

KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2015/667

av den 4 februari 2015

om det statliga stöd SA.14551 (2013/C) som Frankrike har genomfört genom ändring av villkoren för det stöd som tidsbefraktade fartyg har beviljats inom ramen för tonnageskatteordningen

[delgivet med nr C(2015) 434]

(Endast den franska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 108.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med ovan nämnda artiklar ⁽¹⁾ ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

- (1) Genom en skrivelse av den 6 november 2013 meddelade kommissionen Frankrike sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) avseende det stöd som beviljats tidsbefraktade fartyg inom ramen för tonnageskatteordningen. Kommissionens beslut om att inleda förfarandet (nedan kallat *beslutet om att inleda förfarandet*) har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* ⁽²⁾. Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med sina synpunkter på stödet i fråga.
- (2) De franska myndigheterna lade fram sina kommentarer och synpunkter på de frågor som ställdes i beslutet om att inleda förfarandet igenom skrivelser av den 28 april, den 14 maj och den 28 november 2014. Det hölls ett möte med de franska myndigheterna den 20 oktober 2014 i Bryssel.
- (3) De tredje parterna (Armateurs de France och Association des armateurs de la Communauté européenne – *European Community Shipowners' Associations*, ECSA) inkom med synpunkter inom den tidsfrist som angavs för detta i beslutet om att inleda förfarandet. Kommissionen översände dessa synpunkter till de franska myndigheterna genom en skrivelse av den 20 mars 2014. Frankrike bekräftade att de hade tagit del av synpunkterna från tredje parter genom en skrivelse av den 28 april 2014.

2. SAKFÖRHÅLLANDEN

- (4) Den franska tonnageskatteordning som godkändes av kommissionen 2003 på grundval av gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport 1997 (nedan kallade *1997 års riktlinjer*) ⁽³⁾ innehöll inga generella krav på flagg för fartygen i den flotta som användes av de redare som omfattades av denna ordning.
- (5) För att den verksamhet som bedrevs på de tidsbefraktade fartygen skulle vara stödberättigande ⁽⁴⁾ gällde däremot en särskild begränsning av den procentandel av flottans nettotonnage som utgjordes av fartyg som inte förde gemenskapsflagg. Enligt punkt 35 i kommissionens beslut K(2003) 1476 slutlig ⁽⁵⁾ som innebar ett godkännande av den franska tonnageskatteordningen, var verksamhet som bedrevs på tidsbefraktade fartyg som inte förde en EG-medlemsstats flagg endast stödberättigande upp till 75 % av nettotonnaget för den flotta som företaget drev. I punkt 36 i samma beslut angavs dessutom att denna gräns inte var tillämplig på fartyg som förde en medlemsstats flagg, förutsatt att det var nödvändigt att bedriva den strategiska och kommersiella förvaltningen utifrån en medlemsstats territorium.

⁽¹⁾ EUT C 380, 28.12.2013, s. 29.

⁽²⁾ Se fotnot 1.

⁽³⁾ EUT C 205, 5.7.1997, s. 5.

⁽⁴⁾ Med *tidsbefraktning* (*time charter* på engelska) avses ett avtal som innebär att fartygsägaren ger befraktaren tillgång till ett segelklart fartyg, med komplett utrustning och manskap för en fastställd period som fastställs i befraktningsavtalet, i utbyte mot en frakt. Befraktaren ansvarar för den kommersiella förvaltningen och fartygsägaren ansvarar för fartygsförvaltningen.

⁽⁵⁾ Kommissionens beslut av den 13 maj 2003 om statligt stöd N 737/02 om det franska systemet för fast skattesats utgående från tonnage för rederier (EUT C 38, 12.2.2004, s. 5).

- (6) Efter antagandet av gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport 2004 (nedan kallade 2004 års riktlinjer) ⁽⁶⁾ införde Frankrike genom lagen om ändring av statens budget för 2005 (lag nr 2005-1720 av den 30 december 2005) en allmän bestämmelse om fartygsflagg och avskaffade den särskilda bestämmelsen för tidsbefraktade fartyg.
- (7) De allmänna bestämmelserna för åtgärden fastställs i den administrativa föreskriften 4-H-3-08, som offentliggjordes i den officiella skattetidningen, *Bulletin officiel des impôts* (BOI) nr 41 den 11 april 2008:

”Genom artikel 47 i lagen om ändring av statens budget för 2005 (lag nr 2005-1720 av den 30 december 2005) anpassas den frivilliga ordning för tonnageskatteordning som anges i artikel 209-0 B i den allmänna skattebalken till gemenskapens nya riktlinjer för statligt stöd till sjötransport, som offentliggjordes den 17 januari 2004 i *Europeiska unionens officiella tidning*.

För att omfattas av denna ordning måste sjötransportföretagen ha gjort ett åtagande om att bibehålla eller utöka den andel av deras flotta som för en flagg från någon av Europeiska gemenskapens medlemsstater under bestämmelsens tillämpningsperiod. [...]”

- (8) När det gäller möjligheten för tidsbefraktade fartyg att omfattas av ordningen anges följande i administrativ föreskrift 4-H-3-08:

”[...] det villkor som fastställs i sista stycket i artikel 209-0 B I [i den allmänna skattebalken] om att utesluta tidsbefraktade fartyg som för en flagg från en annan medlemsstat i Europeiska gemenskapen om dessa motsvarar mer än 75 % av nettotonnaget för den berörda flottan, ska upphävas.” ⁽⁷⁾

”Befraktade handelsfartyg som för en flagg från en stat som inte är medlem i Europeiska gemenskapen får alltså omfattas av tonnageskatteordningen även om de motsvarar mer än 75 % av nettotonnaget för den flotta som företaget använder.

Godtagbara tidsbefraktade fartyg som för en flagg från en stat som inte är medlem i Europeiska gemenskapen omfattas med andra ord av tonnageskatteordningen utan begränsning, förutsatt att det åtagande som anges ovan uppfylls [...]” ⁽⁸⁾

3. SKÅL TILL ATT INLEDA DET FORMELLA GRANSKNINGSFÖRFARANDET

- (9) I beslutet om att inleda förfarandet uttryckte kommissionen tvivel på att den ändring av tonnageskatteordningen som gjordes 2005 var förenlig med den inre marknaden.
- (10) Kommissionen ansåg att avskaffandet av begränsningen i fråga om stödberättigande verksamhet på tidsbefraktade fartyg som inte förde en medlemsstats flagg är en åtgärd som inför ett nytt stöd, eftersom den inte är förenlig med beslut K(2003) 1476 slutlig om godkännande av den franska tonnageskatteordningen och Frankrike inte hade anmält åtgärden till kommissionen.

⁽⁶⁾ EUT C 13, 17.1.2004, s. 3. Se punkt 3.1 sjunde stycket.

⁽⁷⁾ Administrativ föreskrift 4-H-3-08 1 fjärde stycket.

⁽⁸⁾ Administrativ föreskrift 4-H-3-08 22 andra och tredje stycket. Med åtagandet ovan avses ett åtagande från sjötransportföretaget om att bibehålla eller utöka den andel av deras flotta som för en flagg från någon av Europeiska gemenskapens medlemsstater under bestämmelsens tillämpningsperiod.

- (11) Kommissionen ansåg att det är motiverat att behålla en gräns för möjligheten att låta verksamhet på befraktade fartyg som inte för en medlemsstats flagg omfattas av ordningen i enlighet med målen för 1997 och 2004 års riktlinjer.

4. KOMMENTARER OCH ÅTAGANDEN FRÅN FRANKRIKE

- (12) Till att börja med bekräftade de franska myndigheterna att artikel 209-0 B i den allmänna skattebalken enligt artikel 19 i lagen om ändring av statens budget för 2002 (lag nr 2002-1576 av den 30 december 2002) innefattade ett villkor om att tonnageskatteordningen endast var tillämplig upp till en gräns på 75 % av nettotonnaget för den flotta som företaget använde i fråga om tidsbefraktade fartyg som inte förde en flagg från någon av Europeiska gemenskapens medlemsstater⁽⁹⁾. Denna procentandel bekräftades av kommissionen i skäl 35 i beslut K(2003) 1476 slutlig⁽¹⁰⁾.
- (13) De närmare upplysningar som har lämnats av de franska myndigheterna om skattelagstiftningen visar att procentandelen tidsbefraktade fartyg som inte för gemenskapsflagg i förhållande till det sammanlagda tonnage som företaget utnyttjade har respekterats, såväl för varje enskilt företag som för varje år som ordningen har varit tillgänglig. De företag som anges i de sammanfattande tabeller som har översänts till kommissionen består av samtliga företag som är medlemmar i Armateurs de France och som har valt att utnyttja tonnageskatteordningen⁽¹¹⁾ och fartyg från rederiföretag som bedriver offentliga färjetjänster⁽¹²⁾. Resterande 15 % tillhör företag som inte har valt att omfattas av tonnageskatteordningen och som inte tillhör någon rederigruppering (främst SNCM och CMN). De uppgifter som har lämnats visar att ingen mottagare har överskridit det berörda tröskelvärdet från det att tonnageskattningen infördes 2003 och fram till 2014. Den högsta andel som nyligen fastställts ligger på 41 %, vilket med god marginal ligger under det tröskelvärde som godkändes 2003.
- (14) Inget av de berörda företagen har överskridit tröskelvärdet på 75 % under något år som omfattats av möjligheten att utnyttja tonnageskatteordningen.
- (15) Minst 25 % av nettotonnaget för de berörda företagens flotta utgörs dessutom av fartyg som för en flagg från en EU-medlemsstat eller en stat som är part i EES-avtalet (nedan kallad *europaisk flagg*). Eftersom stödmottagarna är skyldiga att behålla eller utöka sin flotta under europeisk flagg, kommer nettotonnaget för deras flotta aldrig att kunna utgöras av mer än 75 % tidsbefraktade fartyg som inte för europeisk flagg. Det betyder att stödmottagarna alltid kommer att uppfylla villkoren i beslut K(2003) 1476 slutlig.
- (16) Vid kommunikationen med kommissionen har de franska myndigheterna dock erkänt att den gällande franska lagstiftningen inte föreskriver några rättsliga förpliktelser som garanterar att stödmottagare som tidsbefraktar fartyg fortfarande i tillräckligt hög grad bidrar till målen för 2004 års riktlinjer. Framför allt finns det inga särskilda skyldigheter för nya aktörer, vare sig i fråga om flagg eller i fråga om minimikrav på egen sjöfartsverksamhet.
- (17) För att avhjälpa detta åtar sig de franska myndigheterna att se till att det från och med budgetåret 2015⁽¹³⁾, endast ska vara möjligt att välja tonnageskatteordningen på villkor att företags flotta består av minst 25 % fartyg under europeisk flagg och att företaget åtar sig att bibehålla eller utöka denna andel under den tioårsperiod som möjligheten att omfattas av tonnageskatteordningen avser. I fråga om en integrerad koncern som betraktas som skattemässig enhet gäller detta åtagande för det sammanlagda nettotonnaget för de företag som ingår i den skattemässiga enheten.

5. SYNUNKTER FRÅN BERÖRDA TREDJE PARTER

5.1 Synpunkter från Armateurs de France

- (18) Armateurs de France (AdF) är den branschorganisation som företräder sjötransport- och sjötjänsteföretagen.

⁽⁹⁾ Enligt artikel 209-0 B I tredje stycket i den allmänna skattebalken får "tidsbefraktade fartyg som inte för en flagg från någon av Europeiska gemenskapens medlemsstater inte omfattas av denna ordning om de motsvarar mer än 75 % av nettotonnaget för företags flotta".

⁽¹⁰⁾ I punkt 35 i beslut K(2003) 1476 slutlig anges att den verksamhet som bedrivs på tidsbefraktade fartyg som inte för en flagg från någon av Europeiska gemenskapens medlemsstater endast får omfattas av ordningen för schablonskatt på grundval av tonnage om de motsvarar högst 75 % av nettotonnaget för den flotta som företaget använder.

⁽¹¹⁾ Medlemmarna i Armateurs de France motsvarar 80 % av det tonnage som används av franska rederier.

⁽¹²⁾ De senare motsvarar 5 % av det sammanlagda tonnage som används av franska rederier.

⁽¹³⁾ Den franska tonnageskatteordning som föreskrivs i artikel 209-0 B i den allmänna skattebalken, ändrad genom artikel 75 i den andra lagen om ändring av statens budget för 2014 (lag nr 2014-1655 av den 29 december 2014). Det nya villkoret ska tillämpas på företag som tillämpar denna möjlighet för ett budgetår som avslutas från och med den 27 november 2014.

- (19) AdF påpekar att det ursprungliga franska systemet godkändes av kommissionen 2003 på grundval av 1997 års riktlinjer.
- (20) I den franska ordningen från 2003 föreskrevs att verksamheten på tidsbefraktade företag som förde flagg från ett tredjeland endast fick omfattas av ordningen för upp till 75 % av flottans nettotonnage. Det vill säga procentandelen fartyg som var tidsbefraktade och inte förde gemenskapsflagg fick inte överskrida 75 % av det sammanlagda tonnaget som företaget använde.
- (21) År 2004, efter det att Frankrike hade anmält ordningen, ersattes och förtydligades 1997 års riktlinjer. Syftet med 2004 års riktlinjer är framför allt att "främja registrering och återregistrering av fartyg i gemenskapen" och att "upprätthålla och förbättra sakkunskap i fråga om sjöfart samt skydda och främja sysselsättningen för europeiskt sjöfolk".
- (22) Det var för att anpassa sig efter de nya riktlinjerna som Frankrike beslutade att införa ett nytt kriterium i stället för tröskelvärdet på 75 %. Detta nya kriterium, det vill säga att "bibehålla eller [...] utöka den andel av deras flotta som för en medlemsstats flagg" ger i själva verket en bättre garanti för att arbetstillfällena bibehålls och främjas i gemenskapen än begränsningen för fartyg som är utomeuropeisk flagg.
- (23) Eftersom det franska regelverket endast återger texten i 2004 års riktlinjer går det alltså inte att misstänka bristande förenlighet. Därför återopas principerna om rättssäkerhet och berättigade förväntningar.
- (24) Med hänsyn till den pågående formella undersökningen har medlemmarna i Armateurs de France kontrollerat om tröskelvärdet på 75 % har följts under hela perioden sedan 2003.
- (25) Denna kontroll visar att procentandelen fartyg som var tidsbefraktade och förde ett tredjeland flagg i förhållande till det sammanlagda utnyttjade tonnaget inte för något år eller för något företag hade överskridit den ursprungliga procentandel på 75 % som godkändes 2003, trots den franska regeländringen. Skyldigheten att bibehålla eller öka andelen fartyg som för gemenskapsflagg har i praktiken gett samma resultat som det tidigare kriteriet och kan alltså anses vara tillräckligt ändamålsenlig i sig.
- (26) De franska kriterierna är i sin nuvarande utformning, särskilt när det gäller att "bibehålla eller [...] utöka den andel av deras flotta som för en medlemsstats flagg", fullkomligt förenliga med de mål som fastställs genom 2004 års riktlinjer.

5.2 Synpunkter från Association des armateurs de la Communauté européenne (Ecsa)

- (27) Först och främst understryker Ecsa att tidsbefraktning är en av de viktigaste mekanismer som sjöfartsföretagen har att tillgå. Tidsbefraktningen innebär att den kommersiella och operativa förvaltningen av fartyget överläts på befraftaren under en överenskommen period, samtidigt som äganderätten och övriga aspekter av fartygets förvaltning ligger kvar hos ägaren. På det sättet får sjöfartsföretagen en viss flexibilitet när det gäller att tillgodose sina klienters behov på bästa sätt och därmed trygga sin ställning globalt. Tack vare den flexibilitet som tidsbefraktningen ger har de europeiska sjöfartsföretagen kunnat vinna marknadsandelar ganska snabbt.
- (28) Det viktigaste inom sjöfartssektorn är den sysselsättning i land som är kopplad direkt till den kommersiella och operativa förvaltningen av fartygen och indirekt till underhållet och förmågan att attrahera sjöfartsföretag. Under de senaste årtiondena har de europeiska sjöfartsföretagen tveklöst kunnat räkna med mycket god kapacitet i fråga om drift och förvaltning. Tack vare befraftningen av fartyg, oavsett flagg, har de europeiska företagen kunnat utveckla och upprätthålla en hög nivå av sysselsättning och kompetens.
- (29) Ecsa anser att de ändringar som Frankrike gjorde i sin tonnageskatteordning 2005 var förenliga med de mål som fastställs i 2004 års riktlinjer. Att kräva ett formellt återinförande av den begränsning av tidsbefraktade fartyg som för en flagg från länder som inte är medlemmar i EU skulle innebära att de europeiska sjöfartsföretagen förlorar den flexibilitet som krävs för att tillgodose deras klienters behov på bästa och lämpligaste sätt och för att stärka sin ställning på den globala världsmarknaden.

- (30) Om kommissionen ändå skulle insistera på att sjöfartsföretagen måste äga och använda en viss andel handelsfartyg för att få omfattas av tonnageskatteordningen, anser Ecsa att kommissionen bör tillåta de europeiska sjöfartsföretagen att använda upp till 10 ton DW⁽¹⁴⁾ per befaktat fartyg för varje ton DW per fartyg som ägs eller hyrs utan besättning för tonnageskatteordningarna. Tillämpningen av den kvoten bör inte omfattas av krav på t.ex. registrering i gemenskapen.
- (31) Sammanfattningsvis bör EU:s riktlinjer medge flexibilitet. De borde ge medlemsstaterna möjlighet att vidta lämpliga åtgärder för att stödja sina flottor enligt egna behov, förutsatt att åtgärderna bidrar till målen för riktlinjerna. Ecsa menar att de europeiska sjöfartsföretag som använder tidsbefraktade fartyg också bidrar till målen, oavsett om de fartygen för en medlemsstats flagg eller ej.

6. FRANKRIKES KOMMENTARER AVSEENDE SYNUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

- (32) Frankrike har tagit del av de positiva synpunkterna från tredje parter.

7. BEDÖMNING AV ÅTGÄRDERNA

7.1 Förekomsten av stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget

- (33) I beslut K(2003) 1476 slutlig erkändes den franska tonnageskatteordningen som en stödordning.
- (34) Anledningarna till att kommissionen konstaterade att tonnageskatteordningen utgjorde statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget är fortfarande giltiga. Framför allt är tonnageskatteordningen en frivillig ordning som medger undantag från bestämmelserna för beräkningen av bolagsskatt och ger vissa företag – sjöfartsföretag – en ekonomisk fördel i form av ett minskat beskattningsunderlag, vilket i allmänhet leder till sänkt skatt på företagets vinst. Sjöfartsföretagen bedriver sin verksamhet på marknader som är utsatta för intensiv konkurrens på internationell nivå. Detta innebär att fördelarna med en tonnageskatteordning riskerar att snedvrider konkurrensen och påverka handeln mellan länder som är parter i EES-avtalet.
- (35) Att avskaffa gränsvärdet för stödberättigande verksamhet på tidsbefraktade fartyg som inte för någon medlemsstats flagg innebär att ett nytt stöd införs utan förhandsanmälan till kommissionen, i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget. Det är ett nytt stöd eftersom det inte är förenligt med beslut K(2003) 1476 slutlig om godkännande av den franska tonnageskatteordningen och Frankrike inte har anmält åtgärden till kommissionen. I motsats till vad AdF hävdar⁽¹⁵⁾ kan avskaffandet av denna gräns inte betraktas som en lämplig åtgärd för att ändra den franska tonnageskatteordningen i syfte att anpassa den till 2004 års riktlinjer⁽¹⁶⁾, eftersom avskaffandet inte är förenligt med målen för 2004 års riktlinjer, vilket förklaras i punkt 7.2 i det här beslutet. Avskaffandet av gränsen beträffande stödberättigande verksamhet på tidsbefraktade fartyg som inte för en medlemsstats flagg kan därför inte betraktas som befintligt stöd i den mening som avses i punkt 13 i 2004 års riktlinjer⁽¹⁷⁾.

7.2 Förenlighet med den inre marknaden enligt artikel 107.3 i EUF-fördraget

- (36) Villkoren för tillämpningen av artikel 107.3 c i EUF-fördraget inom sjöfartsområdet har förtydligats i 2004 års riktlinjer. Huruvida den åtgärd som omfattas av detta beslut är förenlig med den inre marknaden måste därför bedömas utifrån 2004 års riktlinjer.
- (37) Precis som i 1997 års riktlinjer föreskrivs i 2004 års riktlinjer inte någon uttrycklig begränsning för att låta tidsbefraktade fartyg ingå i tonnageskatteordningarna. I senare beslut⁽¹⁸⁾ har kommissionen dock ändå ansett att tidsbefraktare som omfattas av en tonnageskatteordning måste bidra antingen till målet om att föra in fartyg

⁽¹⁴⁾ Ton dödsvikt.

⁽¹⁵⁾ Se skälen 21–23 i detta beslut.

⁽¹⁶⁾ Se punkt 13 i 2004 års riktlinjer.

⁽¹⁷⁾ I motsats till kriteriet om att "bibehålla eller [...] utöka den andel av deras flotta som för en medlemsstats flagg", som infördes för att anpassa regelverket efter 2004 års riktlinjer.

⁽¹⁸⁾ Se t.ex. det inledande beslutet K(2003) 1476 slutlig och kommissionens beslut 2009/626/EG av den 25 februari 2009 om stödordningen nr C 2/08 (ex N 572/07) om den ändring av tonnageskattesystemet som Irland planerar att genomföra (EUT L 228, 1.9.2009, s. 20). Se även beslutet om att inleda förfarandet, punkterna 24–26.

i medlemsstaternas register, eller till målet att bevara sakkunskap i fråga om företag genom att garantera sjöfartsförvaltningen för en viss procentandel av deras flotta. Inget företag får i själva verket komma i fråga för en tonnageskatteordning utan att bidra till de viktigaste målen för 2004 års riktlinjer.

- (38) Med hänsyn till den statistik som de franska myndigheterna har överlämnat, konstaterar kommissionen att stödmottagarna för den franska tonnageskatteordningen, trots att de begränsningar som gällde för tidsbefraktade fartyg avskaffades 2005, har bidragit i tillräckligt stor utsträckning till de ovannämnda målen, eftersom procentandelen tidsbefraktade fartyg som inte för gemenskapsflagg inte överskrider 41 % av det sammanlagda tonnaget som använts av de berörda företagen. Detta resultat har garanterats genom en hög andel fartyg som för europeisk flagg, eller genom fartygsförvaltning av en viss andel av flottan (eller genom en kombination av dessa faktorer).
- (39) Dessutom konstaterar kommissionen att de franska myndigheterna uppger att en nettoandel av tonnaget för alla berörda stödmottagares flottor utgörs av minst 25 % fartyg under europeisk flagg. Kommissionen konstaterar också att det goda resultatet i den franska sjöfartssektorn när det gäller användning av europeisk flagg även bekräftas i externa undersökningar, t.ex. den undersökning som Oxford Economics offentliggjorde 2014, *The economic value of the EU shipping industry*. I den undersökningen konstateras att andelen tonnaget under fransk flagg med god marginal överstiger 25 % av det använda tonnaget⁽¹⁹⁾. Eftersom stödmottagarna för ordningen är skyldiga att behålla eller utöka sin flotta under europeisk flagg kan mer än 75 % av nettotonnaget för deras flotta aldrig komma att utgöras av tidsbefraktade fartyg som inte för europeisk flagg.
- (40) Kommissionen tvingas dock konstatera att den gällande franska lagstiftningen inte föreskriver några rättsliga förpliktelser som garanterar att de stödmottagare som tidsbefraktar fartyg fortfarande i tillräckligt hög grad bidrar till målen för 2004 års riktlinjer. Framför allt finns det inga särskilda skyldigheter för nya aktörer, vare sig i fråga om flagg eller egen fartygsförvaltning.
- (41) Därför konstaterar kommissionen att den gällande franska lagstiftningen inte innehåller de nödvändiga garantierna och därför inte kan anses vara förenlig med 2004 års riktlinjer.
- (42) I detta sammanhang noterar kommissionen Frankrikes åtagande om att åtgärda situationen genom att införa som villkor för att ansluta sig till systemet med schablonbeskattning att företaget ska vara förpliktigt att använda en minimiandel fartyg under europeisk flagg. Denna andel ska fastställas till 25 % av nettotonnaget för flottan från och med budgetåret 2015 och villkoret ska gälla under hela den tioårsperiod som omfattas av möjligheten att använda tonnagesbeskattningen.
- (43) Detta villkor är lika strängt som det villkor som angavs i det ursprungliga beslutet K(2003) 1476 slutlig om godkännande av den franska tonnageskatteordningen. Med hänsyn till målen för 2004 års riktlinjer, särskilt kravet på att stödmottagarna ska bidra till målet om registrering i medlemsstaternas fartygsregister eller till målet om att bevara sjöfartskunskaper genom att se till att en viss andel av deras flotta förvaltas av dem, anser kommissionen att Frankrikes åtagande är tillfredsställande. Genom detta åtagande kommer även nya aktörer som deltar i tonnageskatteordningen att bidra till målet för registrering i medlemsstaternas register.

7.3 Slutsats

- (44) Kommissionen konstaterar att Frankrike 2005 olagligen genomförde ändringen av den franska lagstiftningen om tonnagesbeskattning i fråga om tidsbefraktade fartyg, i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget.
- (45) Denna ändring är inte förenlig med EUF-fördraget eftersom den inte garanterar att nya deltagare i tonnageskatteordningen bidrar i tillräckligt stor grad till målen för 2004 års riktlinjer, eftersom de inte omfattas av någon rättslig förpliktelse i fråga om flottans flagg eller om en miniminivå för den egna sjöfartsverksamheten.
- (46) Enligt överenskommelse med de franska myndigheterna måste de befintliga formella reglerna justeras för att säkerställa att endast företag vars andel fartyg som för europeisk flagg utgör minst 25 % av deras nettotonnaget kan ansluta sig till tonnageskatteordningen i framtiden. Därmed kommer stödmottagarna av tonnageskatteordningen att bidra till målen för 2004 års riktlinjer även om hela deras flotta är tidsbefraktad.

⁽¹⁹⁾ Se t.ex. diagrammen 2.3d och 2.4b i undersökningen (<http://www.oxfordeconomics.com/my-oxford/projects/272456>).

- (47) Eftersom samtliga nuvarande stödmottagare redan ligger inom det ovannämnda tröskelvärdet och redan är skyldiga att bibehålla eller utöka andelen fartyg som för europeisk flagg i deras flotta behöver det inte göras något återkrav av stöd.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ändring av tonnageskatteordningen som Frankrike olagligen genomförde 2005 i strid med artikel 108.3 i fördraget om Europeiska unionens funktion är oförenlig med den inre marknaden i fråga om bestämmelserna för tidsbefraktade fartyg.

Artikel 2

Frankrike ska ändra den tillämpliga lagstiftningen för tonnageskatteordningen från och med budgetåret 2015 i enlighet med Frankrikes åtagande, som innebär att från och med anslutningen till tonnageskatteordningen ska mottagarna för den ordningen ha minst 25 % av sin flotta under flagg från en medlemsstat i Europeiska unionen eller från en stat som är part i EES-avtalet samt bibehålla eller utöka den andelen i fortsättningen.

Artikel 3

Frankrike ska meddela kommissionen när de lagstiftningsändringar som avses i artikel 2 har antagits.

Artikel 4

Detta beslut riktar sig till Republiken Frankrike.

Utfärdat i Bryssel den 4 februari 2015.

På kommissionens vägnar
Margrethe VESTAGER
Ledamot av kommissionen
