ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2015/667 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 4ης Φεβρουαρίου 2015

σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.14551 (2013/C) που έθεσε σε εφαρμογή η Γαλλία συνεπεία της τροποποίησης των προϋποθέσεων για τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν υπέρ των ναυλωτών χρόνου στο πλαίσιο του καθεστώτος φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2015) 434]

(Το κείμενο στη γαλλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα προαναφερθέντα άρθρα ([1]) και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Με επιστολή της 6ης Νοεμβρίου 2013, η Επιτροπή ενημέρωσε τη Γαλλία για την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) σχετικά με τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν υπέρ των ναυλωτών χρόνου στο πλαίσιο του καθεστώτος φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας. Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία (εφεξής η «απόφαση κίνησης της διαδικασίας») δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ([2]). Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τις εν λόγω ενισχύσεις.

(2) Οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους και τις απαντήσεις τους στις ερωτήσεις που περιλαμβάνονται στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας με επιστολές της 28ης Απριλίου 2014, της 14ης Μαΐου 2014 και της 28ης Νοεμβρίου 2014. Στις 20 Οκτωβρίου 2014 πραγματοποιήθηκε συνάντηση με τις γαλλικές αρχές στις Βρυξέλλες.

(3) Τα τρίτα μέρη (η Ένωση Εφοπλιστών της Γαλλίας (Armateurs de France) και οι Ενώσεις Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕΕ) — (*European Community Shipowners' Associations*), (ECSA) υπέβαλαν παρατηρήσεις εντός της προθεσμίας που ορίστηκε προς τον σκοπό αυτό στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας. Με επιστολή της 20ής Μαρτίου 2014, η Επιτροπή διαβίβασε αυτές τις παρατηρήσεις στις γαλλικές αρχές. Με επιστολή της 28ης Απριλίου 2014, η Γαλλία έλαβε υπόψη τις παρατηρήσεις των τρίτων μερών.

2. ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

(4) Το γαλλικό σύστημα φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας, όπως αυτό εγκρίθηκε από την Επιτροπή το 2003 βάσει των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών του 1997 (εφεξής «οι κατευθυντήριες γραμμές του 1997») ([3]), δεν είχε επιβάλει κανένα γενικό όρο όσον αφορά τη σημαία των πλοίων του στόλου τον οποίον εκμεταλλεύονται οι πλοιοκτήτες που είναι δικαιούχοι αυτού του καθεστώτος.

(5) Ωστόσο, η επιλεξιμότητα, για το εν λόγω καθεστώς, των δραστηριοτήτων που ασκούνται επί των πλοίων που ναυλώνονται υπό το καθεστώς της χρονοναύλωσης ([4]) υπόκειται σε ειδικούς περιορισμούς όσον αφορά το ποσοστό της καθαρής χωρητικότητας του στόλου που αντιπροσωπεύουν τα πλοία που δεν φέρουν κοινοτική σημαία. Σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 35 της απόφασης C(2003) 1476 final της Επιτροπής, της 13ης Μαΐου 2003, περί έγκρισης του γαλλικού καθεστώτος φορολογίας με βάση τη χωρητικότητα ([5]), οι δραστηριότητες που πραγματοποιούνται σε ναυλωμένα υπό το καθεστώς της χρονοναύλωσης πλοία τα οποία δεν φέρουν τη σημαία κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ήταν επιλέξιμες μόνο μέχρι το 75 % της καθαρής χωρητικότητας του στόλου που εκμεταλλεύεται η επιχείρηση. Η αιτιολογική σκέψη 36 της απόφασης αυτής διευκρίνιζε, εξάλλου, ότι το όριο αυτό δεν ίσχυε για τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους, εφόσον η στρατηγική και εμπορική διαχείρισή τους διεξάγεται αναγκαστικά από το έδαφος κράτους μέλους.

([1]) ΕΕ C 380 της 28.12.2013, σ. 29.
([2]) Βλέπε υποσημείωση 1.
([3]) ΕΕ C 205 της 5.7.1997, σ. 5.
([4]) Η χρονοναύλωση («*time charter*» στα αγγλικά) ορίζεται ως η σύμβαση με την οποία ο εκναυλωτής θέτει στη διάθεση του ναυλωτή ένα πλοίο το οποίο είναι εξοπλισμένο και διαθέτει πλήρες πλήρωμα για ορισμένο χρόνο, ο οποίος καθορίζεται από τη σύμβαση ναυλώσεως, έναντι ναύλου. Ο ναυλωτής αναλαμβάνει την εμπορική διαχείριση, ενώ ο εκναυλωτής διατηρεί τη ναυτική διαχείριση.
([5]) Απόφαση της Επιτροπής, της 13ης Μαΐου 2003, σχετικά με την κρατική ενίσχυση N 737/02 όσον αφορά το καθεστώς κατ' αποκοπή φορολόγησης ναυτιλιακών εταιρειών με βάση τη χωρητικότητα (ΕΕ C 38 της 12.2.2004, σ. 5).

(6) Μετά την έκδοση των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών του 2004 (εφεξής «οι κατευθυντήριες γραμμές του 2004») ([6]), με τον διορθωτικό προϋπολογισμό του 2005 (νόμος αριθ. 2005-1720 της 30ής Δεκεμβρίου 2005), η Γαλλία θέσπισε τον γενικό κανόνα για τη σημαία και κατήργησε τον ειδικό κανόνα που ίσχυε για τα ναυλωμένα υπό το καθεστώς της χρονοναύλωσης πλοία.

(7) Η γενική οικονομία του μέτρου περιγράφεται ως εξής στη διοικητική εγκύκλιο 4-H-3-08, που δημοσιεύθηκε στο Bulletin officiel des impôts (BOI) [Επίσημο Δελτίο Φορολογικής Νομοθεσίας] αριθ. 41, της 11ης Απριλίου 2008:

«Το άρθρο 47 του διορθωτικού δημοσιονομικού νόμου για το 2005 (νόμος αριθ. 2005-1720, της 30ής Δεκεμβρίου 2005) εναρμόνισε το προαιρετικό καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας, που προβλέπεται στο άρθρο 209-0 του γενικού φορολογικού κώδικα, με τις νέες κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, οι οποίες δημοσιεύθηκαν στις 17 Ιανουαρίου 2004 στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τα ευεργετήματα που προβλέπονται από το εν λόγω καθεστώς υπόκεινται πλέον στον όρο ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες που το επέλεξαν δεσμεύονται να διατηρήσουν ή να αυξήσουν το μέγεθος του στόλου τους υπό σημαία κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Κοινότητας κατά τη διάρκεια της περιόδου εφαρμογής του πλέγματος ρυθμίσεων. […]»

(8) Σε ό, τι αφορά την επιλεξιμότητα των ναυλωμένων υπό το καθεστώς της χρονοναύλωσης πλοίων, η διοικητική εγκύκλιος 4-H-3-08 ορίζει τα ακόλουθα:

«[…] *η προϋπόθεση που καθορίζεται στο τελευταίο εδάφιο του άρθρου 209-0 I B [του γενικού φορολογικού κώδικα], βάσει της οποίας αποκλείονται από το ευεργέτημα του καθεστώτος αυτού τα ναυλωμένα πλοία υπό το καθεστώς της χρονοναύλωσης που φέρουν σημαία κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, εάν αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το 75 % της καθαρής χωρητικότητας του στόλου που χρησιμοποιείται, διαγράφεται.*» ([7])

«τα εμπορικά πλοία, τα οποία είναι ναυλωμένα υπό το καθεστώς της χρονοναύλωσης και φέρουν τη σημαία κράτους που δεν είναι μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, είναι συνεπώς επιλέξιμα για το καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας, έστω και εάν αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το 75 % της καθαρής χωρητικότητας του στόλου που χρησιμοποιείται από την επιχείρηση.

Με άλλα λόγια, τα επιλέξιμα πλοία, τα οποία είναι ναυλωμένα υπό το καθεστώς της χρονοναύλωσης και φέρουν τη σημαία κράτους που δεν είναι μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, επωφελούνται από το καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας χωρίς περιορισμούς, υπό την επιφύλαξη ότι τηρείται η δέσμευση που ορίζεται ανωτέρω […].» ([8])

3. **ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΟΔΗΓΗΣΑΝ ΣΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ**

(9) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες κατά πόσον η τροποποίηση του καθεστώτος φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας, η οποία θεσπίστηκε το 2005, ήταν συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά.

(10) Η Επιτροπή έκρινε ότι η άρση του περιορισμού όσον αφορά την επιλεξιμότητα των δραστηριοτήτων που πραγματοποιούνται στα ναυλωμένα υπό το καθεστώς της χρονοναύλωσης πλοία και τα οποία δεν φέρουν τη σημαία κράτους μέλους συνιστά μέτρο το οποίο εισάγει νέα ενίσχυση, δεδομένου ότι δεν είναι σύμφωνη με την απόφαση C (2003) 1476 final για την έγκριση του γαλλικού καθεστώτος φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας και ότι η Γαλλία δεν την κοινοποίησε στην Επιτροπή.

([6]) ΕΕ C 13 της 17.1.2004, σ. 3. Βλέπε σημείο 3.1, έβδομο εδάφιο.
([7]) Αριθ. 1, τέταρτο εδάφιο, της διοικητικής εγκυκλίου 4-H-3-08.
([8]) Αριθ. 22, δεύτερο και τέταρτο εδάφιο, της διοικητικής εγκυκλίου 4-H-3-08. «*Η δέσμευση που ορίζεται ανωτέρω*» αποτελεί τη δέσμευση των επιχειρήσεων θαλάσσιων μεταφορών να διατηρήσουν ή να αυξήσουν το μέγεθος του στόλου τους υπό σημαία κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Κοινότητας κατά τη διάρκεια της περιόδου εφαρμογής του πλέγματος ρυθμίσεων.

(11) Η Επιτροπή θεώρησε ότι η διατήρηση ενός ορίου για την επιλεξιμότητα των δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται στα πλοία που είναι ναυλωμένα υπό το καθεστώς της χρονοναύλωσης και δεν φέρουν τη σημαία κράτους μέλους δικαιολογείται από την άποψη της επίτευξης των στόχων των κατευθυντήριων γραμμών του 1997 και του 2004.

4. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΕΣΜΕΎΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΛΕΥΡΑ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ**

(12) Οι γαλλικές αρχές επιβεβαίωσαν εκ προοιμίου ότι, όπως προκύπτει από τη διατύπωση του άρθρου 19 βάσει του διορθωτικού δημοσιονομικού νόμου για το 2002 (νόμος αριθ. 2002-1576 της 30ής Δεκεμβρίου 2002), το άρθρο 209-0 Β του γενικού φορολογικού κώδικα (CGI) επέβαλε για την εφαρμογή του καθεστώτος φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας τον όρο της τήρησης μέγιστου ορίου επιλεξιμότητας ανερχόμενου έως 75 % της καθαρής χωρητικότητας του στόλου που εκμεταλλευόταν η επιχείρηση, για τα πλοία που ήταν ναυλωμένα υπό το καθεστώς της χρονοναύλωσης και δεν έφεραν τη σημαία ενός των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ([9]). Ο δείκτης αυτός επικυρώθηκε από την Επιτροπή με την αιτιολογική σκέψη 35 της απόφασης C (2003) 1476 final ([10]).

(13) Από τα λεπτομερή στοιχεία που συγκέντρωσε η γαλλική διεύθυνση της φορολογικής νομοθεσίας στοιχειοθετείται η τήρηση του ποσοστού των ναυλωμένων πλοίων υπό το καθεστώς της χρονοναύλωσης και τα οποία δεν φέρουν κοινοτική σημαία σε σχέση με τη συνολική χωρητικότητα που εκμεταλλεύεται η επιχείρηση, και μάλιστα χωριστά ανά εταιρεία και για κάθε έτος από το έτος επιλογής του καθεστώτος. Οι εταιρείες που αναφέρονται στους συνοπτικούς πίνακες που διαβιβάστηκαν στην Επιτροπή συναπαρτίζουν όχι μόνον το σύνολο των επιχειρήσεων που είναι συμβεβλημένα μέλη της Ένωσης Εφοπλιστών της Γαλλίας (Armateurs de France) και έχουν επιλέξει το καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας ([11]), αλλά και τα πλοία των εφοπλιστικών εταιρειών παροχής δημόσιων υπηρεσιών διέλευσης διά πλωτών οδών ([12]). Το υπόλοιπο 15 % ανήκει σε εταιρείες που δεν έχουν επιλέξει το καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας και οι οποίες δεν είναι συμβεβλημένα μέλη κανενός ομίλου εφοπλιστών (κυρίως στην SNCM και την CMN). Από τα στοιχεία που παρασχέθηκαν προκύπτει ότι, από την καθιέρωση του φόρου βάσει της χωρητικότητας το 2003 έως το 2014, κανένας δικαιούχος δεν υπερέβη το όριο αυτό. Το υψηλότερο ποσοστό που διαπιστώθηκε πρόσφατα ανέρχεται σε 41 %, ποσοστό που είναι σαφώς χαμηλότερο από το κατώτατο όριο που είχε εγκριθεί το 2003.

(14) Σε καμία από τις εξεταζόμενες επιχειρήσεις το ποσοστό δεν υπερέβη το όριο του 75 % κατά τη διάρκεια οποιουδήποτε έτους που καλύπτει η επιλογή για το καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας.

(15) Επιπλέον, όλοι οι σημερινοί δικαιούχοι εκμεταλλεύονται υπό τη σημαία ενός κράτους μέλους της Ένωσης ή ενός κράτους που είναι συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας για τον ΕΟΧ (εφεξής καλούμενη «ευρωπαϊκή σημαία») ποσοστό της καθαρής χωρητικότητας του στόλου τους τουλάχιστον ίσο με 25 %. Δεδομένου ότι οι δικαιούχοι του καθεστώτος έχουν την υποχρέωση να διατηρήσουν ή να αυξήσουν το επίπεδο του στόλου τους υπό ευρωπαϊκή σημαία, ποτέ περισσότερο από το 75 % της καθαρής χωρητικότητας του στόλου τους δεν θα μπορεί να αποτελείται από πλοία ναυλωμένα υπό το καθεστώς της χρονοναύλωσης και τα οποία δεν φέρουν ευρωπαϊκή σημαία. Με τον τρόπο αυτό, θα συμμορφώνονται πάντοτε με τους όρους της απόφασης E (2003) 1476 final

(16) Ωστόσο, κατά τη διάρκεια των επαφών με την Επιτροπή, οι γαλλικές αρχές αναγνώρισαν ότι η ισχύουσα γαλλική νομοθεσία δεν προβλέπει νομικές υποχρεώσεις που διασφαλίζουν ότι οι δικαιούχες επιχειρήσεις, οι οποίες ναυλώνουν πλοία υπό το καθεστώς της χρονοναύλωσης, θα συμβάλλουν πάντοτε επαρκώς στην επίτευξη των στόχων των κατευθυντήριων γραμμών του 2004. Ειδικότερα για τους νεοεισερχόμενους, δεν υπάρχουν συγκεκριμένες υποχρεώσεις ούτε σε σχέση με τη σημαία, αλλά ούτε και όσον αφορά τις ελάχιστες ίδιες ναυτιλιακές δραστηριότητες

(17) Για να αντιμετωπιστεί η κατάσταση αυτή, οι γαλλικές αρχές δεσμεύθηκαν ότι, από το φορολογικό έτος 2015 ([13]), η επιλογή για το καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας θα ισχύει μόνον υπό την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση εκμεταλλεύεται υπό ευρωπαϊκή σημαία ποσοστό τουλάχιστον ίσο με το 25 % της καθαρής χωρητικότητας του στόλου της και ότι δεσμεύεται να διατηρήσει ή να αυξήσει το ποσοστό αυτό κατά τη διάρκεια της δεκαετούς περιόδου, κατά την οποία η επιλογή αυτή είναι έγκυρη. Στην περίπτωση ενοποιημένου φορολογικού ομίλου, η δέσμευση αυτή αξιολογείται βάσει της συνολικής καθαρής χωρητικότητας των εταιρειών του φορολογικού ομίλου.

5. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΡΙΤΟΥΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΥΣ**

5.1. **Παρατηρήσεις από την Ένωση Εφοπλιστών της Γαλλίας (Armateurs de France)**

(18) Η Ένωση Εφοπλιστών της Γαλλίας (Armateurs de France) (AdF) είναι η επαγγελματική οργάνωση που εκπροσωπεί τις επιχειρήσεις μεταφορών και παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών.

([9]) Το τρίτο εδάφιο του άρθρο 209-0, I B του Γενικού Φορολογικού Κώδικα (ΓΦΚ) ορίζει ότι «τα πλοία τα οποία ναυλώνονται υπό το καθεστώς της χρονοναύλωσης και τα οποία δεν φέρουν τη σημαία ενός των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας δεν μπορούν να επωφεληθούν από το εν λόγω καθεστώς, εάν αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το 75 % της καθαρής χωρητικότητας του στόλου που εκμεταλλεύονται οι επιχειρήσεις».

([10]) Αιτιολογική σκέψη 35 της απόφασης C(2003) 1476 τελικό:«Συνεπώς, οι δραστηριότητες που πραγματοποιούνται σε πλοία ναυλωμένα υπό το καθεστώς της χρονοναύλωσης και τα οποία δεν φέρουν τη σημαία ενός των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας μπορούν να επωφεληθούν από το καθεστώς της κατ' αποκοπήν φορολόγησης με βάση τη χωρητικότητα μόνο εάν αντιπροσωπεύουν κατά μέγιστο όριο 75 % της καθαρής χωρητικότητας του στόλου που εκμεταλλεύονται οι επιχειρήσεις».

([11]) Τα συμβεβλημένα μέλη της Ένωσης Εφοπλιστών της Γαλλίας (Armateurs de France) αντιπροσωπεύουν το 80 % της χωρητικότητας που εκμεταλλεύονται οι Γάλλοι εφοπλιστές.

([12]) Οι τελευταίοι αντιπροσωπεύουν το 5 % της συνολικής χωρητικότητας των Γάλλων εφοπλιστών.

([13]) Το γαλλικό καθεστώς φορολογίας βάσει της χωρητικότητας που προβλέπεται στο άρθρο 209-0 B του γενικού φορολογικού κώδικα (Code général des impôts) τροποποιήθηκε με το άρθρο 75 του δεύτερου διορθωτικού δημοσιονομικού νόμου για το 2014 (νόμος αριθ. 2014-1655 της 29ης Δεκεμβρίου 2014). Η νέα προϋπόθεση θα εφαρμόζεται στις επιχειρήσεις οι οποίες ασκούν το δικαίωμα επιλογής για το οικονομικό έτος που έληξε από τις 27 Νοεμβρίου 2014.

(19) Η AdF υπενθυμίζει ότι το αρχικό γαλλικό καθεστώς που κοινοποιήθηκε από τη Γαλλία εγκρίθηκε από την Επιτροπή το 2003 με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές του 1997.

(20) Το γαλλικό καθεστώς του 2003 προέβλεπε ότι οι δραστηριότητες που πραγματοποιούνται σε πλοία ναυλωμένα υπό το καθεστώς της χρονοναύλωσης και τα οποία φέρουν τη σημαία τρίτης χώρας ήταν επιλέξιμες σε ποσοστό μόνο έως και 75 % της καθαρής χωρητικότητας του στόλου. Με άλλα λόγια, θα ήταν σκόπιμο το ποσοστό των πλοίων που είναι ναυλωμένα υπό το καθεστώς της χρονοναύλωσης και δεν φέρουν κοινοτική σημαία να μην υπερβαίνει το 75 % της συνολικής χωρητικότητας που διαχειρίζεται η επιχείρηση.

(21) Το 2004, μετά την κοινοποίηση του καθεστώτος από τη Γαλλία, οι κατευθυντήριες γραμμές του 1997 αντικαταστάθηκαν και αποσαφηνίστηκαν. Οι κατευθυντήριες γραμμές του 2004 επισημαίνουν, μεταξύ άλλων, τους στόχους του, και ιδίως την «ενθάρρυνση της εγγραφής ή επανεγγραφής στα νηολόγια των κρατών μελών» ή τη «διατήρηση και βελτίωση της τεχνογνωσίας στα ναυτιλιακά θέματα, καθώς και […] η προστασία και η προαγωγή της απασχόλησης των ευρωπαίων ναυτικών».

(22) Με σκοπό τη συμμόρφωση με τις νέες κατευθυντήριες γραμμές, η Γαλλία αποφάσισε να αντικαταστήσει το όριο του 75 % με νέο κριτήριο. Το νέο αυτό κριτήριο, που συνίσταται στη «διατήρηση ή […] την αύξηση του επιπέδου [του] στόλου υπό τη σημαία κράτους μέλους», παρείχε όντως περισσότερες εγγυήσεις για τη διατήρηση και προώθηση των κοινοτικών θέσεων εργασίας από τον περιορισμό που εφαρμόζεται στα πλοία που είναι ναυλωμένα υπό το καθεστώς της χρονοναύλωσης και φέρουν εξωκοινοτική σημαία.

(23) Δεδομένου ότι η γαλλική κανονιστική ρύθμιση απλώς επαναλαμβάνει το κείμενο των κατευθυντήριων γραμμών του 2004, δεν θα μπορούσε, επομένως, να υπάρχει καμία υπόνοια περί ασυμβίβαστου. Κατά συνέπεια, γίνεται επίκληση των αρχών της ασφάλειας δικαίου και της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης.

(24) Έχοντας υπόψη την υπό εξέλιξη επίσημη διαδικασία έρευνας, τα μέλη της Ένωσης Εφοπλιστών της Γαλλίας (Armateurs de France) έλεγξαν κατά πόσον το όριο του 75 % είχε τηρηθεί εξαρχής και καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου από το 2003.

(25) Μετά το πέρας του ελέγχου αυτού αποδείχθηκε ότι το ποσοστό, ανά έτος και ανά εταιρεία, των πλοίων που είναι ναυλωμένα υπό το καθεστώς της χρονοναύλωσης και τα οποία φέρουν τη σημαία τρίτου κράτους σε σχέση με τη συνολική χωρητικότητα που χρησιμοποιείται, δεν υπερβαίνει το αρχικό ποσοστό του 75 % που είχε εγκριθεί το 2003, παρά την τροποποίηση της γαλλικής κανονιστικής ρύθμισης. Η υποχρέωση για τη διατήρηση ή την αύξηση του στόλου υπό κοινοτική σημαία οδήγησε, στην πράξη, στο ίδιο αποτέλεσμα με αυτό το κριτήριο και θα πρέπει επομένως να θεωρηθεί ως επαρκώς τελεσφόρα καθεαυτή.

(26) Τα γαλλικά κριτήρια όπως υφίστανται σήμερα, ιδίως εκείνα που συνίστανται «στη διατήρηση ή την αύξηση του στόλου υπό τη σημαία κράτους μέλους», αντικατοπτρίζουν πλήρως τους στόχους που έχουν τεθεί στις κατευθυντήριες γραμμές του 2004.

5.2. **Παρατηρήσεις από την Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕΕ) (ECSA)**

(27) Η ΕΕ τονίζει καταρχάς ότι η χρονοναύλωση αποτελεί έναν από τους κύριους μηχανισμούς που διαθέτουν οι ναυτιλιακές εταιρείες. Επιτρέπει την ανάθεση της εμπορικής και επιχειρησιακής διαχείρισης του πλοίου στο ναυλωτή για συμφωνημένη χρονική περίοδο, ενώ η ιδιοκτησία και άλλες πτυχές της διαχείρισης του πλοίου παραμένουν στα χέρια του ιδιοκτήτη του. Οι ναυτιλιακές εταιρείες διαθέτουν λοιπόν ένα περιθώριο ευελιξίας για να ανταποκριθούν με άριστο τρόπο στις ανάγκες των πελατών τους και να εξασφαλίσουν έτσι τη θέση τους σε παγκόσμιο επίπεδο. Χάρη στην ευελιξία που προσφέρει η χρονοναύλωση, οι ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρείες κατάφεραν να αυξήσουν τα μερίδιά τους στην αγορά με σχετικά ταχύ ρυθμό.

(28) Εκείνο που προέχει πάνω από όλα στον κλάδο της ναυτιλίας είναι η απασχόληση στην ξηρά που συνδέεται άμεσα με την εμπορική και επιχειρησιακή διαχείριση των πλοίων και, έμμεσα, με τη διατήρηση και την ελκυστικότητα των ναυτιλιακών εταιρειών. Τις τελευταίες δεκαετίες οι Ευρωπαίοι εφοπλιστές ήταν αναμφισβήτητα σε θέση να προτάξουν τις έξοχες ικανότητές τους επιχειρησιακής λειτουργίας και διαχείρισης. Θέσεις απασχόλησης και δεξιότητες υψηλού επιπέδου αναπτύχθηκαν ως εκ τούτου και διατηρούνται στις ευρωπαϊκές εταιρείες χάρη στις ναυλώσεις πλοίων, ανεξαρτήτως σημαίας.

(29) Η ΕΕ φρονεί ότι οι τροποποιήσεις που επέφερε η Γαλλία στο καθεστώς της φορολογίας βάσει της χωρητικότητας το 2005 ήταν σύμφωνες με τους στόχους που είχαν καθοριστεί στις κατευθυντήριες γραμμές του 2004. Η εμμονή στην επίσημη επαναφορά του περιορισμού που επιβαλλόταν στα πλοία που είναι ναυλωμένα υπό το καθεστώς της χρονοναύλωσης και δεν φέρουν τη σημαία κράτους μέλους της ΕΕ θα στερούσε τις ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρείες από την αναγκαία ευελιξία για να ανταποκριθούν προσηκόντως και με άριστο τρόπο στα αιτήματα των πελατών τους και για να ενισχύσουν τη θέση τους στην αγορά σε παγκόσμια κλίμακα.

(30) Ωστόσο, σε περίπτωση που η Επιτροπή θα επιμείνει ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες πρέπει να διαθέτουν και να εκμεταλλεύονται ένα συγκεκριμένο ποσοστό εμπορικών πλοίων για να είναι δυνατόν να υπαχθούν στη φορολόγηση βάσει της χωρητικότητας, η ΕΕ εκτιμά ότι η Επιτροπή θα πρέπει να δώσει στις ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρείες τη δυνατότητα να εκμεταλλεύονται έως και 10 DWT ([14]) σε κάθε ναυλωμένο πλοίο για κάθε DWT σε κάθε πλοίο που διατίθεται ή ναυλώνεται υπό μορφή γυμνού σκάφους, στο πλαίσιο της εφαρμογής των καθεστώτων φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας. Η εφαρμογή του προαναφερόμενου δείκτη δεν πρέπει να υπόκειται σε κριτήρια όπως το κοινοτικό μητρώο.

(31) Συνοψίζοντας, οι κατευθυντήριες γραμμές της ΕΕ πρέπει να εξακολουθήσουν να αποτελούν ευέλικτο πλαίσιο. Σκοπός τους είναι να επιτρέπουν στα κράτη μέλη να θεσπίζουν τα κατάλληλα μέτρα για τη στήριξη του στόλου τους, σε συνάρτηση με τις δικές τους ανάγκες, υπό τον όρο ότι εξασφαλίζεται με τη συμβολή τους η επίτευξη των στόχων των προαναφερόμενων κατευθυντήριων γραμμών. Η ΕΕ πιστεύει ότι οι ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρείες που εκμεταλλεύονται τα πλοία με βάση συμφωνίες χρονοναύλωσης επιτυγχάνουν επίσης τους στόχους αυτούς, είτε τα εν λόγω σκάφη φέρουν τη σημαία κράτους μέλους είτε όχι

6. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ

(32) Η Γαλλία έλαβε υπόψη τις παρατηρήσεις των τρίτων μερών υπέρ αυτής.

7. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

7.1. Ύπαρξη ενίσχυσης κατά την έννοια τού άρθρου 107, παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ

(33) Στην απόφαση C(2003) 1476 final, το γαλλικό καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας αναγνωρίστηκε ότι συνιστά καθεστώς ενισχύσεων.

(34) Οι λόγοι που οδήγησαν την Επιτροπή στο συμπέρασμα ότι το καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας συνιστά όντως καθεστώς κρατικής ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης εξακολουθούν να ισχύουν. Ειδικότερα, το καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας αποτελεί προαιρετικό σύστημα που παρεκκλίνει από τους κανόνες που εφαρμόζονται για τον υπολογισμό του φόρου εισοδήματος εταιρειών, ακριβώς επειδή παραχωρεί σε ορισμένες επιχειρήσεις — τις επιχειρήσεις θαλάσσιων μεταφορών — το οικονομικό πλεονέκτημα που συνεπάγεται η μείωση της φορολογητέας βάσης, γεγονός το οποίο οδηγεί γενικά στη χαμηλότερη φορολόγηση των εισοδημάτων τους. Οι επιχειρήσεις θαλάσσιων μεταφορών ασκούν τις δραστηριότητές τους σε αγορές που υπόκεινται σε έντονο διεθνή ανταγωνισμό, με αποτέλεσμα τα πλεονεκτήματα που συνδέονται με τη φορολόγηση βάσει της χωρητικότητας να είναι πιθανό να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό και να επηρεάσουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών που είναι μέρη της συμφωνίας για τον ΕΟΧ.

(35) Η κατάργηση του περιορισμού όσον αφορά την επιλεξιμότητα των δραστηριοτήτων που πραγματοποιούνται για τα πλοία που ναυλώνονται υπό το καθεστώς της χρονοναύλωσης και δεν φέρουν τη σημαία κράτους μέλους αποτελεί μέτρο το οποίο καθιερώνει νέα ενίσχυση η οποία θεσπίστηκε χωρίς προηγούμενη κοινοποίηση στην Επιτροπή, σε αντίθεση με όσα προβλέπονται από το άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ. Πρόκειται για νέα ενίσχυση, διότι δεν είναι σύμφωνη με την απόφαση C (2003) 1476 final για την έγκριση του γαλλικού καθεστώτος φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας και διότι η Γαλλία δεν την κοινοποίησε στην Επιτροπή. Αντίθετα με τους ισχυρισμούς της AdF ([15]), η άρση του περιορισμού αυτού δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι συνιστά πρόσφορο μέτρο για την τροποποίηση του γαλλικού καθεστώτος φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας ώστε να υπάρξει συμμόρφωση με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2004 ([16]), διότι η άρση αυτή δεν συνάδει με τους στόχους των κατευθυντηρίων γραμμών του 2004, όπως ακριβώς εξηγείται στο σημείο 7.2 της παρούσας απόφασης. Κατά συνέπεια, η κατάργηση του περιορισμού όσον αφορά την επιλεξιμότητα των δραστηριοτήτων που πραγματοποιούνται σε πλοία που ναυλώνονται υπό το καθεστώς της χρονοναύλωσης και δεν φέρουν τη σημαία κράτους μέλους δεν μπορεί να αποτελεί μέρος της υφιστάμενης ενίσχυσης κατά την έννοια του σημείου 13 των κατευθυντήριων γραμμών του 2004 ([17]).

7.2. Συμβιβάσιμος χαρακτήρας με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ

(36) Οι προϋποθέσεις για την εφαρμογή του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών αποσαφηνίστηκαν στις κατευθυντήριες γραμμές του 2004. Κατά συνέπεια, ο συμβιβάσιμος χαρακτήρας του μέτρου που αποτελεί αντικείμενο της παρούσας απόφασης πρέπει να αξιολογηθεί βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 2004.

(37) Οι κατευθυντήριες γραμμές του 2004, όπως ακριβώς και οι κατευθυντήριες γραμμές του 1997, δεν προβλέπουν ρητούς περιορισμούς ως προς την ένταξη ναυλωμένων υπό το καθεστώς της χρονοναύλωσης πλοίων στα καθεστώτα φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας. Ωστόσο, σε προηγούμενες αποφάσεις της ([18]), η Επιτροπή, είχε παρ' όλα αυτά κρίνει ότι οι ναυλωτές υπό το καθεστώς της χρονοναύλωσης οι οποίοι υπάγονται σε ευεργετικό καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας πρέπει να συμβάλλουν είτε στην επίτευξη του στόχου της εγγραφής των πλοίων στα νηολόγια

([14]) Χωρητικότητα νεκρού φορτίου.
([15]) Βλέπε αιτιολογικές σκέψεις της παρούσας απόφασης (21) έως (23).
([16]) Βλέπε σημείο 13 των κατευθυντήριων γραμμών του 2004.
([17]) Σε αντίθεση με το κριτήριο που συνίσταται στη «διατήρηση ή […] την αύξηση του επιπέδου του στόλου υπό τη σημαία ενός κράτους μέλους», το οποίο τίθεται σε ισχύ για να συμμορφωθούν με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2004.
([18]) Βλέπε, για παράδειγμα, την αρχική απόφαση C(2003) 1476 final και την απόφαση 2009/626/ΕΚ της Επιτροπής, της 25ης Φεβρουαρίου 2009, σχετικά με το καθεστώς ενισχύσεων C 2/08 (ex N 572/07) για την τροποποίηση του ιρλανδικού συστήματος φόρου χωρητικότητας πλοίων (ΕΕ L 228 της 1.9.2009, σ. 20). Βλέπε επίσης την απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, σκέψεις 24 έως 26.

των κρατών μελών, είτε στο στόχο της διατήρησης της τεχνογνωσίας στα ναυτιλιακά θέματα, αναλαμβάνοντας τη μέριμνα για τη διαχείριση στα ναυτιλιακά θέματα για ορισμένο ποσοστό του στόλου τους. Πράγματι, καμία επιχείρηση δεν επιτρέπεται να υπαχθεί σε ευεργετικό καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας, χωρίς να συμβάλλει στην επίτευξη των βασικών στόχων των κατευθυντηρίων γραμμών του 2004.

(38) Με βάση τα στατιστικά στοιχεία που δόθηκαν από τις γαλλικές αρχές, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι, παρά το γεγονός ότι οι περιορισμοί που ισχύουν για τα πλοία που είναι ναυλωμένα υπό το καθεστώς της χρονοναύλωσης καταργήθηκαν το 2005, οι δικαιούχοι του γαλλικού καθεστώτος φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας συνέβαλαν επαρκώς στην επίτευξη των προαναφερόμενων στόχων, δεδομένου ότι το ποσοστό των πλοίων που ήταν ναυλωμένα υπό το καθεστώς της χρονοναύλωσης και δεν έφεραν κοινοτική σημαία δεν υπερβαίνει το 41 % της συνολικής χωρητικότητας που χρησιμοποιείται από τις δικαιούχους επιχειρήσεις. Το αποτέλεσμα αυτό επιτεύχθηκε είτε με υψηλό ποσοστό πλοίων υπό ευρωπαϊκή σημαία, είτε με τη διαχείριση των ναυτιλιακών θεμάτων για ορισμένο ποσοστό του στόλου (ή ακόμα και με τον συνδυασμό των δύο αυτών παραγόντων).

(39) Η Επιτροπή επισημαίνει εξάλλου ότι, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, όλοι οι σημερινοί δικαιούχοι εκμεταλλεύονται υπό ευρωπαϊκή σημαία ένα ποσοστό της καθαρής χωρητικότητας του στόλου τους τουλάχιστον ίσο με 25 %. Η Επιτροπή σημειώνει επίσης ότι οι καλές επιδόσεις του γαλλικού κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών όσον αφορά τη χρήση των ευρωπαϊκών σημαιών επιβεβαιώνεται επίσης από εξωτερικές μελέτες, όπως για παράδειγμα από τη μελέτη που δημοσιεύθηκε το 2014 από την Oxford Economics με τίτλο, «*The economic value of the EU shipping industry*» («*Η οικονομική αξία του ναυτιλιακού κλάδου της ΕΕ*»). Όπως προκύπτει από τη μελέτη αυτή, το ποσοστό της χωρητικότητας των πλοίων υπό σημαία Γαλλίας είναι σαφώς ανώτερο από το 25 % της εκμεταλλευόμενης χωρητικότητας ([19]). Δεδομένου ότι οι δικαιούχοι του καθεστώτος έχουν την υποχρέωση να διατηρήσουν ή να αυξήσουν το επίπεδο του στόλου τους υπό ευρωπαϊκή σημαία, είναι αδύνατο παραπάνω από το 75 % της καθαρής χωρητικότητας του στόλου τους να αποτελείται από πλοία που ναυλώνονται υπό το καθεστώς της χρονοναύλωσης και τα οποία δεν φέρουν ευρωπαϊκή σημαία.

(40) Η Επιτροπή διαπιστώνει, ωστόσο, ότι η ισχύουσα γαλλική νομοθεσία δεν προβλέπει νομικές υποχρεώσεις που εγγυώνται ότι οι δικαιούχες επιχειρήσεις οι οποίες ναυλώνουν πλοία υπό το καθεστώς της χρονοναύλωσης θα συμβάλουν πάντοτε σε επαρκή βαθμό στην επίτευξη των στόχων των κατευθυντήριων γραμμών του 2004. Ιδίως για τους νεοεισερχόμενους δεν επιβάλλονται συγκεκριμένες υποχρεώσεις όσον αφορά τη σημαία, αλλά και ούτε όσον αφορά τη διαχείριση των δικών τους ναυτιλιακών θεμάτων.

(41) Σε αυτή τη βάση, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ισχύουσα γαλλική νομοθεσία δεν περιέχει τις απαιτούμενες εγγυήσεις και δεν μπορεί κατά συνέπεια να θεωρηθεί συμβιβάσιμη με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2004.

(42) Στο πλαίσιο αυτό η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη της τη δέσμευση της Γαλλίας να αντιμετωπίσει την κατάσταση με τη θέσπιση του προαιρετικού όρου, για το καθεστώς της κατ' αποκοπήν φορολόγησης, της υποχρέωσης για την επιχείρηση να εκμεταλλεύεται ένα ελάχιστο ποσοστό των πλοίων υπό ευρωπαϊκή σημαία. Το ποσοστό αυτό καθορίζεται σε 25 % της καθαρής χωρητικότητας του στόλου από το φορολογικό έτος 2015 και πρέπει να τηρείται καθ' όλη τη διάρκεια της δεκαετούς περιόδου που καλύπτει η επιλογή για το καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας.

(43) Ο όρος αυτός είναι εξίσου αυστηρός με τον όρο που περιλαμβάνεται στην αρχική απόφαση Ε (2003) 1476 final για την έγκριση του γαλλικού καθεστώτος φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας. Λαμβανομένων υπόψη των στόχων των κατευθυντηρίων γραμμών του 2004, και ιδίως της αναγκαιότητας για τους δικαιούχους να συμβάλουν στην επίτευξη του στόχου εγγραφής των πλοίων στα νηολόγια των κρατών μελών, με σκοπό τη διατήρηση της τεχνογνωσίας στα ναυτιλιακά θέματα, αναλαμβάνοντας τη μέριμνα για τη διαχείριση των ναυτιλιακών θεμάτων για ορισμένο ποσοστό του στόλου τους, η Επιτροπή θεωρεί ότι η δέσμευση της Γαλλίας είναι επαρκής. Πράγματι, με τη δέσμευση αυτή, οι νεοεισερχόμενοι στο καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας θα συμβάλουν επίσης στην επίτευξη του στόχου της εγγραφής των πλοίων στα νηολόγια των κρατών μελών.

7.3. **Συμπέρασμα**

(44) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το 2005, κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, η Γαλλία έθεσε παράνομα σε εφαρμογή την τροποποίηση της γαλλικής νομοθεσίας περί φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας όσον αφορά τα πλοία που ναυλώνονται υπό το καθεστώς της χρονοναύλωσης.

(45) Η τροποποίηση αυτή δεν είναι συμβιβάσιμη με τη ΣΛΕΕ, καθόσον δεν διασφαλίζει ότι οι νεοεισερχόμενοι στο καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας της συμβάλλουν επαρκώς στην επίτευξη των στόχων των κατευθυντήριων γραμμών του 2004, δεδομένου ότι δεν έχουν καμία νομική υποχρέωση όσον αφορά τη σημαία του στόλου, ούτε όσον αφορά το κριτήριο των ελάχιστων δικών τους δραστηριοτήτων στον ναυτιλιακό κλάδο.

(46) Όπως συμφωνήθηκε με τις γαλλικές αρχές, οι ισχύουσες τυπικές διατάξεις πρέπει να προσαρμοστούν, προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι, στο μέλλον, μόνο οι εταιρείες που διαθέτουν τουλάχιστον το 25 % της καθαρής τους χωρητικότητας υπό ευρωπαϊκή σημαία θα μπορούν να υπαχθούν στο καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας. Οι δικαιούχοι του καθεστώτος φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας θα συμβάλουν με τον τρόπο αυτό στην επίτευξη των στόχων των κατευθυντηρίων γραμμών του 2004, έστω και εάν το σύνολο του στόλου τους έχει ναυλωθεί υπό το καθεστώς της χρονοναύλωσης.

([19]) Βλέπε, για παράδειγμα, τις γραφικές παραστάσεις 2.3δ και 2.4β της μελέτης (http://www.oxfordeconomics.com/my-oxford/projects/272456).

(47) Δεδομένου ότι όλοι οι σημερινοί δικαιούχοι τηρούν ήδη το προαναφερθέν κατώτατο όριο και έχουν ήδη την υποχρέωση να διατηρήσουν ή να αυξήσουν το ποσοστό του στόλου τους υπό ευρωπαϊκή σημαία, δεν συντρέχει λόγος για να ζητηθεί η ανάκτηση των ενισχύσεων,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η τροποποίηση του καθεστώτος φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας, η οποία τέθηκε σε εφαρμογή παράνομα από τη Γαλλία το 2005, κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεν είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά όσον αφορά τους κανόνες που ισχύουν για τα πλοία που ναυλώνονται υπό το καθεστώς της χρονοναύλωσης.

Άρθρο 2

Η Γαλλία τροποποιεί τη νομοθεσία που διέπει το καθεστώς της φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας από το οικονομικό έτος 2015 σύμφωνα με τη δέσμευση που ανέλαβε, δυνάμει της οποίας, κατά τη στιγμή της εισόδου τους στο καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας, οι δικαιούχοι του εν λόγω καθεστώτος θα πρέπει να έχουν τουλάχιστον το 25 % του στόλου τους υπό τη σημαία κράτους μέλους της Ένωσης ή ενός κράτους που είναι συμβαλλόμενο μέρος στη συμφωνία για τον ΕΟΧ και να διατηρήσουν ή να αυξήσουν το ποσοστό αυτό στη συνέχεια.

Άρθρο 3

Η Γαλλία ενημερώνει την Επιτροπή μετά την έγκριση των τροποποιήσεων της νομοθεσίας που αναφέρονται στο άρθρο 2.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Γαλλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 4 Φεβρουαρίου 2015.

Για την Επιτροπή
Margrethe VESTAGER
Μέλος της Επιτροπής