KOMMISSIONENS AFGØRELSE (EU) 2015/667

af 4. februar 2015

om statsstøttesag SA.14551 (2013/C) om Frankrigs ændring af vilkårene for støtte ydet i forbindelse med timechartrede skibe inden for rammerne af tonnageskatteordningen

(meddelt under nummer C(2015) 434)

(Kun den franske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 108, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter i overensstemmelse med disse bestemmelser at have opfordret interesserede parter til at fremsætte bemærkninger ([1]), under hensyn til de indkomne bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

(1) Ved brev af 6. november 2013 meddelte Kommissionen Frankrig, at den havde besluttet at indlede proceduren efter artikel 108, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) angående støtte ydet i forbindelse med timechartrede skibe inden for rammerne af tonnageskatteordningen. Kommissionens afgørelse om at indlede procedure i sagen (herefter »åbningsafgørelsen«) blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* ([2]). Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til den omhandlede støtte.

(2) De franske myndigheder fremsendte deres bemærkninger og deres svar på de spørgsmål, der blev rejst i åbningsafgørelsen, ved brev af 28. april, 14. maj og 28. november 2014. Et møde med de franske myndigheder fandt sted den 20. oktober 2014 i Bruxelles.

(3) Inden for den i åbningsafgørelsen fastsatte frist indkom der bemærkninger fra den franske rederiforening, Armateurs de France, og fra den europæiske rederiorganisation, European Community Shipowners' Association (ECSA). Ved brev af 20. marts 2014 videresendte Kommissionen disse bemærkninger til de franske myndigheder. Frankrig tog bemærkningerne fra tredjeparter til efterretning i brev af 28. april 2014.

2. SAGSFREMSTILLING

(4) Den franske tonnageskatteordning, som blev godkendt af Kommissionen i 2003 på grundlag af EF-retningslinjerne for statsstøtte til søtransportsektoren fra 1997 (»1997-retningslinjerne«) ([3]), indeholdt ingen flagtilknytningskrav for de skibe, som tonnagebeskattede rederier sejler med.

(5) For timechartrede ([4]) skibe gjaldt der derimod en særlig begrænsning, idet skibe, der ikke sejlede under et EU-lands flag, højst måtte tegne sig for en nærmere fastsat procentandel af rederiflådens nettotonnage. Ifølge betragtning 35 i Kommissionens beslutning K(2003) 1476 endelig af 13. maj 2003 om godkendelse af den franske tonnageskatteordning ([5]) kunne ordningen kun finde anvendelse på timechartrede skibe, der ikke sejlede under en EU-medlemsstats flag, for op til 75 % af rederiflådens nettotonnage. I betragtning 36 i denne beslutning blev det desuden præciseret, at denne grænse ikke gjaldt for skibe, der sejler under et EU-lands flag, og som strategisk og forretningsmæssigt drives fra en EU-medlemsstats territorium.

([1]) EUT C 380 af 28.12.2013, s. 29.
([2]) Se fodnote 1.
([3]) EFT C 205 af 5.7.1997, s. 5.
([4]) Timecharter (også kaldet tidsbefragtning) kan defineres som en kontrakt, hvor en bortfragter stiller et fuldt bemandet og udrustet skib til rådighed for en befragter i en nærmere aftalt periode mod betaling af en fragt. Befragteren overtager den forretningsmæssige drift, mens bortfragteren bevarer ansvaret for den søfartsmæssige drift.
([5]) Kommissionen beslutning af 13. maj 2003 i statsstøttesag N 737/02 om den franske ordning med standardtonnagebeskatning af rederier (EUT C 38 af 12.2.2004, s. 5).

(6) Efter udsendelsen af EU-retningslinjerne for statsstøtte til søtransportsektoren fra 2004 (»2004-retningslinjerne«) ([6]) indførte Frankrig ved en ændring til finansloven for 2005 (lov nr. 2005-1720 af 30. december 2005) en generel flagregel og ophævede den særlige regel, der gjaldt for timechartrede skibe.

(7) Den generelle baggrund for foranstaltningen beskrives således i cirkulære 4-H-3-08, som er offentliggjort i *Bulletin officiel des impôts* (BOI) nr. 41 af 11. april 2008:

»Ved § 47 i ændring til finanslov for 2005 (lov nr. 2005-1720 af 30. december 2005) blev den valgfrie tonnageskatteordning i skattelovens § 209-0 B bragt i overensstemmelse med de nye EU-retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren, som den 17. januar 2004 blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Adgangen til denne ordning er herefter betinget af, at de rederier, der ønsker at være omfattet af den, forpligter sig til at fastholde eller forøge den andel af deres flåde, der sejler under en EU-medlemsstats flag, så længe de er omfattet af ordningen. …«.

(8) Hvad timechartrede skibe angår, hedder det i cirkulære 4-H-3-08, at

»… bestemmelsen i [skattelovens] § 209-0 B, stk. 1, om, at timechartrede skibe, der ikke sejler under et EU-lands flag, ikke kan være omfattet af ordningen, hvis de tegner sig for over 75 % af det pågældende rederis samlede nettotonnage, er ophævet« ([7]).

»Timechartrede skibe, der sejler under et tredjelands flag, kan således være omfattet af tonnageskatteordningen, selv om de tegner sig for over 75 % af nettotonnagen i et rederis flåde.

Med andre ord kan timechartrede skibe, der sejler under et tredjelands flag, falde ind under tonnageskatteordningen uden nogen begrænsninger, forudsat at den ovennævnte forpligtelse overholdes …« ([8]).

3. **BAGGRUND FOR INDLEDNINGEN AF DEN FORMELLE UNDERSØGELSESPROCEDURE**

(9) I sin åbningsafgørelse udtrykte Kommissionen tvivl om, hvorvidt den ændring af tonnageskatten, der blev indført i 2005, er forenelig med det indre marked.

(10) Kommissionen fandt, at ophævelsen af begrænsningerne i adgangen til ordningen for timechartrede skibe, der ikke sejler under et EU-lands flag, er en foranstaltning, hvorved der indføres en ny støtte, eftersom den ikke stemmer overens med beslutning K(2003) 1476 endelig om godkendelse af den franske tonnageskatteordning og ikke er blevet anmeldt til Kommissionen.

([6]) EUT C 13 af 17.1.2004, s. 3. Se punkt 3.1, syvende afsnit.
([7]) Punkt 1, fjerde afsnit, i cirkulære 4-H-3-08.
([8]) Punkt 22, andet og tredje afsnit, i cirkulære 4-H-3-08. Med den »ovennævnte forpligtelse« menes rederiernes forpligtelse til at fastholde eller forøge den andel af deres flåde, der sejler under en EU-medlemsstats flag, så længe de er omfattet af ordningen.

(11) Kommissionen fandt, at det af hensyn til virkeliggørelsen af de mål, der ligger til grund for 1997- og 2004-retningslinjerne, er nødvendigt at opretholde en begrænsning i adgangen til tonnageskatteordningen for timechartrede skibe, der ikke sejler under et EU-lands flag.

4. BEMÆRKNINGER OG TILSAGN FRA FRANKRIG

(12) Indledningsvis bekræftede de franske myndigheder, at med den ændring, der blev indført ved § 19 i ændringen til finansloven for 2002 (lov nr. 2002-1576 af 30. december 2002), gjorde bestemmelserne i skattelovens § 209-0 B anvendelsen af tonnageskatteordningen betinget af, at timechartrede skibe, der ikke sejlede under et EU-lands flag, kun tegnede sig for højst 75 % af nettotonnagen i rederiets flåde ([9]). Denne procentdel blev godkendt af Kommissionen i betragtning 35 i beslutning K(2003) 1476 endelig ([10]).

(13) Ifølge detaljerede oplysninger, som det franske skattelovgivningsdepartement har indhentet, er andelen af timechartrede skibe, der ikke sejler under EU-flag, i forhold til rederiets samlede tonnage, blevet overholdt af alle rederier i alle årene siden det år, hvor de valgte denne ordning. De sammenfattende tabeller, Kommissionen har fået tilsendt, omfatter ikke alene alle de rederier, som er medlemmer af den franske rederiforening og har valgt tonnageskatteordningen ([11]), men også færgerederier, der udfører befordringspligtydelser. ([12]) De resterende 15 % udgøres af rederier, der ikke har valgt tonnageskatten og ikke er medlemmer af nogen rederiforening (hovedsagelig SNCM og CMN). Tallene viser, at denne grænse ikke er blevet overskredet af noget rederi, siden tonnageskatten blev indført og frem til 2014. Den højeste procentdel, der har kunnet iagttages i de senere år, er 41 %, hvilket er langt under den, der blev godkendt i 2003.

(14) Ingen af rederierne har overskredet 75 %-grænsen i nogen af de år, hvor de var omfattet af tonnageskatteordningen.

(15) Desuden transporterer alle de rederier, der på nuværende tidspunkt tonnagebeskattes, en nettotonnage svarende til mindst 25 % af deres flådes nettotonnage under et EU- eller EØS-lands flag (»europæisk flag«). Eftersom de tonnagebeskattede rederier har pligt til at fastholde eller forøge den andel af deres flåde, der sejler under europæisk flag, vil timechartrede skibe, der sejler under ikke-europæisk flag, aldrig kunne komme til at udgøre over 75 % af deres flåde. De vil således altid overholde de betingelser, der blev opstillet i beslutning K(2003) 1476 endelig.

(16) Under drøftelserne med Kommissionen anerkendte de franske myndigheder dog, at den nugældende franske lovgivning ikke indeholder nogen juridiske forpligtelser, der sikrer, at rederier, der benytter timechartrede skibe, altid i tilstrækkeligt omfang bidrager til målsætningerne i 2004-retningslinjerne. For nye rederier, der kommer med i ordningen, stilles der bl.a. ingen særlige krav angående flagtilknytning og heller ingen krav til, hvor stor en del af deres sejladser de selv skal udføre.

(17) For at afhjælpe denne situation har de franske myndigheder givet tilsagn om, at det fra skatteåret 2015 ([13]) kun vil være muligt at vælge tonnagebeskatning på betingelse af, at mindst 25 % af rederiets nettotonnage har europæisk flagtilknytning, og at rederiet forpligter sig til at fastholde eller forøge denne andel i den tiårsperiode, hvor det er omfattet af tonnagebeskatningen. For skattemæssigt integrerede koncerners vedkommende gælder denne forpligtelse for alle koncernvirksomhedernes samlede nettotonnage.

5. BEMÆRKNINGER FRA TREDJEMAND

5.1. Bemærkninger fra den franske rederiforening

(18) Den franske rederiforening, Armateurs de France (AdF), er brancheorganisationen for søtransporterhvervene i Frankrig.

([9]) I skattelovens § 209-0 B, stk. 3, hedder det, at »timechartrede skibe, der ikke sejler under et EU-lands flag, kan ikke være omfattet af denne ordning, hvis de tegner sig for over 75 % af rederiets flåde«.

([10]) Betragtning 35 i beslutning K(2003) 1476 endelig:»Aktiviteter udført af timechartrede skibe, der ikke sejler under en EU-medlemsstats flag, kan kun falde ind under tonnageskatteordningen, hvis de højst tegner sig for 75 % af nettotonnagen i rederiets flåde«.

([11]) Den franske rederiforenings medlemmer repræsenterer 80 % af de franske rederiers tonnage.

([12]) De tegner sig for under 5 % af de franske rederiers samlede tonnage.

([13]) Den franske tonnageskatteordning i den almindelige skattelovs § 209-0 B blev ændret ved § 75 i anden ændring til finansloven for 2014 (lov nr. 2014-1655 af 29.12.2014). Den nye betingelse gælder for de rederier, som vælger at blive tonnagebeskattet i skatteårene efter den 27. november 2014.

(19) AdF henviser til, at den oprindelige franske ordning, som blev anmeldt af Frankrig, blev godkendt af Kommissionen i 2003 på grundlag af 1997-retningslinjerne.

(20) Under den franske ordning fra 2003 kunne et rederi kun blive tonnagebeskattet, hvis timechartrede skibe under et tredjelands flag ikke tegnede sig for over 75 % af rederiflådens nettotonnage. Med andre ord måtte timechartrede skibe, der ikke sejlede under et EU-lands flag, ikke repræsentere over 75 % af rederiets samlede tonnage.

(21) I 2004, efter at Frankrig havde anmeldt ordningen, blev 1997-retningslinjerne erstattet af et sæt nye retningslinjer. 2004-retningslinjerne opstiller flere målsætninger, bl.a. at »fremme indflagning eller genflagning i medlemsstaternes registre« og at »bevare og forbedre den maritime knowhow og beskytte og fremme beskæftigelsen blandt europæiske søfolk«.

(22) Det var for at efterkomme de nye retningslinjer, at Frankrig besluttede at indføre et nyt kriterie i stedet for 75 %-grænsen. Dette nye kriterie, der drejer sig om »fastholdelse eller forøgelse af den andel af flåden, der sejler under EU-flag«, gav rent faktisk en bedre garanti for beskyttelse og fremme af beskæftigelsen af EU-søfolk end den begrænsning, der gjaldt for timechartrede skibe uden EU-flagtilknytning.

(23) Eftersom de franske regler alene er en gengivelse af bestemmelserne i 2004-retningslinjerne, kunne der ikke være nogen grund til at tro, at de ikke var forenelige med det indre marked. Rederiforeningen henviser i forbindelse hermed til principperne om retssikkerhed og berettigede forventninger.

(24) I anledning af denne sag har rederiforeningen undersøgt, om 75 %-grænsen er blevet overholdt, siden den blev indført og frem til 2003.

(25) Denne undersøgelse viser, at intet rederi i nogen af årene har overskredet den grænse for timechartrede skibe med tredjelandsflagtilknytning, der oprindeligt var sat til 75 % af den samlede tonnage, og som blev godkendt i 2003, til trods for den ændring af de franske regler, der havde fundet sted. Forpligtelsen til at fastholde eller forøge den andel af flåden, der sejler under EU-flag, har i praksis ført til det samme resultat som det tidligere kriterie og kan derfor anses for at være tilstrækkeligt stringent i sig selv.

(26) De nugældende franske kriterier, især kravet om fastholdelse eller forøgelse af den andel af flåden, der har EU-flagtilknytning, stemmer fuldt overens med de målsætninger, der opstilles i 2004-retningslinjerne.

5.2. **Bemærkninger fra den europæiske rederiorganisation (ECSA)**

(27) ECSA peger allerførst på, at timechartring er et af de vigtigste redskaber, rederierne råder over. Timechartring giver mulighed for at overlade den forretningsmæssige og driftsmæssige ledelse til en befragter i en aftalt periode, mens skibets ejer bevarer ansvaret for de øvrige aspekter ved skibets drift. Det giver rederierne en vis fleksibilitet til at optimere dækningen af deres kunders behov og sikre deres position på verdensmarkedet. Denne fleksibilitet ved timechartring har sat de europæiske rederier i stand til ret hurtigt at vinde markedsandele.

(28) Den vigtigste faktor i rederibranchen er arbejdspladserne på landjorden i forbindelse med den forretningsmæssige og operative drift af skibene og indirekte rederiernes fortsatte bestående og tiltrækningskraft. De seneste årtier vidner klart om de europæiske rederiers kompetence inden for operativ ledelse og administration. Chartring af skibe, uanset hvilket flag de sejler under, har således gjort det muligt at skabe og fastholde højtkvalificerede arbejdspladser i europæiske rederier.

(29) ECSA mener, at de ændringer, Frankrig foretog i sin tonnageskatteordning i 2005, stemte overens med målsætningerne i 2004-retningslinjerne. Hvis der insisteres på en formel genindførelse af den begrænsning, der gjaldt for timechartrede skibe uden EU-flagtilknytning, vil de europæiske rederier miste den fleksibilitet, der er nødvendig for at sikre en optimal dækning af kundernes efterspørgsel og styrke deres position på verdensmarkedet.

(30) Men hvis Kommissionen fastholder, at rederierne skal eje og drive en bestemt andel af skibene for at kunne være omfattet af tonnageskatten, mener ECSA, at Kommissionen bør give de europæiske rederier mulighed for inden for rammerne af tonnageskatteordningen at indchartre op til 10 DWt ([14]) for hvert DWt på egne skibe eller bareboatchartrede skibe. Der bør ikke stilles yderligere betingelser herfor, såsom EU-flagtilknytning.

(31) ECSA mener, at EU-retningslinjerne fortsat bør være en fleksibel ramme. De bør give medlemsstaterne mulighed for at træffe hensigtsmæssige foranstaltninger til gavn for deres rederier, på basis af deres egne behov, forudsat at de bidrager til disse retningslinjers målsætninger. ECSA finder, at de europæiske rederier, som benytter timechartrede skibe, også realiserer disse mål, uanset om de pågældende skibe sejler under EU-flag eller ej.

6. FRANKRIGS BEMÆRKNINGER TIL BEMÆRKNINGERNE FRA INTERESSEREDE TREDJEPARTER

(32) Frankrig noterede i brev af 28. april 2014 de bemærkninger, som tredjeparterne havde fremført til støtte for Frankrigs argumenter.

7. VURDERING AF FORANSTALTNINGERNE

7.1. Statsstøtte efter TEUFs artikel 107, stk. 1

(33) I beslutning K(2003) 1476 endelig fandt Kommissionen, at den franske tonnageskatteordning er en statsstøtteordning.

(34) Begrundelsen for, at den franske tonnageskatteordning blev anset for at være en statsstøtteordning efter TEUFs artikel 107, stk. 1, er fortsat gyldig. I særdeleshed gælder, at tonnageskatten er en valgfri ordning, der fraviger de almindeligt gældende selskabsbeskatningsregler og giver bestemte virksomheder — rederier — den økonomiske fordel, der ligger i et reduceret beskatningsgrundlag, hvilket normalt resulterer i en lavere beskatning af deres indtjening. Rederierne opererer på markeder præget af en hård international konkurrence, og de fordele, de opnår gennem tonnagebeskatningen, kan derfor føre til konkurrencefordrejninger og påvirke samhandelen mellem EØS-landene.

(35) Ophævelsen af den begrænsning, der gjaldt for adgangen til denne ordning i forbindelse med timechartrede skibe, der ikke sejler under et EU-lands flag, er en foranstaltning, hvorved der blev indført en ny støtte uden forudgående anmeldelse til Kommissionen, hvilket er i strid med TEUFs artikel 108, stk. 3. Der er tale om ny støtte, da den ikke stemmer overens med beslutning K(2003) 1476 endelig om godkendelse af den franske tonnageskatteordning og ikke blev anmeldt til Kommissionen af Frankrig. I modsætning til, hvad AdF ([15]) hævder, kan ophævelsen af denne begrænsning ikke anses for at være en hensigtsmæssig foranstaltning til at bringe den franske tonnageskatteordning i overensstemmelse med 2004-retningslinjerne ([16]), eftersom ophævelsen af denne begrænsning ikke var forenelig med 2004-retningslinjernes målsætning, således som det fremgår af afsnit 7.2 nedenfor. Ophævelsen af den begrænsning, der gjaldt for adgangen til ordningen i forbindelse med timechartrede skibe, der ikke sejler under et EU-lands flag, kan derfor ikke anses for at være eksisterende støtte efter punkt 13 i 2004-retningslinjerne ([17]).

7.2. Forenelighed med det indre marked efter TEUFs artikel 107, stk. 3

(36) Betingelserne for anvendelse af TEUFs artikel 107, stk. 3, litra c), i søtransportsektoren er nærmere præciseret i 2004-retningslinjerne. De her omhandlede foranstaltningers forenelighed med det indre marked skal derfor vurderes på grundlag af 2004-retningslinjerne.

(37) Ligesom 1997-retningslinjerne indeholder 2004-retningslinjerne ingen udtrykkelige bestemmelser, der begrænser adgangen til at medtage timechartrede skibe i tonnageskatteordninger. I tidligere afgørelser ([18]) har Kommissionen ikke desto mindre fundet, at rederier, der tonnagebeskattes og benytter timechartring, skal bidrage enten til målet

([14]) Ton dødvægt.
([15]) Se betragtning 21-23 i denne afgørelse.
([16]) Se punkt 13 i 2004-retningslinjerne.
([17]) I modsætning til kriteriet angående »fastholdelse eller forøgelse af den del af flåden, der sejler under et EU-lands flag«, som blev indført for at bringe reglerne i overensstemmelse med 2004-retningslinjerne.
([18]) Se f.eks. den oprindelige beslutning K(2003) 1476 endelig og Kommissionens beslutning 2009/626/EF af 25. februar 2009 om støtteordning C 2/08 (ex N 572/07) om den af Irland planlagte ændring af tonnageskatteordningen (EUT L 228 af 1.9.2009, s. 20). Se tillige åbningsafgørelsen, betragtning 24-26.

om indflagning i EU-skibsregistre eller til målet om bevarelse af maritim knowhow ved at varetage den søfartsmæssige drift af en bestemt procentdel af deres skibe. Ingen virksomhed bør kunne tonnagebeskattes uden at bidrage til de centrale målsætninger i 2004-retningslinjerne.

(38) I lyset af de statistiske oplysninger, de franske myndigheder har fremsendt, konstaterer Kommissionen, at selv om de begrænsninger, der gjaldt for timechartrede skibe, blev ophævet i 2005, har de rederier, der er underlagt den franske tonnageskatteordning, i tilstrækkeligt omfang bidraget til de ovennævnte målsætninger, idet timechartrede skibe, der ikke sejler under EU-flag, ikke udgør over 41 % af de tonnagebeskattede rederiers samlede tonnage. Det beror dels på, at skibe, der sejler under EU-flag, tegner sig for en stor andel, dels på, at rederierne står for den søfartsmæssige drift af en vis andel af flåden (eller begge dele).

(39) Kommissionen bemærker desuden, at for alle de nuværende tonnagebeskattede rederiers vedkommende tegner skibe, der sejler under EU-flag, sig ifølge de franske myndigheder for mindst 25 % af deres samlede nettotonnage. Kommissionen hæfter sig også ved, at den gode flagsituation i den franske rederisektor ligeledes bekræftes af eksterne undersøgelser, bl.a. den, der blev offentliggjort i *Oxford Economics* i 2014 med titlen »The economic value of the EU shipping industry«. Ifølge denne undersøgelse udgør tonnagen under fransk flag langt over 25 % af den samlede tonnage ([19]). Eftersom de tonnagebeskattede rederier har pligt til at fastholde eller forøge den andel af deres flåde, der sejler under europæisk flag, vil timechartrede skibe, der sejler under ikke-europæisk flag, aldrig kunne komme til at udgøre over 75 % af nettotonnagen i deres flåde.

(40) Kommissionen må dog fastslå, at den nugældende franske lovgivning ikke indeholder nogen juridiske forpligtelser, der sikrer, at rederier, der benytter timechartrede skibe, altid i tilstrækkeligt omfang bidrager til målsætningerne i 2004-retningslinjerne. For nye rederier, der kommer med i ordningen, stilles der bl.a. ingen særlige krav angående flagtilknytning og heller ingen krav til, hvor stor en del af den søfartsmæssige drift de selv skal stå for.

(41) På grundlag heraf konkluderer Kommissionen, at den nugældende franske lovgivning ikke indeholder de nødvendige garantier og derfor ikke kan anses for at være forenelig med 2004-retningslinjerne.

(42) Kommissionen har i den forbindelse noteret sig de franske myndigheders tilsagn om at rette op på denne situation ved at stille krav om, at et rederi skal sejle med en vis andel af sine skibe under europæisk flag for at kunne falde ind under tonnageskatteordningen. Denne procentandel vil blive sat til 25 % af rederiets nettotonnage fra og med skatteåret 2015 og skal overholdes i hele den tiårsperiode, tonnageskatteordningen er gældende.

(43) Denne betingelse er ligeså stringent som den, der var indeholdt i den oprindelige beslutning K(2003) 1476 endelig om godkendelse af den franske tonnageskatteordning. I betragtning af 2004-retningslinjernes målsætninger, især kravet om, at tonnagebeskattede rederier enten skal bidrage til indflagning af skibe i medlemsstaternes skibsregistre eller bidrage til bevarelse af maritim knowhow ved at varetage den søfartsmæssige drift af en vis andel af deres skibe, finder Kommissionen, at Frankrigs tilsagn er fyldestgørende. Dette tilsagn vil sikre, at nye rederier, der kommer med i tonnageskatteordningen, også vil bidrage til målet om indflagning i EU.

7.3. **Konklusion**

(44) Kommissionen fastslår, at Frankrig i 2005 i strid med TEUFs artikel 108, stk. 3, ulovligt iværksatte en ændring af den franske lovgivning om tonnageskat, hvad angår timechartrede skibe.

(45) Denne ændring er ikke forenelig med TEUF, idet den ikke sikrer, at nye rederier, der kommer med i tonnageskatteordningen, i tilstrækkelig grad bidrager til målsætningerne i 2004-retningslinjerne, fordi de ikke er underlagt nogen retlige forpligtelser hverken med hensyn til flagtilknytning eller et minimum af egne søfartsaktiviteter.

(46) Som aftalt med de franske myndigheder skal de nuværende formelle regler tilpasses for at sikre, at det fremover kun er rederier med mindst 25 % af deres nettotonnage under europæisk flag, der kan få adgang til tonnageskatteordningen. Derved sikres det, at tonnagebeskattede rederier bidrager til 2004-retningslinjernes målsætninger, også selv om alle deres skibe er timechartrede.

([19]) Se f.eks. fig. 2.3d og 2.4b i undersøgelsen (http://www.oxfordeconomics.com/my-oxford/projects/272456).

(47) I betragtning af, at alle de nuværende tonnagebeskattede rederier allerede overholder det ovennævnte krav og allerede er forpligtet til at fastholde eller forøge den andel af deres flåde, der sejler under europæisk flag, er der ingen grund til at stille krav om tilbagesøgning af statsstøtte —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den ændring af tonnageskatteordningen, som Frankrig i 2005 iværksatte ulovligt i strid med artikel 108, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, er uforenelig med det indre marked, hvad angår reglerne om timechartrede skibe.

Artikel 2

Frankrig ændrer sin lovgivning om tonnageskatten fra og med skatteåret 2015 i overensstemmelse med sit tilsagn om at sikre, at alle rederier for at kunne blive omfattet af tonnageskatteordningen skal sejle under et EU-lands eller et EØS-lands flag med mindst 25 % af deres skibe og derefter fastholde eller forøge denne procentandel.

Artikel 3

Frankrig underretter Kommissionen om vedtagelsen af de i artikel 2 omhandlede lovændringer.

Artikel 4

Denne afgørelse er rettet til Den Franske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 4. februar 2015.

På Kommissionens vegne

Margrethe VESTAGER

Medlem af Kommissionen