РЕШЕНИЕ (ЕС) 2015/667 НА КОМИСИЯТА

от 4 февруари 2015 година

относно държавна помощ SA.14551 (2013/C), приведена в действие от Франция вследствие на промяната на условията на помощта, предоставена на чартъори в рамките на схемата за облагане върху тонажа

(нотифицирано под номер C(2015) 434)

(само текстът на френски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, алинея първа от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочените разпоредби ([1]) и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

(1) С писмо от 6 ноември 2013 г. Комисията уведоми Франция за решението си да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), относно помощта, предоставена на чартъори в рамките на схемата за облагане върху тонажа. Решението на Комисията да открие процедурата (наричано по-нататък „решението за откриване“) беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* ([2]). Комисията покани заинтересованите страни да представят мненията си относно въпросната помощ.

(2) Френските органи представиха своите коментари и отговори на въпросите, съдържащи се в решението за откриване, с писма от 28 април 2014 г., 14 май 2014 г. и 28 ноември 2014 г. На 20 октомври 2014 г. в Брюксел беше проведена среща с френските органи.

(3) Третите страни (Armateurs de France и Асоциацията на корабособствениците от Европейската общност — *European Community Shipowners' Associations*, ECSA) представиха мненията си в рамките на срока, предвиден за тази цел в решението за откриване. С писмо от 20 март 2014 г. Комисията препрати тези мнения на френските органи. Франция отговори на мненията на третите страни с писмо от 28 април 2014 г.

2. КОНТЕКСТ

(4) Във вида ѝ, одобрен от Комисията през 2003 г. въз основа на Насоките на Общността за държавната помощ за морския транспорт от 1997 г. (наричани по-долу „Насоките от 1997 г.“) ([3]), френската схема за облагане върху тонажа не налагаше никакви общи условия по отношение на флага на корабите, съставящи флота, експлоатиран от корабособствениците получатели по тази схема.

(5) За сметка на това допустимостта до участие в схемата по отношение на дейности, включващи кораби, наети чрез тайм-чартър ([4]), подлежеше на специфично ограничение, засягащо дела на нетния тонаж на флота, съставен от корабите, които не плават под флаг на Общността. Съгласно съображение 35 от Решение C(2003) 1476 окончателен на Комисията от 13 май 2003 г., с което се разрешава френската схема за облагане върху тонажа ([5]), за дейностите, включващи кораби, които са наети чрез тайм-чартър и не плават под флага на държава — членка на Европейската общност, могат да се използват само 75 % от тонажа на флота, експлоатиран от дружеството. В съображение 36 от решението се уточнява също така, че това ограничение не се прилага по отношение на кораби, плаващи под флаг на държава членка, ако тяхното стратегическо и търговско управление се осъществява от територията на държава членка.

([1]) ОВ C 380, 28.12.2013 г., стр. 29.
([2]) Вж. бележка под линия 1.
([3]) ОВ C 205, 5.7.1997 г., стр. 5.
([4]) Тайм-чартър на кораб (на английски „*time charter*“) се определя като договор, с който наемодателят предоставя на чартъора разполагащ с екипаж, оборудван и екипиран кораб за срок, определен в чартърния договор, срещу определено заплащане. Чартьорът осъществява търговското управление, докато наемодателят осъществява морското управление на кораба.
([5]) Решение на Комисията от 13 май 2003 г. във връзка с държавна помощ N 737/02 относно френската схемата за облагане с единна ставка върху тонажа в полза на корабоплавателни компании (ОВ C 38, 12.2.2004 г., стр. 5).

(6) След приемането на Насоките на Общността за държавната помощ за морския транспорт от 2004 г. (наричани по-долу „Насоките от 2004 г.“) ([6]) със закона за изменение на закона за бюджета за 2005 г. (Закон № 2005-1720 от 30 декември 2005 г.) Франция въведе общо правило за флага и отмени специфичното правило, приложимо за корабите, наети чрез тайм-чартър.

(7) Общата схема на мярката е описана по следния начин в административна инструкция № 4-H-3-08, публикувана в Официален данъчен бюлетин (BOI) № 41 от 11 април 2008 г.:

„С член 47 от Закона за изменение на закона за бюджета за 2005 г. (Закон № 2005-1720 от 30 декември 2005 г.) се постига съответствие между незадължителната схема за облагане върху тонажа, предвидена в член 209-0-B от Общия данъчен кодекс, и новите Насоки на Общността за държавната помощ за морския транспорт, публикувани на 17 януари 2004 г. в Официален вестник на Европейския съюз.

Възползването от тази схема занапред зависи от това дали дружествата за морски транспорт са избрали да запазят или увеличат дела на флота си под флаг на държава — членка на Европейската общност, за периода на прилагане на инструмента. […]“

(8) По отношение на допустимостта на корабите, наемани чрез тайм-чартър, в административна инструкция № 4-H-3-08 се уточнява следното:

„*[…] условието в раздел I, член 209-0 B, последна алинея [от Общия данъчен кодекс], съгласно което от схемата се изключват корабите, наети чрез тайм-чартър и плаващи под флаг на държава, която не е член на Европейската общност, ако представляват повече от 75 % от нетния тонаж на експлоатирания флот, се отменя.*“ ([7])

„Поради това търговските кораби, наети чрез тайм-чартър и плаващи под флаг на държава, която не е член на Европейската общност, се допускат до схемата за облагане върху тонажа дори и да представляват повече от 75 % от нетния тонаж на флота, експлоатиран от дружеството.

С други думи, допустимите кораби, наети чрез тайм-чартър и плаващи под флаг на държава, която не е член на Европейската общност, се ползват без ограничение от схемата за облагане върху тонажа, при условие че е спазен ангажиментът, посочен по-горе […].“ ([8])

3. **ПРИЧИНИ, ДОВЕЛИ ДО ОТКРИВАНЕ НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ**

(9) В решението за откриване Комисията изрази съмнение по отношение на съвместимостта с вътрешния пазар на промяната в схемата за облагане върху тонажа, въведена през 2005 г.

(10) Комисията счита, че отмяната на ограничението за допустимостта на дейностите, включващи кораби, наемани чрез тайм-чартър и плаващи под флаг на държава, която не е член на ЕС, е мярка, въвеждаща допълнителна помощ, тъй като тя не е съвместима с Решение C(2003) 1476 окончателен, с което се разрешава френската схема за облагане върху тонажа, и че Франция е пропуснала да изпрати уведомление до Комисията.

([6]) ОВ C 13, 17.1.2004 г., стр. 3. Вж. точка 3.1, алинея 7.
([7]) № 1, четвърта алинея от административна инструкция № 4-H-3-08.
([8]) № 22, втора и трета алинея от административна инструкция № 4-H-3-08. „*Ангажиментът, посочен по-горе*“ е ангажиментът на дружествата за морски транспорт да запазят или увеличат дела на своя флот, плаващ под флаг на държава — членка на Европейската общност, за срока на действие на инструмента.

(11) Комисията счита, че запазването на ограничението за допустимостта на дейностите, включващи кораби, наемани чрез тайм-чартър и плаващи под флаг на държава, която не е член на ЕС, е обосновано с оглед изпълнението на целите на насоките от 1997 г. и от 2004 г.

4. **КОМЕНТАРИ И АНГАЖИМЕНТИ НА ФРАНЦИЯ**

(12) На първо място френските органи потвърдиха, че в своя редактиран вариант, съобразен с член 19 от закона за изменение на закона за бюджета за 2002 г. (Закон № 2002-1576 от 30 декември 2002 г.), член 209-0 B от Общия данъчен кодекс (ОДК) обвързва прилагането на схемата за облагане върху тонажа със спазване на максимален праг за допустимост от 75 % нетен тонаж на флота, експлоатиран от дружеството, по отношение на корабите, наемани чрез тайм-чартър и плаващи под флаг на държава, която не е член на Европейската общност ([9]). Това съотношение е било одобрено от Комисията в съображение 35 от Решение C(2003) 1476 окончателен ([10]).

(13) Подробните данни, събрани от френската дирекция за данъчно законодателство, потвърждават спазването на процентното съотношение на корабите, наемани чрез тайм-чартър, които не плават под флаг на Общността, спрямо общия тонаж, експлоатиран от дружеството, за всяко дружество поотделно и за всяка година от включването в схемата. В обобщените таблици, изпратени на Комисията, са посочени не само всички дружества, членуващи в асоциацията Armateurs de France, които са избрали схемата за облагане върху тонажа ([11]), но също и корабите на дружествата корабособственици за обществени услуги за воден транспорт ([12]). Оставащите 15 % принадлежат на дружества, които не са избрали схемата за облагане върху тонажа и които не са членове на сдружение на корабособственици (основно SNCM и CMN). Данните показват, че от въвеждането на облагането върху тонажа през 2003 г. до 2014 г. нито един от получателите не е надвишил въпросния праг. Най-високият наскоро констатиран дял е 41 %, което е доста под разрешения през 2003 г. праг.

(14) При никое от съответните дружества съотношението не надхвърля прага от 75 % за годината, в която то е избрало да участва в схемата за облагане върху тонажа.

(15) Освен това всички настоящи получатели експлоатират под флаг на държава — членка на Съюза, или на държава — страна по Споразумението за ЕИП (наричан по-долу „европейски флаг“) дял от нетния тонаж на флота си, равен на минимум 25 %. Тъй като получателите по схемата са задължени да запазят или увеличат дела на флота си под европейски флаг, никога над 75 % от нетния тонаж на флота им не би могъл да бъде съставен от кораби, наети чрез тайм-чартър, които не плават под европейски флаг. Така те винаги ще изпълняват условията на Решение C(2003) 1476 окончателен.

(16) Въпреки това в рамките на обмена на кореспонденция с Комисията френските органи признаха, че действащото френско законодателство не предвижда правни задължения, които да гарантират, че дружествата получатели, наемащи кораби чрез тайм-чартър, винаги ще допринасят в достатъчна степен за постигане на целите на Насоките от 2004 г. По-специално по отношение на новите участници не съществуват конкретни задължения за флага, нито за минимална собствена морска дейност.

(17) За да коригират ситуацията, френските органи поеха ангажимент от началото на финансовата 2015 г. ([13]) включването в схемата за облагане върху тонажа да е възможно само при условие че дружеството експлоатира под европейски флаг дял от нетния тонаж на флота си, равен на минимум 25 %, и се задължава да запази или увеличи този дял в рамките на десетгодишния срок на действие на схемата. За групи с консолидирани данъчни отчети този ангажимент се изчислява на база на общия нетен тонаж на дружествата, включени в група, подаваща консолидиран отчет.

5. **МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИ ТРЕТИ СТРАНИ**

5.1. **Мнения на Armateurs de France**

(18) Armateurs de France (AdF) е професионална синдикална организация, представляваща дружества за морски транспорт и услуги.

([9]) В раздел I, член 209-0 B, трета алинея от ОДК се уточнява, че „корабите, наети чрез тайм-чартър, които не плават под флаг на държава — членка на Европейската общност, не могат да се ползват от настоящата схема, ако представляват повече от 75 % от нетния тонаж на флота, експлоатиран от дружеството“.

([10]) Съображение 35 от Решение C(2003) 1476 окончателен:„Така дейностите, включващи кораби, наемани чрез тайм-чартър, които не плават под флаг на държава — членка на Европейската общност, могат да се ползват от схемата за облагане с единна ставка върху тонажа само ако представляват максимум 75 % от нетния тонаж на флота, експлоатиран от дружеството“.

([11]) Членовете на Armateurs de France представляват 80 % от тонажа, експлоатиран от френските корабособственици.

([12]) Последните представляват 5 % от общия тонаж, експлоатиран от френските корабособственици.

([13]) Френската схема за облагане върху тонажа, предвидена в член 209-0 B от Общия данъчен кодекс, се изменя с член 75 от втория закон за изменение на закона за бюджета за 2014 г. (Закон № 2014-1655 от 29 декември 2014 г.). Новото условие ще се прилага по отношение на дружества, които са избрали схемата за една фискална година, считано от 27 ноември 2014 г.

(19) AdF припомня, че първоначалната френска схема, за която Франция е подала уведомление, е одобрена от Комисията през 2003 г. въз основа на Насоките от 1997 г.

(20) Френската схема от 2003 г. предвиждаше дейностите, включващи кораби, наети чрез тайм-чартър и плаващи под флаг на трета държава, да са допустими само за 75 % от нетния тонаж на флота. С други думи, процентният дял на корабите, наети чрез тайм-чартър, които не плават под флаг на Общността, не надвишава 75 % от общия тонаж, експлоатиран дружеството.

(21) През 2004 г., след изпращането на уведомлението за схемата от страна на Франция, Насоките от 1997 г. бяха заменени и прецизирани. По-специално в Насоките от 2004 г. се припомнят техните цели, а именно „насърчаване на вписването или повторното вписване на флаговете в регистрите на държавите членки“ или „запазване и насърчаване на морското ноу-хау, както и […] защитаване и насърчаване на заетостта на европейските моряци“.

(22) Именно с цел да постигне съответствие с новите насоки Франция реши да замени 75-процентния праг с нов критерий. Този нов критерий, който предвижда „да се запази или […] увеличи делът на флота, плаващ под флаг на държава членка“, на практика предлага по-голяма гаранция за запазването и насърчаването на работните места в Общността, отколкото ограничението, наложено за корабите, наети чрез тайм-чартър и плаващи под флаг на държава извън Общността.

(23) Като се има предвид, че френското законодателство просто повтаря текста на Насоките от 2004 г., не може да съществува съмнение за несъвместимост. Следователно са налице принципите на правната сигурност и оправданите правни очаквания.

(24) С оглед на провежданото официално разследване членовете на Armateurs de France извършиха проверка дали прагът от 75 % е бил спазван от самото начало и за целия период от 2003 г. досега.

(25) След края на тази проверка бе установено, че, изчислен за всяка година и за всяко дружество, делът на корабите, наети чрез тайм-чартър и плаващи под флага на трета държава, не надхвърля първоначално разрешеното през 2003 г. съотношение от 75 % спрямо общия експлоатиран тонаж, въпреки промяната във френското законодателство. Задължението за запазване или увеличаване на флота, плаващ под флаг на Общността, на практика постига същия резултат като предишния критерий, и може да се счита за достатъчно целесъобразно само по себе си.

(26) Френските критерии, такива, каквито са към момента, и по-специално този, който предвижда „да се запази или […] увеличи делът на флота, плаващ под флаг на държава членка“, се вписват изцяло в целите, определени в Насоките от 2004 г.

5.2. **Мнения на Асоциацията на корабособствениците от Европейската общност (ECSA)**

(27) Най-напред ECSA подчертава, че наемането чрез тайм-чартър е един от основните механизми, с които разполагат корабоплавателните дружества. То позволява търговското и оперативното управление на кораба да се прехвърли на чартьора за предварително договорен период от време, докато собствеността и останалите аспекти на управлението на кораба остават в ръцете на неговия собственик. Така корабоплавателните дружества разполагат с известна гъвкавост, която им позволява да отговорят по оптимален начин на нуждите на своите клиенти и така да гарантират позицията си в световен план. Благодарение на гъвкавостта, която наемането чрез тайм-чартър позволява, европейските корабоплавателни дружества достатъчно бързо успяха да спечелят пазарни дялове.

(28) Най-важното в сектора на морския транспорт е заетостта на сушата, свързана пряко с търговското и оперативното управление на корабите и, непряко, с поддръжката и способността на корабоплавателните дружества да привличат клиенти. През последните десетилетия европейските корабособственици безспорно изградиха много добър оперативен и управленски капацитет. Благодарение на наемането на кораби, независимо от техния флаг, в европейските дружества бяха създадени и запазени работни места и умения на високо равнище.

(29) ECSA е на мнение, че промените, които Франция въведе в своята схема за облагане върху тонажа през 2005 г., са в съответствие с целите, определени в Насоките от 2004 г. Настояването за официално повторно въвеждане на ограничението, наложено на корабите, наети чрез тайм-чартър и плаващи под флаг на държава извън Съюза, би лишило европейските корабоплавателни дружества от гъвкавостта, която им е необходима, за да отговорят по адекватен и оптимален начин на нуждите на своите клиенти и да укрепят своите позиции на пазара в световен план.

(30) Въпреки това, ако Комисията настоява корабоплавателните дружества да притежават и експлоатират известен процент търговски кораби, за да могат да се ползват от схемата за облагане върху тонажа, ECSA счита, че Комисията следва да позволи на европейските корабоплавателни дружества да експлоатират до 10 TPL ([14]) на нает кораб за всеки TPL на собствен кораб или нает чрез чартър при беърбоут условия в рамките със схемите за облагане върху тонажа. Прилагането на горепосоченото съотношение не трябва да е обвързано с критерии, като например вписване в регистър на Общността.

(31) В заключение насоките на Общността следва да продължат да осигуряват гъвкава рамка. Те трябва да позволяват на държавите членки да приемат подходящи мерки за подкрепа на своя флот в зависимост от собствените си потребности, при условие че се гарантира принос за постигането на целите на тези насоки. ECSA счита, че европейските корабоплавателни дружества, които експлоатират кораби, наети чрез тайм-чартър, също изпълняват тези цели, без значение дали корабите плават под флаг на държава членка или не.

6. **КОМЕНТАРИ НА ФРАНЦИЯ ОТНОСНО МНЕНИЯТА НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ**

(32) Франция отбеляза мненията на третите страни, подкрепящи нейната позиция.

7. **ОЦЕНКА НА МЕРКИТЕ**

7.1. **Наличие на държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС**

(33) В решение C(2003) 1476 окончателен френската схема за облагане върху тонажа е призната за държавна помощ.

(34) Причините, поради които Комисията заключи, че схемата за облагане върху тонажа в действителност представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, остават в сила. По-специално схемата за облагане върху тонажа е незадължителна схема, която представлява дерогация от правилата за изчисляване на корпоративния данък, и предоставя на определени дружества — дружествата за морски транспорт — икономическо предимство, свързано с по-ниска данъчна основа, което в общия случай води до по-ниско данъчно облагане на техните приходи. Дружествата за морски транспорт осъществяват своята дейност на пазари, на които е налице силна конкуренция в международен план, така че предимствата, свързани с облагането върху тонажа, са в състояние да доведат до нарушение на конкуренцията и да засегнат търговията между държавите, които са страни по споразумението за ЕИП.

(35) Премахването на ограничението за допустимостта на дейностите, включващи кораби, наети чрез тайм-чартър, които не плават под флаг на държава членка, е мярка, с която се създава нова помощ, въведена без предварително уведомяване на Комисията, в противоречие с предвиденото в член 108, параграф 3 от ДФЕС. Става дума за нова помощ, тъй като тя не е съвместима с Решение C(2003) 1476 окончателен, с което се разрешава френската схема за облагане върху тонажа, и Франция не е уведомила Комисията. Противно на твърденията на AdF, ([15]) отмяната на ограничението не може да се счита за подходяща мярка за изменение на френската схема за облагане върху тонажа с цел постигане на съответствие с Насоките от 2004 г. ([16]), тъй като тази отмяна не съответства на целите на Насоките от 2004 г., както е пояснено в точка 7.2 от настоящото решение. Следователно отмяната на ограничението за допустимостта на дейностите, включващи кораби, наети чрез тайм-чартър, които не плават под флаг на държава членка, не може да бъде част от съществуващата помощ по смисъла на точка 13 от Насоките от 2004 г. ([17]).

7.2. **Съвместимост с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3 от ДФЕС**

(36) Условията за прилагане на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС в областта на морския транспорт са разяснени в Насоките от 2004 г. Следователно съвместимостта на мярката, която е предмет на настоящото решение, трябва да бъде оценена въз основа на Насоките от 2004 г.

(37) Насоките от 2004 г., подобно на Насоките от 1997 г., не предвиждат изрично ограничение за включване на кораби, наети чрез тайм-чартър, в схемата за облагане върху тонажа. Въпреки това в предишни решения ([18]) Комисията все пак е счела, че чартьорите, които се ползват от схема за облагане върху тонажа, трябва да допринасят за постигане или на целта за вписване на флаговете в регистрите на държавите членки, или на целта за

([14]) Дедуйет.
([15]) Вж. съображения (21)—(23) от настоящото решение.
([16]) Вж. точка 13 от Насоките от 2004 г.
([17]) В противоречие с критерия, изискващ „да се запази или […] увеличи делът на флота, плаващ под флаг на държава членка“, който е въведен с цел постигане на съответствие с Насоките от 2004 г.
([18]) Вж. например първоначалното Решение C(2003) 1476 окончателен и Решение 2009/626/ЕО на Комисията от 25 февруари 2009 г. относно схема за помощ C 2/08 (ex N 572/07) относно изменението на системата на данък върху морския тонаж, която Ирландия планира да въведе (ОВ L 228, 1.9.2009 г., стр. 20). Вж. също решението за откриване на официалната процедура, точки 24—26.

запазване на морското ноу-хау, като осъществяват морското управление на определен процент от своя флот. В действителност нито едно дружество не следва да се ползва от схема за облагане върху тонажа, без да допринася за постигането на ключовите цели на Насоките от 2004 г.

(38) Предвид статистическите данни, предоставени от френските органи, Комисията констатира, че въпреки отмяната през 2005 г. на ограниченията за корабите, наети чрез тайм-чартър, получателите по френската схема за облагане върху тонажа са допринесли в достатъчна степен за постигане на горепосочените цели, тъй като процентът на корабите, наети чрез тайм-чартър, които не плават под флаг на Общността, не надхвърля 41 % от общия тонаж, експлоатиран от дружествата получатели. Този резултат е бил постигнат или чрез висок процент кораби под европейски флаг, или чрез морско управление на определен процент от флота (а също и чрез комбинация от тези два фактора).

(39) Освен това Комисията отбелязва, че според френските органи всички настоящи получатели експлоатират под европейски флаг дял от нетния тонаж на своя флот, равен поне на 25 %. Комисията отбелязва също, че доброто представяне на сектора на морския транспорт във Франция по отношение на използване на европейски флагове се потвърждава също и от външните проучвания, например проучването, публикувано от Oxford Economics през 2014 г., „*The economic value of the EU shipping industry*“ („*Икономическата стойност на сектора за морски транспорт в ЕС*“). В това проучване се констатира, че делът на тонажа под френски флаг е доста над 25 % от експлоатирания тонаж ([19]). Тъй като получателите по схемата са задължени да запазят или увеличат дела на флота си под европейски флаг, не е възможно повече от 75 % от нетния тонаж на флота им да бъде съставен от кораби, наети чрез тайм-чартър, които не плават под европейски флаг.

(40) Въпреки това Комисията трябва да отбележи, че действащото френско законодателство не предвижда правно задължение, което да гарантира, че дружествата получатели, наемащи кораби чрез тайм-чартър, винаги ще допринасят в достатъчна степен за постигане на целите на Насоките от 2004 г. По-специално по отношение на новите участници не съществуват конкретни задължения за флага, нито за собствена морска дейност.

(41) Въз основа на това Комисията достига до извода, че действащото френско законодателство не съдържа необходимите гаранции и не може да се счита за съвместимо с Насоките от 2004 г.

(42) В този контекст Комисията отбелязва ангажимента на Франция да предприеме коригиращи действия и да въведе като условие за включване в схемата за облагане с единна ставка задължението дружеството да използва определен минимален процент кораби под европейски флаг. Този дял ще бъде фиксиран на 25 % от нетния тонаж на флота, считано от данъчната 2015 година, и трябва да се спазва за целия десетгодишен период, за който се прилага опцията за облагане върху тонажа.

(43) Това условие е също толкова строго като условието в първоначалното Решение C(2003) 1476 окончателен, с което се разрешава френската схема за облагане върху тонажа. Предвид целите на Насоките от 2004 г., и по-специално необходимостта получателите да допринасят за постигане или на целта за вписване на флаговете в регистрите на държавите членки, или на целта за запазване на морското ноу-хау, като осъществяват морското управление на определен процент от своя флот, Комисията счита, че ангажиментът, поет от Франция, е подходящ. В действителност този ангажимент гарантира, че новите участници в схемата за облагане върху тонажа също ще допринесат за постигане на целта за вписване на флаговете в регистрите на държавите членки.

7.3. **Заключение**

(44) Комисията констатира, че през 2005 г. в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС Франция неправомерно е привела в действие промяната във френското законодателство относно облагането върху тонажа в частта му, касаеща корабите, наети чрез тайм-чартър.

(45) Тази промяна не е съвместима с ДФЕС, защото не гарантира, че новите участници в схемата за облагане върху тонажа ще допринесат в достатъчна степен за постигане на целите на Насоките от 2004 г., доколкото нямат правно задължение по отношение на флага на флота, нито по отношение на минималната собствена морска дейност.

(46) Както е договорено с френските органи, съществуващите официални правила трябва да бъдат коригирани, така че в бъдеще да се гарантира, че в схемата за облагане върху тонажа могат да участват само дружествата, при които поне 25 % от нетния тонаж е под европейски флаг. По този начин получателите по схемата за облагане върху тонажа ще допринесат за постигане на целите на Насоките от 2004 г. дори ако целият им флот е нает чрез тайм-чартър.

([19]) Вж. например графики 2.3г и 2.4б от проучването (http://www.oxfordeconomics.com/my-oxford/projects/272456).

(47) След като всички настоящи получатели вече спазват горепосочения праг и са задължени да запазят или увеличат дела от флота си под европейски флаг, не е необходимо да се изисква възстановяване на помощите,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Промяната на схемата за облагане върху тонажа, неправомерно приведена в действие от Франция през 2005 г. в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз, е несъвместима с вътрешния пазар по отношение на правилата, които се прилагат спрямо корабите, наети чрез тайм-чартър.

Член 2

Франция трябва да промени законодателството относно схемата за облагане върху тонажа, считано от данъчната 2015 година, в съответствие с ангажимента, който е поела и по силата на който в момента на включването им в схемата за облагане върху тонажа получателите по въпросната схема трябва да поставят минимум 25 % от флота си под флаг на държава членка или на държава, която е страна по Споразумението за ЕИП, и впоследствие да запазят или увеличат този процент.

Член 3

Франция трябва да уведоми Комисията за приемането на законодателните промени, посочени в член 2.

Член 4

Адресат на настоящото решение е Френската република.

Съставено в Брюксел на 4 февруари 2015 година.

За Комисията
Margrethe VESTAGER
Член на Комисията