KOMISJONI OTSUS (EL) 2015/667,

4. veebruar 2015,

riigiabi kohta, milles käsitletakse Prantsusmaa antud riigiabi SA.14551 (2013/C) seoses tähtajaliselt prahitud laevadele tonnaažimaksukava alusel eraldatava abi tingimuste muutmisega

(teatavaks tehtud numbri C(2015) 434 all)

(Ainult prantsuskeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles vastavalt nimetatud artiklitele ([1]) kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi ja võttes neid märkusi arvesse,

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

(1) 6. novembri 2013. aasta kirjas teavitas komisjon Prantsusmaad otsusest alustada Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetlust tähtajaliselt prahitud laevade tonnaaži maksustamise kava alusel eraldatava abi andmise suhtes. Komisjoni otsus menetluse algatamise kohta (edaspidi „algatamisotsus") avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* ([2]). Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama abi kohta märkusi.

(2) Prantsusmaa ametiasutused edastasid oma märkused ja vastused algatamisotsuses esitatud küsimustele 28. aprilli, 14. mai ja 28. novembri 2014. aasta kirjadega. Kohtumine Prantsuse ametiasutustega toimus 20. oktoobril 2014. aastal Brüsselis.

(3) Kolmandad osapooled (Prantsusmaa Reederite Ühing (*Armateurs de France*) ja Euroopa Ühenduse Reederite Ühing (*European Community Shipowners' Associations*, ECSA)) esitasid oma märkused algatamisotsuses ettenähtud tähtaja jooksul. Komisjon edastas need märkused Prantsusmaa ametiasutustele 20. märtsi 2014. aasta kirjaga. Prantsusmaa võttis kolmandate osapoolte märkused teadmiseks 28. aprilli 2014. aasta kirjaga.

2. FAKTILINE TEAVE

(4) Prantsusmaa tonnaažimaksukavas, mille komisjon 2003. aastal meretranspordile antavat riigiabi käsitlevate ühenduse 1997. aasta suuniste (edaspidi „1997. aasta suunised") ([3]) alusel heaks kiitis, ei olnud ühtegi üldsätet kava alusel abi saavate reederite laevastikku kuuluvate laevade lipuriigi kohta.

(5) Küll aga kohaldati kõnealuse kava alusel tähtajaliselt prahitud ([4]) laevade tegevuse abikõlblikkuse suhtes konkreetset piirangut seoses ühendusse mittekuuluvate riikide lipu all sõitvate laevade osakaaluga laevastiku kogunetotonnaažis. Vastavalt komisjoni 13. mai 2003. aasta otsuse (millega kiideti heaks Prantsusmaa tonnaaži-maksukava (C(2003) 1476 (*final*)) ([5]) põhjendusele 35 oli tähtajaliselt prahitud ja Euroopa Ühendusse mittekuuluvate riikide lipu all sõitvate laevade tegevus abikõlblik üksnes 75 % ulatuses ettevõtte käitatava laevastiku netotonnaažist. Nimetatud otsuse põhjenduses 36 täpsustati ühtlasi, et piirang ei kehti liikmesriigi lipu all sõitvatele laevadele, kui nende strateegilist ja majanduslikku juhtimist teostatakse liikmesriigi territooriumilt.

([1]) ELT C 380, 28.12.2013, lk 29.
([2]) Vt allmärkus 1.
([3]) EÜT C 205, 5.7.1997, lk 5.
([4]) Tähtajaline prahtimine (inglise keeles „time charter") on leping, millega prahileandja annab prahilepingus määratletud ajavahemikuks prahiraha eest prahtija käsutusse töökorras, seadmetega varustatud ja täismeeskonnaga laeva. Prahtija vastutab laeva majandustegevuseks kasutamise eest ning prahileandja meresõiduks kasutamise eest.
([5]) Komisjoni 13. mai 2003. aasta otsus riigiabi N 737/02 kohta, mis käsitleb Prantsusmaal laevandusettevõtjate suhtes kehtestatud tonnaažipõhist kindla maksumääraga kava (ELT C 38, 12.2.2004, lk 5).

(6) Pärast meretransportdile antavat riigiabi käsitlevate ühenduse 2004. aasta suuniste (edaspidi „2004. aasta suunised") ([6]) vastuvõtmist lisas Prantsusmaa 2005. aasta lisaeelarveseadusesse (30. detsembri 2005. aasta seadus nr 2005-1720) lipuriiki käsitleva üldsätte ning tühistas erieeskirja, mida kohaldati tähtajaliselt prahitud laevade suhtes.

(7) Meetme üldist ülesehitust on 11. aprilli 2008. aasta teatajas Bulletin officiel des impôts (BOI) nr 41 ilmunud haldusringkirjas 4-H-3–08 kirjeldatud järgmiselt:

„2005. aasta lisaeelarveseaduse (30. detsembri 2005. aasta seadus nr 2005-1720) artikliga 47 viidi üldise maksuseadustiku artiklis 209-0 B ettenähtud vabatahtlik tonnaažimaksukava kooskõlla 17. jaanuaril 2004. aastal *Euroopa Liidu Teatajas* avaldatud uute meretransportdile antavat riigiabi käsitlevate ühenduse suunistega.

Kava alusel saab nüüdsest abi tingimusel, et kavaga vabatahtlikult liitunud laevandusettevõtted kohustuvad säilitama või suurendama Euroopa Ühenduse liikmesriigi lipu all sõitvate laevade osakaalu oma laevastikus kava kohaldamise ajavahemiku jooksul. [—]"

(8) Tähtajaliselt prahitud laevade abikõlblikkuse osas täpsustatakse haldusringkirjas 4-H-3–08 järgmist:

„[—] tühistatakse [üldise maksuseadustiku] artikli 209-0 B(I) viimases lõigus esitatud tingimus, mille kohaselt ei ole kava alusel abikõlblikud tähtajaliselt prahitud ja Euroopa Ühendusse mittekuuluvate riikide lipu all sõitvad laevad, kui nende osakaal on üle 75 % käitatava laevastiku netotonnaažist." ([7])

„Seega on tähtajaliselt prahitud ja Euroopa Ühendusse mittekuuluvate riikide lipu all sõitvad kaubalaevad tonnaažimaksukava alusel abikõlblikud, isegi kui nende osakaal on üle 75 % ettevõtte poolt käitatava laevastiku netotonnaažist.

Teisisõnu on tähtajaliselt prahitud ja Euroopa Ühendusse mittekuuluvate riikide lipu all sõitvad laevad tonnaažimaksukava alusel piiranguteta abikõlblikud, tingimusel et eespool nimetatud tingimus on täidetud [—]." ([8])

3. **AMETLIKU UURIMISMENETLUSE ALGATAMISE PÕHJUSED**

(9) Oma algatamisotsuses väljendas komisjon kahtlusi 2005. aastal muudetud tonnaažimaksukava siseturuga kokkusobivuse küsimuses.

(10) Komisjon oli arvamusel, et tähtajaliselt prahitud ja Euroopa Ühendusse mittekuuluvate riikide lipu all sõitvate laevade tegevuse abikõlblikkuse osas piirangu kaotamine on meede, millega võetakse kasutusele uus abi, kuna see ei ole kooskõlas otsusega C(2003) 1476 (*final*), millega kiideti heaks Prantsusmaa tonnaažimaksukava, ning Prantsusmaa ei ole sellest komisjonile teada andnud.

([6]) ELT C 13, 17.1.2004, lk 3. Vt punkti 3.1 seitsmes lõik.
([7]) Nr 1, haldusringkirja 4-H-3–08 neljas lõik.
([8]) Nr 22, haldusringkirja 4-H-3–08 teine ja kolmas lõik. „Eespool nimetatud tingimus" – laevandusettevõtete kohustus säilitada või suurendada Euroopa Ühenduse liikmesriigi lipu all sõitva laevastiku osakaalu kava kohaldamise ajavahemiku jooksul.

(11) Komisjon oli seisukohal, et abikõlblikkuse piirangu säilitamine Euroopa Liitu mittekuuluvate riikide lipu all sõitvate ning tähtajaliselt prahitud laevade tegevuse suhtes on õigustatud, et saavutada ühenduse 1997. ja 2004. aasta suuniste eesmärgid.

4. **PRANTSUSMAA KOMMENTAARID JA KOHUSTUSED**

(12) Kõigepealt kinnitasid Prantsusmaa ametiasutused, et üldise maksuseadustiku artikli 209-0 B sõnastuses, mis tuleneb 2002. aasta lisaeelarve (30. detsembri 2002. aasta seadus nr 2002-1576) artiklist 19, seati tonnaažimaksukava kohaldamise tingimuseks 75 % maksimaalse abikõlblikkuse künnis ettevõtte käitatavatest tähtajaliselt prahitud ja Euroopa Ühendusse mittekuuluvate riikide lipu all sõitvate laevade netotonnaažist ([9]). Sellise protsendimäära kinnitas komisjon oma otsuse C(2003) 1476 (*final*) ([10]) põhjenduses 35.

(13) Prantsusmaa maksuõiguse direktoraadi kogutud üksikasjalikud andmed kinnitavad, et tähtajaliselt prahitud ja ühendusse mittekuuluvate riikide lipu all sõitvate laevade puhul on kõikide ettevõtete ja iga aasta puhul, mil asjaomane ettevõte vabatahtliku kavaga liitus, kinni peetud ettevõtte käitatavate laevade kogutonnaaži kohta ette nähtud protsendimäärast. Komisjonile saadetud koondtabelitesse ei ole kantud mitte üksnes kõik Prantsusmaa Reederite Ühingusse kuuluvad ja tonnaažimaksukavaga ([11]) vabatahtlikult liitunud ettevõtted, vaid ka avalikke praamiteenuseid osutavate laevandusettevõtete alused ([12]). Ülejäänud 15 % alustest kuulub ettevõtetele, kes ei ole liitunud vabatahtliku tonnaažimaksukavaga ega kuulu ühtegi reedereid ühendavasse rühmitusse (peamiselt ettevõtted SNCM ja CMN). Esitatud andmetest nähtub, et alates tonnaaži maksustamise kasutuselevõtmisest 2003. aastal kuni 2014. aastani ei ületanud kõnealust piirmäära ükski abisaaja. Viimati täheldatud kõige kõrgem määr on 41 %, mis on tunduvalt alla 2003. aastal lubatud piirmäära.

(14) Mitte ühegi kõnealuse ettevõtte puhul ei ületanud osakaal tonnaažimaksukavaga liitutud aasta jooksul 75 % piirmäära.

(15) Lisaks toimub kõikide praeguste abisaajate tegevus vähemalt 25 % laevade kogutonnaaži ulatuses kas liidu liikmesriigi või Euroopa Majanduspiirkonna lepingu osalisriigi lipu all (edaspidi „ELi lipuriik"). Kuna kava alusel abi saavatel ettevõtetel on kohustus säilitada või suurendada ELi lipuriigi all sõitva laevastiku osakaalu, ei ole võimalik, et tähtajaliselt prahitud ja ELi lipuriigi all mittesõitvad laevad moodustaks nende laevastiku kogu netotonnaažist rohkem kui 75 %. Seega täidavad nad alati otsuses C(2003) 1476 (*final*) sätestatud tingimusi.

(16) Prantsusmaa ametiasutused nentisid komisjoniga suheldes, et Prantsusmaa kehtivad seadused ei näe ette juriidilisi kohustusi, mille abil tagada, et kava alusel abi saavad ettevõtted, kes tegelevad laevade tähtajalise prahtimisega, aitaksid alati piisavalt kaasa 2004. aasta suuniste eesmärkide saavutamisele. Uutel osalejatel ei ole konkreetseid kohustusi lipuriigi ega ka enda teostatava laevandustegevuse minimaalse osakaalu osas.

(17) Olukorra parandamiseks võtsid Prantsusmaa ametiasutused kohustuse, et alates 2015. eelarveaastast ([13]) on vabatahtlik tonnaažimaksukavaga ühinemine kehtiv ainult tingimusel, et ettevõtete ELi lipuriigi all sõitvate laevade osakaal on vähemalt 25 % laevastiku netotonnaažist ning ettevõtted kohustuvad säilitama või suurendama seda osakaalu kavaga vabatahtliku liitumise kümneaastase perioodi jooksul. Maksualaselt koondunud kontserni puhul kehtib nimetatud kohustus sellise kontserni kõikide ettevõtete kogunetotonnaaži suhtes.

5. **KOLMANDATE ISIKUTE MÄRKUSED**

5.1. **Prantsusmaa Reederite Ühingu märkused**

(18) Prantsusmaa Reederite Ühing (Armateurs de France – AdF) on laevandus- ja mereveoettevõtteid ühendav kutseliit.

([9]) Üldise maksuseadustiku artikli 209-0 B (I) kolmandas lõigus täpsustatakse, et „tähtajaliselt prahitud laevad, mis ei sõida Euroopa Ühendusse mittekuuluvate riikide lipu all, ei saa kõnealuse kava alusel abi juhul, kui nende osakaal on üle 75 % ettevõtte käitatavate laevade netotonnaažist".

([10]) Otsuse C(2003) 1476 (*final*) põhjendus 35:„Seega on tähtajaliselt prahitud ja Euroopa Ühendusse mittekuuluvate riikide lipu all sõitvate laevade tegevus tonnaažipõhise kindla maksumääraga kava alusel abikõlblik ainult juhul, kui selliste laevade osakaal ei ületa 75 % ettevõtte poolt käitatava laevastiku netotonnaažist".

([11]) Prantsusmaa Reederite Ühingu liikmete laevad moodustavad 80 % Prantsusmaa reederite käitatava laevastiku tonnaažist.

([12]) Nimetatud ettevõtete laevad moodustavad 5 % Prantsusmaa reederite käitatava laevastiku kogutonnaažist.

([13]) Prantsusmaa üldise maksuseadustiku artiklis 209-0 B sätestatud tonnaažimaksukava muudeti 2014. aasta teise lisaeelarve (29. detsembri 2014. aasta seadus nr 2014-1655) artikliga 75. Uut tingimust kohaldatakse ettevõtete suhtes, kes kasutavad kavaga liitumise võimalust eelarveaastal, mis lõpeb pärast 27. novembrit 2014.

(19) AdF tuletab meelde, et Prantsusmaa teatatud esialgse kava kiitis komisjon 2003. aastal heaks 1997. aasta suuniste alusel.

(20) Prantsusmaa 2003. aasta süsteem nägi ette, et tähtajaliselt prahitud ja kolmanda riigi lipu all sõitvate laevade tegevus on abikõlblik üksnes 75 % ulatuses laevastiku netotonnaažist. Teisisõnu kehtis kokkulepe, et tähtajaliselt prahitud ja ühendusse mittekuuluvate riikide lipu all sõitvate laevade osakaal ei ületa 75 % ettevõtte käitatava laevastiku kogutonnaažist.

(21) 2004. aastal ehk pärast seda, kui Prantsusmaa oli kavast teada andnud, asendati ja täpsustati 1997. aasta suuniseid. 2004. aasta suunistel on samad eesmärgid, milleks on „ergutada laevade liikmesriikide lippude alla registreerimist või nendesse üleminekut" ning „alal hoida ja täiustada merendusalast oskusteavet ning [—] kaitsta ELi meremeeste töökohti ja edendada selliste töökohtade loomist."

(22) Selleks et tagada kooskõla uute suunistega, otsustas Prantsusmaa asendada 75 % piirmäära uue kriteeriumiga. Uus kriteerium, milleks oli „säilitada või [—] suurendada liikmesriigi lipu all sõitva laevastiku osakaalu" võimaldas tähtajaliselt prahitud ja ühendusse mittekuuluvate riikide lipu all sõitvate laevade osakaalu suhtes kehtestatud piirangust paremini kaitsta töökohti ühenduses ja toetada nende loomist.

(23) Kuna Prantsusmaa eeskirjades lähtuti 2004. aasta suuniste sõnastusest, ei osatud kokkusobimatust kahtlustada. Seega tekitab see küsimusi õiguskindluse ja õiguspärase ootuse põhimõtte osas.

(24) Käimasoleva ametliku uurimise käigus kontrollisid Prantsusmaa Reederite Ühingu liikmed, kas algusest peale ja kogu aja jooksul alates 2003. aastast on peetud kinni 75 % piirmäära nõudest.

(25) Kontrollimise tulemusel selgus, et hoolimata Prantsusmaa eeskirjade muutmisest ei ületa tähtajaliselt prahitud ja kolmandate riikide lipu all sõitvate laevade osakaal aastate ja ettevõtete lõikes esialgset, 2003. aastal lubatud 75 % määra käitatava laevastiku kogutonnaažist. Ühenduse riikide lipu all sõitvate laevade osakaalu säilitamise või suurendamise kohustus andis tegelikkuses varasema kriteeriumiga võrreldes sama tulemuse, mistõttu seda võib pidada piisavalt asjakohaseks.

(26) Prantsusmaal praegu kehtivad kriteeriumid, eelkõige nõue „säilitada või [—] suurendada liikmesriigi lipu all sõitva laevastiku osakaalu" on täielikus kooskõlas 2004. aasta suuniste eesmärkidega.

5.2. **Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu (ECSA) märkused**

(27) Alustuseks toonitab ECSA, et laevade tähtajaline prahtimine on üks laevandusettevõtjate põhilisi tegevusvõimalusi. See annab võimaluse laeva kaubandusliku ja operatiivse kasutamise kokku lepitud ajaperioodiks prahtijale üle anda, kuid vara ise jääb omanikule, kes vastutab muude laeva haldamisega seotud tahkude eest. Laevandusettevõtjatele antakse seega teatav paindlikkus, mis võimaldab neil reageerida oma klientide vajadustele võimalikult optimaalselt ja kindlustada oma seisundit ülemaailmses kontekstis. Tähtajalise prahtimise pakutava paindlikkuse tõttu on Euroopa laevandusettevõtjatel õnnestunud endale üsna kiiresti turuosa võita.

(28) Merenduse jaoks on kõige olulisemad laeva kaubandusliku ja operatiivse kasutamisega otseselt seotud töökohad mandril ning sellised kaudselt seotud aspektid, nagu laevandusettevõtete säilimine ja atraktiivsus. Viimastel aastakümnetel on Euroopa reederite töö- ja haldussuutlikkus olnud kahtlemata suurepärane. Euroopa ettevõtetes on loodud esmaklassilised töökohad ja pädevus ning need on säilinud just tänu laevade prahtimisele lipuriigist sõltumata.

(29) ECSA on seega seisukohal, et Prantsusmaa tonnaažimaksukavas 2005. aastal tehtud muudatused olid kooskõlas 2004. aasta suunistes kindlaks määratud eesmärkidega. Ametlike piirangute taaskehtestamine tähtajaliselt prahitud laevadele, mis ei sõida ELi liikmesriigi lipu all, võtaks Euroopa laevandusettevõtjatelt paindlikkuse, mis on vajalik klientide nõudmistele pädeval ja optimaalsel viisil reageerimiseks ning oma positsiooni tugevdamiseks ülemaailmsel turul.

(30) Kui aga komisjon nõuab, et laevandusettevõtjad omaksid ja kasutaksid teatavat protsentuaalset osa kaubalaevadest, et neid saaks tonnaažimaksuga maksustada, peab komisjon ECSA hinnangul võimaldama tonnaažimaksuga maksustamise korra raames Euroopa laevandusettevõtjatel kasutada prahitud laevadel kuni 10 dedveiti ([14]) iga talle kuuluva laeva või ilma meeskonnata renditud laeva dedveidi kohta. Sellise suhte kohaldamise puhul ei tohi rakendada ühenduse registri tüüpi kriteeriume.

(31) Kokkuvõtteks peaksid ühenduse suunised jääma paindlikuks raamistikuks. Need peaksid võimaldama liikmesriikidel võtta oma laevastiku jaoks asjakohaseid meetmeid vastavalt oma vajadustele, tingimusel et kõnealustes suunistes ette nähtud eesmärgid täidetakse. ECSA hinnangul saavutavad Euroopa laevandusettevõtjad, kes tegelevad laevade tähtajalise prahtimisega, need eesmärgid sellest olenemata, kas need laevad sõidavad mõne liikmesriigi lipu all või mitte.

6. **PRANTSUSMAA KOMMENTAARID HUVITATUD OSAPOOLTE MÄRKUSTE KOHTA**

(32) Prantsusmaa võttis kolmandate osapoolte esitatud märkused teadmiseks 28. aprilli 2014. aasta kirjaga.

7. **MEETMETE HINDAMINE**

7.1. **Abi olemasolu ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses**

(33) Otsuses C(2003) 1476 (*final*) tunnustati Prantsusmaa tonnaažimaksukava riigiabina.

(34) Põhjused, miks komisjon järeldas, et tonnaažimaksukava kujutab endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, peavad endiselt paika. Esmajoones on tonnaažimaksukava vabatahtlik võimalus, mille puhul tehakse erand ettevõtjate maksude arvestamisel kohaldatavatest eeskirjadest ja antakse teatavatele ettevõtjatele – laevandusettevõtjatele – majanduslik eelis, mis on seotud maksustatava osa vähendamisega, mis tähendab üldjoontes nende tulu väiksemat maksustamist. Laevandusettevõtjad tegutsevad turgudel, mida iseloomustab tihe rahvusvaheline konkurents, nii et tonnaažimaksuga maksustamisest tulenevad eelised võivad moonutada konkurentsi ja mõjutada Euroopa Majanduspiirkonna lepingu osalisriikide vahelist kaubavahetust.

(35) Euroopa Liitu mittekuuluvate riikide lipu all sõitvate ning tähtajaliselt prahitud laevade tegevuse abikõlblikkuse piirangu kaotamine kujutab endast meedet, millega kehtestatakse uus abi, kusjuures komisjoni ei ole sellest eelnevalt teavitatud, ning see on vastuolus ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikega 3. Uue abiga on tegemist seetõttu, et see ei ole kooskõlas otsusega C(2003) 1476 (*final*), millega kiideti heaks Prantsusmaa tonnaažimaksukava, ning Prantsusmaa ei ole komisjoni sellest teavitanud. Vastupidiselt Prantsusmaa Reederite Ühingu ([15]) kinnitustele ei saa selle piirangu kaotamist käsitleda sobiva vahendina Prantsusmaa tonnaažimaksuga maksustamisega kava muutmiseks 2004. aasta suuniste ([16]) täitmise eesmärgil, sest selline piirangu kaotamine ei ole kooskõlas 2004. aasta suuniste eesmärkidega, nagu neid selgitatakse käesoleva otsuse punktis 7.2. Seetõttu ei tohi Euroopa Liitu mittekuuluvate riikide lipu all sõitvate ning tähtajaliselt prahitud laevade tegevuse või abikõlblikkuse piirangu kaotamine toimuda juba kehtiva abi raames vastavalt 2004. aasta suuniste ([17]) punktile 13.

7.2. **Siseturuga kokkusobivus ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 tähenduses**

(36) 2004. aasta suunistes täpsustati ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaldamise tingimusi meretranspordi valdkonnas. Seetõttu tuleb käesoleva otsuse teemaks oleva meetme kokkusobivust hinnata 2004. aasta suuniste alusel.

(37) 2004. aasta suunised – nagu ka 1997. aasta suunised – ei piira sõnaselgelt tähtajaliselt prahitud laevade kaasamist tonnaažimaksuga maksustamise kavadesse. Varasemates otsustes ([18]) on komisjon siiski leidnud, et tähtajaliselt prahtijad, kelle suhtes kohaldatakse tonnaažimaksukava, peavad aitama saavutada liikmesriikide lippude alla

([14]) Dedveit ehk kandevõime.
([15]) Vt käesoleva otsuse põhjendusi 21–23.
([16]) Vt 2004. aasta suuniste punkti 13.
([17]) Vastupidiselt kriteeriumile, mis seisneb „liikmesriigi lipu all sõitva laevastiku osa säilitamises või suurendamises", mida jõustatakse 2004. aasta suuniste täitmiseks.
([18]) Vt näiteks esialgset otsust C(2003) 1476 (*final*) ning komisjoni 25. veebruari 2009. aasta otsust 2009/626/EÜ abikava C 2/08 (ex N 572/07) kohta, milles käsitletakse Iirimaa meretranspordi tonnaažimaksusüsteemi muudatust (ELT L 228, 1.9.2009, lk 20). Vt ka algatamisotsuse punkte 24–26.

registreerimise eesmärki või merendussektori oskusteabe säilitamise eesmärki, tagades teatava osa oma laevastiku kasutamise meresõidu eesmärgil. Ükski ettevõtja ei tohi saada kasu tonnaažimaksukavast, kui ta ei aita kaasa 2004. aasta suuniste põhieesmärkide saavutamisele.

(38) Võttes arvesse Prantsusmaa ametiasutuste esitatud statistilisi andmeid, nendib komisjon, et kuigi tähtajaliselt prahitud laevade suhtes kohaldatud piirangud kaotati 2005. aastal, on Prantsusmaa tonnaažimaksukavast kasu saanud ettevõtjad aidanud piisavalt kaasa eespool osutatud eesmärkide saavutamisele, kuna selliste tähtajaliselt prahitud laevade osa, mis ei sõida ühenduse riikide lipu all, ei ületa 41 % kavast kasu saanud ettevõtete laevastiku kogutonnaažist. Selline tulemus on saavutatud kas Euroopa lipu all sõitvate laevade suure osakaaluga või laevastiku teatava protsentuaalse osa kasutamisega meresõidu eesmärgil (või mõlema sellise teguri abil).

(39) Lisaks märgib komisjon, et Prantsusmaa ametiasutuste hinnangul kuulub praegu iga kavast kasu saava ettevõtja laevastikust Euroopa riikide lipu alla vähemalt 25 % netotonnaažist. Komisjon märgib ühtlasi, et Prantsusmaa merendussektorit iseloomustab hea tulemus Euroopa riikide lipu all sõitvate laevade osakaalu seisukohast, nagu kinnitavad välisuuringud, näiteks 2014. aastal Oxford Economicsi avaldatud uuring „The economic value of the EU shipping industry". Selle uuringu järgi on Prantsusmaa lipu alla kuuluv tonnaaž tublisti suurem kui 25 % kasutatavast tonnaažist ([19]). Kuna kavast kasu saavatel ettevõtjatel on kohustus hoida või suurendada oma laevastiku seda osa, mis sõidab Euroopa Liidu riikide lipu all, on ka võimatu, et tähtajaliselt prahitud laevad, mis ei sõida Euroopa riikide lipu all, moodustaks nende laevastiku kogu netotonnaažist rohkem kui 75 %.

(40) Komisjon peab siiski nentima, et Prantsusmaa kehtivad seadused ei näe ette juriidilisi kohustusi, mille abil tagada, et kavast kasu saavad ettevõtted, kes tegelevad laevade tähtajalise prahtimisega, aitaksid alati piisavalt kaasa 2004. aasta suuniste eesmärkide saavutamisele. Eelkõige ei ole uutel osalejatel konkreetseid kohustusi – ei lipuriigi ega ka laevade meresõidu eesmärgil kasutamise osa suhtes.

(41) Selle põhjal jõudis komisjon järeldusele, et Prantsusmaa kehtivad seadused ei anna vajalikke tagatisi ning seega ei saa neid pidada 2004. aasta suunistega kooskõlas olevateks.

(42) Sellest lähtuvalt võtab komisjon teadmiseks Prantsusmaa tegevuse olukorra lahendamisel, st tingimuse kehtestamise, et ühtse määraga maksustamise korra valimisega kaasneb ettevõtte jaoks kohustus käitada teatavat väikest osa oma laevadest Euroopa riigi lipu all. Selle osa suuruseks on alates eelarveaastast 2015 kehtestatud 25 % kogu laevastiku netotonnaažist ning see tingimus kehtib kogu kümneaastase perioodi vältel, mida tonnaažimaksuga maksustamise võimalus hõlmab.

(43) See tingimus on sama range kui tingimus, mis esitati esialgses otsuses C(2003) 1476 (*final*), millega kiideti heaks Prantsusmaa tonnaažimaksukava. Võttes arvesse 2004. aasta suuniste eesmärke, eelkõige vajadust, et abisaajad aitaksid saavutada kas liikmesriikide lippude alla registreerimise eesmärki või merendussektori oskusteabe säilitamise eesmärki, tagades oma laevastiku kasutamise meresõidu eesmärgil teatava protsentides ette nähtud osa ulatuses, on komisjon seisukohal, et Prantsusmaa reaktsioon on olnud piisav. Tänu sellele aitavad ka uued osalejad tonnaažimaksukava alusel kaasa liikmesriikide lippude alla registreerimise eesmärgi saavutamisele.

7.3. **Järeldus**

(44) Komisjon on seisukohal, et 2005. aastal hakkas Prantsusmaa ebaseaduslikult ning vastuolus ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikega 3 rakendama seadusemuudatust, mis puudutas tonnaažimaksuga maksustamist tähtajaliselt prahitud laevade puhul.

(45) See muudatus ei ole kooskõlas ELi toimimise lepinguga, kuna ei taga, et uued osalejad aitavad tonnaažimaksukava raames piisavalt kaasa 2004. aasta suunistega ette nähtud eesmärkide saavutamisele, võttes arvesse, et neil ei ole mingit õiguslikku kohustust ei laevastiku lipuriigi ega ka nende oma laevandustegevuse minimaalse osa suhtes

(46) Nagu Prantsusmaa ametiasutustega kokku lepitud, tuleb kehtivaid eeskirju kohandada, et tagada, et tulevikus võib tonnaažimaksukava kasutada üksnes selliste ettevõtete puhul, kelle laevastiku netotonnaažist vähemalt 25 % kuulub Euroopa liikmesriikide lipu alla. Tonnaažimaksukavast kasu saavad ettevõtted aitavad nii saavutada 2004. aasta suuniste eesmärke isegi juhul, kui kogu nende laevastik on tähtajaliselt prahitud.

([19]) Vt näiteks uuringu (http://www.oxfordeconomics.com/my-oxford/projects/272456) jooniseid 2.3d ja 2.4b.

(47) Kuna kõik praegu kavast kasu saavad ettevõtjad täidavad juba eespool nimetatud normi ning neil on juba kohustus hoida teatav osa oma laevastikust Euroopa liikmesriigi lipu all või seda osa isegi suurendada, ei ole tegemist abi hüvitamise taotlemisega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Tonnaažimaksukava muudatus, mida Prantsusmaa on alates 2005. aastast ebaseaduslikult ning vastuolus Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikega 3 rakendanud, ei ole tähtajaliselt prahitavate laevade suhtes kohaldatavate eeskirjade osas siseturuga kokkusobiv.

Artikkel 2

Prantsusmaa peab muutma tonnaažimaksukava käsitlevat seadust alates eelarveaastast 2015 vastavalt võetud kohustustele ning muudatuse kohaselt peab tonnaažimaksukavas osalevate ettevõtjate laevastikust vähemalt 25 % olema kavaga ühinemise hetkel registreeritud ELi liikmesriikide või Euroopa Majanduspiirkonna lepingu osalisriikide lipu alla ning seda osa tuleb seejärel säilitada või suurendada.

Artikkel 3

Prantsusmaa teavitab komisjoni artiklis 2 osutatud seadusemuudatuste vastuvõtmisest.

Artikkel 4

Käesolev otsus on adresseeritud Prantsuse Vabariigile.

Brüssel, 4. veebruar 2015

Komisjoni nimel

komisjoni liige

Margrethe VESTAGER