

**ZAKON**  
**O SPREMEMBAH IN DOPOLNITVAH ZAKONA O DAVKU NA TONAŽO**

**I. UVOD**

**1. OCENA STANJA IN RAZLOGI ZA SPREJEM PREDLOGA ZAKONA**

Za Evropsko unijo (v nadaljnjem besedilu: EU) je pomorski promet gonilo gospodarskega razvoja in blaginje. Iz podatkov objavljenih na spletni strani Evropske komisije (DG Transport)<sup>1</sup> je razvidno, da je skoraj 90 % trgovinske menjave, ki jo EU opravi z ostalim svetom, prepeljane po morju. V evropskih pristaniščih se vsako leto vkrca in izkrca več kot 400 milijonov potnikov. Nadalje, iz študije Deloitte<sup>2</sup> izhaja, da je 37 % svetovne ladijske flote glede na bruto tonažo v lasti ali lastniško upravljano iz Evrope, s pomorskim prometom pa je direktno povezanih 620.000 zaposlitev v EU.

Pomorsko gospodarstvo je zelo mobilna gospodarska panoga, saj je v zelo kratkem času sposobna ladje registrirati v državah zastav ugodnosti (angl.: Flag of Convenience) in prenesti sedeže podjetij v te jurisdikcije. Z namenom zagotoviti konkurenčnost evropskega pomorskega prometa, to je 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 promet<sup>3</sup> (v nadaljnjem besedilu: smernice Skupnosti). Namen smernic Skupnosti je 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 EU, kakor tudi ohraniti znanje, ki je pomemben dejavnik za razvoj pomorskega prometa. Obenem pa se s smernicami Skupnosti želi obdržati integriteto notranjega trga ter preprečiti tekmovanje med državami članicami Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: države članice EU) v subvencioniranju pomorskega prometa.

Smernice Skupnosti državam članicam EU dajejo podlago, da kot enega izmed podpornih ukrepov za razvoj in ohranitev pomorskega prometa, uvedejo pavšalno obdavčitev dobička (dohodkov), v obliki davka na tonažo. Ta ukrep predstavlja državno pomoč. Omeniti velja, da je takšno pavšalno obdavčitev med prvimi uvedla Grčija, postopoma pa so davek na tonažo uvedle tudi druge države članice EU, ki imajo dostop do morja in želijo ohraniti pomorski promet, primeroma Nizozemska (1996), Nemčija (1999), Združeno kraljestvo (2000), Danska, Španija, Finska, Irska, Belgija in Francija (2002), Italija (2004), Hrvaška (2014).

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime_en)

<sup>2</sup> **EU Shipping Competitiveness Study**, International benchmark analysis - Study commissioned by the European Community Shipowners' Associations, February 2017;

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

Dodatno je v letu 2009 Evropska komisija s Sporočilom Komisije o usmerjanju državnih pomoči za družbe za upravljanje ladij<sup>4</sup> podrobneje uredila področje upravljanja oziroma upravljavcev z ladjami, ki so po smernicah Skupnosti upravičeni do pavšalne obdavčitve v obliki davka na tonažo.

Slovenija je davek na tonažo<sup>5</sup> 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 Slovenije<sup>6</sup>, zavezala skrbeti za razvoj pomorskega gospodarstva. Iz omenjene resolucije tudi izhaja obveza, da bo država zagotovila pogoje za razvoj tovornega ladjarstva, ki bo sposobno poslovati na svetovnem trgu in spodbujati razvoj pomorskega šolstva.

Nadalje, Slovenija v Resoluciji o prometni politiki Republike Slovenije<sup>7</sup> ugotavlja, da je treba zagotoviti boljše pogoje za razvoj pomorstva in konkurenčen 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 Slovenije<sup>8</sup> 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 in 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), je državna pomoč, ki jo je bilo potrebno 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.

V prvih petih letih sheme so bili v njo vključeni trije davčni zavezanci, kasneje pa le še 2, saj je en prenehal s poslovanjem zaradi slabih poslovnih rezultatov. V letih veljavnosti davka na tonažo, za katere imamo podatke (2008-2018), so zavezanci, ki so bili vključeni v sistem davka na tonažo, plačali 1 mio evrov tega davka oziroma v povprečju 90.000 evrov na leto. Če bi se jim davčna obveznost odmerjala po obračunu davka od dohodkov pravnih oseb (v nadaljevanju: DDPO), bi bila njihova obveznost v tem obdobju 24,8 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 23,8 mio evrov, oz. v povprečju 2,2 mio evrov na leto. 11-letno obdobje je imelo različne gospodarske cikle, od cikla, ki je bilo odlično za panogo ladijskih prevozov blaga v letu 2008-2011, do obdobja

---

<sup>4</sup> **Communication from the Commission providing guidance on State aid to shipmanagement companies**

(OJ C 132, 11.6.2009, p. 6-9)

<sup>5</sup> Uradni list RS, št. 61/07

<sup>6</sup> Uradni list RS, št. 10/91

<sup>7</sup> Uradni list RS, št. 58/06

<sup>8</sup> Uradni list RS, št. 87/10 in 75/16 – ReNPRP30

<sup>9</sup> EY: Shipping Industry Almanac 2016

krize (2012-2017), 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 2018 je bilo spet bolj uspešno – teoretični davek po obračunu DDPO je bil nekajkrat višji kot je bil dejanski davek na tonažo.

Zakon o davku na tonažo je bil v letu 2009 spremenjen in dopolnjen z Zakonom o spremembah in dopolnitvah Zakona o davku na tonažo – ZDTon-A (Uradni list RS, št. 85/09). Spremembe in dopolnitve zakona so bile potrebne, saj se je v postopku priglasitve omenjene sheme državne pomoči ugotovilo, da so določene rešitve, ki jih vsebuje osnovni zakon, nedoločne predvsem v delu, ki se nanaša na vključitev ladij in povezanih oseb zavezanca za davek na tonažo v sistem davka na tonažo.

Ker je bil zadnji vstop v shemo državne pomoči po Zakonu o davku na tonažo (uradno prečiščeno besedilo, v nadaljnjem besedilu: ZDTon) (Uradni list RS, št. 97/09) mogoč do 31. decembra 2018, je Slovenija na Evropsko komisijo v letu 2017 naslovila prošnjo za podaljšanje omenjene sheme. V postopku priglasitve v zvezi s podaljšanjem sheme se je izkazalo, da nekatere rešitve vključene v shemo davka na tonažo izražajo določeno negotovost z vidika izvajanja smernic Skupnosti, zato se je Slovenija zavezala, da bo predlagala rešitve za njihovo odpravo. Ob upoštevanju navedenega je Evropska komisija prošnjo za podaljšanje sheme davka na tonažo, za naslednje desetletno obdobje, Sloveniji odobrila. Slednje pomeni, da shema davka na tonažo velja za obdobje od 1. januarja 2019 do 31. decembra 2028.

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 plovbi na način, da se dohodke iz dejavnosti pomorskega prometa loči na dohodke dosežene iz opravljanja osnovne dejavnosti pomorskega prometa in dohodke dosežene iz opravljanja pomožne dejavnosti pomorskega prometa, dohodke iz naslova tehničnega upravljanja z ladjo in vodenja posadke ladij se uskladi s Sporočilom Komisije o usmerjanju državnih pomoči za družbe za upravljanje ladij (posledično je potrebno tudi prilagoditi izvedbena pravila sistema davka na tonažo in izračun davčne osnove za upravljavce ladij), izenači se davčno obravnavo dohodkov iz naslova prejetih dividend po ZDTon z zakonom, ki ureja obdavčitev dohodkov pravnih oseb, prav tako se izenači obravnavo držav članic EU in držav članic Evropskega gospodarskega prostora. Druge spremembe in dopolnitve v predlogu zakona so praviloma povezane z navedenimi zavezami. Nekaj manjših popravkov pa je posledica ugotovitev v zvezi z izvajanjem zakona.

Spremembe, kot jih določa predlog zakona, je potrebno sprejeti do konca 2019, z veljavnostjo 1. januar 2019 zaradi uskladitve veljavnosti sheme davka na tonažo z aktom Evropske komisije, s katerim se je podaljšala veljavnost sheme državne pomoči davka na tonažo.

## **2. CILJI, NAČELA IN POGLAVITNE 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. Slednje pomeni, da je cilj predloga zakona uskladitev notranje zakonodaje, ki določa shemo državne pomoči davka na tonažo, z aktom 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 načelu, na katerih temelji osnovni zakon, 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 rešitve, ki so določene v predlogu zakona, določajo ureditev, ki sledi pravilom s področja državnih pomoči za pomorski promet oziroma konkretno smernicam Skupnosti na tem področju. Slednje tudi pomeni, da se želi obstoječo zakonsko ureditev glede obdavčitve mednarodnega pomorskega prometa uskladiti z aktom Evropske komisije, da se zagotovi konsistentnost in transparentnost uporabe notranjih pravnih predpisov z aktom Evropske komisije. Usklajena pravila se bodo uporabljala za naslednje desetletno obdobje, to je za davčna obdobja, ki se začnejo s 1. januarjem 2019, in se bodo iztekla 31. decembra 2028, to je za enaka davčna obdobja, kot so določena z aktom Evropske komisije.

**Prvi člen** predloga zakona dopolnjuje obstoječo določbo 3. člena ZDTon v smislu, 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«, to je zagotavljanje tako tehničnega upravljanja kot upravljanja posadke za isto ladjo. **Četrty člen** predloga zakona v zvezi z aktivnostjo upravljanja ladij nadgradi 8. člen ZDTon, saj določi pogoje, pod katerimi je možen vstop v sistem davka na tonažo za zavezance, ki upravljajo z ladjami za lastnika ladij. Zaradi vstopa upravljavcev ladij v sistem davka na tonažo **osmi** in **deveti člen** predloga zakona določata prilagoditev izvedbenih pravil – gre za prilagoditev 12. člena ZDTon (postopek pristopa) in 13. člena ZDTon (izbris ladje med desetletnim obdobjem). **Enajsti člen** predloga zakona dopolni 19. člen ZDTon, in sicer v delu, ki se nanaša na določitev davčne osnove za upravljavce ladij, ki upravljajo z ladjami za lastnika ladij, kakor tudi v delu, ki se nanaša na opredelitev števila dni poslovanja, saj se za dneve poslovanja v posameznem davčnem obdobju šteje časovno obdobje 12 mesecev in ne več število dni v posameznem davčnem obdobju, ko je ladja opravljala gospodarske dejavnosti.

**Drugi člen** predloga zakona se nanaša na dopolnitev obstoječega 4. člena ZDTon, to je 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 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 le 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, v zvezi z upravljanjem ladij se določi, da so ti dohodki v sistem davka na tonažo vključeni, če se vsaj dve tretjini tonaže upravljanih ladij, upravlja iz ozemlja Republike Slovenije, držav članic EU ali držav članic Evropskega gospodarskega prostora. Davčna obravnava dohodkov iz naslova 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 vodenja posadke za dohodke iz dejavnosti

pomorskega prometa v mednarodni plovi je potrebno dopolniti sklicevanje na te dohodke v 5. členu ZDTon. To določa **tretji člen** predloga zakona.

V **petem in šestem členu** predloga zakona se predlagajo spremembe in dopolnitve pri pogojih v zvezi z ladjo (9. člen ZDTon) in zahtevah glede zastave ladje (10. člen ZDTon), da se zagotovi enako obravnavo držav članic EU in držav članic Evropskega gospodarskega prostora. S tem namenom se poenoti izraz »druge države članice«. V **desetem členu** predloga zakona se predlaga popravek sklicevanja zaradi spremembe petega odstavka 14. člena ZDTon, ki je postal četrti odstavek, slednje pa se ni ustrezno popravilo v prvem odstavku 15. člena ZDTon.

**Sedmi člen** predloga zakona bolj določno pojasni, da obstoječa določba v drugem odstavku 11. člena ZDTon velja samo v primeru povezanih oseb.

**Dvanajsti člen** predloga zakona bolj določno pojasni obstoječo določbo v 22. členu ZDTon, saj mora zavezanec ločeno knjigovodstvo voditi tudi za dohodke iz dejavnosti pomorskega prometa, ki so doseženi iz opravljanja osnovne dejavnosti in pomožne dejavnosti pomorskega prometa.

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

Rešitve predloga zakona pomembno vplivajo na pomorski promet, saj bomo s tem zagotavljali in nenazadnje ohranjali konkurenčen sistem davka na tonažo. Ocenjujemo, da bodo predlagane rešitve zakona vplivale na trenutne ladjarje, da se obdržijo na trgu in so tudi konkurenčni na svetovnem pomorskem trgu, obenem 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 preteklih let, ocenjujemo, da bo predlog zakona še naprej ustvarjal pogoje, ki bodo pozitivno vplivali na poslovanje ladjarjev v Sloveniji. Obenem pa je pomembno, da bomo ohranili konkurenčno poslovno okolje za pomorsko dejavnost, s čimer bomo lahko vplivali tudi na morebitne investicije novih davčnih zavezancev. Na podlagi razpoložljivih podatkov davka na tonažo v zadnjem obdobju ocenjujemo, da bo predlog zakona, s katerim bomo podaljšali shemo državne pomoči davka na tonažo, pozitivno vplival na prihodke državnega proračuna. Po oceni bo znesek davka na tonažo znašal okoli 50.000 eurov letno.

Upošteva vse navedeno ocenjujemo, 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.

**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 z ladjami. 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 (primeroma glede zastave), oproščeni plačila davka od dobička pravnih oseb. Takšni dohodki so obdavčeni z davkom na tonažo. Slednje velja tudi za dohodke iz naslova 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 naslova 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 2016<sup>9</sup>)

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 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 - posadko in tehnično upravljanje ladje, za njenega lastnika. Ladje je potrebno 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 RS. 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 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. V prvi vrsti je pomembno, da z rešitvami zagotavljamo pogoje za razvoj slovenskega pomorstva in omogočimo obstoj slovenskih ladjarjev s konkurenčnim nastopom na svetovnem trgu. S tem bomo vzpodbujali razvoj pomorskega gospodarstva, kar bo prispevalo k slovenskemu bruto domačemu dohodku ter imelo širši vpliv na lokalno obalno gospodarstvo. Spremembe v predlogu zakona bodo zagotavljale razvoj pomorskega transporta in ustvarile pogoje v smeri vzpodbujanja investicij in zaposlovanja pomorščakov ter ohranjanja delovnih mest (na ladjah in kopnem). S tem lahko torej posredno pričakujemo le pozitivne učinke na gospodarstvo.

#### **6.4 Presoja posledic za socialno področje, in sicer za:**

Predlog zakona nima 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 poskrbela tudi za obveščanje zavezancev o novostih v predlogu zakona. Ministrstvo za finance je v zvezi s podaljšanjem uporabe sheme državne pomoči davka na tonažo, skladno z ZDTon, v Uradnem listu RS št. 83/18, objavilo informacijo - Naznanilo o odobritvi sheme državne pomoči, s katerim se je širšo javnost kakor tudi obstoječe in potencialne nove zavezance v shemi davka na tonažo 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:**

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

## 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 za besedo »če« doda besedilo »upravlja z ladjo ali«, za besedo »lasti,« doda beseda «solasti,« in za piko na koncu stavka doda nov stavek, ki se glasi:«Upravljanje ladje pomeni zagotavljanje storitev tehničnega upravljanja ladje in upravljanje s posadko na ladji.«.

V drugem odstavku se za piko na koncu prvega stavka doda nov stavek, ki se glasi:«Šteje se, da zavezanec ne posluje z ladjo, če jo je dal v upravljanje nepovezani družbi ali povezani družbi, ki ni vključena v sistem davka na tonažo.«.

### 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 z ladjo in vodenja posadke ladij,
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 prve točke prejšnjega odstavka so dohodki povezani z običajnim poslovanjem z ladjo ter 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: potnikov),
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. pozitivne tečajne razlike pri naštetih aktivnostih,
8. od pozicioniranj ladij.

(3) Dohodki iz opravljanja pomožnih dejavnosti pomorskega prometa iz prve točke prvega odstavka so občasni dohodki, ki zavezancu nastanejo pri izvajanju osnove dejavnosti, saj bi sicer bilo 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 prevaža na ladji, če ga 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 primeroma trgovina, igralništvo, zabava, razvajanje, wellnes,
7. prejetih nadomestil iz naslova 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 tretjega odstavka 4. člena tega zakona so v sistem davka na tonažo vključeni, če ti dohodki ne presegajo 50 % vseh dohodkov, ki jih posamezna ladja ustvari s poslovanjem v mednarodni plovbi.

(5) Dohodki iz tretje točke prvega odstavka tega člena so v sistem davka na tonažo vključeni, če je najmanj dve tretjini tonaže upravljanih ladij, upravljano iz Republike Slovenije ali druge države članice Evropske unije ali države članice 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 sorazmeren 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.«.

### 3. člen

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

### 4. člen

V 8. členu se za besedilom člena, ki se ga označi kot prvi odstavek, dodata nova drugi in tretji odstavek, ki se glasita:

»(2) Ne glede na prvi odstavek tega člena, zavezanec, ki upravlja z ladjo za lastnika ladje, k sistemu davka na tonažo pristopi, 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, za potrebe opravljanja te dejavnosti, zaposlenih najmanj 51 % državljanov Republike Slovenije ali državljanov druge države članice in
4. ladje iz druge točke tega odstavka in posadka na posamezni ladji izpolnjujejo zahteve glede varovanja, varnosti, usposabljanja in certificiranja pomorščakov, okoljskih pogojev in delovnih pogojev, kot jih določajo mednarodni standardi na področju varovanja človeškega življenja na morju.

(3) Zavezanec, ki upravlja s posadko, mora poleg pogojev iz drugega odstavka tega člena, za pristop k sistemu davka na tonažo, izpolniti še naslednje pogoje:

1. pomorščaki na upravljanih ladjah izpolnjujejo zahteve glede izobraževanja in usposabljanja, kot jih določajo mednarodni standardi za usposabljanje, izdajanje spričeval in stražarjenje pomorščakov in
2. delodajalec pomorščakov na upravljanih ladjah izpolnjuje zahteve glede zaposlovanja pomorščakov, zdravstvene oskrbe, odgovornosti lastnika ladij 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.«.

### 5. člen

V 9. členu se v tretjem odstavku v prvi točki črta besedilo »Evropske unije (v nadaljnjem besedilu:

države članice)«.

#### 6. člen

V 10. členu se v prvem odstavku pred besedilom »države članice« doda beseda »druge«.

V tretjem odstavku se v prvem stavku pred besedilom »države članice« doda beseda »druge« in črta oznaka »EU«. V drugem stavku se za besedilom »ne velja za« doda besedilo »upravljanje ladij,«.

V četrtem odstavku se pred besedilom »države članice« doda beseda »druge«.

#### 7. člen

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

#### 8. člen

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

#### 9. člen

V 13. členu se v prvem odstavku na koncu prve alineje doda nova druga alineja in besedilo »preneha upravljati z ladjo, ki jo upravlja za lastnika ladje, ali«.

Dosedanja druga alineja postane nova tretja alineja.

#### 10. člen

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

#### 11. 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 upravlja z ladjo za lastnika ladje, znaša 25 % davčne osnove, izračunane v skladu s prvim do

tretjim odstavkom tega člena.«.

#### 12. člen

V 22. členu se v prvem odstavku za piko na koncu stavka 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.«.

#### 13. člen

29. člen se spremeni tako, da se glasi: »(1) Ta zakon začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije, uporablja pa se, če Evropska komisija odobri dodeljevanje državne pomoči po vsakokratni shemi državne pomoči po tem zakonu.

(2) Minister, pristojen za finance, v Uradnem listu Republike Slovenije z naznanilom seznani javnost o vsakokratni odobritvi sheme državne pomoči iz prejšnjega odstavka.«.

#### 14. člen

### KONČNA DOLOČBA (začetek veljavnosti in uporabe)

Ta zakon začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije, uporabljati pa se začne 1. januarja 2019.

### III. OBRAZLOŽITEV ČLENOV

#### K 1. členu

Člen dopolni obstoječo določbo 3. člena Zakona o davku na tonažo (v nadaljnjem besedilu: ZDTon) na način, da se za poslovanje z ladjami šteje upravljanje ladje. Upravljanje ladje pomeni zagotavljanje storitev tehničnega upravljanja ladje in upravljanja s posadko na isti ladji. Tehnično upravljanje ladje načeloma pomeni zagotavljanje plovnosti plovila in njegovo skladnost s tehničnimi zahtevami ter zahtevami po varnosti in varovanju. Upravljanje oziroma vodenje posadke pa obsega zlasti ukvarjanje z zadevami povezanimi s posadko, kot 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, organizacijo potovanja in oskrbo z vizumi, urejanje zdravstvene oskrbe, ocenjevanje uspešnosti pomorščakov in v nekaterih primerih njihovo usposabljanje.

Iz obstoječih pravil določenih v 19. členu ZDTon izhaja možnost solastništva ladje. Z vidika zagotovitve konsistentne uporabe obstoječih 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.

Drugi odstavek 3. člena ZDTon se dopolni na način, da se za upravljanje ladij ne šteje, če se izvedba te storitve prenese na nepovezано družbo ali povezano družbo, ki ni vključena v sistem davka na tonažo.

#### K 2. členu

Ta člen spreminja in dopolnjuje obstoječi 4. člen ZDTon, ki določa dohodke iz poslovanja z ladjami v mednarodni plovi ter pogoje za njihovo vključitev v sistem davka na tonažo. Prva točka prvega odstavka 4. člena ZDTon, ki določa dohodke iz dejavnosti pomorskega prometa v mednarodni plovi se dopolni tako, da se te dohodke loči na dohodke iz opravljanja osnovne dejavnosti pomorskega prometa in dohodke iz opravljanja pomožne dejavnosti pomorskega prometa v mednarodni plovi.

Kriteriji 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 ter 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 potrebno presojati v vsakem konkretnem primeru posebej, upošteva naravo širšega poslovanja zavezanca, aktivnost posamezne ladje, njeno opremljenost, naravo posla in podobno.

V tretjem odstavku je določeno, da se za dohodke iz opravljanja pomožnih dejavnosti pomorskega prometa štejejo dohodki, ki so občasne narave, zavezancu nastanejo pri izvajanju osnove dejavnosti, saj bi sicer bilo izvajanje te dejavnosti oteženo ali onemogočeno. 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 z ladjo in vodenja posadke ladij (gre za dohodke iz naslova upravljanja ladje). Pogoj, ki mora biti izpolnjen za vključitev teh dohodkov v sistem davka na tonažo, je naveden v petem odstavku tega člena. Kar pomeni, da so ti dohodki v sistem davka na tonažo vključeni, če se vsaj dve tretjini tonaže upravljanih ladij upravlja iz Republike Slovenije, držav članic EU ali držav članic 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 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 sorazmeren del preseženih dohodkov, ki hkrati niso dohodki iz upravljanja ladij iz Republike Slovenije ali držav članic EU ali držav članic Evropskega gospodarskega prostora. Slednje pomeni, da se presežna tonaža v odstotku, ki ni upravljana iz ozemlja Republike Slovenije, držav članic EU ali držav članic Evropskega gospodarskega prostora, vključi v davčno osnovo, ki se jo ugotavlja skladno z zakonom, ki ureja davek od dohodkov pravnih oseb, v sorazmernem deležu.

Za dohodke iz poslovanja z ladjami v mednarodni plovbi se skladno s 5. točko prvega odstavka 4. člena ZDTon šteje prenos dobička ladjarskih družb, če so izpolnjeni pogoji iz sedmega in osmega odstavka tega člena. Slednje pomeni, da se, kot že po obstoječi ureditvi, za dohodke iz poslovanja z ladjami v mednarodni plovbi šteje dobiček ali dividende od ladjarskih družb prenesenih k zavezancu v sistemu tonaže. Spremenjena dikcija je posledica izenačitve davčne obravnave teh dohodkov v sistemu tonaže z davčno obravnavo takšnih dohodkov po zakonu, ki ureja davek od dohodkov pravnih oseb, upošteva dejstvo, da gre pri teh dohodkih za posebno vrsto dohodkov, ki izvirajo iz pristne pomorske dejavnosti ladjarjev. Vključenost dohodkov prenosa dobička ali dividend v sistem tonaže je pogojevana z izpolnitvijo pogojev določenih že v obstoječi ureditvi, ki se nanašajo na povezanost in opravljanje dejanske ladijske aktivnosti (pogoji določeni v sedmem odstavku) kakor tudi novega pogoja določenega v osmem odstavku 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 jo ugotavlja po zakonu, ki ureja davek od dohodkov pravnih oseb, za znesek, ki je enak 5 odstotkom prejetih dohodkov.

Dohodki iz dobička oziroma dividend, ki ne izpolnijo navedenih pogojev oziroma izvirajo iz drugih dejavnosti, se obravnavajo skladno z zakonom, ki ureja davek od dohodkov pravnih oseb.

#### K 3. členu

S členom se uskladi številčenje v drugem odstavku 5. člena ZDTon zaradi spremenjenega vrstnega reda vključitve dohodkov tehničnega upravljanja z ladjo in vodenja posadke ladij med dohodke iz poslovanja z ladjami v mednarodni plovbi v novem 4. členu ZDTon.

#### K 4. členu

Člen nadgradi obstoječi 8. člen ZDTon, saj določi pogoje za vstop v sistem davka na tonažo za zavezance, ki upravljajo z ladjo za lastnika ladje. Drugi odstavek določa, da k sistemu davka na tonažo lahko pristopi tudi zavezanec, ki upravlja z ladjo, za lastnika ladje, če kumulativno izpolni naslednje štiri pogoje: (i) se ukvarja s pomorskim prometom v mednarodni plovbi, (ii) ladje, ki so v upravljanju, izpolnjujejo pogoj iz 9. člena ZDTon, (iii) se dejavnost upravljanja ladij izvaja iz Republike Slovenije in je za potrebe opravljanja te dejavnosti na kopnem zaposlenih najmanj 51 % državljanov Republike Slovenije ali državljanov druge države članice in (iv) ladje in posadka na posamezni ladji izpolnjujejo zahteve glede varovanja, varnosti, usposabljanja in certificiranja pomorščakov, okoljskih pogojev in delovnih pogojev, kot jih določajo mednarodni standardi na področju varovanja človeškega življenja na morju.

To pomeni, da ladja in posadka izpolnjujeta zahteve skladno 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 Poglavje IX - Upravljanje za varno delovanje ladij, po katerem se zahteva, da vsak ladjar in vsaka oseba ali podjetje, ki je prevzelo odgovornost za ladjo, ravna v skladu z Mednarodnim kodeksom za varno upravljanje ladij (ISM).

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

(i) pomorščaki na upravljanih ladjah izpolnjujejo zahteve glede izobraževanja in usposabljanja, kot jih določajo mednarodni standardi za usposabljanje, izdajanje spričeval in stražarjenje pomorščakov in (ii) delodajalec pomorščakov na upravljanih ladjah izpolnjuje zahteve glede zaposlovanja pomorščakov, zdravstvene oskrbe, odgovornosti lastnika ladij 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 delodajalec pomorščakov izpolnjevati zahteve glede zaposlovanja pomorščakov, zdravstvene oskrbe, odgovornosti lastnika ladij, 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

Ta člen določa popravek prve točke tretjega odstavka 9. člena ZDTon. Poenoti se izraz »druge države članice« na način, da izraz poleg držav članic EU vključuje tudi države članice Evropskega gospodarskega prostora (EGP), ki hkrati niso države članice EU.

#### K 6. členu

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

#### K 7. 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 8. členu

Člen določa dopolnitev izvedbenega pravila v petem odstavku 12. člena ZDTon (postopek pristopa), da velja tudi za upravljavce ladij.

#### K 9. členu

S členom se dopolni izvedbeno pravilo v prvem odstavku 13. člena ZDTon, ki določa izbris ladje med desetletnim obdobjem na način, da velja tudi za upravljavce ladij, ki upravljajo z ladjo za lastnika ladje.

#### K 10. členu

Člen določa uskladitev sklicevanja prvega odstavka 15. člena ZDTon v zvezi z moratorijem zavezanca. Gre za nomotehnični 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, slednje pa se ni ustrezno popravilo v prvem odstavku 15. člena ZDTon.

#### K 11. členu

Ta člen določa, da število dni poslovanja posamezne ladje pomeni število dni v posameznem davčnem obdobju, ki ne sme presegati 12 mesecev. Slednje pomeni, da se spremeni definicija na način, da število dni poslovanja posamezne ladje v davčnem obdobju vključuje tudi dneve, ko ladja ni opravljala gospodarskih dejavnosti, ker je bila v razpemi, v doku, na popravilu, dodelavi ali predelavi.

Dodatno, člen določi davčno osnovo za upravljavce ladij, to je za zavezance, ki nudijo upravljavske storitve lastnikom ladij. Davčna osnova, ki se uporablja za te zavezance, namreč skladno s Sporočilom Komisije o usmerjanju državnih pomoči za družbe za upravljanje ladij ne more biti ista kot davčna osnova za lastnike ladij, saj je pri določeni ladji dobiček družb za upravljanje ladij znatno nižji od dobička lastnika ladje. Zato se uporabi 25-odstotno davčno osnovo za družbe za upravljanje ladij v primerjavi z davčno osnovo, ki se uporablja za lastnike ladij za iste vrste ladij ali

enako tonažo. Zavezanci, ki so lastniki ladij in dejavnost upravljanja ladij izvajajo za lastne potrebe, davek na tonažo plačajo na celotno tonažo.

#### K 12. členu

Ta člen določa, da mora zavezanec v sistemu tonaže zaradi ločevanja dohodkov pomorskega prometa v mednarodni plovi na dohodke iz opravljanja osnovne dejavnosti in 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 13. členu

Člen posega v obstoječo končno določbo 29. člena ZDTon z namenom, da se bolj natančno pojasni, da shema davka na tonažo, kot je določena s ZDTon, velja samo, če je shema davka na tonažo s strani Evropske komisije odobrena, ter da Minister, pristojen za finance, z naznanilom seznanji javnost vsakokrat, ko je shema davka na tonažo s strani Evropske komisije podaljšana oziroma na novo odobrena. Odobritev sheme davka na tonažo načeloma velja za obdobje desetih let.

#### K 14. členu

Člen je končna določba. Določa začetek veljavnosti in uporabe zakona. Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o davku na tonažo začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije, velja pa za nazaj to je od 1. januarja 2019 dalje, zaradi časovne uskladitve predloga zakona z že veljavnim aktom Evropske komisije, ki je bil izdan 10. decembra 2018 in objavljen 22. januarja 2019. Omenjen akt Evropske komisije, ki se v slovenskem pravnem redu uporablja neposredno, od 1. januarja 2019 dalje do 31. decembra 2028, to je za obdobje deset let določa pogoje, ki morajo biti izpolnjeni, da je shema davka na tonažo, ki velja, zakonita. Z namenom uskladitve zakonskih določb sheme davka na tonažo s pogoji določenimi v aktu Evropske komisije predlog zakona spreminja oziroma dopolnjuje obstoječo shemo na način, da bo ta veljavna z veljavno ureditvijo določeno z omenjenim aktom. Z vidika uresničevanja javne koristi se uporaba za nazaj torej kaže v zagotavljanju transparentnosti in predvidljivosti zakonskih določb sheme davka na tonažo za zavezance, ki so v sistemu tonaže, in zavezance, ki bodo v ta sistem šele vstopili na način, da bodo le te določbe konsistentne z že veljavnimi določbami kot so določene z aktom Evropske komisije.

- MSP test

Predlagatelj predpisa: Ministrstvo za finance EVA: 2019-1611-0003	<b>Presoja učinkov na gospodarstvo (MSP test)</b>	
	Datum vnosa:	13.06.2019
	Datum spremembe:	13.06.2019

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:

Predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o davku na tonažo (v nadaljevanju: predlog zakona) med drugim določa dopolnitev obravnave dohodkov iz poslovanja z ladjami v mednarodni plovbi na način, da se dohodke iz dejavnosti pomorskega prometa loči na dohodke dosežene iz opravljanja osnovne dejavnosti pomorskega prometa in dohodke dosežene iz opravljanja pomožne dejavnosti pomorskega prometa, dohodke iz naslova tehničnega upravljanja z ladjo in vodenja posadke ladij se uskladi s Sporočilom Komisije o usmerjanju državnih pomoči za družbe za upravljanje ladij (posledično je potrebno tudi prilagoditi izvedbena pravila sistema davka na tonažo in izračun davčne osnove za upravljalce ladij), izenači se davčno obravnavo dohodkov iz naslova prejetih dividend po ZDTon z zakonom, ki ureja obdavčitev dohodkov pravnih oseb, prav tako se izenači obravnavo državljanov EU in držav članic Evropskega gospodarskega prostora.

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

## Povzetek analize

## Alternativa 1

Naziv alternative:	sprememba sheme davka na tonažo
Opis alternative:	Predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o davku na tonažo (v nadaljevanju: predlog zakona) med drugim določa dopolnitev obravnave dohodkov iz poslovanja z ladjami v mednarodni plovbi na način, da se dohodke iz dejavnosti pomorskega prometa loči na dohodke dosežene iz opravljanja osnovne dejavnosti pomorskega prometa in dohodke dosežene iz opravljanja pomožne dejavnosti pomorskega prometa, dohodke iz naslova tehničnega upravljanja z ladjo in vodenja posadke ladij se uskladi s Sporočilom Komisije o usmerjanju državnih pomoči za družbe za upravljanje ladij (posledično je potrebno tudi prilagoditi izvedbena pravila sistema davka na tonažo in izračun davčne osnove za upravljavce ladij), izenači se davčno obravnavo dohodkov iz naslova prejetih dividend po ZDTon z zakonom, ki ureja obdavčitev dohodkov pravnih oseb, prav tako se izenači obravnavo držav članic EU in držav članic Evropskega gospodarskega prostora.

### 1. Neto stroški na gospodarstvo

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

### 2. Opredelitev stroškov

#### PERIODIČNI STROŠKI / KORISTI

Obveznosti	Strošek	Skupaj
sprememba sheme davka na tonažo		50.000,00 €
<b>SKUPAJ STROŠKOV:</b>		<b>50.000,00 €</b>

### 3 Kvalitativni učinki alternative 1

Kako predlog predpisa vpliva na pravno varnost?	Pozitivno
Obrazložitev: Predlog novele Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o davku na tonažo (ZDTon-B) uskladi notranjo zakonodajo, to je Zakon o davku na tonažo, ki določa shemo državne pomoči davka na tonažo z odločbo Evropske komisije, ki že velja in se uporablja od 1.1.2019 dalje do 31.12.2028, z namenom zagotovitve pravne varnosti zavezancev, ki poslujejo v 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
Obrazložitev:	

Rešitve predloga zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o davku na tonažo (ZDTon-B) pomembno vplivajo na pomorski promet, saj bomo s tem zagotavljali in nenazadnje ohranjali konkurenčen sistem davka na tonažo. Ocenjujemo, da bodo predlagane rešitve zakona vplivale na trenutne ladjarje, da se obdržijo na trgu in so tudi konkurenčni na svetovnem pomorskem trgu, obenem pa bodo rešitve lahko vplivale tudi na nove investicije in s tem širitev in razvoj pomorstva v Sloveniji.	
Kako predlog predpisa vpliva na delovne pogoje, naložbe v kadrovske vire oz. nove zaposlitve?	Pozitivno
Obrazložitev: Rešitve predloga zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o davku na tonažo (ZDTon-B) pomembno vplivajo na pomorski promet, saj bomo s tem zagotavljali in nenazadnje ohranjali konkurenčen sistem davka na tonažo. Ocenjujemo, da bodo predlagane rešitve zakona vplivale na trenutne ladjarje, da se obdržijo na trgu in so tudi konkurenčni na svetovnem pomorskem trgu, obenem pa bodo rešitve lahko vplivale tudi na nove investicije in s tem širitev in razvoj pomorstva v Sloveniji.	
Kako predlog predpisa vpliva na naložbe v raziskave in razvoj?	Nima vpliva
Obrazložitev: 	

#### 4 Najprej pomisli na male - alternativa 1

Ali in na kakšen način ste uporabili delne ali popolne oprostitve obveznosti za mikro, mala in srednja podjetja?
Obrazložitev: Sistem davka na tonažo predstavlja pavšalni davek za vse velikosti zavezancev.
Ali je za mikro, mala in srednja podjetja načrtovano dovolj časa za prilagoditev na nove obveznosti (daljša prehodna obdobja)?
Obrazložitev: Da. Sistem davka na tonažo je v veljavi že od leta 2008, s predlogom zakona se spreminjajo kvalitativni pogoji v zvezi z ugotavljanjem davčne osnove.
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?
Obrazložitev: ni razlik
Ali in na kakšen način so za mikro, mala in srednja podjetja postopki nadzora prilagojeni oziroma poenostavljeni?
Obrazložitev: ni razlik
Ali so za mikro, mala in srednja podjetja uvedene znižane pristojbine, davčne olajšave in podobne oblike privilegirane pristopa?
Obrazložitev: Ne.

Naziv alternative:	sprememba sheme davka na tonažo
Opis alternative:	Predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o davku na tonažo (v nadaljevanju: predlog zakona) med drugim določa dopolnitev obravnave dohodkov iz poslovanja z ladjami v mednarodni plovbi na način, da se dohodke iz dejavnosti pomorskega prometa loči na dohodke dosežene iz opravljanja osnovne dejavnosti pomorskega prometa in dohodke dosežene iz opravljanja pomožne dejavnosti pomorskega prometa, dohodke iz naslova tehničnega upravljanja z ladjo in vodenja posadke ladij se uskladi s Sporočilom Komisije o usmerjanju državnih pomoči za družbe za upravljanje ladij (posledično je potrebno tudi prilagoditi izvedbena pravila sistema davka na tonažo in izračun davčne osnove za upravljavce ladij), izenači se davčno obravnavo dohodkov iz naslova prejetih dividend po ZDTon z zakonom, ki ureja obdavčitev dohodkov pravnih oseb, prav tako se izenači obravnavo držav članic EU in držav članic 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 €
<b>SKUPAJ STROŠKI:</b>					50.000,00 €	50.000,00 €

Opis populacije:

1.1.1: Izračunana populacija; Pravnoorganizacijske oblike: Gospodarske družbe; Velikosti podjetja: Srednja podjetja, Velika podjetja; Dejavnosti: promet in skladiščenje