BESCHLUSS (EU) 2015/667 DER KOMMISSION

vom 4. Februar 2015

über die staatliche Beihilfe SA.14551 (2013/C) Frankreichs nach Änderung der Beihilfekriterien für die Zeitcharterern im Rahmen der Tonnagesteuerregelung gewährten Beihilfen

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen C(2015) 434)

(Nur der französische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2 erster Unterabsatz,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Äußerung gemäß den genannten Artikeln ([1]) und unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahme,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

(1) Mit Schreiben vom 6. November 2013 setzte die Kommission Frankreich von ihrem Beschluss in Kenntnis, wegen der Zeitcharterern im Rahmen der Tonnagesteuerregelung gewährten Beihilfen das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) einzuleiten. Der Beschluss der Kommission zur Einleitung des Verfahrens (im Folgenden „Einleitungsbeschluss") wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* ([2]) veröffentlicht. Die Kommission forderte alle Beteiligten auf, zu den fraglichen Maßnahmen Stellung zu nehmen.

(2) Frankreich hat mit Schreiben vom 28. April 2014, 14. Mai 2014 und 28. November 2014 Stellung genommen und die im Einleitungsbeschluss aufgeworfenen Fragen beantwortet. Am 20. Oktober fand ein Treffen mit Vertretern der französischen Behörden in Brüssel statt.

(3) Die Beteiligten (Armateurs de France und der Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft — *European Community Shipowners' Associations*/ECSA) nahmen innerhalb der im Einleitungsbeschluss vorgesehenen Frist Stellung. Die Kommission übermittelte den französischen Behörden diese Stellungnahmen mit Schreiben vom 20. März 2014. Frankreich nahm die Stellungnahmen der Beteiligten mit Schreiben vom 28. April 2014 zur Kenntnis.

2. SACHVERHALT

(4) Die französische Tonnagesteuerregelung, die von der Kommission 2003 nach den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr von 1997 ([3]) (im Folgenden „Leitlinien von 1997") genehmigt worden war, enthielt keine allgemeine Vorschrift bezüglich der Beflaggung der Flotte, die von den durch diese Regelung begünstigten Reedern betrieben wurde.

(5) Allerdings unterlag die Beihilfefähigkeit von Tätigkeiten auf Schiffen, die auf Zeit gechartert wurden ([4]), einer Einschränkung hinsichtlich des Anteils der Schiffe ohne Gemeinschaftsflagge an der Nettotonnage der betreffenden Flotte. Nach Erwägungsgrund 35 der Entscheidung C(2003) 1476 endg. der Kommission vom 13. Mai 2003 zur Genehmigung der französischen Tonnagesteuerregelung ([5]) waren Tätigkeiten auf Schiffen, die auf Zeit gechartert wurden und nicht die Flagge eines Mitgliedstaats der Europäischen Gemeinschaft führten, nur beihilfefähig, wenn diese Schiffe nicht mehr als 75 % der Nettotonnage der von dem jeweiligen Unternehmen betriebenen Flotte ausmachten. In Erwägungsgrund 36 wurde präzisiert, dass diese Begrenzung nicht für Schiffe galt, die unter der Flagge eines Mitgliedstaats fuhren, da ihr strategisches und kaufmännisches Management zwangsläufig im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats erfolgte.

([1]) ABl. C 380 vom 28.12.2013, S. 29.
([2]) Siehe Fußnote 1.
([3]) ABl. C 205 vom 5.7.1997, S. 5.
([4]) Bei einer Charter auf Zeit handelt es sich um einen Vertrag, durch den der Vercharterer dem Charterer ein betriebsbereites, ausgerüstetes Schiff mit vollständiger Mannschaft für einen im Chartervertrag festgelegten Zeitraum gegen eine Chartergebühr zur Verfügung stellt. Der Charterer übernimmt das kaufmännische Management, während das nautische Management Aufgabe des Vercharterers bleibt.
([5]) Entscheidung der Kommission vom 13. Mai 2003 über die staatliche Beihilfe N 737/02, Pauschale Tonnagesteuer zugunsten von Seeverkehrsunternehmen (ABl. C 38 vom 12.2.2004, S. 5).

(6) Nach Erlass der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr von 2004 ([6]) (im Folgenden „Leitlinien von 2004“) führte Frankreich mit dem Finanzberichtigungsgesetz für 2005 (Gesetz Nr. 2005-1720 vom 30. Dezember 2005) eine allgemeine Beflaggungsvorschrift ein und hob die spezifische Vorschrift für auf Zeit gecharterte Schiffe auf.

(7) Die Maßnahme wird in der Verwaltungsanweisung 4-H-3-08 (Bulletin officiel des impôts (BOI) Nr. 41 vom 11. April 2008) beschrieben:

„*L'article 47 de la loi de finances rectificative pour 2005 (loi nº 2005-1720 du 30 décembre 2005) a mis en conformité le régime optionnel de taxation au tonnage, prévu à l'article 209-0 B du code général des impôts, avec les nouvelles orientations communautaires sur les aides d'État en faveur du transport maritime publiées le 17 janvier 2004 au Journal officiel de l'Union européenne.*

Le bénéfice de ce régime est désormais subordonné à la condition que les entreprises de transport maritime ayant opté s'engagent à maintenir ou à augmenter le niveau de leur flotte sous pavillon d'un État membre de la Communauté européenne durant la période d'application du dispositif. […]“.

[Mit Artikel 47 des Finanzberichtigungsgesetzes für 2005 (Gesetz Nr. 2005-1720 vom 30. Dezember 2005) wurde die in Artikel 209-0 B des allgemeinen Steuergesetzbuches (Code général des Impôts) vorgesehene Option einer Tonnagebesteuerung an die neuen Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr angepasst, die am 17. Januar 2004 im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht wurden.

Die Inanspruchnahme dieser Regelung ist nun an die Bedingung geknüpft, dass die Seeverkehrsunternehmen, die sich für diese Option entschieden haben, sich dazu verpflichten, in ihrer Flotte den Anteil der Schiffe mit der Flagge eines Mitgliedstaats der Europäischen Gemeinschaft im Geltungszeitraum der Regelung auf demselben Stand zu halten oder zu erhöhen …].

(8) Zur Förderfähigkeit von auf Zeit gecharterten Schiffen heißt es in der Verwaltungsanweisung 4-H-3-08:

„[…] *la condition du dernier alinéa du I de l'article 209-0 B [du code général des impôts] excluant du bénéfice de ce régime les navires affrétés à temps et battant pavillon d'un État non-membre de la Communauté européenne, s'ils représentent plus de 75 % du tonnage net de la flotte exploitée, est supprimée.*“ ([7]).

[… die Bedingung des Artikels 209-0 B I letzter Unterabsatz [des allgemeinen Steuergesetzbuches], nach der diese Regelung nicht auf Schiffe angewendet werden darf, die auf Zeit gechartert werden und die Flagge eines nicht der Europäischen Gemeinschaft angehörenden Staates führen, wenn auf sie mehr als 75 % der Nettotonnage der betreffenden Flotte entfallen, wird gestrichen.]

„*Ainsi, les navires de commerce affrétés à temps et battant pavillon d'un État non-membre de la Communauté européenne sont éligibles au régime de taxation au tonnage, même s'ils représentent plus de 75 % du tonnage net de la flotte exploitée par l'entreprise.*

En d'autres termes, les navires éligibles, affrétés à temps et battant pavillon d'un État non-membre de la Communauté européenne bénéficient du régime de taxation au tonnage sans restriction, sous réserve que l'engagement défini ci-avant soit respecté […].“ ([8]).

[Somit kommen auf Zeit gecharterte Handelsschiffe, die die Flagge eines Nichtmitgliedstaats der Europäischen Gemeinschaft führen, für die Tonnagesteuerregelung in Betracht, auch wenn mehr als 75 % der Nettotonnage der von dem jeweiligen Unternehmen betriebenen Flotte auf diese Schiffe entfallen.

Mit anderen Worten: die in Betracht kommenden Schiffe, die auf Zeit gechartert werden und unter der Flagge eines Nichtmitgliedstaats der Europäischen Gemeinschaft fahren, fallen ohne Einschränkung unter die Tonnagesteuerregelung, sofern die oben genannte Verpflichtung eingehalten wird …].

3. **GRÜNDE FÜR DIE EINLEITUNG DES FÖRMLICHEN PRÜFVERFAHRENS**

(9) Im Einleitungsbeschluss äußerte die Kommission Zweifel an der Vereinbarkeit der 2005 vorgenommenen Änderung der Tonnagesteuerregelung mit dem Binnenmarkt.

(10) Die Kommission vertrat den Standpunkt, dass die Aufhebung der Beschränkung hinsichtlich der Förderfähigkeit von Tätigkeiten auf Schiffen, die auf Zeit gechartert werden und nicht unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren, eine Maßnahme ist, mit der eine neue Beihilfe eingeführt wird, da sie nicht mit der Entscheidung C(2003) 1476 endg. zur Genehmigung der französischen Tonnagesteuerregelung im Einklang steht. Frankreich habe diese Maßnahme nicht bei der Kommission angemeldet.

([6]) ABl. C 13 vom 17.1.2004, S. 3. Siehe Abschnitt 3.1 Absatz 7.
([7]) Nr. 1 Absatz 4 der Verwaltungsanweisung 4-H-3-08.
([8]) Nr. 22 Absätze 2 und 3 der Verwaltungsanweisung 4-H-3-08. Die „*oben genannte Verpflichtung*“ ist die Verpflichtung der Seeverkehrsunternehmen, in ihrer Flotte den Anteil der Schiffe mit der Flagge eines Mitgliedstaats der Europäischen Gemeinschaft im Geltungszeitraum der Regelung auf demselben Stand zu halten oder zu erhöhen.

(11) Nach Auffassung der Kommission war es mit Blick auf die Ziele der Leitlinien von 1997 und 2004 gerechtfertigt, eine Begrenzung der Förderfähigkeit der Tätigkeiten auf Schiffen, die auf Zeit gechartert werden und nicht unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren, beizubehalten.

4. STELLUNGNAHMEN UND VERPFLICHTUNGEN FRANKREICHS

(12) Zunächst hat Frankreich bestätigt, dass der Artikel 209-0-B des allgemeinen Steuergesetzbuches (CGI) in der Fassung nach Artikel 19 des Finanzberichtigungsgesetzes für 2002 (Gesetz Nr. 2002-1576 vom 30. Dezember 2002) die Anwendung der Tonnagesteuerregelung davon abhängig machte, dass höchstens 75 % der Nettotonnage der von dem betreffenden Unternehmen betriebenen Flotte auf Schiffe entfallen durfte, die auf Zeit gechartert wurden und nicht unter der Flagge eine Mitgliedstaats der Europäischen Gemeinschaft fuhren ([9]). Diese Obergrenze sei von der Kommission in Erwägungsgrund 35 der Entscheidung C(2003) 1476 endg. ([10]) bestätigt worden.

(13) Die von der französischen Direktion Steuerrecht (direction de la législation fiscale) erfassten detaillierten Daten belegen Unternehmen für Unternehmen für jedes Jahr seit der Entscheidung für diese Regelung, dass der Anteil der auf Zeit gecharterten, nicht unter einer Gemeinschaftsflagge fahrenden Schiffe an der Gesamttonnage des jeweiligen Unternehmens eingehalten wurde. In den der Kommission übermittelten Übersichtstabellen sind sämtliche Mitglieder des Verbands Armateurs de France, die sich für die Tonnagesteuerregelung entschieden haben ([11]), aufgeführt sowie die Schiffe der Reedereien, die öffentliche Dienstleistungen erbringen ([12]). Die verbleibenden 15 % entfallen auf Unternehmen, die nicht die Tonnagesteuerregelung gewählt haben und keinem Reederverband angehören. Dies sind im Wesentlichen die SNCM und die CMN. Die übermittelten Daten zeigen, dass ab der Einführung der Tonnagesteuerregelung im Jahr 2003 bis zum Jahr 2014 kein Beihilfeempfänger die in Rede stehende Obergrenze überschritten hat. Der höchste Wert, der in letzter Zeit festgestellt wurde, beträgt 41 % und liegt somit weit unter der 2003 genehmigten Obergrenze.

(14) In keinem der in Rede stehenden Unternehmen wurde in einem Jahr, für das die Tonnagesteuerregelung gewählt worden war, die Obergrenze von 75 % überschritten.

(15) Außerdem betreiben alle derzeitigen Beihilfeempfänger mindestens 25 % der Nettotonnage ihrer Flotte unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaats oder eines Vertragsstaats des EWR-Abkommens (im Folgenden „europäische Flagge"). Da die Beihilfeempfänger in ihrer Flotte den Anteil der unter einer europäischen Flagge fahrenden Schiffe auf demselben Stand halten oder erhöhen müssen, können nie mehr als 75 % der Nettotonnage ihrer Flotte auf Schiffe entfallen, die auf Zeit gechartert sind und keine europäische Flagge führen. Daher werden sie die Bedingungen der Entscheidung C(2003) 1476 endg. stets einhalten.

(16) Gleichwohl räumten die französischen Behörden gegenüber der Kommission ein, dass das geltende französische Recht keine rechtlichen Verpflichtungen vorsieht, die Gewähr dafür bieten, dass die Beihilfeempfänger, die Schiffe auf Zeit chartern, immer einen ausreichenden Beitrag zur Verwirklichung der Ziele der Leitlinien von 2004 leisten werden. So gebe es insbesondere für neue Anwender der Tonnagesteuerregelung weder spezifische Beflaggungspflichten noch gelte eine Untergrenze für die eigenen Seeverkehrstätigkeiten.

(17) Daher hat Frankreich zugesagt, dass die Tonnagesteuerregelung ab dem Steuerjahr 2015 ([13]) nur gewählt werden kann, wenn das Unternehmen mindestens 25 % der Nettotonnage seiner Flotte unter einer europäischen Flagge betreibt und sich verpflichtet, diesen Anteil während der zehn Jahre, in denen die Tonnagesteuerregelung angewendet wird, auf demselben Stand zu halten oder zu erhöhen. In einem steuerlich integrierten Konzern werde diese Verpflichtung anhand der gesamten Nettotonnage des Konzerns bewertet.

5. STELLUNGNAHMEN DRITTER

5.1. Stellungnahme des Verbands Armateurs de France

(18) Armateurs de France (im Folgenden „AdF") ist der Fachverband der Seeverkehrsunternehmen.

([9]) In Artikel 209-0-B I Absatz 3 des CGI werde dies näher ausgeführt: „*[l]es navires affrétés à temps qui ne battent pas pavillon d'un des États membres de la Communauté européenne ne peuvent pas bénéficier du présent régime s'ils* représentent *plus de 75 % du tonnage net de la flotte exploitée par l'entreprise*". [Für auf Zeit gecharterte Schiffe, die nicht die Flagge eines Mitgliedstaats der Europäischen Gemeinschaft führen, kann diese Regelung nicht in Anspruch genommen werden, wenn mehr als 75 % der Nettotonnage der von dem Unternehmen betriebenen Flotte auf diese Schiffe entfallen.]

([10]) Erwägungsgrund 35 der Entscheidung C(2003) 1476 endg.: „*Ainsi, les activités réalisées sur des navires affrétés à temps et ne battant pas pavillon d'un des États membres de la Communauté européenne peuvent bénéficier du régime* d'imposition *forfaitaire sur la base du tonnage seulement s'ils représentent au plus 75 % du tonnage net de la flotte exploitée par l'entreprise*". [Somit kommen Tätigkeiten auf Schiffen, die auf Zeit gechartert werden und nicht die Flagge eines Mitgliedstaats der Europäischen Gemeinschaft führen, für eine Pauschalbesteuerung auf der Grundlage der Tonnage nur in Betracht, wenn höchstens 75 % der Nettotonnage der von dem Unternehmen betriebenen Flotte auf diese Schiffe entfallen.]

([11]) Die Mitglieder des Verbands Armateurs de France verfügen über 80 % der von französischen Reedern betriebenen Tonnage.

([12]) Sie machen über 5 % der von französischen Reedern betriebenen Gesamttonnage aus.

([13]) Die in Artikel 209-0-B des allgemeinen Steuergesetzbuches (CGI) vorgesehene Tonnagesteuerregelung wurde durch Artikel 75 des zweiten Finanzberichtigungsgesetzes für 2014 (Gesetz Nr. 2014-1655 vom 29. Dezember 2014) geändert. Die neue Vorschrift gilt für Unternehmen, die von dieser Option ab dem 27. November 2014 für ein abgeschlossenes Geschäftsjahr Gebrauch machen.

(19) AdF erinnert daran, dass die von Frankreich angemeldete ursprüngliche Regelung von der Kommission 2003 auf der Grundlage der Leitlinien von 1997 genehmigt worden war.

(20) Nach der französischen Regelung von 2003 waren Tätigkeiten auf Schiffen, die auf Zeit gechartert wurden und die Flagge eines Drittstaats führten, nur in Bezug auf 75 % der Nettotonnage der Flotte beihilfefähig. Mit anderen Worten durften nicht mehr als 75 % der von einem Unternehmen betriebenen Gesamttonnage auf Schiffe entfallen, die auf Zeit gechartert waren und keine Gemeinschaftsflagge führten.

(21) Im Jahr 2004, also nach der Anmeldung der französischen Regelung, wurden die Leitlinien von 1997 ersetzt und präzisiert. Die Leitlinien von 2004 greifen insbesondere folgende Ziele auf: „die Eintragung in die Register der Mitgliedstaaten oder die Rückführung unter deren Flagge zu fördern" und „das maritime Know-how zu erhalten und zu verbessern sowie die Beschäftigung europäischer Seeleute zu schützen und zu fördern".

(22) Um die Regelung an die neuen Leitlinien anzupassen, beschloss Frankreich, die Obergrenze von 75 % durch ein neues Kriterium zu ersetzen. Von nun an galt es, den Anteil der Flotte, der unter der Flagge eines der Mitgliedstaaten betrieben wird, zu erhöhen oder zumindest auf demselben Stand zu halten. Dieses neue Kriterium sei besser als die Obergrenze für die auf Zeit gecharterten Schiffe ohne Gemeinschaftsflagge geeignet, den Erhalt und die Förderung von Arbeitsplätzen in der Gemeinschaft zu gewährleisten.

(23) Da die französische Regelung nur den Text der Leitlinien von 2004 aufgreife, sei nicht von einer Unvereinbarkeit mit dem Beihilferecht auszugehen gewesen. Folglich beruft sich der AdF auf die Grundsätze der Rechtssicherheit und des berechtigten Vertrauens.

(24) Angesichts der laufenden förmlichen Untersuchung prüften die AdF-Mitglieder, ob die Obergrenze von 75 % von Anfang an und während des gesamten Zeitraumes ab 2003 eingehalten wurde.

(25) Sie kamen dabei zu dem Ergebnis, dass trotz der Änderung der französischen Regelung der ursprüngliche 2003 genehmigte Anteil von 75 % der auf Zeit gecharterten Schiffe unter der Flagge eines Drittstaats an der Gesamttonnage in keinem Jahr und von keinem Unternehmen überschritten wurde. Die Verpflichtung, den Anteil der Schiffe mit Gemeinschaftsflagge auf demselben Stand zu halten oder zu erhöhen, habe in der Praxis zu demselben Ergebnis geführt wie das vorher geltende Kriterium und könne daher als hinreichend angesehen werden.

(26) Die heutigen französischen Kriterien — insbesondere das Kriterium, den Anteil der unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahrenden Schiffe auf demselben Stand zu halten oder zu erhöhen — trügen den Zielen der Leitlinien von 2004 umfassend Rechnung.

5.2. **Stellungnahme des Verbands der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA)**

(27) Einleitend betont der ECSA, dass die Charter auf Zeit zu den wichtigsten Instrumenten der Seeverkehrsunternehmen zählt. Auf diese Weise könnten das kaufmännische und das betriebliche Management des Schiffes für einen vereinbarten Zeitraum dem Charterer anvertraut werden, während das Eigentum und andere Aspekte der Schiffsführung beim Eigentümer verbleiben. Somit verfügen die Seeverkehrsunternehmen über eine gewisse Flexibilität, um den Bedürfnissen ihrer Kunden bestmöglich Rechnung zu tragen und ihre Position auf internationaler Ebene zu festigen. Dank der durch die Zeitcharter gebotenen Flexibilität konnten die europäischen Seeverkehrsunternehmen ziemlich rasch Marktanteile gewinnen.

(28) Das Wichtigste im Seeverkehr sind dem ECSA zufolge die Arbeitsplätze an Land, die direkt an das kaufmännische und betriebliche Management von Schiffen gebunden sind, und indirekt der Erhalt und die Anziehungskraft der Seeverkehrsunternehmen. In den letzten Jahrzehnten hätten die europäischen Reeder zweifellos hervorragende Betriebs- und Managementkapazitäten vorweisen können. In den europäischen Unternehmen seien dank der Charter von Schiffen, ungeachtet deren Beflaggung, hochwertige Arbeitsplätze und Kompetenzen geschaffen und erhalten worden.

(29) Nach Auffassung des ECSA stehen die von Frankreich 2005 an der Tonnagesteuerreglung vorgenommenen Änderungen mit den Zielen der Leitlinien von 2004 im Einklang. Ein Beharren auf der förmlichen Wiedereinführung der Einschränkung für auf Zeit gecharterte Schiffe ohne EU-Flagge würde den europäischen Seeverkehrsunternehmen die Flexibilität entziehen, die sie benötigten, um der Nachfrage ihrer Kunden angemessen und bestmöglich Rechnung zu tragen und ihre Position auf dem Weltmarkt zu stärken.

(30) Wenn die Kommission jedoch darauf bestehen sollte, dass die Seeverkehrsunternehmen einen bestimmten Prozentsatz an Handelsschiffen besitzen und betreiben müssen, um für die Tonnagesteuerregelung in Betracht zu kommen, so müsste die Kommission dem ECSA zufolge den europäischen Seeverkehrsunternehmen auch gestatten, für jede DWT ([14]) auf Schiffen, die in ihrem Eigentum stehen oder als leere Schiffe gechartert worden sind, im Rahmen der Tonnagesteuerregelung bis zu zehn DWT auf gecharterten Schiffen zu betreiben. Die Anwendung dieses Verhältnisses dürfe nicht von Kriterien wie dem Gemeinschaftsregister abhängen.

(31) Die Gemeinschaftsleitlinien müssten also einen flexiblen Rahmen bilden. Sie müssten den Mitgliedstaaten die Möglichkeit bieten, nach eigenen Bedürfnissen zugunsten ihrer Flotte angemessene Maßnahmen zu treffen, sofern diese zu den Zielen der Leitlinien beitragen. Der ECSA ist der Auffassung, dass die europäischen Seeverkehrsunternehmen, die Schiffe im Rahmen einer Charter auf Zeit betreiben, diese Ziele unabhängig davon erreichen, ob sie eine europäische Flagge führen oder nicht.

6. BEMERKUNGEN FRANKREICHS ZU DEN STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN

(32) Frankreich hat die Stellungnahmen der Beteiligten zu seinen Gunsten gewertet.

7. BEURTEILUNG DER MASSNAHMEN

7.1. Vorliegen einer Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz1 AEUV

(33) In der Entscheidung C(2003) 1476 endg. wurde die französische Tonnagesteuerregelung als Beihilferegelung anerkannt.

(34) Die Gründe, aus denen die Kommission die Tonnagesteuerregelung als Beihilferegelung im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV erachtete, sind nach wie vor gültig. So ist die Tonnagesteuerregelung eine Option, bei der von den geltenden Vorschriften für die Berechnung der Körperschaftsteuer abgewichen wird, indem bestimmten Unternehmen — den Seeverkehrsunternehmen — der wirtschaftliche Vorteil einer verringerten Steuerbemessungsgrundlage gewährt wird, der in der Regel mit einer geringeren Besteuerung ihrer Einkommen einhergeht. Die Seeverkehrsunternehmen sind auf Märkten tätig, die einem intensiven Wettbewerb auf internationaler Ebene unterliegen, so dass die mit der Tonnagebesteuerung verbundenen Vorteile Wettbewerbsverzerrungen bewirken und den Handel zwischen Vertragsstaaten des EWR-Abkommens verfälschen können.

(35) Die Aufhebung der Einschränkung der Beihilfefähigkeit von Tätigkeiten auf Schiffen, die auf Zeit gechartert werden und nicht unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren, ist eine Maßnahme, mit der eine neue Beihilfe ohne vorherige Anmeldung bei der Kommission eingeführt wird, was gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV verstößt. Dies ist insofern eine nicht bei der Kommission angemeldete neue Beihilfe, als sie nicht der Entscheidung C(2003) 1476 endg. zur Genehmigung der französischen Tonnagesteuerregelung entspricht. Anders als vom AdF ([15]) dargestellt, kann die Aufhebung dieser Einschränkung nicht als geeignete Maßnahme zur Anpassung der französischen Tonnagesteuerregelung an die Leitlinien von 2004 ([16]) erachtet werden, weil diese Aufhebung wie in Abschnitt 7.2 dieses Beschlusses dargelegt nicht mit den Zielen der Leitlinien von 2004 vereinbar ist. Folglich kann die Aufhebung der Einschränkung der Beihilfefähigkeit von Tätigkeiten auf Schiffen, die auf Zeit gechartert werden und nicht unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren, nicht Teil einer bestehenden Beihilfe im Sinne der Randnummer 13 der Leitlinien von 2004 ([17]) sein.

7.2. Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nach Artikel 107 Absatz 3 AEUV

(36) Die Voraussetzungen für die Anwendung des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV im Seeverkehr wurden in den Leitlinien von 2004 präzisiert. Folglich muss die Vereinbarkeit der in Rede stehenden Maßnahme anhand der Leitlinien von 2004 geprüft werden.

(37) Die Leitlinien von 2004 wie auch die Leitlinien von 1997 sehen keine explizite Einschränkung für die Einbeziehung von auf Zeit gecharterten Schiffen in Tonnagesteuerregelungen vor. Gleichwohl hat die Kommission in früheren Beschlüssen ([18]) die Auffassung vertreten, dass die Zeitcharterer, die eine Tonnagesteuerregelung in Anspruch nehmen, entweder zum Ziel der Eintragung in die Register der Mitgliedstaaten oder zum angestrebten Erhalt des maritimen Know-hows beitragen müssen, indem sie die für einen bestimmten Anteil ihrer Flotte das

([14]) Tonne Tragfähigkeit.
([15]) Siehe Erwägungsgründe 21 bis 23 des vorliegenden Beschlusses.
([16]) Siehe Randnummer 13 der Leitlinien von 2004.
([17]) Dies widerspricht dem als Anpassung an die Leitlinien von 2004 geltend gemachten Kriterium, nach dem der Anteil der Schiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaats auf demselben Stand gehalten oder erhöht werden soll.
([18]) Siehe z. B. die ursprüngliche Entscheidung C(2003) 1476 endg. und die Entscheidung 2009/626/EG der Kommission vom 25. Februar 2009 über die Beihilferegelung C 2/08 (ex N 572/07) zur Änderung der irischen Tonnagesteuerregelung (ABl. L 228 vom 1.9.2009, S. 20). Siehe auch Erwägungsgründe 24 bis 26 des Einleitungsbeschlusses.

nautische Management übernehmen. In der Tat sollte kein Unternehmen die Tonnagesteuerregelung in Anspruch nehmen können, ohne einen Beitrag zu den Schlüsselzielen der Leitlinien von 2004 zu leisten.

(38) Angesichts der von Frankreich vorgelegten statistischen Angaben stellt die Kommission fest, dass die Begünstigten der französischen Tonnagesteuerregelung trotz der Aufhebung der Einschränkung für auf Zeit gecharterte Schiffe im Jahr 2005 einen hinreichenden Beitrag zu den angestrebten Zielen geleistet haben, da der Anteil der auf Zeit gecharterten Schiffe, die nicht unter einer Gemeinschaftsflagge fahren, nicht über 41 % der von den begünstigten Unternehmen betriebenen Gesamttonnage liegt. Dies wurde entweder durch einen hohen Anteil der unter europäischer Flagge fahrenden Schiffe oder durch das nautische Management eines bestimmten Flottenanteils (bzw. die Kombination beider Faktoren) erreicht.

(39) Zudem stellt die Kommission fest, dass den französischen Behörden zufolge alle derzeitigen Beihilfeempfänger mindestens 25 % der Nettotonnage ihrer Flotte unter einer europäischen Flagge betreiben. Das gute Ergebnis der französischen Seeverkehrsbranche in Bezug auf die Nutzung europäischer Flaggen wird auch durch externe Studien belegt. So wurde z. B. in der von Oxford Economics 2014 veröffentlichten Studie mit dem Titel „*The economic value of the EU shipping industry*" festgestellt, dass der Anteil der unter französischer Flagge fahrenden Tonnage deutlich über 25 % der betriebenen Tonnage liegt ([19]). Da die Beihilfeempfänger in ihrer Flotte den Anteil der unter einer europäischen Flagge fahrenden Schiffe auf demselben Stand halten oder erhöhen müssen, können nie mehr als 75 % der Nettotonnage ihrer Flotte auf Schiffe entfallen, die auf Zeit gechartert sind und keine europäische Flagge führen.

(40) Allerdings muss die Kommission feststellen, dass das geltende französische Recht keine rechtlichen Verpflichtungen vorsieht, die Gewähr dafür bieten, dass die Beihilfeempfänger, die Schiffe auf Zeit chartern, auch weiterhin einen ausreichenden Beitrag zur Verwirklichung der Ziele der Leitlinien von 2004 leisten werden. So gibt es insbesondere für neue Anwender der Tonnagesteuerregelung keine spezifischen Verpflichtungen in Bezug auf die Beflaggung oder das nautische Management.

(41) Daraus zieht die Kommission den Schluss, dass die geltenden französischen Rechtsvorschriften nicht die erforderlichen Garantien bieten und folglich nicht als mit den Leitlinien von 2004 vereinbar erachtet werden können.

(42) In diesem Zusammenhang nimmt die Kommission die Zusage Frankreichs zur Kenntnis, dadurch Abhilfe zu schaffen, dass die Option für die Tonnagebesteuerung künftig nur in Anspruch genommen werden kann, wenn das betreffende Unternehmen einen bestimmten Mindestanteil seiner Flotte unter einer europäischen Flagge betreibt. Dieser Anteil wird ab dem Steuerjahr 2015 auf 25 % der Nettotonnage der Flotte festgelegt. Er muss während der gesamten zehn Jahre, in denen die Tonnagebesteuerung angewendet wird, eingehalten werden.

(43) Diese Voraussetzung ist ebenso streng wie jene in der ursprünglichen Entscheidung C(2003) 1476 endg. zur Genehmigung der französischen Tonnagesteuerregelung. Unter Berücksichtigung der Ziele der Leitlinien von 2004 — insbesondere der Anforderung, nach der die Begünstigten entweder zum Ziel der Eintragung in die Register der Mitgliedstaaten oder zum angestrebten Erhalt des maritimen Know-hows beitragen müssen, indem sie für einen bestimmten Anteil ihrer Flotte das nautische Management übernehmen — hält die Kommission diese Zusage Frankreichs für angemessen. Aufgrund dieser Zusage werden auch die neuen Anwender der Tonnagesteuerregelung zum Ziel der Eintragung in die Register der Mitgliedstaaten beitragen.

7.3. **Schlussfolgerung**

(44) Die Kommission stellt fest, dass Frankreich 2005 unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV die auf Zeit gecharterte Schiffe betreffende Änderung der französischen Rechtsvorschriften zur Tonnagebesteuerung rechtswidrig durchgeführt hat.

(45) Diese Änderung ist insofern nicht mit dem AEUV vereinbar, als sie nicht Gewähr dafür bietet, dass die neuen Anwender der Tonnagesteuerregelung einen hinreichenden Beitrag zu den Zielen der Leitlinien von 2004 leisten, da für sie keine rechtlichen Verpflichtungen in Bezug auf die Beflaggung der Flotte und den Mindestumfang der eigenen Seeverkehrstätigkeiten bestehen.

(46) Wie mit Frankreich vereinbart, müssen die bestehenden Vorschriften angepasst werden, um zu gewährleisten, dass in Zukunft nur Unternehmen, die mindesten 25 % ihrer Nettotonnage unter einer europäischen Flagge betreiben, die Tonnagesteuerregelung in Anspruch nehmen können. So werden die Begünstigten der Tonnagesteuerregelung einen Beitrag zu den Zielen der Leitlinien von 2004 leisten, selbst wenn ihre gesamte Flotte auf Zeit gechartert ist.

([19]) Siehe z. B. die Abbildungen 2.3d und 2.4b der Studie (http://www.oxfordeconomics.com/my-oxford/projects/272456).

(47) Da alle derzeitigen Beihilfeempfänger den genannten Anteil bereits einhalten und bereits dazu verpflichtet sind, den Anteil der unter einer europäischen Flagge fahrenden Schiffe ihrer Flotte auf demselben Stand zu halten oder zu erhöhen, müssen die Beihilfen nicht zurückgezahlt werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Änderung der Tonnagesteuerregelung, die von Frankreich 2005 unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union rechtswidrig durchgeführt wurde, ist hinsichtlich der Vorschriften für auf Zeit gecharterte Schiffe nicht mit dem Binnenmarkt vereinbar.

Artikel 2

Frankreich ändert die für die Tonnagesteuerregelung anwendbaren Rechtsvorschriften ab dem Steuerjahr 2015 entsprechend der von ihm eingegangenen Verpflichtung dahingehend, dass die durch die Beihilferegelung begünstigten Unternehmen zu Beginn der Anwendung der Tonnagesteuerregelung mindestens 25 % ihrer Flotte unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaats oder eines Vertragsstaats des EWR-Abkommens betreiben müssen und diesen Anteil dann auf demselben Stand halten oder erhöhen müssen.

Artikel 3

Nach Erlass der in Artikel 2 beschriebenen rechtlichen Änderungen setzt Frankreich die Kommission davon in Kenntnis.

Artikel 4

Dieser Beschluss ist an die Französische Republik gerichtet.

Brüssel, den 4. Februar 2015

Für die Kommission
Margrethe VESTAGER
Mitglied der Kommission