

SKLEP KOMISIJE (EU) 2015/667**z dne 4. februarja 2015****o državni pomoči SA.14551 (2013/C), ki jo je odobrila Francija, zaradi spremembe pogojev pomoči, dodeljenih zakupnikom ladij za čas v okviru sistema davka na tonažo***(notificirano pod dokumentarno številko C(2015) 434)***(Besedilo v francoskem jeziku je edino verodostojno)****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenima določbama ⁽¹⁾, in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

- (1) Komisija je Francijo z dopisom z dne 6. novembra 2013 obvestila, da bo v zvezi s pomočmi, dodeljenimi zakupnikom ladij za čas v okviru sistema davka na tonažo, začela postopek iz člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU). Sklep Komisije o začetku postopka (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka) je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ⁽²⁾. Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo pripombe.
- (2) Francoski organi so pripombe in odgovore na vprašanja iz sklepa o začetku postopka predložili z dopisi z dne 28. aprila 2014, 14. maja 2014 in 28. novembra 2014. Sestanek s francoskimi organi je bil 20. oktobra 2014 v Bruslju.
- (3) Tretji strani (Armateurs de France in Združenje ladjarjev Evropske skupnosti – European Community Shipowners' Associations, ECSA) sta pripombe predložili v roku, ki je bil v ta namen določen v sklepu o začetku postopka. Komisija je pripombe z dopisom z dne 20. marca 2014 posredovala francoskim organom. Francija se je seznanila s pripombami tretjih strani z dopisom z dne 28. aprila 2014.

2. DEJANSKO STANJE

- (4) Francoski sistem davka na tonažo, kot ga je Komisija odobrila leta 2003 na podlagi smernic Skupnosti iz leta 1997 o državni pomoči za pomorski promet (v nadaljnjem besedilu: smernice iz leta 1997) ⁽³⁾, ni določal nobenih splošnih pogojev glede zastave, pod katero plujejo ladje iz flote, ki jo upravljajo ladjarji, upravičeni do tega sistema.
- (5) Nasprotno pa je za upravičenost do navedenega sistema za dejavnosti, ki so se izvajale z začasno zakupljenimi ladjami ⁽⁴⁾, veljala posebna omejitev v zvezi z deležem neto tonaže ladij, ki ne plujejo pod zastavo Skupnosti. V skladu z uvodno izjavo 35 Sklepa Komisije C(2003) 1476 final z dne 13. maja 2003 o odobritvi francoskega sistema davka na tonažo ⁽⁵⁾ so bile dejavnosti, ki so se izvajale z začasno zakupljenimi ladjami, ki niso plule pod zastavo države članice Evropske skupnosti, upravičene samo do 75 % neto tonaže flote, ki jo je upravljala družba. V uvodni izjavi 36 navedenega sklepa je bilo tudi izrecno določeno, da ta omejitev ne velja za ladje, ki plujejo pod zastavo države članice, saj se njihovo strateško in komercialno upravljanje nujno izvaja z ozemlja države članice.

⁽¹⁾ UL C 380, 28.12.2013, str. 29.

⁽²⁾ Glej opombo 1.

⁽³⁾ UL C 205, 5.7.1997, str. 5.

⁽⁴⁾ Časovni zakup (angleško „time charter“) je opredeljen kot pogodba, s katero zakupodajalec da zakupniku proti plačilu zakupnine na razpolago z vso opremo in posadko opremljeno ladjo za čas, opredeljen v pogodbi o zakupu ladje. Zakupnik ladje zagotavlja komercialno upravljanje, medtem ko zakupodajalec obdrži navtično upravljanje.

⁽⁵⁾ Sklep Komisije z dne 13. maja 2003 v zvezi z državno pomočjo št. 737/02 o francoskem sistemu davka na tonažo za ladjarske družbe (UL C 38, 12.2.2004, str. 5).

- (6) Francija je po sprejetju smernic Skupnosti o državni pomoči za pomorski promet iz leta 2004 (v nadaljnjem besedilu: smernice iz leta 2004) ⁽⁶⁾ s spremembo zakona o finančah za leto 2005 (zakon št. 2005-1720 z dne 30. decembra 2005) uvedla splošno pravilo glede države zastave in ukinila posebno pravilo, ki je veljalo za začasno zakupljene ladje.
- (7) Splošna struktura ukrepa je takole opisana v upravnem navodilu 4-H-3-08, objavljenem v Bulletin officiel des impôts (BOI) št. 41 z dne 11. aprila 2008:

„S členom 47 spremembe zakona o finančah za leto 2005 (zakon št. 2005-1720 z dne 30. decembra 2005) se je neobvezni sistem davka na tonažo, določen v členu 209-0 B splošnega davčnega zakonika, uskladil z novimi smernicami Skupnosti o državni pomoči za pomorski promet, ki so bile 17. januarja 2004 objavljene v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporaba tega sistema je odslej pogojena s tem, da se ladjarske družbe, ki so se zanj odločile, zavežejo, da bodo med uporabo tega mehanizma ohranile ali povečale svojo floto, ki pluje pod zastavo države članice Evropske skupnosti. [...]"

- (8) V zvezi z upravičenostjo začasno zakupljenih ladij je v upravnem navodilu 4-H-3-08 izrecno določeno:

„[...] pogoj iz zadnjega pododstavka odstavka I člena 209-0 B [splošnega davčnega zakonika], v skladu s katerim so iz uporabe tega sistema izvzete začasno zakupljene ladje, ki plujejo pod zastavo države, ki ni članica Evropske skupnosti, če predstavljajo več kot 75 % neto tonaže upravljane flote, se črta.“ ⁽⁷⁾

„Začasno zakupljene trgovalne ladje, ki plujejo pod zastavo države, ki ni članica Evropske skupnosti, so tako upravičene do sistema davka na tonažo, tudi če predstavljajo več kot 75 % neto tonaže flote, ki jo upravlja družba.

Z drugimi besedami, za upravičene začasno zakupljene ladje, ki plujejo pod zastavo države, ki ni članica Evropske skupnosti, se sistem davka na tonažo uporablja brez omejitev, če je izpolnjena zgoraj opredeljena zaveza [...]" ⁽⁸⁾

3. RAZLOGI ZA ZAČETEK FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE

- (9) Komisija je v sklepu o začetku postopka izrazila dvom o združljivosti spremembe sistema davka na tonažo, uvedene leta 2005, z notranjim trgov.
- (10) Menila je, da gre pri ukinitvi omejitve upravičenosti dejavnosti, ki se izvajajo z začasno zakupljenimi ladjami, ki ne plujejo pod zastavo države članice, za ukrep, s katerim se uvaja nova pomoč, kar pa ni v skladu s Sklepom Komisije C(2003) 1476 final o odobritvi francoskega sistema davka na tonažo in ker je Francija ni priglasila Komisiji.

⁽⁶⁾ UL C 13, 17.1.2004, str. 3. Glej sedmi pododstavek točke 3.1.

⁽⁷⁾ Četrti odstavek točke 1 upravnega navodila 4-H-3-08.

⁽⁸⁾ Drugi in tretji odstavek točke 22 upravnega navodila 4-H-3-08. „Zgoraj opredeljena zaveza“ pomeni zavezo ladjarskih družb, da bodo med uporabo tega mehanizma ohranile ali povečale svojo floto, ki pluje pod zastavo države članice Evropske skupnosti.

- (11) Komisija je ugotovila, da je ohranitev omejitve upravičenosti dejavnosti, ki se izvajajo z začasno zakupljenimi ladjami, ki ne plujejo pod zastavo države članice, upravičena zaradi doseganja ciljev smernic iz let 1997 in 2004.

4. PRIPOMBE IN ZAVEZE FRANCIJE

- (12) Francoski organi so najprej potrdili, da je s členom 209-0 B splošnega davčnega zakonika (code général des impôts, v nadaljnjem besedilu: CGI) v različici, ki je izhajala iz člena 19 spremembe zakona o financah za leto 2002 (zakon št. 2002-1576 z dne 30. decembra 2002), uporaba sistema davka na tonažo pogojena z upoštevanjem najvišjega praga upravičenosti, tj. 75 % neto tonaže flote, ki jo upravlja družba, za začasno zakupljene ladje, ki ne plujejo pod zastavo ene od držav članic Evropske skupnosti⁽⁹⁾. Komisija je ta delež potrdila v uvodni izjavi 35 sklepa C(2003) 1476 final⁽¹⁰⁾.
- (13) V podrobnih podatkih, ki jih je zbrala francoska služba za davčno zakonodajo, je potrjeno upoštevanje deleža začasno zakupljenih ladij, ki ne plujejo pod zastavo Skupnosti, glede na skupno tonažo, ki jo upravlja družba, in sicer po posameznih družbah in posameznih letih od leta, v katerem so se odločile za sistem. V zbirnih preglednicah, poslanih Komisiji, so navedene ne samo vse družbe, ki so članice združenja francoskih ladjarjev (Armateurs de France) in so se odločile za sistem davka na tonažo⁽¹¹⁾, ampak tudi ladje ladjarskih družb, ki opravljajo javne storitve trajektnih povezav⁽¹²⁾. Preostalih 15 % pripada družbam, ki se niso odločile za sistem davka na tonažo in niso članice združenj ladjarjev (v glavnem SNCM in CMN). Iz predloženih podatkov je razvidno, da ni od uvedbe davka na tonažo v letu 2003 do leta 2014 še noben upravičenec presegel zadevnega praga. Pred kratkim ugotovljena najvišja stopnja je 41 %, kar je precej pod pragom, odobrenim leta 2003.
- (14) V letu, zajetem z odločitvijo za sistem davka na tonažo, ta delež v nobeni od zadevnih družb ni presegal 75-odstotnega praga.
- (15) Poleg tega vsi trenutni upravičenci pod zastavo države članice Evropske unije ali države pogodbenice Sporazuma EGP (v nadaljnjem besedilu: evropska zastava) upravlja najmanj 25-odstotni delež neto tonaže svoje flote. Ker je vsem upravičencem sistema naložena obveznost, da ohranijo ali povečajo svojo floto, ki pluje pod evropsko zastavo, začasno zakupljene ladje, ki ne plujejo pod evropsko zastavo, nikoli ne bodo mogle sestavljati več kot 75 % neto tonaže. Tako bodo vedno izpolnjevali pogoje iz sklepa C(2003) 1476 final.
- (16) Kljub temu so francoski organi v dopisih Komisiji priznali, da veljavna francoska zakonodaja ne določa pravnih obveznosti, s katerimi bi bilo zagotovljeno, da bodo družbe upravičenke, ki imajo ladje v začasnem zakupu, vedno dovolj prispevale k ciljem smernic iz leta 2004. Zlasti novi udeleženci nimajo posebnih obveznosti niti v zvezi z zastavo niti v zvezi z minimalnim deležem lastnih pomorskih dejavnosti.
- (17) Da bi ta položaj uredili, so se francoski organi zavezali, da bo od davčnega leta 2015⁽¹³⁾ odločitev za sistem davka na tonažo veljavna samo, če bo družba pod evropsko zastavo upravljala vsaj 25-odstotni delež neto tonaže svoje flote in če se bo zavezala, da bo v desetletnem obdobju veljavnosti odločitve ta delež ohranila ali povečala. Za združene davčne skupine se ta zaveza presoja glede na skupno neto tonažo družb iz davčne skupine.

5. PRIPOMBE TRETJIH STRANI

5.1 Pripombe združenja Armateurs de France

- (18) Armateurs de France (AdF) je poklicno združenje, ki zastopa družbe za pomorski promet in storitve.

⁽⁹⁾ Tretji pododstavek odstavka I člena 209-0 B zakonika CGI podrobno določa, da „[z]ačasno zakupljene ladje, ki ne plujejo pod zastavo ene od držav članic Evropske skupnosti, niso upravičene do uporabe tega sistema, če predstavljajo več kot 75 % neto tonaže flote, ki jo upravlja družba.“

⁽¹⁰⁾ Uvodna izjava 35 sklepa C(2003) 1476 final: „Tako so lahko dejavnosti, ki se izvajajo s časovno zakupljenimi ladjami, ki ne plujejo pod zastavo ene od držav članic Evropske skupnosti, upravičene do uporabe sistema pavšalnega davka na tonažo samo, če predstavljajo največ 75 % neto tonaže flote, ki jo upravlja družba.“

⁽¹¹⁾ Člani združenja Armateurs de France predstavljajo 80 % tonaže, ki jo upravlja francoski ladjarji.

⁽¹²⁾ Te predstavljajo 5 % skupne tonaže francoskih ladjarjev.

⁽¹³⁾ Francoski sistem davka na tonažo, določen v členu 209-0 B splošnega davčnega zakonika, je bil spremenjen s členom 75 druge spremembe zakona o financah za leto 2014 (zakon št. 2014-1655 z dne 29. decembra 2014). Novi pogoj se bo za družbe, ki se bodo odločile za uporabo sistema v okviru zaključenega poslovnega leta, uporabljal od 27. novembra 2014.

- (19) AdF opozarja, da je prvotni francoski sistem, ki ga je priglasila Francija, Komisija odobrila leta 2003 na podlagi smernic iz leta 1997.
- (20) Francoski sistem iz leta 2003 je določal, da so dejavnosti, ki se izvajajo z začasno zakupljenimi ladjami, ki plujejo pod zastavo tretje države, upravičene samo do 75 % neto tonaže flote. Z drugimi besedami, veljalo je, da delež časovno zakupljenih ladij, ki ne plujejo pod zastavo Skupnosti, ne sme preseči 75 % skupne tonaže, ki jo upravlja družba.
- (21) Leta 2004, po tem, ko je Francija priglasila sistem, so bile smernice iz leta 1997 nadomeščene in podrobneje določene. V smernicah iz leta 2004 so zlasti poudarjeni njihovi cilji, predvsem „spodbujanje vpisa ali ponovnega vpisa v registre držav članic“ oziroma „ohranjanje in izboljšanje pomorskega znanja ter zaščita in spodbujanje zaposlovanja za evropske pomorščake“.
- (22) Francija se je zaradi upoštevanja novih smernic odločila, da bo 75-odstotni prag zamenjala z novim merilom. S tem novim merilom, ki je določalo „ohranitev ali [...] povečanje flote, ki pluje pod zastavo države članice“, sta se namreč bolje zagotavljala ohranitev in spodbujanje delovnih mest Skupnosti kot z omejitvijo za začasno zakupljene ladje, ki plujejo pod zastavo države, ki ni članica Skupnosti.
- (23) Ker je v francoskih predpisih zgolj povzeto besedilo smernic iz leta 2004, torej ni bilo mogoče posumiti o nezdržljivosti. Zato se opozarja na načeli pravne varnosti in legitimnega pričakovanja.
- (24) Glede na formalno preiskavo, ki je v postopku, so člani združenja Armateurs de France preverili, ali je bil 75-odstotni prag upoštevan že od samega začetka in skozi celotno obdobje od leta 2003.
- (25) To preverjanje je pokazalo, da delež časovno zakupljenih ladij, ki plujejo pod zastavo tretje države, po posameznem letu in posamezni družbi glede na skupno upravljano tonažo kljub spremembi francoskih predpisov ne presega prvotnega 75-odstotnega deleža, dovoljenega leta 2003. Obveznost ohranitve ali povečanja flote, ki pluje pod zastavo Skupnosti, je v praksi privedla do enakega rezultata kot predhodno merilo, zato jo je mogoče šteti za dovolj učinkovito samo po sebi.
- (26) Zdaj veljavna francoska merila, zlasti merilo „ohranitve ali [...] povečanja flote, ki pluje pod zastavo države članice“, so popolnoma v skladu s cilji, določenimi s smernicami iz leta 2004.

5.2 Pripombe Združenja ladjarjev Evropske skupnosti (ECSA)

- (27) ECSA najprej poudarja, da je časovni zakup eden od glavnih mehanizmov, ki so na voljo ladjarskim družbam. Z njim se lahko komercialno in operativno upravljanje ladje za dogovorjeno obdobje prenese na zakupnika, medtem ko lastništvo in drugi vidiki upravljanja ladje ostanejo v rokah njenega lastnika. Ladjarskim družbam torej zagotavlja določeno prilagodljivost, da se lahko optimalno odzivajo na potrebe svojih strank in tako utrjujejo svoj položaj na svetovni ravni. Prilagodljivost, ki jo omogoča časovni zakup, je evropskim ladjarskim družbam omogočila, da so dokaj hitro pridobile tržne deleže.
- (28) V pomorstvu so najpomembnejša delovna mesta na kopnem, ki so neposredno povezana s komercialnim in operativnim upravljanjem ladij, posredno pa z ohranjanjem ladjarskih družb in skrbjo za njihovo privlačnost za stranke. Evropski ladjarji so se v zadnjih desetletjih nedvomno lahko opirali na odlične operativne in upravljalvske zmogljivosti. Zčasni zakup ladij ne glede na njihovo zastavo države je torej omogočil razvoj in ohranitev delovnih mest in visoke usposobljenosti v evropskih ladjarskih družbah.
- (29) ECSA meni, da so bile spremembe, ki jih je Francija leta 2005 vpeljala v sistem davka na tonažo, v skladu s cilji, določenimi s smernicami iz leta 2004. Vztrajanje pri ponovni formalni uvedbi omejitve za začasno zakupljene ladje, ki ne plujejo pod zastavo države članice Unije, bi pomenilo, da bi evropske ladjarske družbe izgubile potrebno prilagodljivost za ustrezno in optimalno odzivanje na potrebe svojih strank ter krepitev svojega položaja na svetovnem trgu.

- (30) Če pa bi Komisija vztrajala pri tem, da imajo ladjarske družbe v lasti in upravljanju določen delež komercialnih ladij, da so lahko obdavčene z davkom na tonažo, bi morala Komisija po mnenju združenja ESCA evropskim ladjarskim družbam dovoliti, da v okviru sistemov davka na tonažo upravljajo do 10 ton nosilnosti ⁽¹⁴⁾ na zakupljeno ladjo za vsako tono nosilnosti ladje, ki jo imajo v lasti ali zakupu brez posadke. Za uporabo zgoraj navedenega deleža ne smejo veljati merila, kot je register Skupnosti.
- (31) Skratka, smernice Skupnosti bi morale ostati prilagodljiv okvir. Državam članicam bi morale omogočati, da v skladu s svojimi potrebami sprejmejo ustrezne ukrepe v korist svoje flote, če je zagotovljen prispevek k ciljem teh smernic. ECSA meni, da te cilje dosegajo tudi evropske ladjarske družbe, ki upravljajo ladje na podlagi časovnega zakupa, ne glede na to, ali njihove ladje plujejo pod zastavo države članice ali ne.

6. STALIŠČA FRANCIJE DO PRIPOMB ZAINTERESIRANIH STRANI

- (32) Francija se je seznanila s pripombami, ki sta jih tretji strani navedli v njeno korist.

7. OCENA UKREPOV

7.1 Obstoje pomoči v smislu člena 107(1) PDEU

- (33) V sklepu C(2003) 1476 final je bil francoski sistem davka na tonažo priznan kot shema pomoči.
- (34) Razlogi, zaradi katerih je Komisija ugotovila, da je sistem davka na tonažo dejansko shema državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU, še naprej veljajo. Natančneje, sistem davka na tonažo je neobvezen sistem, ki odstopa od pravil za izračun davka od dohodka pravnih oseb, saj določenim družbam – ladjarskim družbam – daje gospodarsko prednost, povezano z znižano davčno osnovo, kar na splošno vodi do nižje obdavčitve njihovih prihodkov. Ladjarske družbe opravljajo dejavnost na trgih, na katerih je močna mednarodna konkurenca, tako da bi lahko prednosti, povezane z davkom na tonažo, povzročile izkrivljanje konkurence in vplivale na trgovino med državami pogodbenicami Sporazuma EGP.
- (35) Ukinitve omejitve v zvezi z upravičenostjo dejavnosti, ki se izvajajo z začasno zakupljenimi ladjami, ki ne plujejo pod zastavo države članice, je ukrep, ki pomeni novo pomoč, uvedeno brez predhodne priglasitve Komisiji, to pa je v nasprotju z določili člena 108(3) PDEU. Gre za novo pomoč, ker ni v skladu s Sklepom Komisije C(2003) 1476 final o odobritvi francoskega sistema davka na tonažo, Francija pa je ni priglasila Komisiji. V nasprotju s trditvami AdF ⁽¹⁵⁾ ukinitve te omejitve ni mogoče šteti za primeren ukrep na podlagi spremembe francoskega sistema davka na tonažo za njegovo uskladitev s smernicami iz leta 2004 ⁽¹⁶⁾, saj ta ukinitve ni združljiva s cilji smernic iz leta 2004, kot je pojasnjeno v točki 7.2 tega sklepa. Zato ukinitve omejitve v zvezi z upravičenostjo dejavnosti, ki se izvajajo z začasno zakupljenimi ladjami, ki ne plujejo pod zastavo države članice, ne more biti del obstoječe pomoči v smislu točke 13 smernic iz leta 2004 ⁽¹⁷⁾.

7.2 Združljivost z notranjim trgovom na podlagi člena 107(3) PDEU

- (36) Pogoji za uporabo člena 107(3)(c) PDEU na področju pomorskega prometa so bili pojasnjeni v smernicah iz leta 2004. Zato je treba združljivost ukrepa, ki je predmet tega sklepa, presojati na podlagi smernic iz leta 2004.
- (37) Smernice iz leta 2004 prav tako kot tiste iz leta 1997 ne določajo izrecne omejitve za vključitev časovno zakupljenih ladij v sisteme davka na tonažo. Vendar je Komisija v prejšnjih sklepih ⁽¹⁸⁾ vseeno menila, da morajo zakupniki ladij za čas, ko uporabljajo sistem davka na tonažo, prispevati bodisi k cilju vpisa v registre držav

⁽¹⁴⁾ Bruto nosilnost v tonah.

⁽¹⁵⁾ Glej uvodne izjave 21 do 23 tega sklepa.

⁽¹⁶⁾ Glej točko 13 smernic iz leta 2004.

⁽¹⁷⁾ V nasprotju z merilom „ohranitve ali [...] povečanja flote, ki pluje pod zastavo države članice,“ ki se je uveljavilo za uskladitev s smernicami iz leta 2004.

⁽¹⁸⁾ Glej na primer prvotni sklep C(2003) 1476 final in Odločbo Komisije 2009/626/ES z dne 25. februarja 2009 o shemi pomoči C 2/08 (ex N 572/07) o spremembi irskega sistema davka na tonažo (UL L 228, 1.9.2009, str. 20). Glej tudi sklep o začetku postopka, točke 24 do 26.

članic bodisi k cilju ohranjanja pomorskega znanja z zagotavljanjem navtičnega upravljanja določenega deleža svoje flote. Nobena družba namreč ne sme biti upravičena do sistema davka na tonažo, ne da bi prispevala h ključnima ciljema smernic iz leta 2004.

- (38) Komisija ob upoštevanju statističnih podatkov, ki so jih predložili francoski organi, meni, da so kljub dejstvu, da so bile omejitve za začasno zakupljene ladje leta 2005 ukinjene, upravičenci francoskega sistema davka na tonažo zadostno prispevali k zgoraj navedenima ciljema, saj delež začasno zakupljenih ladij, ki ne plujejo pod zastavo Skupnosti, ne presega 41 % skupne tonaže, ki jo upravljajo družbe upravičenke. To je bilo zagotovljeno bodisi z velikim deležem ladij, ki so plule pod evropsko zastavo, bodisi z navtičnim upravljanjem določenega deleža flote (ali celo s kombinacijo obeh dejavnikov).
- (39) Poleg tega Komisija ugotavlja, da po navedbah francoskih organov vsi sedanji upravičenci upravljajo pod evropsko zastavo vsaj 25-odstotni delež neto tonaže svoje flote. Ugotavlja tudi, da dobro delovanje francoskega pomorstva v smislu uporabe evropske zastave potrjujejo tudi zunanje študije, na primer študija z naslovom „The economic value of the EU shipping industry“, ki jo je Oxford Economics objavil leta 2014. Iz nje je razvidno, da delež tonaže pod francosko zastavo precej presega 25 % upravljane tonaže ⁽¹⁹⁾. Ker je vsem upravičencem sistema naložena obveznost, da ohranijo ali povečajo svojo floto, ki pluje pod evropsko zastavo, ni mogoče, da bi več kot 75 % neto tonaže njihove flote sestavljale začasno zakupljene ladje, ki ne plujejo pod evropsko zastavo.
- (40) Komisija mora kljub temu ugotoviti, da veljavna francoska zakonodaja ne določa pravnih obveznosti za zagotovitev, da bodo družbe upravičenke, ki začasno zakupijo ladje, vedno zadostno prispevale k ciljem smernic iz leta 2004. Zlasti za nove udeležence ni posebnih obveznosti niti v zvezi z zastavo niti v zvezi z lastnim navtičnim upravljanjem.
- (41) Komisija na podlagi tega sklepa, da veljavna francoska zakonodaja ne vsebuje potrebnih jamstev in je torej ni mogoče šteti za združljivo s smernicami iz leta 2004.
- (42) Komisija se v okviru tega seznanja z zavezo Francije, da bo položaj rešila tako, da bo kot pogoj za izbiro sistema pavšalnega davka uvedla obveznost, da družba upravlja vsaj minimalni delež ladij pod evropsko zastavo. Ta delež bo od davčnega leta 2015 znašal 25 % neto tonaže flote in ga bo treba upoštevati skozi celotno desetletno obdobje, zajeto z odločitvijo za davek na tonažo.
- (43) Ta pogoj je enako strog kot pogoj iz prvotnega sklepa C(2003) 1476 final o odobritvi francoskega sistema davka na tonažo. Ob upoštevanju ciljev smernic iz leta 2004, zlasti potrebe po tem, da upravičenci prispevajo bodisi k cilju vpisa v registre držav članic bodisi k cilju ohranjanja pomorskega znanja z zagotavljanjem navtičnega upravljanja določenega deleža svoje flote, Komisija meni, da je zaveza Francije ustrežna. Na podlagi te zaveze bodo namreč novi udeleženci v sistemu davka na tonažo prispevali tudi k cilju vpisa v registre držav članic.

7.3 Sklepne ugotovitve

- (44) Komisija ugotavlja, da je Francija leta 2005 s kršitvijo člena 108(3) PDEU nezakonito spremenila francosko zakonodajo o davku na tonažo v zvezi s časovno zakupljenimi ladjami.
- (45) Ta sprememba ni združljiva s PDEU, ker ne zagotavlja, da bodo novi udeleženci v sistemu davka na tonažo zadosti prispevali k ciljem smernic iz leta 2004, saj zanje ne velja zakonska obveznost niti v smislu zastave flote niti v smislu minimalnega deleža lastnih pomorskih dejavnosti.
- (46) V skladu z dogovori s francoskimi organi je treba obstoječa formalna pravila prilagoditi in tako zagotoviti, da se bodo v prihodnje za sistem davka na tonažo lahko odločale samo družbe, katerih je vsaj 25 % neto tonaže pod evropsko zastavo. Tako bodo upravičenci sistema davka na tonažo prispevali k ciljem smernic iz leta 2004, tudi če bo njihova celotna flota začasno zakupljena.

⁽¹⁹⁾ Glej na primer grafa 2.3d in 2.4b študije (<http://www.oxfordeconomics.com/my-oxford/projects/272456>).

- (47) Ker vsi sedanji upravičenci že upoštevajo navedeni prag in jim je že naložena obveznost ohranitve ali povečanja deleža njihove flote, ki pluje pod evropsko zastavo, ni treba zahtevati vračila pomoči –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Sprememba sistema davka na tonažo, ki jo je Francija nezakonito uvedla leta 2005 in s tem kršila člen 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije, je nezdržljiva z notranjim trgov, kar zadeva pravila, ki veljajo za začasno zakupljene ladje.

Člen 2

Francija spremeni zakonodajo, ki velja za sistem davka na tonažo z veljavnostjo od davčnega leta 2015 v skladu z zavezo, ki jo je sprejela, in sicer da morajo imeti tisti upravičenci sistema davka na tonažo, ki se odločijo za navedeni sistem, najmanj 25 % svoje flote pod zastavo države članice Unije ali države pogodbenice Sporazuma EGP, ta delež pa morajo v prihodnje ohraniti ali povečati.

Člen 3

Francija Komisijo obvesti o sprejetju zakonodajnih sprememb iz člena 2.

Člen 4

Ta sklep je naslovljen na Francosko republiko.

V Bruslju, 4. februarja 2015

Za Komisijo
Margrethe VESTAGER
Članica Komisije
