ODLUKA KOMISIJE (EU) 2015/667

od 4. veljače 2015.

o državnoj potpori SA.14551 (2013/C) koju je provela Francuska zbog izmjene uvjeta potpora koje se dodjeljuju zakupoprimateljima u brodarskim ugovorima na vrijeme u okviru sustava poreza po tonaži broda

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2015) 434)

(Vjerodostojan je samo tekst na francuskom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2. prvi podstavak,

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

nakon poziva zainteresiranim stranama da dostave svoje primjedbe u skladu s navedenim člancima ([1]) i uvida u te primjedbe,

budući da:

1. POSTUPAK

(1) Komisija je dopisom od 6. studenoga 2013. obavijestila Francusku o svojoj odluci o pokretanju postupka predviđenog u članku 108. stavku 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (dalje u tekstu „UFEU") u pogledu potpora koje se dodjeljuju zakupoprimateljima u brodarskim ugovorima na vrijeme u okviru sustava poreza po tonaži broda. Odluka Komisije o pokretanju postupka (dalje u tekstu „odluka o pokretanju postupka") objavljena je u *Službenom listu Europske unije* ([2]). Komisija je pozvala zainteresirane strane da dostave svoje primjedbe o predmetnoj potpori.

(2) Francuska su tijela svoje opaske i odgovore na pitanja iz odluke o pokretanju postupka dostavila dopisima od 28. travnja 2014., 14. svibnja 2014. i 28. studenoga 2014. Sastanak s francuskim tijelima održan je 20. listopada 2014. u Bruxellesu.

(3) Treće strane (Sindikat francuskih brodovlasnika i Udruženje brodovlasnika Europske zajednice – *European Community Shipowners' Associations*, ECSA) svoje su primjedbe dostavile tijekom razdoblja za to predviđenog odlukom o pokretanju postupka. Komisija je te primjedbe dopisom od 20. ožujka 2014. proslijedila francuskim tijelima. Francuska je primila na znanje primjedbe trećih strana dopisom od 28. travnja 2014.

2. ČINJENIČNI OKVIR

(4) Francuskim sustavom poreza po tonaži broda, koji je Komisija odobrila 2003. na temelju smjernica Zajednice o državnim potporama za pomorski prijevoz iz 1997. (dalje u tekstu „smjernice iz 1997.") ([3]), nisu nametnuti nikakvi opći uvjeti u pogledu zastave brodova flote kojom upravljaju brodovlasnici korisnici tog sustava.

(5) Naprotiv, ovaj se sustav primjenjuje na djelatnosti koje se obavljaju na čarter brodovima zakupljenima na određeno vrijeme ([4]) samo ako zadovoljavaju posebno ograničenje u pogledu postotka neto tonaže brodova u floti koji ne plove pod zastavom Zajednice. U skladu s uvodnom izjavom 35. Odluke C(2003) 1476fin Komisije od 13. svibnja 2003. o odobrenju francuskog režima oporezivanja po tonaži broda ([5]), djelatnosti koje se obavljaju na čarter brodovima zakupljenima na određeno vrijeme koji ne plove pod zastavom države članice Europske zajednice, ispunjavaju uvjete samo ako predstavljaju najviše 75 % neto tonaže flote kojom upravlja poduzeće. U uvodnoj izjavi 36. te Odluke nadalje se navodi da se to ograničenje ne primjenjuje na brodove koji plove pod zastavom države članice jer se strateško i poslovno upravljanje tim brodovima nužno obavlja iz područja države članice.

([1]) SL C 380, 28.12.2013., str. 29.
([2]) Vidjeti bilješku br. 1.
([3]) SL C 205, 5.7.1997., str. 5.
([4]) Brodarski ugovor na vrijeme (engl. *time charter*) ugovor je kojim zakupodavatelj daje zakupoprimatelju na raspolaganje posve opremljen brod s cijelom posadom na vrijeme utvrđeno brodarskim ugovorom u zamjenu za zakupninu. Zakupoprimatelj osigurava poslovno upravljanje, a zakupodavatelj ostaje nadležan za nautičko upravljanje brodom.
([5]) Odluka Komisije od 13. svibnja 2003. o državnoj potpori N 737/02 koja se odnosi na francuski režim paušalnog oporezivanja na temelju tonaže u korist pomorskih prijevoznika (SL C 38, 12.2.2004., str. 5.).

(6) Nakon donošenja smjernica Zajednice o državnim potporama za pomorski prijevoz iz 2004. (dalje u tekstu „smjernice iz 2004.") ([6]), Francuska je Zakonom o izmjenama Zakona o financijama za 2005. (Zakon br. 2005-1720 od 30. prosinca 2005.) uvela opće pravilo o zastavi broda i ukinula posebno pravilo primjenjivo na čarter brodove zakupljene na određeno vrijeme.

(7) Opća struktura te mjere opisana je u administrativnoj uputi 4-H-3-08 objavljenoj u poreznom glasilu *Bulletin officiel des impôts* (BOI), br. 41 od 11. travnja 2008.:

„Člankom 47. Zakona o izmjenama Zakona o financijama za 2005. (Zakon br. 2005-1720 od 30. prosinca 2005.) usklađen je izborni sustav poreza po tonaži broda, predviđen člankom 209-0 B Općeg poreznog zakonika, s novim smjernicama Zajednice o državnim potporama u korist pomorskog prijevoza objavljenima 17. siječnja 2004. u *Službenom listu Europske unije*.

Primjena tog sustava od sada je podređena uvjetu prema kojem se pomorski prijevoznici koji su ga odabrali obvezuju zadržati ili povećati postotak svoje flote koji plovi pod zastavom države članice Europske zajednice tijekom razdoblja primjene te mjere. […]"

(8) Kad je riječ o čarter brodovima zakupljenima na određeno vrijeme koji ispunjavaju uvjete, u administrativnoj uputi 4-H-3-08 navedeno je sljedeće:

„[…] ukida se uvjet iz članka 209-0 B stavka 1. zadnjeg podstavka [Općeg poreznog zakonika] kojim se iz primjene tog sustava isključuju čarter brodovi zakupljeni na određeno vrijeme koji plove pod zastavom države koja nije članica Europske zajednice ako predstavljaju više od 75 % neto tonaže dotične flote." ([7])

„Usto, trgovački čarter brodovi zakupljeni na određeno vrijeme koji plove pod zastavom države koja nije članica Europske zajednice imaju pravo na primjenu sustava poreza po tonaži broda čak i ako predstavljaju više od 75 % neto tonaže flote kojom upravlja poduzeće.

Drugim riječima, čarter brodovi koji ispunjavaju uvjete, a koji su zakupljeni na određeno vrijeme i plove pod zastavom države koja nije članica Europske zajednice, mogu bez ograničenja primjenjivati sustav poreza po tonaži broda, pod uvjetom da poštuju prethodno utvrđenu obvezu […]." ([8])

3. **RAZLOZI ZA POKRETANJE SLUŽBENOG POSTUPKA ISPITIVANJA**

(9) Komisija je u odluci o pokretanju postupka izrazila sumnje u pogledu spojivosti izmjene sustava poreza po tonaži broda uvedene 2005. s unutarnjim tržištem.

(10) Komisija je smatrala da je ukidanje ograničenja u pogledu uvjeta koje moraju ispunjavati djelatnosti koje se obavljaju na čarter brodovima zakupljenima na određeno vrijeme koji ne plove pod zastavom države članice mjera kojom se uvodi nova potpora jer nije u skladu s Odlukom C(2003) 1476fin o odobrenju francuskog režima oporezivanja po tonaži broda te da je Francuska nije prijavila Komisiji.

([6]) SL C 13, 17.1.2004., str. 3. Vidjeti točku 3. stavak 1. sedmi podstavak.
([7]) Br. 1, četvrti podstavak, administrativne upute 4-H-3-08.
([8]) Br. 22, drugi i treći podstavak administrativne upute 4-H-3-08. „*Prethodno utvrđena obveza*" jest obveza pomorskih prijevoznika da zadrže ili povećaju postotak svoje flote koji plovi pod zastavom države članice Europske zajednice tijekom razdoblja primjene te mjere.

(11) Komisija ocjenjuje da je zadržavanje ograničenja u pogledu uvjeta koje moraju ispunjavati djelatnosti koje se obavljaju na čarter brodovima zakupljenima na određeno vrijeme koji ne plove pod zastavom države članice opravdano ostvarivanjem ciljeva smjernica iz 1997. i 2004.

4. **OPASKE I OBVEZE FRANCUSKE**

(12) Najprije, francuska su tijela potvrdila da je, kao što proizlazi iz članka 19. Zakona o izmjenama Zakona o financijama za 2002. (Zakon br. 2002-1576 od 30. prosinca 2002.), člankom 209-0 B Općeg poreznog zakonika primjena sustava poreza po tonaži broda uvjetovana najvišim pragom prihvatljivosti od 75 % neto tonaže flote kojom upravlja poduzeće za čarter brodove zakupljene na određeno vrijeme koji ne plove pod zastavom države članica Europske zajednice ([9]). Komisija je taj postotak odobrila u uvodnoj izjavi 35. Odluke C(2003) 1476fin ([10]).

(13) Podrobni podatci koje je prikupila francuska Porezna uprava pokazuju postotak čarter brodova zakupljenih na određeno vrijeme koji ne plove pod zastavom Zajednice u odnosu na cjelokupnu tonažu brodova kojima upravlja poduzeće te su ti podatci razvrstani po društvima i godinama, počevši od godine primjene tog sustava. Poduzeća navedena u sažetim tablicama proslijeđenima Komisiji nisu samo poduzeća učlanjena u Sindikat francuskih brodovlasnika koja su se odlučila za sustav poreza po tonaži broda ([11]), već i brodovi brodarskih društava zaduženih za trajektni prijevoz ([12]). Preostalih 15 % brodova u vlasništvu je društava koja se nisu odlučila za sustav poreza po tonaži broda i koja nisu članovi udruženja brodovlasnika (uglavnom SNCM i CMN). Dostavljeni podatci pokazuju da od uvođenja sustava poreza po tonaži broda od 2003. do 2014. nijedan korisnik nije prešao dotični prag. Najviša nedavno utvrđena stopa je 41 %, što je znatno ispod praga odobrenog 2003.

(14) Ni u jednom predmetnom poduzeću postotak nije prešao prag od 75 % tijekom godine primjene poreza po tonaži broda.

(15) Nadalje, svi trenutačni korisnici upravljaju flotom čiji brodovi pod zastavom države članice Unije ili države stranke Sporazuma o EGP-u (dalje u tekstu: „europska zastava") predstavljaju najmanje 25 % ukupne neto tonaže. Budući da su korisnici sustava obvezni zadržati ili povećati postotak svoje flote koji plovi pod europskom zastavom, postotak čarter brodova zakupljenih na određeno vrijeme koji ne plove pod europskom zastavom ne smije predstavljati više od 75 % flote. Tako uvijek poštuju uvjete iz Odluke C(2003) 1476fin.

(16) Međutim, francuska su tijela u komunikaciji s Komisijom potvrdila da važećim francuskim zakonodavstvom nisu predviđene zakonske obveze kojima se jamči da će poduzeća korisnici koji brodove uzimaju u zakup na vrijeme uvijek dovoljno pridonositi ostvarenju ciljeva smjernica iz 2004. Osobito, ne postoje posebne obveze za nove korisnike sustava u pogledu zastave ni u pogledu vlastitih minimalnih pomorskih djelatnosti.

(17) Kako bi se ispravila ta nepravilnost, francuska su se tijela obvezala da će se sustav poreza po tonaži broda od porezne godine 2015. ([13]) primjenjivati samo na poduzeća koja će upravljati flotom čiji će brodovi pod europskom zastavom predstavljati najmanje 25 % ukupne neto tonaže flote i koja će se obvezati da će zadržati ili povećati taj postotak tijekom desetljeća u kojem se taj sustav primjenjuje. U slučaju konsolidirane porezne skupine, ta se obveza procjenjuje s obzirom na ukupnu neto tonažu društava te porezne skupine.

5. **PRIMJEDBE TREĆIH STRANA**

5.1. **Primjedbe Sindikata francuskih brodovlasnika**

(18) Sindikat francuskih brodovlasnika (*Armateurs de France*, AdF) strukovni je sindikat koji predstavlja pomorska i prijevozna poduzeća.

([9]) U članku 209-0 B stavku 1. trećem podstavku Općeg poreznog zakona utvrđeno je da se „taj sustav ne može primjenjivati na čarter brodove zakupljene na određeno vrijeme koji ne plove pod zastavom države članice Europske zajednice ako predstavljaju više od 75 % neto tonaže flote kojom upravlja poduzeće".

([10]) Uvodna izjava 35. Odluke C(2003) 1476fin glasi kako slijedi:„Na taj se način na djelatnosti koje se obavljaju na čarter brodovima zakupljenima na određeno vrijeme koji ne plove pod zastavom države članice Europske zajednice sustav paušalnog oporezivanja po tonaži može primjenjivati samo ako ti brodovi predstavljaju najviše 75 % neto tonaže flote kojom upravlja poduzeće".

([11]) Članovi Sindikata francuskih brodovlasnika predstavljaju 80 % tonaže brodova kojima upravljaju francuski brodovlasnici.

([12]) Potonji predstavljaju 5 % ukupne tonaže brodova francuskih brodovlasnika.

([13]) Francuski sustav poreza po tonaži broda predviđen člankom 209-0 B Općeg poreznog zakona izmijenjen je člankom 75. drugog Zakona o izmjenama Zakona o financijama za 2014. (Zakon br. 2014-1655 od 29. prosinca 2014.). Novi će se uvjet odnositi na poduzeća koja sustav primjenjuju u financijskoj godini zaključenoj nakon 27. studenoga 2014.

(19) AdF podsjeća da je izvorni francuski sustav, koji je prijavila Francuska, Komisija odobrila 2003. na temelju smjernica iz 1997.

(20) Francuskim sustavom iz 2003. predviđeno je da su djelatnosti koje se obavljaju na čarter brodovima zakupljenima na određeno vrijeme koji plove pod zastavom treće zemlje prihvatljive samo u visini do 75 % neto tonaže flote. Drugim riječima, postotak čarter brodova zakupljenih na određeno vrijeme koji ne plove pod zastavom Zajednice ne bi smio iznositi više od 75 % ukupne tonaže flote kojom upravlja poduzeće.

(21) Nakon što je Francuska 2004. prijavila sustav, zamijenjene su i pobliže utvrđene smjernice iz 1997. U smjernicama iz 2004. navedeni su njihovi ciljevi, a posebno „poticanje upisa zastava u registre država članica ili njihov prijenos u dotične registre" ili „očuvanje i unaprjeđenje pomorskih znanja i vještina te […] zaštita i promicanje radnih mjesta za europske pomorce".

(22) Upravo je radi usklađivanja s novim smjernicama Francuska odlučila zamijeniti prag od 75 % novim kriterijem. Taj novi kriterij, koji se sastoji od „zadržavanja ili […] povećanja postotka flote koji plovi pod zastavom države članice", prije svega nudi jamstvo zadržavanja i promicanja radnih mjesta u Zajednici radije nego ograničenje u pogledu čarter brodova zakupljenih na određeno vrijeme koji plove pod zastavom treće zemlje.

(23) Budući da je u francuskim propisima samo preuzet tekst smjernica iz 2004., ne postoji sumnja u nespojivost. Prema tome, razmatraju se načela pravne sigurnosti i legitimnih očekivanja.

(24) Uzimajući u obzir službeno ispitivanje koje se provodi, članovi Sindikata francuskih brodovlasnika provjerili su je li od 2003. do danas poštovan prag od 75 %.

(25) Nakon dovršene provjere pokazalo se da usprkos izmjeni francuskih propisa taj postotak (izražen po godinama i društvima) čarter brodova zakupljenih na određeno vrijeme koji plove pod zastavom treće zemlje ne prelazi početni postotak od 75 % ukupne tonaže brodova odobren 2003. Obveza zadržavanja ili povećanja postotka flote koji plovi pod zastavom Zajednice u praksi je dovela do istog rezultata kao i prethodni kriterij te se stoga može smatrati dovoljno dobrom.

(26) Francuski kriteriji kakvi su danas, a posebno onaj koji se odnosi na „zadržavanje ili […] povećanje postotka flote koji plovi pod zastavom države članice", potpuno su usklađeni s ciljevima utvrđenima u smjernicama iz 2004.

5.2. **Primjedbe Udruženja brodovlasnika Europske zajednice (ECSA)**

(27) ESCA prije svega naglašava da je zakup na vrijeme jedan od glavnih mehanizama kojima raspolažu brodarska društva. Omogućuje povjeravanje poslovnog i operativnog upravljanja brodom zakupoprimatelju na dogovoreno razdoblje, dok vlasništvo i drugi aspekti upravljanja brodom ostaju u rukama njegova vlasnika. Pomorski prijevoznici stoga raspolažu određenom fleksibilnosti kako bi optimalno odgovorili na potrebe svojih klijenata i tako osigurali svoj položaj na svjetskoj razini. Zahvaljujući fleksibilnosti koju omogućuje zakup na vrijeme, europski su pomorski prijevoznici mogli dosta brzo steći tržišne udjele.

(28) U pomorskom je sektoru najvažnije da su radna mjesta na kopnu izravno povezana s komercijalnim i operativnim upravljanjem brodovima te neizravno s održavanjem i sposobnošću privlačenja pomorskih prijevoznika. Zadnjih su desetljeća europski brodovlasnici nesumnjivo mogli pokazati odlične operativne i upravljačke kapacitete. Stoga su zahvaljujući zakupu brodova, bez obzira na to pod kojom zastavom plove, u europskim poduzećima razvijena i očuvana radna mjesta i kompetencije na visokoj razini.

(29) ECSA smatra da su izmjene koje je Francuska 2005. unijela u svoj sustav poreza po tonaži broda bile u skladu s ciljevima utvrđenima u smjernicama iz 2004. Ustrajanje na ponovnom službenom uvođenju ograničenja za čarter brodove zakupljene na određeno vrijeme koji ne plove pod zastavom države članice Unije europskim bi pomorskim prijevoznicima uskratilo potrebnu fleksibilnost u primjerenom i optimalnom odgovaranju na zahtjeve klijenata te u jačanju položaja na svjetskom tržištu.

(30) Međutim, ako bi Komisija ustrajala na tome da pomorski prijevoznici posjeduju određen postotak trgovačkih brodova i njima upravljaju kako bi se na njih mogao primjenjivati sustav poreza po tonaži broda, ECSA procjenjuje da bi Komisija europskim pomorskim prijevoznicima trebala omogućiti da upravljaju do 10 TN ([14]) zakupljenog broda za svaku TN broda u posjedu ili zakupljenog broda bez posade u skladu sa sustavom poreza po tonaži broda. Primjena prethodno navedenog omjera ne smije se podvrgnuti kriterijima, poput registra Zajednice.

(31) Zaključno, smjernice Zajednice trebale bi ostati fleksibilne. Tim bi se smjernicama trebalo državama članicama omogućiti donošenje primjerenih mjera u korist njihove flote i u skladu s njihovim vlastitim potrebama, pod uvjetom da pridonose ostvarenju ciljeva tih smjernica. ECSA procjenjuje da europski pomorski prijevoznici koji tim brodovima upravljaju na temelju brodarskih ugovora na vrijeme te ciljeve ostvaruju neovisno o tome plove li dotični brodovi pod zastavom države članice ili ne.

6. **OPASKE FRANCUSKE NA PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANA**

(32) Francuska je razmotrila primjedbe trećih strana u svoju korist.

7. **OCJENJIVANJE MJERA**

7.1. **Postojanje potpore u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a**

(33) U Odluci C(2003) 1476fin francuski sustav poreza po tonaži broda priznat je kao program potpore.

(34) Razlozi koji su Komisiju naveli da zaključi da sustav poreza po tonaži broda predstavlja upravo program državne potpore u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a ostaju valjani. Posebno, sustav poreza po tonaži broda izborni je sustav koji odstupa od pravila primjenjivih na izračun poreza društava, dajući određenim poduzećima, odnosno pomorskim prijevoznicima, gospodarsku prednost povezanu sa sniženom poreznom osnovicom, što općenito dovodi do manjeg oporezivanja njihovih prihoda. Pomorski prijevoznici svoje djelatnosti obavljaju na tržištu s jakom međunarodnom konkurencijom te bi prednosti povezane sa sustavom poreza po tonaži broda mogle dovesti do narušavanja tržišnog natjecanja i utjecati na trgovinu između država stranaka Sporazuma o EGP-u.

(35) Ukidanje ograničenja u pogledu uvjeta koje moraju ispunjavati djelatnosti koje se obavljaju na čarter brodovima zakupljenima na određeno vrijeme koji ne plove pod zastavom države članice, mjera je koja predstavlja novu potporu uvedenu bez prethodne prijave Komisiji, što je suprotno odredbama predviđenima u članku 108. stavku 3. UFEU-a. Riječ je o novoj potpori jer nije u skladu s Odlukom C(2003) 1476fin o odobrenju francuskog režima oporezivanja po tonaži broda i jer je Francuska nije prijavila Komisiji. Suprotno onom što tvrdi AdF ([15]), ukidanje tog ograničenja ne može se smatrati primjerenom mjerom kojom se mijenja francuski sustav poreza po tonaži broda radi usklađivanja sa smjernicama iz 2004. ([16]) jer to ukidanje nije usklađeno s ciljevima smjernica iz 2004., kao što je to objašnjeno u točki 7.2. ove Odluke. Prema tome, ukidanje ograničenja u pogledu uvjeta koje moraju ispunjavati djelatnosti koje se obavljaju na čarter brodovima zakupljenima na određeno vrijeme koji ne plove pod zastavom države članice ne može biti dio postojeće potpore u smislu točke 13. smjernica iz 2004. ([17]).

7.2. **Spojivost s unutarnjim tržištem u smislu članka 107. stavka 3. UFEU-a**

(36) Uvjeti za primjenu članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a u području pomorskog prijevoza pojašnjeni su u smjernicama iz 2004. Prema tome, spojivost mjere koja je predmet ove Odluke mora se procijeniti na temelju smjernica iz 2004.

(37) U smjernicama iz 2004., kao ni u smjernicama iz 1997., nije izričito ograničeno obuhvaćanje čarter brodova zakupljenih na određeno vrijeme sustavom poreza po tonaži broda. Međutim, Komisija je u prethodnim odlukama ([18]) ipak smatrala da zakupoprimatelji u brodarskim ugovorima na vrijeme koji primjenjuju sustav

([14]) Tona nosivosti.
([15]) Vidjeti uvodne izjave od 21. do 23. ove Odluke.
([16]) Vidjeti točku 13. smjernica iz 2004.
([17]) Suprotno kriteriju koji se odnosi na „zadržavanje ili […] povećanje postotka flote koji plovi pod zastavom države članice" te koji se počeo primjenjivati radi usklađivanja sa smjernicama iz 2004.
([18]) Vidjeti primjer prvotne Odluke C(2003) 1476fin i Odluke Komisije 2009/626/EZ od 25. veljače 2009. o programu potpore C 2/08 (ex N 572/07) koji se odnosi na izmjenu irskog sustava poreza po tonaži broda (SL L 228, 1.9.2009., str. 20.). Vidjeti i odluku o pokretanju postupka, točke od 24. do 26.

poreza po tonaži broda moraju pridonijeti ostvarenju cilja upisa zastava u registre država članica ili cilju očuvanja pomorskih znanja i vještina tako što će osigurati nautičko upravljanje određenim dijelom svoje flote. Nijedan prijevoznik ne može ostvariti pravo na sustav poreza po tonaži broda, ako ne pridonosi ostvarenju ključnih ciljeva smjernica iz 2004.

(38) Uzevši u obzir statističke podatke koje su dostavila francuska tijela, Komisija tvrdi da su, usprkos činjenici da su 2005. ukinuta ograničenja koja se odnose na čarter brodove zakupljene na određeno vrijeme, korisnici francuskog sustava poreza po tonaži broda dovoljno pridonijeli ostvarenju prethodno navedenih ciljeva jer postotak čarter brodova zakupljenih na određeno vrijeme koji ne plove pod zastavom Zajednice nije veći od 41 % ukupne tonaže brodova kojima upravljaju poduzeća korisnici tog sustava. Taj je rezultat osiguran većim postotkom brodova koji plove pod europskom zastavom ili nautičkim upravljanjem određenim postotkom flote (ili pak kombinacijom tih dvaju čimbenika).

(39) Štoviše, Komisija napominje da, prema mišljenju francuskih tijela, svi postojeći korisnici upravljaju flotom čiji brodovi pod europskom zastavom predstavljaju najmanje 25 % ukupne neto tonaže. Komisija napominje da su dobri rezultati francuskog pomorskog sektora u smislu upotrebe europskih zastava potvrđeni i vanjskim istraživanjima, primjerice istraživanjem „*The economic value of the EU shipping industry*" koju je 2014. objavio Oxford Economics. To je istraživanje pokazalo da je postotak tonaže brodova pod francuskom zastavom znatno viši od 25 % ukupne tonaže brodova ([19]). Prema tome, dok su korisnici tog sustava obvezni zadržati ili povećati postotak svoje flote koji plovi pod europskom zastavom, nije moguće da se više od 75 % neto tonaže njihove flote sastoji od čarter brodova zakupljenih na određeno vrijeme koji ne plove pod europskom zastavom.

(40) Međutim, Komisija treba utvrditi da važećim francuskim zakonodavstvom nisu predviđene zakonske obveze kojima bi se jamčilo da će poduzeća korisnici koja zakupljuju čarter brodove na određeno vrijeme uvijek dostatno pridonositi ostvarenju ciljeva smjernica iz 2004. Osobito, za nove korisnike sustava ne postoje posebne obveze u smislu zastava ni u smislu vlastitog nautičkog upravljanja.

(41) Komisija stoga zaključuje da važeće francusko zakonodavstvo ne sadržava potrebna jamstva pa se ne može smatrati usklađenim sa smjernicama iz 2004.

(42) Komisija u tom kontekstu prima na znanje obvezu Francuske da ispravi situaciju tako što će kao uvjet za primjenu sustava paušalnog poreza uvesti obvezu za poduzeća da upravljaju najmanjim postotkom brodova koji plove pod europskom zastavom. Taj se postotak utvrđuje na 25 % neto tonaže flote od porezne godine 2015. i mora se poštovati tijekom cijelog desetljeća u kojem se primjenjuje sustav poreza po tonaži broda.

(43) Taj je uvjet jednako strog kao i uvjet iz početne odluke C(2003) 1476fin o odobrenju francuskog režima oporezivanja po tonaži broda. Uzevši u obzir ciljeve smjernica iz 2004., posebno potrebu da korisnici pridonose ostvarenju cilja upisa zastava u registre država članica ili cilju očuvanja pomorskih znanja i vještina tako što će osigurati nautičko upravljanje za određeni dio svoje flote, Komisija smatra da je obveza Francuske primjerena. Naime, na temelju te obveze novi korisnici sustava poreza po tonaži broda pridonijet će i cilju upisa zastava u registre država članica.

7.3. **Zaključak**

(44) Komisija tvrdi da je Francuska 2005., kršeći članak 108. stavak 3. UFEU-a, nezakonito izmijenila francusko zakonodavstvo u području sustava poreza po tonaži kada je riječ o čarter brodovima zakupljenima na određeno vrijeme.

(45) Ta izmjena nije u skladu s UFEU-om jer njome nije osiguran dostatan doprinos novih korisnika sustava poreza po tonaži broda ostvarenju ciljeva smjernica iz 2004. jer oni nemaju zakonsku obvezu u pogledu zastave flote ni u pogledu najmanjih vlastitih pomorskih djelatnosti.

(46) Kao što je dogovoreno s francuskim tijelima, postojeća službena francuska pravila moraju biti usklađena kako bi se osiguralo da ubuduće samo prijevoznici čija se neto tonaža flote sastoji od najmanje 25 % brodova pod europskom zastavom mogu biti obuhvaćeni sustavom poreza po tonaži broda. Na taj način korisnici sustava poreza po tonaži broda pridonose ostvarenju ciljeva smjernica iz 2004. čak i ako je njihova cijela flota zakupljena na vrijeme.

([19]) Vidjeti, na primjer, grafikone 2.3d i 2.4b iz tog istraživanja (http://www.oxfordeconomics.com/my-oxford/projects/272456).

(47) Budući da postojeći korisnici već poštuju prethodno spomenuti prag i već imaju obvezu zadržati ili povećati postotak svoje flote koji plovi pod europskom zastavom, nije potrebno tražiti povrat potpora.

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Izmjena sustava poreza po tonaži broda koju je 2005. Francuska nezakonito provela, kršeći članak 108. stavak 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, nije spojiva s unutarnjim tržištem kada je riječ o pravilima koja se primjenjuju na čarter brodove zakupljene na određeno vrijeme.

Članak 2.

Francuska od porezne godine 2015. mijenja zakonodavstvo koje se odnosi na sustav poreza po tonaži broda u skladu s obvezom koju je preuzela, a na temelju koje, u trenutku njihova obuhvaćanja sustavom poreza po tonaži broda, najmanje 25 % flote korisnika tog sustava mora ploviti pod zastavom države članice Unije ili države stranke Sporazuma o EGP-u te zatim zadržati ili povećati taj postotak.

Članak 3.

Francuska obavještava Komisiju o donošenju zakonskih izmjena predviđenih člankom 2.

Članak 4.

Ova je Odluka upućena Francuskoj Republici.

Sastavljeno u Bruxellesu 4. veljače 2015.

Za Komisiju
Margrethe VESTAGER
Članica Komisije