DECISIONE (UE) 2015/667 DELLA COMMISSIONE

del 4 febbraio 2015

relativa all'aiuto di stato SA.14551 (2013/C) al quale la Francia ha dato esecuzione per effetto della modifica delle condizioni di concessione degli aiuti a favore dei noleggiatori a tempo nel quadro del regime di imposta sul tonnellaggio

[notificata con il numero C(2015) 434]

(Il testo in lingua francese è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 108, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

dopo aver invitato gli interessati a presentare le loro osservazioni conformemente a detti articoli ([1]) e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

1. **PROCEDIMENTO**

(1) Con lettera del 6 novembre 2013 la Commissione ha informato la Francia della sua decisione di avviare il procedimento a norma dell'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) in relazione agli aiuti concessi ai noleggiatori a tempo nell'ambito del regime di imposta sul tonnellaggio. La decisione della Commissione di avviare il procedimento d'indagine formale (di seguito «la decisione di avvio del procedimento») è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ([2]). La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni in merito.

(2) Le autorità francesi hanno presentato le loro osservazioni e hanno risposto alle domande contenute nella decisione di avvio del procedimento mediante lettere del 28 aprile 2014, 14 maggio 2014 e 28 novembre 2014. Il 20 ottobre 2014 si è tenuta a Bruxelles una riunione con le autorità francesi.

(3) I terzi interessati (l'associazione degli armatori francesi — *Armateurs de France* — e l'Associazione degli armatori della Comunità europea — *European Community Shipowners' Association*, ECSA) hanno presentato osservazioni entro i termini previsti a tal fine nella decisione di avvio del procedimento. Con lettera del 20 marzo 2014 la Commissione ha trasmesso dette osservazioni alle autorità francesi. La Francia ne ha preso atto mediante lettera del 28 aprile 2014.

2. **CONTESTO**

(4) Il regime francese di imposta sul tonnellaggio, quale autorizzato dalla Commissione nel 2003 sulla base degli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi (di seguito «gli orientamenti del 1997») ([3]), non imponeva condizioni generali quanto alla bandiera delle navi facenti parte della flotta gestita dagli armatori beneficiari del regime.

(5) L'ammissibilità al regime delle attività realizzate su navi noleggiate a tempo ([4]) era invece soggetta a una limitazione specifica in termini di percentuale del tonnellaggio netto della flotta rappresentata da navi battenti bandiera non comunitaria. Conformemente al punto 35 della decisione C(2003) 1476fin della Commissione, del 13 maggio 2003, che autorizza il regime francese di imposta sul tonnellaggio ([5]), le attività realizzate su navi noleggiate a tempo e battenti bandiera di un paese terzo erano ammissibili solo fino al 75 % del tonnellaggio netto della flotta della società. Al punto 36 della stessa decisione la Commissione precisava inoltre che le navi battenti bandiera di uno Stato membro non erano soggette a tale limitazione, dal momento che la loro direzione strategica e commerciale era necessariamente effettuata a partire dal territorio di uno Stato membro.

([1]) GU C 380 del 28.12.2013, pag. 29.
([2]) Cfr. nota 1.
([3]) GU C 205 del 5.7.1997, pag. 5.
([4]) Il noleggio a tempo («*time charter*») è un contratto mediante il quale il locatore mette a disposizione, dietro corrispettivo, una nave armata, equipaggiata e dotata di un equipaggio completo per un periodo definito nel contratto di noleggio. Al conduttore spetta la gestione commerciale mentre il locatore rimane titolare della gestione nautica.
([5]) Decisione della Commissione, del 13 maggio 2013, relativa all'aiuto di Stato n. 737/02 — Francia — Regime fiscale forfetario basato sul tonnellaggio a favore delle società di trasporto marittimo (GU C 38 del 12.2.2004, pag. 5).

(6) In seguito all'adozione degli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi del 2004 (di seguito «gli orientamenti del 2004») ([6]), la Francia, mediante legge finanziaria correttiva per il 2005 (legge n. 2005-1720 del 30 dicembre 2005) ha introdotto una norma generale sulla bandiera e ha soppresso la norma specifica applicabile alle navi noleggiate a tempo determinato.

(7) L'economia generale della misura è descritta nell'istruzione amministrativa 4-H-3-08 pubblicata nel *Bulletin officiel des impôts* (BOI) n. 41 dell'11 aprile 2008:

«L'articolo 47 della legge finanziaria correttiva per il 2005 (legge n. 2005-1720 del 30 dicembre 2005) ha reso conforme il regime facoltativo di imposta sul tonnellaggio previsto all'articolo 209-0 B del codice generale delle imposte ai nuovi orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi pubblicati il 17 gennaio 2004 nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Per beneficiare di tale regime, le società di trasporto marittimo aderenti devono ora impegnarsi a mantenere o aumentare il livello della loro flotta battente bandiera di uno Stato membro della Comunità europea durante il periodo di applicazione della misura. […]».

(8) Per quanto riguarda l'ammissibilità delle navi noleggiate a tempo, l'istruzione amministrativa 4-H-3-08 precisa:

«[…] la condizione di cui all'ultima frase del comma I dell'articolo 209-0 B [del codice generale delle imposte], che esclude dal regime le navi noleggiate a tempo e battenti bandiera non comunitaria se rappresentano più del 75 % del tonnellaggio della flotta in questione, è soppressa.» ([7])

«In tal modo, le navi commerciali noleggiate a tempo e battenti bandiera di un paese terzo sono ammissibili a beneficiare del regime di imposta sul tonnellaggio anche se rappresentano più del 75 % del tonnellaggio netto della flotta della società.

In altre parole, le navi ammissibili, noleggiate a tempo e battenti bandiera di un paese terzo, beneficiano del regime di imposta sul tonnellaggio senza restrizioni, purché rispettino l'impegno di cui sopra […]». ([8])

3. **MOTIVI CHE HANNO INDOTTO ALL'AVVIO DEL PROCEDIMENTO**

(9) Nella decisione di avvio del procedimento la Commissione ha sollevato dubbi quanto alla compatibilità della modifica del regime di imposta sul tonnellaggio del 2005 con il mercato interno.

(10) La Commissione ha ritenuto che la soppressione della limitazione relativa all'ammissibilità delle attività effettuate su navi noleggiate a tempo e battenti bandiera di un paese terzo si configurasse come nuovo aiuto di Stato, in quanto non conforme alla decisione C(2003) 1476fin che autorizzava il regime di imposta sul tonnellaggio della Francia e poiché non era stata notificata alla Commissione.

([6]) GU C 13 del 17.1.2004, pag. 3. Cfr. punto 3.1, settimo comma.
([7]) N. 1, quarto paragrafo, dell'istruzione amministrativa 4-H-3-08.
([8]) N. 22, secondo e terzo paragrafo, dell'istruzione amministrativa 4-H-3-08. «L'impegno di cui sopra» è l'impegno preso dalle società di trasporto marittimo di mantenere o aumentare il livello della loro flotta battente bandiera di uno Stato membro della Comunità europea durante il periodo di applicazione della misura.

(11) Secondo la Commissione la condizione che imponeva il mantenimento di un limite per l'ammissibilità delle attività realizzate su navi noleggiate a tempo e non battenti bandiera di uno Stato membro era giustificata alla luce degli obiettivi degli orientamenti del 1997 e del 2004.

4. OSSERVAZIONI E IMPEGNI PRESENTATI DALLA FRANCIA

(12) In via preliminare, le autorità francesi hanno confermato che, nella sua redazione a partire dall'articolo 19 della legge finanziaria correttiva per il 2002 (legge n. 2002-1576 del 30 dicembre 2002), l'articolo 209-0 B del codice generale delle imposte (CGI) subordinava l'applicazione del regime di imposta sul tonnellaggio al rispetto di una soglia di ammissibilità massima del 75 % del tonnellaggio netto del naviglio gestito dalla società, per le navi noleggiate a tempo e battenti bandiera di un paese terzo ([9]). Questa percentuale è stata approvata dalla Commissione al punto 35 della decisione C(2003) 1476fin ([10]).

(13) Dalle informazioni dettagliate raccolte dalla direzione francese della legislazione tributaria risulta che ogni società, in ogni anno di attuazione del regime a partire dall'anno di adesione, ha rispettato la percentuale di navi noleggiate a tempo e battenti bandiera non comunitaria rispetto alla totalità del tonnellaggio gestito della società stessa. Le società indicate nelle tabelle riepilogative trasmesse alla Commissione non costituiscono soltanto l'insieme delle società iscritte all'associazione *Armateurs de France* che hanno optato per il regime di imposta sul tonnellaggio ([11]), bensì anche le navi delle società armatrici che effettuano servizi di trasporto pubblico ([12]). Il restante 15 % fa capo a società che non hanno optato per il regime di imposta sul tonnellaggio e che non aderiscono ad alcuna organizzazione di armatori (principalmente la SNCM e la CMN). Le informazioni fornite dimostrano che dall'introduzione dell'imposta sul tonnellaggio nel 2003 e fino al 2014 nessun beneficiario ha superato la soglia stabilita. Il tasso più elevato riscontrato di recente è stato del 41 %, ben al di sotto della soglia autorizzata nel 2003.

(14) Per nessuna delle società interessate è stato riscontrato il superamento della soglia del 75 % nel corso di un anno in cui era valida l'opzione del regime di imposta sul tonnellaggio.

(15) Inoltre, tutti gli attuali beneficiari gestiscono naviglio battente bandiera di uno Stato membro dell'UE o di uno Stato SEE (di seguito «bandiera europea») in una proporzione di tonnellaggio netto almeno pari al 25 %. Dal momento che i beneficiari del regime hanno l'obbligo di mantenere o aumentare il livello della flotta battente bandiera europea, non sarà mai possibile che oltre il 75 % del tonnellaggio netto della flotta sia costituito da navi noleggiate a tempo e battenti bandiera extra-europea. Le condizioni imposte dalla decisione C(2003) 1476 fin saranno pertanto sempre rispettate.

(16) Ciononostante, nei loro scambi con la Commissione, le autorità francesi hanno riconosciuto che la legislazione nazionale in vigore non prevede obblighi giuridici tali da garantire che le società beneficiarie che noleggiano navi a tempo contribuiscano sempre in misura sufficiente agli obiettivi degli orientamenti del 2004. In particolare non esiste per i nuovi aderenti alcun obbligo specifico in termini di bandiera né in termini di attività marittime minime proprie.

(17) Per correggere tale situazione, le autorità francesi si sono impegnate a fare in modo che, a partire dall'esercizio 2015 ([13]), l'opzione per il regime di imposta sul tonnellaggio sia valida solo a condizione che la società gestisca sotto bandiera europea una proporzione di tonnellaggio netto della sua flotta pari almeno al 25 %, mantenendo o aumentando tale proporzione durante il decennio di validità dell'opzione. Nel caso di un gruppo fiscale integrato, tale impegno è valutato sulla base del tonnellaggio netto totale delle società del gruppo.

5. OSSERVAZIONI DEI TERZI INTERESSATI

5.1. Osservazioni di Armateurs de France

(18) *Armateurs de France* (AdF) è un'associazione di categoria che rappresenta le società di trasporto e di servizi marittimi.

([9]) La terza frase del comma I dell'articolo 209-0 B del CGI precisa che le navi noleggiate a tempo battenti bandiera di un paese terzo non possono beneficiare del presente regime se rappresentano più del 75 % del tonnellaggio netto della flotta della società.

([10]) Al punto 35 della decisione C(2003) 1476fin si legge che le attività realizzate su navi noleggiate a tempo battenti bandiera di un paese terzo possono beneficiare del regime fiscale forfetario basato sul tonnellaggio soltanto se rappresentano al massimo il 75 % del tonnellaggio netto della flotta della società.

([11]) Gli iscritti a *Armateurs de France* rappresentano circa l'80 % del tonnellaggio gestito dagli armatori francesi.

([12]) Queste società rappresentano il 5 % del tonnellaggio totale degli armatori francesi.

([13]) Il regime francese di imposta sul tonnellaggio di cui all'articolo 209-0 B del codice generale delle imposte è stato modificato dall'articolo 75 della seconda legge finanziaria correttiva per il 2014 (legge n. 2014-1655 del 29 dicembre 2014). La nuova condizione si applicherà alle società che faranno valere l'opzione a titolo di un esercizio chiuso a partire dal 27 novembre 2014.

(19) AdF ricorda che inizialmente il regime francese, così come notificato, è stato approvato dalla Commissione nel 2003 sulla base degli orientamenti del 1997.

(20) Il regime francese del 2003 prevedeva che le attività realizzate su navi noleggiate a tempo e battenti bandiera di un paese terzo fossero ammissibili a beneficare del regime soltanto a concorrenza del 75 % del tonnellaggio netto della loro flotta. In altre parole, la percentuale delle navi noleggiate a tempo e battenti bandiera non comunitaria non doveva superare il 75 % del tonnellaggio totale gestito dalla società.

(21) Nel 2004, successivamente alla notifica del regime da parte della Francia, gli orientamenti del 1997 sono stati sostituiti e precisati. Gli orientamenti del 2004 riprendono gli obiettivi del 1997, quali «incoraggiare l'iscrizione o la reiscrizione del naviglio nei registri degli Stati membri» oppure «mantenere e migliorare il know-how marittimo e proteggere e promuovere l'occupazione dei marittimi europei».

(22) È proprio allo scopo di conformarsi ai nuovi orientamenti che la Francia ha deciso di sostituire la soglia del 75 % con un nuovo criterio, ovvero quello di mantenere o aumentare il livello della flotta battente bandiera di uno Stato membro. Ciò offriva maggiori garanzie ai fini della conservazione e della promozione dei posti di lavoro comunitari rispetto al limite applicabile alle navi noleggiate a tempo e battenti bandiera extra-comunitaria.

(23) Dal momento che la normativa francese riprende il testo degli orientamenti del 2004, non si presumeva alcun tipo di incompatibilità. È stato fatto pertanto appello ai principi di certezza giuridica e di legittimo affidamento.

(24) Tenuto conto dell'indagine formale in corso, gli aderenti a *Armateurs de France* hanno verificato il rispetto della soglia del 75 % sin dall'inizio e per tutto il periodo a partire dal 2003.

(25) Da tale verifica, fatta anno per anno e per ogni singola società, è emerso che, rispetto al totale del tonnellaggio gestito, la percentuale delle navi noleggiate a tempo e battenti bandiera di un paese terzo non supera il limite iniziale di 75 % autorizzato nel 2003, nonostante la modifica alla legislazione francese. L'obbligo di mantenere o aumentare la flotta battente bandiera comunitaria ha portato in pratica allo stesso risultato del criterio precedente e può dunque essere di per sé considerato sufficientemente virtuoso.

(26) I criteri attualmente previsti dalla normativa francese, in particolare quello teso a mantenere o aumentare il livello della flotta battente bandiera di uno Stato membro, rientrano a pieno titolo negli obiettivi fissati dagli orientamenti del 2004.

5.2. **Osservazioni dell'Associazione degli armatori della Comunità europea (ECSA)**

(27) In primo luogo l'ECSA sottolinea che il noleggio a tempo è uno dei principali meccanismi a disposizione delle compagnie marittime. Esso permette al noleggiatore di affidare, per un periodo di tempo concordato, la gestione commerciale e operativa della nave, mentre la proprietà e gli altri aspetti della gestione delle nave restano di competenza del proprietario. Le compagnie marittime godono così di una certa flessibilità che consente loro di rispondere in modo ottimale alle esigenze dei clienti e di affermare la loro posizione a livello mondiale. Grazie alla flessibilità offerta dal noleggio a tempo, le compagnie marittime europee sono riuscite a conquistare quote di mercato con una certa rapidità.

(28) Nel settore marittimo svolgono un ruolo fondamentale i posti di lavoro a terra direttamente collegati alla gestione commerciale e operativa delle navi e, indirettamente, al mantenimento e alla capacità di attrattiva delle compagnie marittime. Negli ultimi decenni gli armatori europei hanno indubbiamente dato prova delle loro eccellenti capacità operative e di gestione. Grazie al meccanismo di noleggio delle navi, indipendentemente dalla loro bandiera, le compagnie europee hanno creato e conservato posti di lavoro e sviluppato competenze di alto livello.

(29) L'ECSA è del parere che le modifiche apportate dalla Francia al regime di imposta sul tonnellaggio nel 2005 siano conformi agli obiettivi fissati negli orientamenti del 2004. Insistere sul ripristino formale della limitazione imposta alle navi noleggiate a tempo e battenti bandiera di un paese terzo priverebbe le compagnie marittime europee della flessibilità necessaria per rispondere in modo adeguato e ottimale alle richieste dei loro clienti e per consolidare la loro posizione sul mercato mondiale.

(30) Se tuttavia la Commissione dovesse spingere per imporre alle compagnie marittime l'obbligo di possedere e gestire una certa percentuale di navi commerciali per poter rientrare nel regime di imposta sul tonnellaggio, l'ECSA ritiene che la Commissione dovrebbe permettere alle compagnie marittime europee di gestire fino a 10 TPL ([14]) di nave noleggiata per ogni TPL di nave posseduta o noleggiata a scafo nudo nel quadro dei regimi di imposta sul tonnellaggio. L'applicazione di questa proporzione non deve essere soggetta a criteri quali il registro comunitario.

(31) Per concludere, gli orientamenti comunitari dovrebbero restare un quadro flessibile che permetta agli Stati membri di adottare misure adeguate per la loro flotta, in funzione delle proprie esigenze, a patto di garantire il contributo agli obiettivi degli orientamenti. L'ECSA ritiene che anche le compagnie marittime europee che gestiscono navi sulla base di contratti di noleggio a tempo raggiungano gli obiettivi in questione, siano esse battenti bandiera di uno Stato membro oppure no.

6. COMMENTI DELLA FRANCIA SULLE OSSERVAZIONI DEGLI INTERESSATI

(32) Con lettera del 28 aprile 2014, la Francia ha preso atto delle osservazioni a suo favore espresse dai terzi interessati.

7. VALUTAZIONE DELLE MISURE DI AIUTO

7.1. Sussistenza di un aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE

(33) Nella decisione C(2003) 1476fin, il regime francese di imposta sul tonnellaggio è stato riconosciuto come un regime di aiuto.

(34) La Commissione reputa ancora valide le ragioni che l'hanno portata a concludere che il regime di imposta sul tonnellaggio costituisca effettivamente un regime di aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE. In particolare, il regime di imposta sul tonnellaggio è un regime facoltativo che deroga alle norme applicabili al calcolo dell'imposta sulle società e conferisce ad alcune imprese (di trasporto marittimo) un vantaggio economico derivante da una base imponibile ridotta che si traduce generalmente in una minore tassazione dei redditi. Poiché le società di trasporto marittimo operano in mercati altamente competitivi su scala internazionale, i vantaggi legati al regime di imposta sul tonnellaggio possono causare distorsioni della concorrenza e incidere sugli scambi tra gli Stati contraenti dell'accordo SEE.

(35) La soppressione della soglia legata all'ammissibilità delle attività realizzate su navi noleggiate a tempo e battenti bandiera di un paese terzo è una misura che si configura come un nuovo aiuto introdotto senza previa notifica alla Commissione, contrariamente a quanto previsto dall'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE. Si tratta di un nuovo aiuto in quanto tale intervento non è conforme con quanto stabilito nella decisione C(2003) 1476fin che autorizza il regime francese di imposta sul tonnellaggio e non è stato notificato alla Commissione. Contrariamente a quanto afferma l'AdF ([15]), la soppressione della soglia in questione non può essere considerata una misura adeguata di modifica del regime francese di imposta sul tonnellaggio per conformarlo agli orientamenti del 2004 ([16]), dal momento che tale intervento non è compatibile con gli obiettivi degli orientamenti del 2004, come illustrato al punto 7.2 della presente decisione. Di conseguenza, la soppressione della soglia legata all'ammissibilità delle attività realizzate su navi noleggiate a tempo e battenti bandiera di un paese terzo non può far parte di un aiuto esistente ai sensi del punto 13 degli orientamenti del 2004 ([17]).

7.2. Compatibilità con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, del TFUE

(36) Le condizioni di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE nel settore del trasporto marittimo sono state chiarite negli orientamenti del 2004. Di conseguenza, la compatibilità della misura oggetto della presente decisione deve essere valutata sulla base di detti orientamenti.

(37) Gli orientamenti del 2004, così come quelli del 1997, non prevedono esplicite restrizioni quanto all'inclusione di navi noleggiate a tempo nel regime di imposta sul tonnellaggio. Ciononostante, in decisioni precedenti ([18]), la Commissione aveva concluso che i noleggiatori a tempo che beneficiavano di un regime di imposta sul

([14]) Tonnellate di portata lorda.
([15]) Cfr. considerando da 21 a 23 della presente decisione.
([16]) Cfr. punto 13 degli orientamenti del 2004.
([17]) Contrariamente al criterio che prevede di mantenere o aumentare il livello della flotta battente bandiera di uno Stato membro, introdotto per adeguarsi agli orientamenti del 2004.
([18]) Cfr. ad esempio la decisione iniziale C(2003) 1476fin e la decisione 2009/626/CE della Commissione, del 25 febbraio 2009, relativa al regime di aiuto C 2/08 (ex N 572/07) che l'Irlanda intende istituire modificando il regime di imposta sul tonnellaggio navale (GU L 228 dell'1.9.2009, pag. 20). Cfr. anche la decisione di avvio, considerando da 24 a 26.

tonnellaggio dovevano contribuire o all'obiettivo di iscrivere il naviglio nei registri degli Stati membri o a quello di mantenere il know-how marittimo assicurando la gestione nautica di una certa percentuale della loro flotta. Nessuna società infatti può beneficiare di un regime di imposta sul tonnellaggio senza contribuire al conseguimento dei principali obiettivi degli orientamenti del 2004.

(38) Alla luce dei dati statistici forniti dalle autorità francesi, la Commissione constata che, nonostante le soglie applicabili alle navi noleggiate a tempo siano state abrogate nel 2005, i beneficiari del regime francese di imposta sul tonnellaggio hanno contribuito in misura sufficiente agli obiettivi di cui sopra, considerando che la percentuale di navi noleggiate a tempo e battenti bandiera non comunitaria non supera il 41 % del totale del tonnellaggio gestito dalle società beneficiarie. A questo risultato si è giunti grazie a un'alta percentuale di navi battenti bandiera europea oppure grazie alla gestione nautica di una certa percentuale della flotta (o grazie a una combinazione di entrambi i fattori).

(39) Inoltre la Commissione osserva che, secondo le autorità francesi, tutti gli attuali beneficiari gestiscono una percentuale di tonnellaggio netto battente bandiera europea pari almeno al 25 %. La Commissione rileva altresì che i buoni risultati del settore marittimo francese in termini di utilizzo di bandiere europee sono confermati tra l'altro anche da studi esterni, ad esempio quello pubblicato nel 2014 da Oxford Economics, «*The economic value of the EU shipping industry*». Da questo studio si evince che la percentuale di flotta battente bandiera francese è ben inferiore al 25 % del tonnellaggio gestito ([19]). Dal momento che i beneficiari del regime hanno l'obbligo di mantenere o aumentare il livello della loro flotta battente bandiera europea, non è possibile che più del 75 % del tonnellaggio netto della loro flotta sia costituito da navi noleggiate a tempo e battenti bandiera non europea.

(40) La Commissione deve tuttavia riconoscere che la legislazione francese in vigore non prevede obblighi giuridici tali da garantire che le società beneficiarie che noleggiano navi a tempo contribuiranno sempre in misura sufficiente agli obiettivi degli orientamenti del 2004. In particolare non esiste per i nuovi aderenti alcun obbligo specifico in termini di bandiera né in termini di gestione nautica propria.

(41) Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che la legislazione francese in vigore non prevede le garanzie necessarie e non può dunque essere ritenuta compatibile con gli orientamenti del 2004.

(42) In tale contesto la Commissione prende atto dell'impegno della Francia di porre rimedio alla situazione, subordinando l'adesione al regime d'imposizione forfetario all'obbligo per la società di gestire una percentuale minima di navi battenti bandiera europea. Tale percentuale è fissata al 25 % del tonnellaggio netto della flotta a partire dall'esercizio 2015 e dovrà essere rispettata durante tutto il periodo decennale coperto dall'opzione per l'imposta sul tonnellaggio.

(43) Questa condizione è altrettanto rigida di quella contenuta nella decisione iniziale C(2003) 1476fin che autorizza il regime francese di imposta sul tonnellaggio. Tenuto conto degli obiettivi degli orientamenti del 2004, in particolare della necessità per i beneficiari di contribuire o all'obiettivo di iscrivere il naviglio nei registri degli Stati membri o a quello di mantenere il know-how marittimo assicurando la gestione nautica di una certa percentuale della loro flotta, la Commissione ritiene che l'impegno della Francia sia adeguato. In virtù di questo impegno infatti, i nuovi aderenti al regime di imposta sul tonnellaggio contribuiranno anche all'obiettivo di iscrivere il naviglio nei registri degli Stati membri.

7.3. **Conclusione**

(44) La Commissione osserva che, nel 2005, in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE, la Francia ha illegalmente attuato la modifica della legislazione francese relativa all'imposta sul tonnellaggio per quanto riguarda le navi noleggiate a tempo.

(45) Tale modifica, che non impone alcun obbligo giuridico quanto alla bandiera della flotta né in termini di attività marittime minime proprie, non è compatibile con il TFUE nella misura in cui non garantisce che i nuovi aderenti al regime di imposta sul tonnellaggio contribuiscano in modo sufficiente agli obiettivi degli orientamenti del 2004.

(46) Come concordato con le autorità francesi, occorre adeguare la normativa esistente per garantire che in futuro soltanto le società con un tonnellaggio netto battente bandiera europea almeno del 25 % possano aderire al regime di imposta sul tonnellaggio. In tal modo, i beneficiari del regime di imposta sul tonnellaggio contribuiranno agli obiettivi degli orientamenti del 2004 anche se l'insieme del loro naviglio è noleggiato a tempo.

([19]) Cfr. ad esempio i grafici 2.3d e 2.4b dello studio (http://www.oxfordeconomics.com/my-oxford/projects/272456).

(47) Dal momento che tutti gli attuali beneficiari rispettano già la soglia suindicata e ottemperano all'obbligo di mantenere o aumentare la percentuale della flotta battente bandiera europea, non è più necessario chiedere la restituzione degli aiuti,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La modifica del regime di imposta sul tonnellaggio attuata illegalmente dalla Francia nel 2005, in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, è incompatibile con il mercato interno per quanto riguarda le norme applicabili alle navi noleggiate a tempo.

Articolo 2

Conformemente all'impegno che ha sottoscritto, la Francia modifica la legislazione applicabile al regime di imposta sul tonnellaggio a decorrere dall'esercizio 2015, per fare in modo che, al momento dell'adesione al regime di imposta sul tonnellaggio, almeno il 25 % della flotta dei beneficiari batta bandiera di uno Stato membro dell'Unione europea o di uno Stato contraente dell'accordo SEE e che tale quota sia successivamente mantenuta o aumentata.

Articolo 3

Una volta adottate le modifiche di cui all'articolo 2, la Francia informa la Commissione.

Articolo 4

La Repubblica francese è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 4 febbraio 2015

Per la Commissione
Margrethe VESTAGER
Membro della Commissione