči za moratorij.

(2) Moratorij začne veljati 15. dan od vložitve obvestila, razen če davčni organ v tem roku izda odločbo, s katero ugotovi, da niso izpolnjeni pogoji za moratorij. Pritožba zoper to odločbo ne zadrži izvršitve. Moratorij ne more biti daljši od šestih mesecev. Med moratorijem se za zavezanca ne uporabljajo III. do VII. poglavje tega zakona, desetletno obdobje pa teče naprej.

(3) Zavezanec mora v osmih dneh po prenehanju razlogov za moratorij o tem obvestiti davčni organ. Moratorij preneha z dnem vložitve obvestila davčnemu organu ali z dnem, ko davčni organ ugotovi, da so razlogi za moratorij prenehali.

(4) Če razlogi za nastop moratorija za zavezanca obstajajo tudi ob izteku moratorija, davčni organ odloči o izbrisu zavezanca iz sistema davka na tonažo in o morebitni obveznosti plačila razlike davka in obresti iz šestega odstavka 14. člena tega zakona. Zavezanec deset let od izbrisa ne more ponovno pristopiti k sistemu davka na tonažo.

19. člen

(davčna osnova)

(1) Dnevno davčno osnovo za izračun davka na tonažo posamezne ladje se izračuna na podlagi neto tonaže ladje, ki se pomnoži z zneski iz naslednje tabele:

Neto tonaža ladje	eurov/dan za 100 neto ton
-------------------	---------------------------

za prvih 1.000 ton	0,90
za nadaljnjih 1.000 ton do 10.000 ton	0,67
za nadaljnjih 10.000 ton do 25.000 ton	0,40
za vse nad 25.000 ton	0,20

(2) Davčno osnovo za posamezno ladjo za davčno obdobje se izračuna tako, da se dnevno davčno osnovo ladje pomnoži s številom dni poslovanja posamezne ladje v davčnem obdobju. Davčna osnova je seštevek davčnih osnov za davčno obdobje za posamezne ladje, ki so vključene v sistem davka na tonažo.

(3) Število dni poslovanja pomeni število dni v posameznem davčnem obdobju, ko je zavezanec posloval z ladjo. V število dni poslovanja se ne všttevajo dnevi, ko ladja ni opravljala gospodarskih dejavnosti, ker je bila v razpremi, v doku, na popravilu, dodelavi ali predelavi.

(4) Za ladje v solasti je dnevna davčna osnova enaka zmnožku med dnevno davčno osnovo za celotno ladjo, izračunano po drugem odstavku tega člena, in solastninskim deležem zavezanca, izraženim v ulomku.

22. člen

(ločeno knjigovodstvo)

(1) Zavezanec, ki ima poleg dohodkov od dejavnosti iz prvega odstavka 4. člena tega zakona še dohodke, obdavčene po davčni osnovi po zakonu o davku od dohodkov pravnih oseb, mora za navedene dohodke in pripadajoče odhodke voditi ločeno knjigovodstvo.

(2) Skupni (indirektni) odhodki, ki so potrebni za pridobitev prihodkov, obdavčenih po tem zakonu in zakonu o davku od dohodkov pravnih oseb, se delijo sorazmerno s prihodkom obeh različno obdavčenih dejavnosti. To so zlasti: stroški dela zaposlenih v splošnih službah, stroški poslovne hiše, stroški literature, stroški storitev drugih, stroški službenih potovanj, poštno-komunikacijski stroški, bančni stroški in drugi.

26. člen

(zaposlovanje pomorščakov pripravnikov)

(1) Na ladjah, s katerimi zavezanec posluje in so vključene v sistem davka na tonažo, razen na ladjah, ki jih ima v najemu, mora biti zagotovljeno v povprečju po eno delovno mesto za pomorščake pripravnike (kadete) oziroma pomorščakinje pripravnice (kadetinje) (v nadaljnjem besedilu: pomorščake pripravnike (kadete)), ki so državljani Republike Slovenije ali druge države članice in imajo prebivališče v Republiki Sloveniji.

(2) Šteje se, da je pogoj iz prejšnjega odstavka izpolnjen, če zavezanec zahtevano število delovnih mest najmanj enkrat letno javno objavi. Za javno objavo se šteje tudi objava na oglasni deski srednje, višje ali visoke šole pomorske usmeritve. Pri povezanih družbah se šteje, da je pogoj iz prvega odstavka izpolnjen, če skupno zahtevano število delovnih mest objavi eden od zavezancev.

(3) Dokazilo o javni objavi mora zavezanec enkrat letno predložiti davčnemu organu.

- **MSP test**

Predlagatelj predpisa: Ministrstvo za finance EVA: 2020-1611-0109	Presoja učinkov na gospodarstvo (MSP test)	
	Datum vnosa:	28.08.2020
	Datum spremembe:	28.08.2020

Povzetek izvedene presoje vplivov predpisa na gospodarstvo:

Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o davku na tonažo

Ocena učinkov predlaganih alternativ

I. Analizirane alternative	
Naziv alternative	Izbrana alt.
Alternativa 1: sprememba sheme davka na tonažo	Da

OBRAZLOŽITEV:

S predlogom Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o davku na tonažo (v nadaljevanju: predlog ZDTon-B) se shema državne pomoči za pomorski promet, določena z Zakonom o davku na tonažo, uskladi z veljavno odločbo Evropske komisije SA. 48949, s katero je bila Sloveniji predmetna shema podaljšana do 31. decembra 2028. Predlog ZDTon-B med drugim določa podrobnejšo obravnavo dohodkov iz poslovanja z ladjami v mednarodni plovbi, saj se dohodki iz dejavnosti pomorskega prometa delijo na dohodke iz opravljanja osnovne dejavnosti in dohodke iz opravljanja pomožne dejavnosti pomorskega prometa. Dohodke od storitev tehničnega upravljanja ladje in upravljanja s posadko na ladji se uskladi s Sporočilom Komisije o usmerjanju državnih pomoči za družbe za upravljanje ladij, obravnava dividend se izenači z davčno obravnavo dividend po zakonu, ki ureja obdavčitev dohodkov pravnih oseb. Izenači se tudi obravnava držav članic Evropske unije in Evropskega gospodarskega prostora.

OBVEZNOSTI	SKUPNI PREDVIDENI STROŠKI (NA LETNI RAVNI)	
sprememba sheme davka na tonažo	DODATNA	50.000,00 €
	SKUPAJ	50.000,00 €

Povzetek analize

Alternativa 1

Naziv alternative:	sprememba sheme davka na tonažo
Opis alternative:	S predlogom Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o davku na tonažo (v nadaljevanju: predlog ZDTon-B) se shema državne pomoči za pomorski promet, določena z Zakonom o davku na tonažo, uskladi z veljavno odločbo Evropske komisije SA. 48949, s katero je bila Sloveniji predmetna shema podaljšana do 31. decembra 2028. Predlog ZDTon-B med drugim določa podrobnejšo obravnavo dohodkov iz poslovanja z ladjami v mednarodni plovidbi, saj se dohodki iz dejavnosti pomorskega prometa delijo na dohodke iz opravljanja osnovne dejavnosti in dohodke iz opravljanja pomožne dejavnosti pomorskega prometa. Dohodke od storitev tehničnega upravljanja ladje in upravljanja s posadko na ladji se uskladi s Sporočilom Komisije o usmerjanju državnih pomoči za družbe za upravljanje ladij, obravnava dividend se izenači z davčno obravnavo dividend po zakonu, ki ureja obdavčitev dohodkov pravnih oseb. Izenači se tudi obravnava držav članic Evropske unije in Evropskega gospodarskega prostora.

1. Neto stroški na gospodarstvo

Vrsta stroškov	Skupaj
Enkratne koristi	/
Periodični stroški	50.000,00 €
SKUPAJ	50.000,00 €

2. Opredelitev stroškov

PERIODIČNI STROŠKI / KORISTI

Obveznosti	Strošek	Skupaj
sprememba sheme davka na tonažo		50.000,00 €
SKUPAJ STROŠKOV:		50.000,00 €

3 Kvalitativni učinki alternative 1

Kako predlog predpisa vpliva na pravno varnost?	Pozitivno
Obrazložitev: S predlogom ZDTon-B se bo uskladi Zakon o davku na tonažo z veljavno odločbo Evropske komisije SA. 48949, s katero je bila Sloveniji podaljšana shema državne pomoči za mednarodni pomorski promet do 31. decembra 2028. Z uskladitvijo se bo zagotovila pravna varnost zavezancev, ki poslujejo v mednarodnem pomorskem prometu.	
Kako predlog predpisa vpliva na nelojalno konkurenco?	Nima vpliva
Obrazložitev:	
Kako predlog predpisa vpliva na problematiko dela na črno in sivo ekonomijo?	Nima vpliva
Obrazložitev:	
Kako predlog predpisa vpliva na produktivnost?	Pozitivno

<p>Obrazložitev:</p> <p>Rešitve predloga ZDTon-B pomembno vplivajo na pomorski promet, saj se bo s tem zagotovil in ne nazadnje ohranil konkurenčni sistem davka na tonažo. Ocenjuje se, da bodo predlagane rešitve zakona vplivale na zdajšnje ladjarje, da se obdržijo na trgu in so tudi konkurenčni na svetovnem pomorskem trgu, hkrati pa bodo rešitve lahko vplivale tudi na nove investicije in s tem širitev in razvoj pomorstva v Sloveniji.</p>	
<p>Kako predlog predpisa vpliva na delovne pogoje, naložbe v kadrovske vire oz. nove zaposlitve?</p>	<p>Pozitivno</p>
<p>Obrazložitev:</p> <p>S predlaganimi rešitvami se zagotavlja pogoje za razvoj slovenskega pomorstva in omogoča obstoj slovenskih ladjarjev s konkurenčnim nastopom na svetovnem trgu. S tem se bo spodbujal razvoj pomorskega gospodarstva, kar bo prispevalo k slovenskemu bruto domačemu proizvodu ter imelo širši vpliv na lokalno obalno gospodarstvo. Spremembe v predlogu zakona bodo zagotavljale razvoj pomorskega prometa in ustvarile pogoje za spodbujanje investicij in zaposlovanje pomorščakov ter ohranjanje delovnih mest (na ladjah in kopnem). S tem se lahko torej posredno pričakuje le pozitivne učinke na gospodarstvo.</p>	
<p>Kako predlog predpisa vpliva na naložbe v raziskave in razvoj?</p>	<p>Nima vpliva</p>
<p>Obrazložitev:</p>	

4 Najprej pomisli na male - alternativa 1

<p>Ali in na kakšen način ste uporabili delne ali popolne oprostitve obveznosti za mikro, mala in srednja podjetja?</p>
<p>Obrazložitev:</p> <p>Shema državne pomoči za pomorski promet, določena v Zakonu o davku na tonažo, predstavlja alternativno obliko določanja davčne osnove davka od dohodkov pravnih oseb v obliki pavšalnega davka in velja za vse zavezance, ki izpolnjujejo pogoje za vstop v navedeno shemo. Sistem davka na tonažo predstavlja pavšalni davek za vse velikosti zavezancev.</p>
<p>Ali je za mikro, mala in srednja podjetja načrtovano dovolj časa za prilagoditev na nove obveznosti (daljša prehodna obdobja)?</p>
<p>Obrazložitev:</p> <p>Da. Shema davka na tonažo velja že od leta 2008 dalje, s predlogom zakona se spreminjajo le določeni vsebinski pogoji. Ministrstvo za finance je v Uradnem listu RS, št. 83/18 objavilo informacijo Naznanilo o odobritvi sheme državne pomoči, s katerim je širšo javnost ter obstoječe zavezance v shemi davka na tonažo in potencialne nove zavezance obvestilo o podaljšanju veljavnosti sheme davka na tonažo za novo desetletno obdobje (to je od 1. januarja 2019 do 31. decembra 2028). Objavljena je tudi odločba Evropske komisije s katero je bila navedena shema podaljšana.</p>
<p>Ali in na kakšen način so obveznosti, kot npr. poročanje, vodenje evidenc, za mikro, mala in srednja podjetja prilagojene oziroma poenostavljene v primerjavi z ostalimi večjimi subjekti?</p>
<p>Obrazložitev:</p> <p>Ni razlik.</p>
<p>Ali in na kakšen način so za mikro, mala in srednja podjetja postopki nadzora prilagojeni oziroma poenostavljeni?</p>
<p>Obrazložitev:</p>

Ni razlik.

Ali so za mikro, mala in srednja podjetja uvedene znižane pristojbine, davčne olajšave in podobne oblike privilegirane pristopa?

Obrazložitev:

Ne.

Podrobna analiza

Alternativa 1

Naziv alternative:	sprememba sheme davka na tonažo
Opis alternative:	S predlogom Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o davku na tonažo (v nadaljevanju: predlog ZDTon-B) se shema državne pomoči za pomorski promet, določena z Zakonom o davku na tonažo, uskladi z veljavno odločbo Evropske komisije SA. 48949, s katero je bila Sloveniji predmetna shema podaljšana do 31. decembra 2028. Predlog ZDTon-B med drugim določa podrobnejšo obravnavo dohodkov iz poslovanja z ladjami v mednarodni plovbi, saj se dohodki iz dejavnosti pomorskega prometa delijo na dohodke iz opravljanja osnovne dejavnosti in dohodke iz opravljanja pomožne dejavnosti pomorskega prometa. Dohodke od storitev tehničnega upravljanja ladje in upravljanja s posadko na ladji se uskladi s Sporočilom Komisije o usmerjanju državnih pomoči za družbe za upravljanje ladij, obravnava dividend se izenači z davčno obravnavo dividend po zakonu, ki ureja obdavčitev dohodkov pravnih oseb. Izenači se tudi obravnava držav članic Evropske unije in Evropskega gospodarskega prostora.

Obveznost 1.1: sprememba sheme davka na tonažo

Zap. št.	Aktivnost	Učinek	Populacija	Frekvenca	Na enoto	Skupaj
1.1.1	sprememba sheme davka na tonažo	Strošek	1,00	LETNO	50.000,00 €	50.000,00 €
SKUPAJ STROŠKI:					50.000,00 €	50.000,00 €

Opis populacije:

1.1.1: Ročna populacija; pravne osebe, ki poslujejo v pomorskem prometu