



## PRILOGA 3

### PREDLOG (EVA 2019-1611-0003)

## 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 gibalo 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 neposredno 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. 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 promet<sup>3</sup> (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.

Smernice Skupnosti so za države članice EU podlaga, da kot enega izmed podpornih ukrepov za razvoj in ohranitev pomorskega prometa uvedejo pavšalno obdavčitev dobička (dohodkov) v obliki davka na tonažo. Ta ukrep pomeni 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,

<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).

Hrvaška (2004).

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 ladij, 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 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.

Nadalje, Slovenija v Resoluciji o prometni politiki Republike Slovenije<sup>7</sup> 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 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 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.

V prvih petih letih sheme so bili vanjo vključeni trije davčni zavezanci, pozneje pa le še dva, saj je eden nehal poslovati zaradi slabih poslovnih rezultatov. V letih veljavnosti davka na tonažo, za katera imamo podatke (2008–2018), so zavezanci, ki so bili vključeni v sistem davka na tonažo, plačali en mio EUR tega davka oziroma v povprečju 90.000 EUR na leto. Če bi se jim davčna obveznost odmerjala po obračunu davka od dohodkov pravnih oseb (v nadaljnjem besedilu: DDPO), bi bila njihova obveznost v tem obdobju 24,8 mio EUR. Vendar pa bi večino obveznosti pripoznali v prvih štirih letih (za leta 2008–2011), ko so ustvarili za 114 mio EUR davčne osnove in bi bila njihova davčna obveznost 23,9 mio EUR.

---

<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.

Razlika med davkom na tonažo in teoretično davčno obveznostjo po obračunu DDPO je tako znašala 23,8 mio EUR oziroma povprečno 2,2 mio EUR na leto. Enajstletno obdobje je imelo različne gospodarske cikle, od cikla, ki je bilo odlično za panogo ladijskih prevozov blaga v letih 2008–2011, do obdobja 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 (Uradni list RS, št. 85/09; ZDTon-A). Spremembe in dopolnitve zakona so bile potrebne, saj se je v postopku priglasitve omenjene sheme državne pomoči ugotovilo, da so določene rešitve v osnovnem zakonu nedoločne predvsem v delu, ki se nanaša na vključitev ladij 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 (Uradni list RS, št. 97/09 - uradno prečiščeno besedilo; v nadaljnjem besedilu: ZDTon) mogoč do 31. decembra 2018, je Slovenija Evropsko komisijo v letu 2017 zaprosila 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. To 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 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 od naslova 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.

Spremembe, kot jih določa predlog zakona, je treba sprejeti do konca leta 2019 z uporabo 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. To 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 temeljnim 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 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, tj. za enaka davčna obdobja, kot so določena z aktom 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 pogoje, pod katerimi je mogoč vstop v sistem davka na tonažo za zavezanca, ki upravlja ladje za ladjarja. Zaradi vstopa upravljavcev ladij v sistem davka na tonažo **8. in 9. člen** predloga zakona določata prilagoditev izvedbenih pravil – gre za prilagoditev 12. člena ZDTon (postopek pristopa) in 13. člena ZDTon (izbris ladje med desetletnim obdobjem). **11. člen** predloga zakona dopolnjuje 19. člen ZDTon, in sicer v delu, ki se nanaša na določitev davčne osnove za upravljavce ladij, ki upravlja ladje za ladjarja, 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 vodenja posadke za dohodke iz dejavnosti pomorskega prometa v mednarodni plovbi je treba dopolniti sklicevanje na te dohodke v 5. členu ZDTon. To določa **9. člen** predloga zakona.

V **5. in 6. 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 **10. 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.

**S 7. členom** predloga zakona se dopolnjuje drugi odstavek 11. člena ZDTon, in sicer se bolj določno pojasni, da ta velja samo v primeru povezanih oseb.

**Z 12. členom** predloga zakona se 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.

### **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.

#### **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 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 (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 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 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 je bil 13. junija 2019 objavljen na spletni strani E-demokracija in spletni strani Ministrstva za finance s povezavo na E-demokracijo. Rok, do katerega je zainteresirana javnost, predstavniki strokovne javnosti in nevladne organizacije podala svoje predloge oziroma pripombe, je bil 15. julij 2019. Ministrstvo za finance je do navedenega roka prejelo pripombe zainteresirane javnosti Združenja ladjarjev Slovenije - gospodarsko interesno združenje, Splošne plovbe d.o.o. in društva SIROB - Društvo za ohranitev slovenskega ladjarstva in razvoj slovenskega pomorstva. Glavne pripombe, ki jih je podala navedena javnost se nanašajo na nespremenjen pogoj v zvezi z

reinvestiranjem dohodkov od prodaje ladij ter izigravanje obstoječega sistema davka na tonažo ter neučinkovit nadzor.

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

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

- dr. Andrej Bertonec, minister,
- Natalija Kovač Jereb, državna sekretarka,
- Metod Dragonja, državni sekretar,
- mag. Saša Jazbec, državna sekretarka,
- mag. Alojz Stana, državni sekretar,
- mag. Petra Brus, generalna direktorica,
- mag. Petra Istenič, vodja sektorja,
- Larisa Eva Ramovš, podsekretarka,
- Ingrid Andrejasič, sekretarka,
- mag. Tadeja Rupnik, podsekretarka,
- Meta Šinkovec, vodja sektorja,
- mag. Marko Potočnik, podsekretar.

## 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« in za piko na koncu stavka 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 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 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. stonjin za ladje in kontejnerje,
2. čiščenja ladijskih skladišč,
3. nakladanja in razkladanja tovora, ki se prevaža 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 plovidbi 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 plovidbi.

(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 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.«.

### 3. člen

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 za besedilom člena, ki se označi kot prvi odstavek, dodata nova drugi in tretji odstavek, ki se glasita:

»(2) Ne glede na prejšnji odstavek zavezanec, ki upravlja ladjo za ladjarja, 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. dejavnost upravljanja ne izvaja kot podizvajalec na katerega je upravljavec, ki upravlja ladjo za ladjarja, prenesel del svojih dejavnosti,
4. 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
5. 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) Zavezanec, ki upravlja posadko, mora poleg pogojev iz prejšnjega odstavka 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 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.

(4) Za upravljavca ladje, ki za ladjarja upravlja ladjo 26. člen tega zakona ne velja.«.

#### 5. člen

V 9. členu se v tretjem odstavku v 1. točki besedilo »Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: države članice)« črta.

#### 6. 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«.

#### 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 ki jih upravlja med desetletnim obdobjem« in za besedilom »se šteje, da so z dnem« doda besedilo »začetka upravljanja,«.

#### 9. člen

V 13. členu se v prvem odstavku za prvo alinejo doda nova druga alineja, ki se glasi:

»– preneha upravljati ladjo, ki jo upravlja za ladjarja, ali«.

Dosedanja druga alineja postane tretja alineja.

#### 10. člen

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

#### 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 četrtim odstavkom se doda nov peti odstavek, ki se glasi:

»(5) Davčna osnova zavezanca, ki upravlja ladjo za ladjarja, 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.«.

## KONČNA DOLOČBA

### 13. člen (začetek veljavnosti in uporabe)

Ta zakon začne veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije, uporablja pa se že za obračun davka na tonažo za davčno obdobje, ki se začne 1. januarja 2019.

### III. OBRAZLOŽITEV ČLENOV

#### K 1. členu

Člen dopolnjuje veljavno določbo 3. člena Zakona o davku na tonažo (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 na isti ladji. 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 plovbi in 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 plovbi, 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 plovbi.

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 presoati 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 vodenja 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.

### 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 vodenja posadke ladje med dohodke iz poslovanja z ladjami v mednarodni plovbi v novem 4. členu ZDTon.

### K 4. členu

Člen nadgrajuje 8. člen ZDTon, saj določa pogoje za vstop v sistem davka na tonažo za zavezance, ki upravljajo ladjo za ladjarja. Drugi odstavek določa, da k sistemu davka na tonažo lahko pristopi tudi zavezanec, ki upravlja ladjo za ladjarja, če kumulativno izpolni naslednjih pet pogojev: (i) se ukvarja s pomorskim prometom v mednarodni plovbi, (ii) ladje, ki so v upravljanju, izpolnjujejo pogoj iz 9. člena ZDTon, (iii) dejavnost upravljanja ne izvaja kot podizvajalec na katerega je upravljavec, ki upravlja ladjo za ladjarja prenesel del svojih dejavnosti, (iv) se dejavnost upravljanja ladij 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 (v) 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 (i) točki zahteva, da se mora upravljavec ladje, ki za ladjarja upravlja ladjo, 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 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)). Hkrati pa pogoj v (iii) določa, da v primeru, da bi upravljavec ladje delno prenesel izvajanje svoje dejavnosti na tretjo osebo tj. na podizvajalca, tak podizvajalec ne more vstopiti v sistem davka na tonažo (podizvajalec v tem primeru ni upravičen do državne pomoči davka na tonažo).

Pogoj, določen v (v) točki pomeni, da ladja in posadka izpolnjujeta 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, ki upravlja 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 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 delodajalec pomorščakov izpolnjevati zahteve glede zaposlovanja pomorščakov, 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.

Četrty odstavek določa, da za upravljavca ladje, ki za ladjarja upravlja ladjo 26. člen tega zakona ne velja.

#### K 5. členu

Ta člen določa popravek prve 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.

#### K 6. 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 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 dopolnjuje izvedbeno pravilo v petem odstavku 12. člena ZDTon (postopek pristopa) tako, 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 tako, da velja tudi za upravljavce ladij, ki upravljajo ladjo za ladjarja.

#### 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, kar pa ni bilo ustrezno popravljeno 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. 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 razpemi, doku, popravilu, dodelavi ali predelavi.

Dodatno člen določa davčno osnovo za upravljavce ladij, tj. za zavezanca, ki nudijo upravljavske storitve ladjarju. 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 notranje 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 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 13. členu

Člen je končna določba. Določa začetek veljavnosti in uporabe zakona. Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o davku na tonažo začne veljati naslednji 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. Omenjeni 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 veljavna shema davka na tonažo (in s tem dana državna pomoč) zakonita. Pogoji, določeni v pretekli shemi davka na tonažo, namreč ne veljajo več, ker je shema potekla z 31. decembrom 2018. Cilj predloga zakona je zagotoviti usklajenost zakonskih določb ZDTon, ki določa državno pomoč v obliki davka na tonažo z novo, a že odobreno shemo Evropske komisije, ki velja in se uporablja od 1. januarja 2019 dalje. Zato zaradi sprejema predloga zakona ne bo potrebno ponovno priglasiti sheme davka na tonažo, saj shema že velja. Z vidika specifičnega uresničevanja javne koristi se uporaba za nazaj določi za zagotavljanje predvidljivosti ter davčne gotovosti obračunavanja in plačevanja davka na tonažo (tj. sheme državne pomoči davka na tonažo) za zavezance, ki od 1. januarja 2019 dalje že delujejo skladno z novimi pogoji v sistemu tonaže (ti zavezanci bodo morali plačati davek na tonažo z davčnim obračunom za davčno obdobje 2019 skladno s pogoji iz novo odobrene sheme državne pomoči davka na tonažo). Hkrati uporaba zakona od 1. januarja 2019 dalje ne bo posegla v pridobljene pravice zavezancev, to pomeni, da zavezanci ne bodo prikrajšani za upravičenja, ki so jim bila z ZDTon v preteklosti že dana, saj bodo vsi zavezanci v sistemu davka na tonažo davčno osnovo (ter s tem davek) še naprej lahko ugotavljali v pavšalu, kot alternativni obliki ugotavljanja davčne osnove po zakonu, ki ureja davek od dohodkov pravnih oseb.

#### **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 (asistence) 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. stonjin 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.

#### 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 plovidbi, 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, vloži 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 zanjo 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.

## 29. člen

(začetek veljavnosti in uporabe)

(1) Ta zakon začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije, uporabljati pa se začne z dnem, ko Evropska komisija odobri shemo državne pomoči po tem zakonu.

(2) Minister, pristojen za finance, v Uradnem listu Republike Slovenije objavi informacijo o dnevu odobritve sheme državne pomoči iz prejšnjega odstavka.

- 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 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.

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 plovi 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