ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2015/667

ze dne 4. února 2015

o státní podpoře SA.14551 (2013/C) poskytnuté Francií v důsledku změny podmínek podpor pro nájemce v případech časového pronájmu v rámci režimu zdanění podle tonáže

(oznámeno pod číslem C(2015) 434)

(Pouze francouzské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co byly zúčastněné strany vyzvány, aby předložily připomínky v souladu s výše uvedenými ustanoveními ([1]), a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) Dopisem ze dne 6. listopadu 2013 oznámila Komise Francii své rozhodnutí zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) ohledně podpor pro nájemce v případech časového pronájmu v rámci režimu zdanění podle tonáže. Rozhodnutí Komise o zahájení řízení (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“) bylo zveřejněno v Úředním *věstníku Evropské unie* ([2]). Komise vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek k opatřením podpory.

(2) Francouzské orgány předložily své komentáře a odpovědi na otázky obsažené v rozhodnutí o zahájení řízení v dopisech ze dne 28. dubna 2014, 14. května 2014 a 28. listopadu 2014. Setkání s francouzskými orgány se konalo dne 20. října 2014 v Bruselu.

(3) Třetí strany (Armateurs de France a Svaz provozovatelů námořních plavidel Evropského společenství – *European Community Shipowners'Associations*, ECSA) předložily své připomínky během lhůty stanovené v rozhodnutí o zahájení řízení. Dopisem ze dne 20. března 2014 předala Komise tyto připomínky francouzským orgánům. Francie vzala na vědomí připomínky třetích stran dopisem ze dne 28. dubna 2014.

2. SKUTKOVÝ RÁMEC

(4) Francouzský režim zdanění na základě tonáže, jenž Komise schválila v roce 2003 na základě pokynů Společenství o státních podporách v námořní dopravě z roku 1997 (dále jen „pokyny z roku 1997“) ([3]), neukládal žádnou obecnou podmínku týkající se vlajky plavidel flotily provozované námořními dopravci – příjemci tohoto režimu.

(5) Naproti tomu způsobilost činností uskutečňovaných na časově pronajatých plavidlech ke zdanění v tomto režimu ([4]) byla podmíněna zvláštním omezením týkajícím se procentního podílu, který na čisté tonáži flotily představovala plavidla neplující pod vlajkou Společenství. Podle 35. bodu odůvodnění rozhodnutí Komise C(2003) 1476 v konečném znění ze dne 13. května 2003, kterým se schvaluje francouzský režim zdanění podle tonáže ([5]), jsou činnosti uskutečňované na časově pronajatých plavidlech, která neplují pod vlajkou členského státu Evropského společenství, způsobilé pouze do výše 75 % čisté tonáže flotily provozované podnikem. V 36. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí se kromě toho uvádí, že se toto omezení nepoužije na plavidla plující pod vlajkou členského státu, jelikož jejich strategické a obchodní řízení je nutně prováděno z území členského státu.

([1]) Úř. věst. C 380, 28.12.2013, s. 29.
([2]) Viz poznámka č. 1.
([3]) Úř. věst. C 205, 5.7.1997, s. 5.
([4]) Časový pronájem (anglicky „time charter“) je definován jako smlouva, kterou dá pronajímatel k dispozici nájemci vybavené plavidlo s kompletní posádkou na časové období určené smlouvou, a to za protislužbu ve formě nákladní dopravy. Nájemce zajišťuje obchodní řízení plavidla, zatímco pronajímatel si uchovává jeho námořní řízení.
([5]) Rozhodnutí Komise ze dne 13. května 2003 o státní podpoře N 737/02, týkající se francouzského režimu paušálního zdanění na základě tonáže pro společnosti provozující námořní dopravu (Úř. věst. C 38, 12.2.2004, s. 5).

(6) Po přijetí pokynů Společenství o státních podporách v námořní dopravě z roku 2004 (dále jen „pokyny z roku 2004“) ([6]) zavedla Francie opravným finančním zákonem na rok 2005 (zákon č. 2005-1720 ze dne 30. prosince 2005) obecné pravidlo vlajky a zrušila zvláštní pravidlo pro časově pronajatá plavidla.

(7) Obecná struktura opatření je popsaná ve správním pokynu 4-H-3-08 zveřejněném v *Bulletin official des impôts* (Daňový věstník, BOI) č. 41 ze dne 11. dubna 2008 takto:

„Článek 47 opravného finančního zákona na rok 2005 (zákon č. 2005-1720 ze dne 30. prosince 2005) uvedl do souladu volitelný režim zdanění podle tonáže, stanovený v článku 209-0 B všeobecného daňového zákoníku, s novými pokyny Společenství o státní podpoře v námořní dopravě zveřejněnými dne 17. ledna 2004 v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Využití tohoto režimu je nyní podmíněno tím, že námořní společnosti, které se pro něj rozhodnou, se zavazují po dobu uplatňování tohoto nástroje zachovat nebo zvýšit ve své flotile podíl plavidel plujících pod vlajkou členského státu Evropského společenství.[…]“

(8) Pokud jde o způsobilost plavidel pronajímaných s posádkou, správní pokyn 4-H-3-08 upřesňuje:

„[…] Podmínka posledního pododstavce čl. 209-0 B I [všeobecného daňového zákoníku], která vylučuje z možnosti tohoto režimu časově pronajatá plavidla plující pod vlajkou státu, který není členským státem Evropského společenství, pokud představují více než 75 % čisté tonáže provozované flotily, je zrušena.“ ([7])

„Obchodní plavidla pronajímaná s posádkou a plující pod vlajkou státu, který není členským státem Evropského společenství, jsou tak způsobilá pro režim zdanění podle tonáže, byť představují více než 75 % čisté tonáže flotily provozované podnikem.

Jinými slovy, způsobilá plavidla pronajímaná s posádkou a plující pod vlajkou státu, který není členským státem Evropského společenství, těží z režimu zdanění podle tonáže bez omezení, pokud bude dodržena výše definovaného závazku […].“ ([8])

3. **DŮVODY, KTERÉ VEDLY K ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ**

(9) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise vyjádřila pochybnosti o slučitelnosti změny režimu zdanění podle tonáže, zavedené v roce 2005, s vnitřním trhem.

(10) Komise měla za to, že zrušení omezení týkajícího se způsobilosti u činností uskutečňovaných na časově pronajatých plavidlech, která neplují pod vlajkou členského státu, představuje opatření, které zavádí novou podporu, neboť není v souladu s rozhodnutím K(2003) 1476 v konečném znění, kterým se schvaluje francouzský režim zdanění podle tonáže, a protože Francie jej neoznámila Komisi.

([6]) Úř. věst. C 13, 17.1.2004, s. 3. Viz bod 3.1 odst. 7.
([7]) Čl. 1 odst. 4 správního pokynu 4-H-3-08.
([8]) Čl. 22 odst. 2 a 3 správního pokynu 4-H-3-08. „*Výše definovaným závazkem*“ se rozumí závazek podniků námořní přepravy po dobu uplatňování tohoto nástroje zachovat nebo zvýšit ve své flotile podíl plavidel plujících pod vlajkou členského státu Evropského společenství.

(11) Komise měla za to, že zachování omezení způsobilosti činností uskutečňovaných na časově pronajatých plavidlech, která neplují pod vlajkou členského státu, je odůvodněno snahou o dosažení cílů pokynů z roku 1997 a 2004.

4. **PŘIPOMÍNKY A ZÁVAZKY FRANCIE**

(12) Francouzské orgány potvrdily, že ve znění vycházejícím z článku 19 opravného finančního zákona na rok 2002 (zákon č. 2002-1576 ze dne 30. prosince 2002) článek 209-0 B všeobecného daňového zákoníku podmiňoval použití režimu zdanění podle tonáže dodržováním maximálního prahu způsobilosti ve výši 75 % čisté tonáže flotily provozované podnikem pro časově pronajatá plavidla, jež neplují pod vlajkou některého z členských států Evropského společenství ([9]). Tento poměr byl schválen Komisí v 35. bodě odůvodnění rozhodnutí K(2003) 1476 v konečném znění ([10]).

(13) Podrobné údaje shromážděné francouzským ředitelstvím pro daňovou legislativu (*Direction de la législation fiscale*) potvrzují dodržování procentního podílu plavidel časově pronajímaných s posádkou, která neplují pod vlajkou Společenství, na celkové tonáži plavidel provozovaných podnikem, a to podle jednotlivých podniků a pro každý rok počínaje rokem volby režimu. V souhrnných tabulkách zaslaných Komisi jsou zastoupeny nejen všechny členské podniky sdružení Armateurs de France, které si zvolily režim zdanění podle tonáže ([11]), ale i plavidla lodních společností provozujících veřejnou službu přívozů ([12]). Zbývajících 15 % připadá na společnosti, které si nezvolily režim zdanění podle tonáže a nejsou členy žádného seskupení provozovatelů námořních plavidel (hlavně SNCM a CMN). Poskytnuté údaje ukazují, že od zavedení zdanění podle tonáže v roce 2003 až do roku 2014 nepřekročil žádný příjemce tento práh. Nejvyšší v poslední době zaznamenaný podíl činí 41 %, což je značně pod referenční hodnotou povolenou v roce 2003.

(14) Žádný z dotčených podniků během roku, na který se vztahovala možnost volby režimu zdanění podle tonáže, nepřekročil hranici 75 %.

(15) Kromě toho všichni stávající příjemci mají pod vlajkou členského státu Unie nebo státu, který je stranou Dohody o EHP (dále jen „evropskou vlajkou“), podíl čisté tonáže své flotily nejméně ve výši 25 %. Jelikož příjemci režimu mají povinnost udržovat nebo zvyšovat ve své flotile podíl plavidel plujících pod evropskou vlajkou, nikdy nebude možné, aby více než 75 % čisté tonáže jejich flotily bylo složeno z pronajímaných plavidel, jež neplují pod evropskou vlajkou. Na tomto základě budou příjemci vždy dodržovat podmínky rozhodnutí K(2003) 1476 v konečném znění.

(16) Nicméně v rámci výměny názorů s Komisí francouzské orgány uznaly, že platné francouzské právní předpisy nestanoví právní požadavky zaručující, že přijímající podniky, které dočasně používají plavidla pronajatá s posádkou, vždy dostatečně přispějí ke splnění cílů pokynů z roku 2004. Zejména pro nové účastníky neexistují žádné specifické povinnosti ani z hlediska státu vlajky, ani z hlediska minimální vlastní námořní činnosti.

(17) K nápravě této situace se francouzské orgány zavázaly, že počínaje fiskálním rokem 2015 ([13]) bude volba režimu zdanění podle tonáže platná pouze tehdy, pokud podnik provozuje pod evropskou vlajkou podíl čisté tonáže své flotily nejméně 25 % a zavazuje se zachovat nebo zvýšit tento podíl během desetileté lhůty, během níž je volba platná. V případě integrované daňové skupiny se tento závazek kvantifikuje na základě celkové čisté tonáže společností daňové skupiny.

5. **PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH TŘETÍCH STRAN**

5.1. **Připomínky sdružení Armateurs de France**

(18) Armateurs de France (AdF) je profesním sdružením zastupujícím provozovatele námořní přepravy a služeb.

([9]) Třetí odstavec článku 209-0 B (I) všeobecného daňového zákoníku upřesňuje, že „časově pronajímaná plavidla, jež neplují pod vlajkou některého z členských států Evropského společenství, nemohou využívat tento režim, pokud představují více než 75 % čisté tonáže flotily provozované podnikem“.

([10]) 35. bod odůvodnění rozhodnutí K(2003) 1476 v konečném znění:„Činnosti uskutečňované na časově pronajatých plavidlech, která neplují pod vlajkou některého z členských států Evropského společenství, jsou způsobilé pro režim paušálního zdanění na základě tonáže, pouze pokud představují nejvýše 75 % čisté tonáže flotily provozované podnikem“.

([11]) Členové sdružení Armateurs de France představují 80 % tonáže provozované francouzskými majiteli plavidel.

([12]) Posledně uvedení tvoří 5 % celkové tonáže francouzských plavidel.

([13]) Francouzský režim zdanění podle tonáže stanovený v článku 209-0 B všeobecného daňového zákoníku byl změněn článkem 75 druhého opravného finančního zákona na rok 2014 (zákon č. 2014-1655 ze dne 29. prosince 2014). Nová podmínka platí pro podniky, které budou využívat režim během rozpočtového roku ode dne 27. listopadu 2014.

(19) AdF připomíná, že původní francouzský systém, který byl Francií oznámen, byl schválen Komisí v roce 2003 na základě pokynů z roku 1997.

(20) Francouzský režim z roku 2003 stanovil, že činnosti uskutečňované na časově pronajatých plavidlech plujících pod vlajkou třetího státu jsou způsobilé pouze do výše 75 % čisté tonáže flotily. Jinými slovy je třeba, aby podíl plavidel pronajímaných s posádkou, která neplují pod vlajkou Společenství, nepřesáhl 75 % celkové tonáže provozované podnikem.

(21) V roce 2004, tedy po oznámení režimu Francií, byly pokyny z roku 1997 nahrazeny a upřesněny. Pokyny z roku 2004 však opakovaly jejich cíle, zejména „podporu registrace plavidel pod vlajky členských států nebo jejich přeregistraci pod tyto vlajky“ nebo „zachování a zlepšení námořního know-how, jakož i […] ochranu a podporu zaměstnanosti evropských námořníků“.

(22) Za účelem dosažení souladu s novými pokyny se Francie rozhodla nahradit prahovou hodnotu 75 % novým kritériem. Toto nové kritérium spočívající v „zachování nebo zvýšení podílu plavidel flotily plujících pod vlajkou členského státu“ poskytuje větší záruky, pokud jde o ochranu a podporu pracovních míst Společenství, než omezení uplatnitelná pro časově pronajatá plavidla plující pod vlajkami vně Společenství.

(23) Vzhledem k tomu, že francouzská právní úprava pouze přebírá znění pokynů z roku 2004, nelze pochybovat o jejím souladu. Jsou proto zmíněny zásady právní jistoty a ochrany legitimního očekávání.

(24) S ohledem na probíhající formální šetření členové sdružení Armateurs de France ověřili, zda prahová hodnota 75 % byla dodržena již od počátku a během celého období od roku 2003.

(25) Toto ověření ukázalo, že procentní podíl – podle jednotlivých podniků a pro každý rok – pronajímaných plavidel, která plují pod vlajkou třetího státu, ve vztahu k celkové provozované tonáži nepřesahuje původní podíl 75 % schválený v roce 2003, a to nehledě na změny ve francouzských právních předpisech. Povinnost zachovat nebo zvýšit podíl flotily pod vlajkou Společenství vedla ve skutečnosti k témuž výsledku jako předchozí kritérium, a proto může být sama o sobě považována za dostatečně vhodné kritérium.

(26) Takto nastavená stávající francouzská kritéria, zejména kritérium „zachovat nebo zvýšit podíl plavidel flotily plujících pod vlajkou členského státu“, jsou plně v souladu s cíli stanovenými v pokynech z roku 2004.

5.2. **Připomínky Svazu provozovatelů námořních plavidel Evropského společenství (ECSA)**

(27) ECSA za prvé zdůrazňuje, že časový pronájem je jedním z hlavních mechanismů, jež mají rejdařské společnosti k dispozici. Umožňuje svěřit obchodní a provozní řízení po dohodnutou dobu nájemci plavidel, zatímco vlastnictví a další aspekty řízení plavidel nadále náleží jejich majiteli. Námořní přepravci mají tedy určitou flexibilitu, aby mohli optimálně reagovat na požadavky svých klientů, a upevnit tak své postavení na globálním trhu. Pomocí flexibility umožněné časovým pronájmem plavidel s posádkou mohly evropské námořní společnosti získat poměrně rychle tržní podíly.

(28) V námořním odvětví je nejdůležitější zaměstnanost na pevnině přímo související s obchodním a provozním řízením plavidel a nepřímo zachování a přitažlivost námořních společností. V posledních desetiletích evropští majitelé plavidel nepochybně prokázali vynikající řídicí a operační schopnosti. Prostřednictvím pronájmu plavidel bez ohledu na vlajku, pod kterou plují, byla v námořních společnostech z EU rozvíjena a udržována pracovní místa a dovednosti na vysoké úrovni.

(29) Podle názoru ECSA jsou změny provedené Francií v roce 2005, pokud jde o režim zdanění podle tonáže, v souladu s cíli stanovenými v pokynech z roku 2004. Trvat na formálním znovuzavedení omezení pro časově pronajatá plavidla, jež neplují pod vlajkou členského státu Unie, by evropské námořní společnosti zbavilo možnosti pružně reagovat na požadavky klientů přiměřeným a optimálním způsobem a posilovat své postavení na globálním trhu.

(30) ECSA se domnívá, že pokud by Komise trvala na tom, že námořní společnosti mohou podléhat zdanění podle tonáže, pouze pokud vlastní a provozují určité procento obchodních plavidel, měla by námořním společnostem EU dovolit provozovat až 10 tun hrubé nosnosti (DWT) ([14]) na pronajatých plavidlech na jednu DWT u vlastního plavidla nebo u plavidla pronajatého bez posádky v rámci režimů zdanění podle tonáže. Použití výše uvedeného poměru nesmí podléhat kritériím, jako je registr Společenství.

(31) Závěrem je, že pokyny Společenství by měly zůstat pružným rámcem. Musí umožnit členským státům přijmout vhodná opatření na podporu jejich flotil podle jejich vlastních potřeb, za předpokladu, že bude zajištěn jejich příspěvek k plnění cílů těchto pokynů. ECSA se domnívá, že evropské námořní společnosti, které provozují plavidla na základě pronájmu plavidel s posádkou, rovněž dosahují těchto cílů, ať už tato plavidla plují pod vlajkou členského státu, či nikoli.

6. VYJÁDŘENÍ FRANCIE K PŘIPOMÍNKÁM ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

(32) Francie v dopise ze dne 28. dubna 2014 vzala na vědomí připomínky třetích stran podporující její stanovisko.

7. POSOUZENÍ OPATŘENÍ

7.1. Existence podpory podle čl. 107 odst. 1 SFEU

(33) V rozhodnutí K(2003) 1476 v konečném znění byl francouzský režim zdanění podle tonáže uznán jako režim podpory.

(34) Důvody, které vedly Komisi k závěru, že režim zdanění podle tonáže vskutku představuje režim státní podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, zůstávají v platnosti. Konkrétně, režim zdanění podle tonáže je volitelný režim, který se odchyluje od pravidel platných pro výpočet daně z příjmu právnických osob, který některým podnikům – podnikům námořní dopravy – poskytuje hospodářskou výhodu související se snížením daňového základu, což obecně snižuje zdanění jejich příjmů. Podniky námořní dopravy působí na trzích, na kterých vládne silná hospodářská soutěž v mezinárodním měřítku takovým způsobem, že výhody režimu zdanění podle tonáže mohou narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi smluvními stranami Dohody o EHP.

(35) Zrušení omezení týkajícího se způsobilosti činností uskutečňovaných na časově pronajatých plavidlech, která neplují pod vlajkou členského státu, je opatření, které zavádí nové opatření podpory bez předchozího oznámení Komisi, což je v rozporu s tím, co stanoví čl. 108 odst. 3 SFEU. Jedná o novou podporu, neboť není v souladu s rozhodnutím K(2003) 1476 v konečném znění, kterým se schvaluje francouzský režim zdanění podle tonáže, a protože jej Francie neoznámila Komisi. Na rozdíl od toho, co tvrdí AdF ([15]), zrušení omezení nemůže být považováno za vhodné opatření, kterým francouzský režim zdanění podle tonáže dosáhne souladu s pokyny z roku 2004 ([16]), jelikož toto zrušení není v souladu s cíli pokynů z roku 2004, jak je vysvětleno v bodě 7.2 tohoto rozhodnutí. V důsledku toho zrušení omezení týkajícího se způsobilosti činností uskutečňovaných na časově pronajatých plavidlech, která neplují pod vlajkou členského státu, nemůže být součástí existující podpory ve smyslu bodu 13 pokynů z roku 2004 ([17]).

7.2. Slučitelnost s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 SFEU

(36) Podmínky pro použití čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU v oblasti námořní dopravy byly objasněny v pokynech z roku 2004. Proto musí být slučitelnost opatření, které je předmětem tohoto rozhodnutí, posouzena na základě pokynů z roku 2004.

(37) Pokyny z roku 2004, stejně jako pokyny z roku 1997, nestanoví výslovné omezení pro zařazení časově pronajímaných plavidel s posádkou do režimů zdanění podle tonáže. Nicméně v předchozích rozhodnutích ([18]) se Komise přesto domnívala, že nájemci využívající režim zdanění podle tonáže musí přispívat buď k cíli registrace

([14]) Tun hrubé nosnosti (DWT).
([15]) Viz (21). až (23). bod odůvodnění tohoto rozhodnutí.
([16]) Viz bod 13 pokynů z roku 2004.
([17]) Oproti kritériu „zachování nebo […] zvýšení podílu plavidel flotily plujících pod vlajkou členského státu“, který je uveden v platnost s cílem dosáhnout souladu s pokyny z roku 2004.
([18]) Viz například původní rozhodnutí K(2003) 1476 v konečném znění a rozhodnutí Komise 2009/626/ES ze dne 25. února 2009 o režimu podpory C 2/08 (ex N 572/07) o změně systému zdanění podle tonáže v Irsku (Úř. věst. L 228, 1.9.2009, s. 20). Viz také rozhodnutí o zahájení řízení, body 24 až 26.

plavidel pod vlajky členských států, nebo k cíli zachování evropského know-how v námořním odvětví prostřednictvím zajištění námořního řízení pro určitý procentní podíl své flotily. Žádný podnik nesmí využívat režim zdanění podle tonáže, aniž by přispěl k plnění hlavních cílů pokynů z roku 2004.

(38) S ohledem na statistické údaje poskytnuté francouzskými orgány Komise konstatuje, že navzdory skutečnosti, že omezení pro časově pronajatá plavidla byla zrušena v roce 2005, příjemci francouzského režimu zdanění podle tonáže dostatečně přispěli k dosažení výše uvedených cílů, jelikož podíl plavidel pronajímaných s posádkou, která neplují pod vlajkou Společenství, nepřesahuje 41 % celkové tonáže přijímajících společností. Tento výsledek byl zajištěn buď vysokou mírou plavidel pod evropskou vlajkou, nebo prostřednictvím námořního řízení určité procentní části flotily (nebo kombinací těchto dvou faktorů).

(39) Komise navíc konstatuje, že podle francouzských orgánů všichni stávající příjemci provozují pod evropskou vlajkou nejméně 25 % čisté tonáže své flotily. Komise také poznamenává, že dobrý výkon francouzského odvětví námořní dopravy, pokud jde o využívání evropské vlajky, je rovněž potvrzen externími studiemi, například studií vydanou v roce 2014 Oxford Economics s názvem „*The economic value of the EU Shipping Industry*“. Podle této studie lze konstatovat, že procentní podíl tonáže pod vlajkou Francie se pohybuje nad 25 % provozované tonáže ([19]). Jelikož příjemci režimu mají povinnost udržovat nebo zvyšovat podíl své flotily pod evropskou vlajkou, pronajímaná plavidla, jež neplují pod evropskou vlajkou, nebudou nikdy moci představovat více než 75 % čisté tonáže jejich flotily.

(40) Nicméně Komise musí konstatovat, že platné francouzské právní předpisy nestanoví právní požadavky zaručující, že přijímající podniky, které dočasně používají plavidla pronajatá s posádkou, vždy dostatečně přispějí ke splnění cílů pokynů z roku 2004. Zejména pro nové účastníky neexistují žádné specifické povinnosti ani z hlediska státu vlajky, ani z hlediska vlastního námořního řízení.

(41) Na tomto základě Komise vyvozuje závěr, že platné francouzské právní předpisy neobsahují nezbytné záruky, a tudíž nemohou být považovány za slučitelné s pokyny z roku 2004.

(42) V této souvislosti bere Komise na vědomí závazek Francie napravit situaci zavedením povinnosti využívat určitý minimální podíl plavidel pod evropskou vlajkou jakožto podmínku pro možnost volby režimu paušálního zdanění. Tento procentní podíl bude počínaje rokem 2015 stanoven na 25 % čisté tonáže flotily a musí být dodržen během celého 10letého období, na které se vztahuje volba zdanění podle tonáže.

(43) Tato podmínka je stejně přísná jako podmínka obsažená v původním rozhodnutí K(2003) 1476 v konečném znění, kterým se schvaluje francouzský režim zdanění podle tonáže. S ohledem na cíle pokynů z roku 2004, zejména na požadavek, aby příjemci přispěli buď k cíli registrace plavidel pod vlajky členských států, nebo k cíli zachování evropského know-how v námořním odvětví prostřednictvím zajištění námořního řízení pro určitý procentní podíl své flotily, dospěla Komise k závěru, že závazek Francie je přiměřený. Tímto závazkem přispějí k cíli registrace plavidel pod vlajky členských států i noví účastníci režimu zdanění podle tonáže.

7.3. **Závěry**

(44) Komise konstatuje, že Francie v roce 2005 v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU protiprávně provedla změnu francouzských právních předpisů o zdanění podle tonáže, pokud jde o časový pronájem plavidel s posádkou.

(45) Tato změna není v souladu se SFEU, neboť nezajišťuje, aby noví účastníci režimu zdanění podle tonáže přispívali k cílům pokynů z roku 2004, jelikož nemají právní povinnost, pokud jde o vlajku jejich flotily, ani pokud jde o minimální vlastní námořní činnosti.

(46) S francouzskými orgány bylo dohodnuto, že stávající formální pravidla musí být upravena, aby se zajistilo, že v budoucnu budou moci vstoupit do daňového režimu na základě tonáže pouze společnosti, které mají alespoň 25 % své čisté tonáže pod evropskou vlajkou. Na tomto základě příjemci režimu zdanění podle tonáže přispějí k cílům pokynů z roku 2004, i když je celá jejich flotila v dočasném pronájmu.

([19]) Viz například grafy 2.3d a 2.4b studie (http://www.oxfordeconomics.com/my-oxford/projects/272456).

(47) Jelikož všichni příjemci již splňují výše uvedenou prahovou hodnotu a mají již povinnost zachovat nebo zvýšit procentní podíl plavidel své flotily plujících pod evropskou vlajkou, není třeba požadovat vrácení podpor,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Změna režimu zdanění podle tonáže provedená v roce 2005 protiprávně Francií v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie je neslučitelná s vnitřním trhem, pokud jde o pravidla pro časově pronajatá plavidla.

Článek 2

Francie zreviduje právní předpisy režimu zdanění podle tonáže počínaje rokem 2015 podle závazku, který přijala a podle něhož jsou při vstupu do režimu zdanění podle tonáže příjemci tohoto režimu povinni mít alespoň 25 % své flotily pod vlajkou členského státu Unie nebo státu, který je stranou dohody o EHP, a nadále tento podíl zachovávat či zvyšovat.

Článek 3

Francie uvědomí Komisi po přijetí legislativních změn uvedených v článku 2.

Článek 4

Toto rozhodnutí je určeno Francouzské republice.

V Bruselu dne 4. února 2015

Za Komisi
Margrethe VESTAGER
členka Komise