A BIZOTTSÁG (EU) 2015/667 HATÁROZATA

(2015. február 4.)

a hajóűrtartalomadó-rendszer keretében az időbérlőknek nyújtott támogatások feltételeinek módosítása révén Franciaország által végrehajtott SA.14551 (2013/C) állami támogatásról

(az értesítés a C(2015) 434. számú dokumentummal történt)

(Csak a francia nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután felkérte az érdekelt feleket, hogy a fent említett cikkek értelmében nyújtsák be észrevételeiket ([1]), és tekintettel ezen észrevételekre,

mivel:

1. ELJÁRÁS

(1) 2013. november 6-án kelt levelében a Bizottság tájékoztatta Franciaországot arról, hogy a hajóűrtartalomadó-rendszer keretében az időbérlők számára nyújtott támogatásokkal kapcsolatosan az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdésében előirányzott eljárás megindításáról határozott. Az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatot (a továbbiakban: „az eljárás megindításáról szóló határozat") kihirdették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([2]). A Bizottság felkérte az érdekelt feleket a támogatási intézkedéssel kapcsolatos észrevételeik megtételére.

(2) A francia hatóságok 2014. április 28-i, 2014. május 14-i és 2014. november 28-i leveleikben terjesztették elő észrevételeiket és az eljárás megindításáról szóló határozatba foglalt kérdésekre adott válaszaikat. 2014. október 20-án, Brüsszelben találkozóra került sor a francia hatóságokkal.

(3) A harmadik felek (a Francia Hajótulajdonosok Szövetsége és az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége (ECSA)) előterjesztették észrevételeiket az eljárás megindításáról szóló határozatban e célra megjelölt időszakon belül. A Bizottság 2014. március 20-i levelében továbbította ezeket az észrevételeket a francia hatóságoknak. Franciaország 2014. április 28-i levelében tudomásul vette a harmadik felek észrevételeit.

2. TÉNYÁLLÁS

(4) A francia hajóűrtartalomadó-rendszer – amelyet a Bizottság 2003-ban engedélyezett a tengeri szállítási ágazatnak nyújtott állami támogatásokról szóló 1997. évi közösségi iránymutatás (a továbbiakban: az 1997. évi iránymutatás) ([3]) alapján – nem szabott meg semmilyen általános feltételt az e rendszer kedvezményezettjei által üzemeltetett flottát alkotó hajók lobogói vonatkozásában.

(5) Ezzel szemben az időbérletbe vett hajókkal ([4]) kapcsolatos tevékenységek támogathatósága olyan egyedi korlátozás alá tartozik, amely a nem közösségi lobogó alatti hajók által képviselt flotta nettó űrtartamának százalékos arányára vonatkozik. A francia hajóűrtartalomadó-rendszert engedélyező, 2003. május 13-i C(2003) 1476fin bizottsági határozat ([5]) (35) preambulumbekezdése szerint a nem az Európai Közösség tagállamának lobogója alatti, időbérletbe vett hajókkal végzett tevékenység csak a vállalkozás által üzemeltetett flotta űrtartamának 75 %-áig támogatható. E határozat (36) franciabekezdése többek között azt is pontosította, hogy az említett korlátozás nem vonatkozik a tagállami lobogó alatti hajókra, mivel azok stratégiai és kereskedelmi irányítását feltétlenül egy tagállam területéről valósítják meg.

([1]) HL C 380., 2013.12.28., 29. o.
([2]) Lásd az 1. lábjegyzetet.
([3]) HL C 205., 1997.7.5., 5. o.
([4]) Az időbérlet (angolul: „*time charter*") olyan szerződés, amely szerint a bérbeadó bérleti díj ellenében, a bérleti szerződésben meghatározott időre a bérlő rendelkezésére bocsát egy teljes körűen felszerelt hajót. A bérlő gondoskodik a kereskedelmi igazgatásról, a bérbeadó pedig megtartja a tengerészeti igazgatást.
([5]) A tengerhajózási társaságok számára biztosított, űrtartalom szerinti francia átalányadó-rendszerre vonatkozó 737/02. sz. állami támogatásról szóló, 2003. május 13-i bizottsági határozat (HL C 38., 2004.2.12., 5. o.).

(6) Miután a 2005-re vonatkozóan készülő pótköltségvetés (a 2005. december 30-i 2005-1720. sz. törvény) révén elfogadták a tengeri szállítási ágazatnak nyújtott állami támogatásokról szóló 2004. évi közösségi iránymutatást (a továbbiakban: a 2004. évi iránymutatás) ([6]), Franciaország a lobogókra vonatkozó általános szabályozást vezetett be, és eltörölte az időbérletbe vett hajókra vonatkozó különös szabályozást.

(7) Az intézkedések általános felépítését a 4-H-3-08. közigazgatási utasítás is leírja, amely a *Bulletin officiel des impôts* 2008. április 11-i 41. számában jelent meg:

„A 2005-re vonatkozó pótköltségvetési törvény (a 2005. december 30-i 2005-1720. sz. törvény) 47. cikke összhangba hozta az általános adótörvény 209-0 B. cikkében előirányzott, opcionális hajóűrtartalomadó-rendszert a tengeri szállítási ágazatnak nyújtott állami támogatásokról szóló új közösségi iránymutatással, amelyet 2004. január 17-én tettek közzé az Európai Unió Hivatalos Lapjában.

E rendszer kedvezménye ezentúl azzal a feltétellel illeti meg a tengeri szállítási vállalkozásokat, hogy úgy döntenek, a rendelkezés időbeli hatálya során fenntartják vagy növelik au Európai Közösség tagállamainak lobogója alatti flottájuk arányát. […]”

(8) Ami az időbérletbe vett hajók támogathatóságát illeti, a 4-H-3-08. sz. közigazgatási utasítás pontosítja az alábbiakat:

„[…] hatályon kívül helyezték […] az [általános adótörvény] 209-0- B cikke I. cikkének utolsó albekezdésébe foglalt azon feltételt, amely kizárta e rendszer kedvezményéből az időbérletbe vett és harmadik ország lobogója alatti hajókat, ha azok az üzemeltetett flotta több mint 75 %-át teszik ki.” ([7])

„Tehát az időbérletbe vett és harmadik ország lobogója alatti kereskedelmi hajók támogathatók a hajóűrtartalomadó-rendszer alapján, még akkor is, ha a vállalkozás által üzemeltetett flotta nettó űrtartamának több mint 75 %-át teszik ki.

Más szóval, az időbérletbe vett és harmadik ország lobogója alatti, támogatható hajók korlátozás nélkül igénybe vehetik a hajóűrtartalomadó-rendszer előnyeit, feltéve, hogy tiszteletben tartják a fent meghatározott kötelezettségvállalást […].” ([8])

3. **A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁHOZ VEZETŐ OKOK**

(9) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság kétségeinek adott hangot azzal kapcsolatban, hogy a hajóűrtartalomadó-rendszer 2005-ben bevezetett módosítása összeegyeztethető a belső piaccal.

(10) A Bizottság úgy vélte, hogy az időbérletbe vett és harmadik ország lobogója alatti hajókkal kapcsolatos tevékenységre vonatkozó korlátozás eltörlése új támogatásnak minősülő intézkedés, mivel nincs összhangban a francia hajóűrtartalomadó-rendszert engedélyező C(2003) 1476fin határozattal, és Franciaország nem jelentette be a Bizottságnak.

([6]) HL C 13., 2004.1.17., 3. o. Lásd a 3.1. pont hetedik albekezdését.
([7]) 1. sz., a 4-H-3-08. sz. közigazgatási utasítás negyedik albekezdése.
([8]) 22. sz., a 4-H-3-08. sz. közigazgatási utasítás második és harmadik albekezdése. A *„fent meghatározott kötelezettségvállalás”* a tengeri szállítási vállalkozások azon kötelezettségvállalása, hogy a rendelkezés időbeli hatálya során fenntartják vagy növelik az Európai Közösség tagállamainak lobogója alatti flottájuk arányát.

(11) A Bizottság szerint az 1997. évi és a 2004. évi iránymutatás célkitűzéseinek megvalósítása indokolja az időbérletbe vett és harmadik ország lobogója alatti hajókkal kapcsolatos tevékenység támogathatóságára vonatkozó korlátozás fenntartását.

4. FRANCIAORSZÁG ÉSZREVÉTELEI ÉS KÖTELEZETTSÉGVÁLLALÁSAI

(12) A francia hatóságok előzetesen megerősítették, hogy az általános adótörvény 209-0 B. cikkének a 2002-re vonatkozó pótköltségvetés (a 2002. december 30-i 2002-1576. sz. törvény) 19. cikkével megállapított szövege feltételhez kötötte a hajóűrtartalomadó-rendszer alkalmazását a vállalkozás által üzemeltetett, időbérletbe vett és harmadik ország lobogója alatti hajókból álló flotta nettó űrtartamának maximum 75 %-ára vonatkozó támogathatósági küszöb tekintetében ([9]). A Bizottság C(2003) 1476fin határozatának (35) preambulumbekezdése érvényesnek nyilvánította ezt az arányt ([10]).

(13) A francia adójogi igazgatóság által összegyűjtött részletes adatok e rendszer választása óta évente, társaságonként tanúsítják az időbérletbe vett és harmadik ország lobogója alatti hajóknak az adott vállalkozás által üzemeltetett teljes űrtartalomhoz viszonyított százalékarányának tiszteletben tartását. A Bizottságnak elküldött összefoglaló táblázatok nem csupán a Francia Hajótulajdonosok Szövetségéhez csatlakozott összes olyan vállalkozást tartalmazzák, amelyek a hajóűrtartalomadó-rendszert ([11]) választott ák, hanem a vízi szállítási közszolgáltatást ([12]) végző társaságok hajóit is. A fennmaradó 15 %-ot olyan társaságok alkotják, amelyek nem a hajóűrtartalomadó-rendszert választott ák, és nem csatlakoztak egyetlen hajótulajdonosi csoportosuláshoz (főként az SNCM-hez és a CMN-hez sem). A megadott adatok azt mutatják, hogy a hajóűrtartalomadó-rendszer 2003-as bevezetése óta 2014-ig egyetlen kedvezményezett sem lépte át a szóban forgó küszöbértéket. A közelmúltban megállapított legmagasabb arány 41 % volt, ami jócskán alatta marad a 2003-ban engedélyezett küszöbértéknek.

(14) Az arány a szóban forgó vállalatok egyike esetében sem haladta meg a 75 %-ot a hajóűrtartalomadó-rendszerre vonatkozó választási lehetőség által lefedett évben.

(15) Ezenfelül mindegyik jelenlegi kedvezményezett legalább flottája nettó űrtartalma 25 %-ának megfelelő hányadát üzemelteti az Európai Unió valamely tagállamának vagy az EGT-megállapodás valamely részes államának lobogója (a továbbiakban: európai lobogó) alatt. Mivel a rendszer kedvezményezettjei kötelesek fenntartani vagy növelni az európai lobogó alatti flottájuk szintjét, flottájuk nettó űrtartalmának több mint 75 %-a soha nem állhat időbérletbe vett, nem európai lobogó alatti hajókból. Tehát tiszteletben tartják a C(2003) 1476fin határozat feltételeit.

(16) A Bizottsággal folytatott eszmecserék alkalmával a francia hatóságok mindazonáltal elismerték, hogy a hatályos francia jogszabályok nem írnak elő olyan jogi kötelezettséget, amely garantálja, hogy az időbérletbe vevő, kedvezményezett vállalkozások mindig kellő mértékben hozzájáruljanak a 2004. évi iránymutatás célkitűzéseinek teljesítéséhez. Nevezetesen az új piacra lépők esetében nem léteznek konkrét kötelezettségek sem a lobogó, sem a minimális saját tengerészeti tevékenység tekintetében.

(17) E helyzet orvoslása érdekében a francia hatóságok vállalták, hogy a 2015-ös pénzügyi évtől ([13]) a hajóűrtartalomadó-rendszerre vonatkozó választási lehetőség csak azzal a feltétellel lesz érvényes, hogy az adott vállalkozás európai lobogó alatt üzemelteti a flottájának legalább 25 %-ának megfelelő nettó űrtartalmat, továbbá hogy kötelezettséget vállal ennek az aránynak a fenntartására vagy növelésére az opció időbeli hatályát jelentő évtizedes időszak folyamán. Integrált adócsoport esetében ezt a kötelezettségvállalást az adócsoporthoz tartozó társaságok teljes nettó űrtartalmára tekintettel kell értékelni.

5. HARMADIK FELEK ÉSZREVÉTELEI

5.1. A Francia Hajótulajdonosok Szövetségének észrevételei

(18) A Francia Hajótulajdonosok Szövetsége (a továbbiakban: AdF) a tengeri szállítási és szolgáltatási vállalkozásokat képviselő szakmai szakszervezet.

([9]) Az általános adótörvény 209-0 B. cikke I. szakaszának harmadik albekezdése kimondja, hogy „az időbérletbe vett és harmadik ország lobogója alatti hajók nem élvezhetik e rendszer előnyeit, ha a vállalkozás által üzemeltetett flotta nettó űrtartamának több mint 75 %-át teszik ki".

([10]) A C(2003) 1476fin határozat (35) preambulumbekezdése:„Tehát az időbérletbe vett és harmadik ország lobogója alatti hajók kizárólag akkor élvezhetik az űrtartalom szerinti átalányadó-rendszer előnyeit, ha legfeljebb a vállalkozás által üzemeltetett flotta nettó űrtartamának 75 %-át teszik ki."

([11]) A Francia Hajótulajdonosok Szövetségének tagjai a francia hajótulajdonosok által üzemeltetett űrtartalom 80 %-át képviselik.

([12]) Ez utóbbi a francia hajótulajdonosok birtokában lévő teljes űrtartalom 5 %-át teszi ki.

([13]) Az általános adótörvény 209-0 B. cikkében előírt francia hajóűrtartalomadó-rendszert a 2014-re vonatkozó második pótköltségvetési törvény (a 2014. december 29-i 2014-1655. sz. törvény) 75. cikke módosította. Az új feltétel azokra a vállalkozásokra vonatkozik, amelyek a 2014. november 27-én lezárt üzleti évtől fogva élnek a választási lehetőséggel.

(19) Az AdF emlékeztet rá, hogy a Bizottság az 1997. évi iránymutatás alapján hagyta jóvá 2003-ban a Franciaország által bejelentett eredeti rendszert.

(20) A 2003-as francia rendszer előírta, hogy az időbérletbe vett, harmadik országbeli lobogó alatti hajókkal végzett tevékenységek csak a flotta nettó űrtartalmának 75 %-áig támogathatók. Más szóval elegendő volt, ha az időbérletbe vett, harmadik országbeli lobogó alatti hajók százalékos aránya nem haladta meg az adott vállalkozás által üzemeltetett teljes űrtartalom 75 %-át.

(21) 2004-ben – azt követően, hogy Franciaország bejelentette a rendszert – az 1997. évi iránymutatást felváltották és pontosították. A 2004. évi iránymutatás először is felidézi annak célkitűzéseit, különösen az alábbiakat: „a tagállami hajólajstromok szerinti fellobogózás vagy átlobogózás ösztönzése", vagy „a tengeri know-how megőrzése és javítása, […]az európai tengerészek foglalkoztatásának biztosítása és támogatása".

(22) Franciaország az új iránymutatásnak való megfelelés céljából döntött arról, hogy új kritériummal helyettesíti a 75 %-os küszöbértéket. Ez az új kritérium – vagyis „a tagállami lobogó alatti flotta szintjének fenntartása vagy […] növelése" – még több garanciát kínált a közösségi munkahelyek megőrzésére és elősegítésére, mint az időbérbe vett és közösségen kívüli lobogó alatti hajókra vonatkozó korlátozás.

(23) Tekintve, hogy a francia szabályozás pusztán átveszi a 2004. évi iránymutatás szövegét, semmilyen összeegyeztethetetlenség sem tételezhető fel. Következtetésképpen hivatkozni kell a jogbiztonság és a bizalomvédelem elveire.

(24) Figyelemmel a folyamatban lévő hivatalos vizsgálatra, a Francia Hajótulajdonosok Szövetségének tagjai ellenőrizték, hogy kezdettől fogva, és a 2003 óta eltelt idő folyamán mindvégig tiszteletben tartották-e a 75 %-os küszöbértéket.

(25) Az említett ellenőrzés eredményeként bebizonyosodott, hogy az időbérbe vett és harmadik ország lobogója alatti hajóknak az üzemeltetett teljes űrtartalomhoz viszonyított százalékaránya évente és társaságonként nem haladta meg a 2003-ban engedélyezett kezdeti 75 %-os arányt, annak ellenére sem, hogy módosították a francia szabályozást. A közösségi lobogó alatti flotta fenntartására vagy növelésére vonatkozó kötelezettség a gyakorlatban ugyanazon eredményre vezetett, mint a korábbi kritérium, tehát önmagában véve is kellően hathatósnak tekinthető.

(26) A ma hatályos francia kritériumok különösen az, amely „a tagállami lobogó alatti flotta szintjének fenntartására vagy […] növelésére" vonatkozik, teljes mértékben összhangban áll a 2004. évi iránymutatásban rögzített célokkal.

5.2. **Az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetségének (a továbbiakban: ECSA) észrevételei**

(27) Az ECSA először is azt hangsúlyozza, hogy az időbérlet a tengerészeti társaságok rendelkezésére álló egyik legfontosabb mechanizmus, amely lehetővé teszi a bérbevevő számára a hajó kereskedelmi és operatív irányítását a meghatározott időszakban, miközben a tulajdonjog és a hajó üzemeltetésének egyéb vonatkozásai továbbra is a tulajdonost illetik meg. A tengerészeti társaságok tehát bizonyos mértékű rugalmassággal rendelkeznek ahhoz, hogy optimálisan reagálhassanak ügyfeleik igényeire, és így biztosíthassák globális versenyképességüket. Az időbérlet révén biztosított rugalmasságnak köszönhetően az európai tengerészeti vállalatok elég gyorsan növelni tudták piaci részesedésüket.

(28) A tengerészeti ágazatban a legfontosabb a hajók kereskedelmi és operatív irányításához közvetlenül kapcsolódó szárazföldi foglalkoztatás, és közvetetten a tengerészeti vállalatok vonzerejének fenntartása. Az utóbbi évtizedekben az európai hajótulajdonosok kétségtelenül kiváló operatív és irányítási kapacitásokról tettek tanúságot. Tehát magas szintű munkahelyek és szaktudás épült ki és maradt fenn az európai vállalatokon belül a hajók bérletének köszönhetően, függetlenül azok lobogójától.

(29) Az ECSA véleménye szerint a Franciaország által, hajóűrtartalomadó-rendszerében 2005-ben bevezetett módosítások összhangban voltak a 2004. évi iránymutatásban rögzített célokkal. Ha ragaszkodnának ahhoz, hogy hivatalosan ismét bevezessék az időbérletbe vett, nem uniós tagállami lobogó alatti hajókra meghatározott korlátozást, az megfosztaná az európai tengerészeti vállalatokat az ahhoz szükséges rugalmasságtól, hogy megfelelően és optimálisan reagáljanak ügyfeleik igényeire, és megerősítsék globális versenyképességüket.

(30) Mindazonáltal amennyiben a Bizottság kitartana amellett, hogy a tengerészeti vállalatoknak a kereskedelmi hajók bizonyos százalékarányát kell birtokolniuk és üzemeltetniük ahhoz, hogy igénybe vehessék a hajóűrtartalom-adót, akkor az ECSA szerint a Bizottságnak lehetővé kellene tennie az európai tengerészeti vállalatok számára legfeljebb 10 TPL ([14]) bérelt hajónak a hajóűrtartalomadó-rendszer keretében történő üzemeltetését, a birtokukban lévő vagy személyzet nélkül bérelt hajók minden egyes tonna hordképessége után. Az említett arány alkalmazására nem vonatkozhatnak olyan kritériumok, mint a közösségi lajstromozás.

(31) Összefoglalásképpen; a közösségi iránymutatásnak továbbra is rugalmas keretet kell alkotnia. Lehetővé kell tennie a tagállamoknak, hogy szükségleteik szerint megfelelő intézkedéseket fogadjanak el flottájuk érdekében, feltéve, hogy gondoskodnak az említett iránymutatás célkitűzéseihez való hozzájárulásról. Az ECSA úgy véli, hogy azok az európai tengerészeti vállalatok, amelyek időbérlet alapján üzemeltetnek hajókat szintén elérik ezeket a célkitűzéseket, függetlenül attól, hogy az említett hajók tagállami lobogó alatt hajóznak-e vagy sem.

6. FRANCIAORSZÁGNAK AZ ÉRDEKELTEK ÉSZREVÉTELEIVEL KAPCSOLATOS MEGJEGYZÉSEI

(32) Franciaország levelében tudomásul vette a harmadik felek álláspontját támogató észrevételeit.

7. AZ INTÉZKEDÉSEK ÉRTÉKELÉSE

7.1. Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti támogatás megléte

(33) A C(2003) 1476fin határozatban a francia hajóűrtartalomadó-rendszert támogatási rendszerként ismerték el.

(34) Továbbra is érvényesek azok az indokok, amelyek alapján a Bizottság megállapította, hogy a hajóűrtartalomadó-rendszer az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti támogatási rendszernek minősül. Először is a hajóűrtartalomadó-rendszer opcionális eltérést tesz lehetővé a társasági adó kiszámítására vonatkozó szabályoktól, és a csökkentett adóalaphoz kapcsolódó gazdasági előnyt biztosít egyes vállalatok – a tengeri szállítási vállalkozások – számára, ami azt jelenti, hogy általában kevesebb adott fizetnek a bevételeik után. A tengerészeti szállítási vállalkozások intenzív, nemzetközi szintű versenyt folytató piacokon tevékenykednek, így a hajóűrtartalom-adóhoz kapcsolódó előny alkalmas a verseny torzítására, és érintheti az EGT-megállapodás részes államai közötti kereskedelmet.

(35) Az időbérbe vett és nem tagállami lobogó alatti hajókkal végzett tevékenység támogathatóságával kapcsolatos korlátozás megszüntetése újonnan bevezetett támogatásnak minősül, amelyet – az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésében előírtak megsértésével – előzetesen nem jelentettek be a Bizottságnak. Új támogatásról van szó, mivel a támogatás nem felel meg a hajóűrtartalomadó-rendszert engedélyező C(2003) 1476fin határozatnak, és Franciaország nem jelentette be azt a Bizottságnak. A Francia Hajótulajdonosok Szövetségének állításával szemben ([15]), e korlátozás eltörlése nem tekinthető megfelelő intézkedésnek ahhoz, hogy a francia hajóűrtartalomadó-rendszert összhangba hozzák a 2004. évi iránymutatással ([16]), mivel e megszüntetés nem áll összhangban a 2004. évi iránymutatás céljaival, amint e határozat 7.2 pontjában kifejtettük. Ennek megfelelően az időbérletbe vett és nem tagállami lobogó alatti hajókkal végzett tevékenység támogathatóságával kapcsolatos korlátozás megszüntetése nem minősülhet létező támogatásnak a 2004. évi iránymutatás 13. pontja értelmében ([17]).

7.2. Összhang a belső piaccal az EUMSZ 107. cikkének (3) bekezdése értelmében

(36) A 2004. évi iránymutatás tisztázta, hogy milyen feltételekkel alkalmazható az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja a tengeri szállítás területén. Ennek megfelelően a 2004. évi iránymutatás alapján kell értékelni az e határozat tárgyát képező intézkedést.

(37) A 2004. évi iránymutatás – az 1997. évi iránymutatáshoz hasonlóan – nem irányoz elő kifejezett korlátozást a hajóűrtartalomadó-rendszereknek az időbérletbe vett hajókra történő kiterjesztése tekintetében. Mindazonáltal a Bizottság korábbi határozataiban ([18]) mégis úgy vélte, hogy a valamely hajóűrtartalomadó-rendszer kedvezményezettjévé váló időbérlőknek hozzá kell járulniuk a tagállami hajólajstromok szerinti fellobogózás célkitűzéséhez,

([14]) Tonna hordképesség.
([15]) Lásd e határozat (21)–(23) preambulumbekezdését.
([16]) Lásd a 2004. évi iránymutatás 13. pontját.
([17]) Ellentétben „a tagállami lobogó alatti flotta szintjének fenntartására vagy […] növelésére" vonatkozó kritériummal, amelyet a 2004. évi iránymutatásnak való megfelelés érdekében léptettek hatályba.
([18]) Lásd például az eredeti C(2003) 1476fin határozatot, valamint az ír hajóűrtartalomadó-rendszer módosítására vonatkozó C 2/08 (ex N 572/07) állami támogatási rendszerről szóló 2009. február 25-i 2009/626/EK bizottsági határozatot. Lásd továbbá az eljárás megindításáról szóló határozat 24–26. pontját.

vagy a flottájuk bizonyos százalékára vonatkozó tengerészeti irányítást biztosító tengerészeti szaktudás megőrzésének célkitűzéséhez. Vagyis egyetlen vállalkozás sem vehet igénybe hajóűrtartalomadó-rendszert anélkül, hogy hozzájárulna a 2004. évi iránymutatás alapvető célkitűzéseihez.

(38) Tekintettel a francia hatóságok által szolgáltatott statisztikai adatokra, a Bizottság megállapítja, hogy az időbérletbe vett hajókra vonatkozó korlátozások 2005-ös eltörlése ellenére a francia hajóűrtartalomadó-rendszer kedvezményezettjei megfelelően hozzájárultak a fenti célkitűzésekhez, mivel az időbérletbe vett és nem közösségi lobogó alatti hajók százalékaránya nem lépte túl a kedvezményezett vállalkozások által üzemeltetett teljes űrtartalom 41 %-át. Ezt az eredményt az európai lobogó alatti hajók magas aránya, vagy a flotta bizonyos százalékának tengerészeti irányítása (vagy e két tényező ötvözete) biztosította.

(39) A Bizottság ezenfelül megállapítja, hogy a francia hatóságok szerint minden jelenlegi kedvezményezett flottája nettó űrtartalmának legalább 25 %-os arányát európai lobogó alatt üzemelteti. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy külső tanulmányok – például az Oxford Economics által 2014-ben közzétett „*The economic value of the EU shipping industry*" (Az uniós hajózási ágazat gazdasági értéke) című tanulmány – szintén megerősítik a francia tengerészeti ágazat jó teljesítményét az európai lobogók használata tekintetében. Az említett tanulmány szerint megállapítható, hogy a francia lobogó alatti űrtartalom aránya jelentősen meghaladja az üzemeltetett űrtartalom 25 %-át ([19]). Mivel a rendszer kedvezményezettjei kötelesek fenntartani vagy növelni az európai lobogó alatti flottájuk szintjét, nem lehetséges, hogy flottájuk nettó űrtartalmának több mint 75 %-a időbérletbe vett, nem európai lobogó alatti hajókból álljon.

(40) A Bizottság ugyanakkor kénytelen megállapítani, hogy a hatályos francia jogszabályok nem írnak elő olyan jogi kötelezettséget, amely garantálja, hogy az időbérletbe vevő, kedvezményezett vállalkozások mindig kellő mértékben hozzájáruljanak a 2004. évi iránymutatás célkitűzéseinek teljesítéséhez. Konkrétan, az új piacra lépők esetében nem léteznek konkrét kötelezettségek sem a lobogó, sem a megfelelő tengerészeti irányítás tekintetében.

(41) A Bizottság ennek alapján arra a következtetésre jutott, hogy a hatályos francia jogszabályok nem tartalmazzák a szükséges garanciákat, és nem tekinthetők összeegyeztethetőnek a 2004. évi iránymutatással.

(42) A Bizottság a fentiekkel összefüggésben tudomásul veszi, hogy Franciaország kötelezettséget vállal a helyzet orvoslására, és az átalányadó-rendszer választására vonatkozó feltételként bevezeti azt a kötelezettséget, hogy az adott vállalkozásnak a hajók egy minimális százalékarányát európai lobogó alatt kell üzemeltetnie. Ezt a százalékarányt a 2015-ös pénzügyi évtől fogva a flotta nettó űrtartalmának 25 %-ában rögzítik, és a hajóűrtartalom-adózási lehetőség igénybevételének évtizede során mindvégig tiszteletben kell tartani.

(43) E feltétel ugyanolyan szigorú, mint a francia hajóűrtartalomadó-rendszert engedélyező eredeti C(2003) 1476fin határozatban foglalt feltétel. Figyelemmel a 2004. évi iránymutatás célkitűzéseire, különösen annak szükségességére, hogy a kedvezményezettek hozzájáruljanak a tagállami hajólajstromok szerinti fellobogózás célkitűzéséhez vagy a flottájuk egy részére vonatkozó tengerészeti irányítást biztosító tengerészeti szaktudás megőrzésének célkitűzéséhez, a Bizottság megfelelőnek tekinti Franciaország kötelezettségvállalását. E kötelezettségvállalás révén ugyanis a hajóűrtartalomadózási-rendszerbe újonnan belépők is hozzájárulnak a tagállami hajólajstromok szerinti fellobogózás célkitűzéséhez.

7.3. **Következtetés**

(44) A Bizottság megállapítja, hogy az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével Franciaország 2005-ben jogellenesen hajtotta végre a hajóűrtartalom-adóról szóló francia jogszabálynak az időbérletbe vett hajókra vonatkozó módosítását.

(45) E módosítás nem egyeztethető össze az EUMSZ-el amennyiben nem biztosítja, hogy a hajóűrtartalomadó-rendszerbe újonnan belépők megfelelően hozzájáruljanak a 2004. évi iránymutatás célkitűzéseihez, tekintve, hogy nem terheli őket jogi kötelezettség sem a flotta fellobogózása, sem a minimális saját tengerészeti tevékenység tekintetében.

(46) A francia hatóságokkal kötött megállapodás értelmében a hatályos hivatalos szabályokat ki kell igazítani annak érdekében, hogy a jövőben kizárólag azok a vállalatok léphessenek be a hajóűrtartalomadó-rendszerbe, amelyek flottája nettó űrtartalmának legalább 25 %-a európai lobogó alatt üzemel. Továbbá a hajóűrtartalomadó-rendszer kedvezményezettjei még akkor is hozzájárulnak a 2004. évi iránymutatás célkitűzéseihez, ha teljes flottájuk időbérletben üzemel.

([19]) Lásd például a tanulmány 2.3d. és 2.4b. ábráját (http://www.oxfordeconomics.com/my-oxford/projects/272456).

(47) Mivel a jelenlegi kedvezményezettek már most is tiszteletben tartják az említett küszöbértéket és az európai lobogó alatti flottájuk százalékarányának fenntartására vagy növelésére vonatkozó kötelezettséget, nincs szükség a támogatások visszafizettetésére,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A hajóűrtartalomadó-rendszer módosítása – amelyet Franciaország 2005-ben jogellenesen, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével hajtott végre – az időbérletbe vett hajókra vonatkozó szabályozás tekintetében nem egyeztethető össze a belső piaccal.

2. cikk

Franciaország a 2015. pénzügyi évtől módosítja a hajóűrtartalomadó-rendszerre vonatkozó jogszabályt az általa vállalt azon kötelezettségnek megfelelően, amely szerint az említett rendszer kedvezményezettjeinek – a hajóűrtartalomadó-rendszerbe való belépésüktől fogva – flottájuk legalább 25 %-át valamely uniós tagállam vagy az EGT-megállapodás valamely részes felének lobogója alatt kell üzemeltetniük, és a későbbiekben fenn kell tartaniuk vagy növelniük kell ezt az arányt.

3. cikk

Franciaország tájékoztatja a Bizottságot a 2. cikkben előírt jogszabályi módosítások elfogadását követően.

4. cikk

E határozat címzettje a Francia Köztársaság.

Kelt Brüsszelben, 2015. február 4-én.

a Bizottság részéről
Margrethe VESTAGER
a Bizottság tagja