KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2015/667

(2015. gada 4. februāris),

attiecībā uz valsts atbalstu SA.14551 (2013/C), ko īstenojusi Francija un kas izriet no grozījumiem nosacījumos par atbalstu, kas saskaņā ar tonnāžas nodokļa shēmu piešķirts fraktētājiem uz noteiktu laiku

(izziņots ar dokumenta numuru C(2015) 434)

(Autentisks ir tikai teksts franču valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

uzaicinājusi ieinteresētās personas iesniegt savas piezīmes saskaņā ar iepriekš minētajiem pantiem ([1]) un ņemot vērā šīs piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

(1) Ar 2013. gada 6. novembra vēstuli Komisija darīja zināmu Francijai savu lēmumu sākt Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru attiecībā uz atbalstu, kas piešķirts fraktētājiem uz noteiktu laiku, saskaņā ar tonnāžas nodokļa shēmu. Komisijas lēmums par procedūras sākšanu (turpmāk "lēmums sākt procedūru") tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ([2]). Komisija uzaicināja ieinteresētās personas iesniegt piezīmes par atbalsta pasākumiem.

(2) Francijas iestādes 2014. gada 28. aprīļa, 2014. gada 14. maija un 2014. gada 28. novembra vēstulē iesniedza savus komentārus un atbildes uz jautājumiem, kas ietverti lēmumā sākt procedūru. Sanāksme ar Francijas iestādēm notika Briselē 2014. gada 20. oktobrī.

(3) Trešās personas (Francijas kuģu īpašnieki (*Armateurs de France*) un Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācija – *European Community Shipowners' Associations*, EKKĪA) iesniedza piezīmes laikposmā, kas šim nolūkam paredzēts lēmumā sākt procedūru. paredzētajā. Ar 2014. gada 20. marta vēstuli Komisija paziņoja šīs piezīmes Francijas iestādēm. Francija ņēma vērā trešo personu piezīmes 2014. gada 28. aprīļa vēstulē.

2. FAKTI

(4) Francijas tonnāžas nodokļa shēma – kā to apstiprinājusi Komisija 2003. gadā, pamatojoties uz Kopienas 1997. gada pamatnostādnēm par valsts atbalstu jūras transportam (turpmāk "1997. gada pamatnostādnes") ([3]) – neizvirzīja nekādus vispārējus nosacījumus attiecībā uz to kuģu karoga valsti, kuri veido floti, ko izmanto kuģu īpašnieki, uz kuriem attiecas šī shēma.

(5) Turpretī attiecībā uz tādu darbību atbilstīgumu šai shēmai, kuras veic uz kuģiem, kas nofraktēti uz noteiktu laiku ([4]) un kas nepeld ar Kopienas dalībvalsts karogu, tika noteikts īpašs neto tonnāžas ierobežojums. Saskaņā ar Komisijas 2003. gada 13. maija Lēmuma C(2003) 1476*fin*, ar ko atļauj Francijas tonnāžas nodokļa shēmu ([5]), 35. apsvērumu darbības, kuras veic uz kuģiem, kas nofraktēti uz noteiktu laiku un kas nepeld ar Eiropas Kopienas dalībvalsts karogu, bija atbilstīgas tikai 75 % apmērā no uzņēmuma ekspluatētās flotes neto tonnāžas. Turklāt šā lēmuma 36. apsvērumā bija precizēts, ka šo ierobežojumu nepiemēro kuģiem, kas peld ar dalībvalsts karogu, ja to stratēģiskā un komerciālā pārvaldība obligāti tiek veikta dalībvalsts teritorijā.

([1]) OV C 380, 28.12.2013., 29. lpp.
([2]) Skatīt 1. zemsvītras piezīmi.
([3]) OV C 205, 5.7.1997., 5. lpp.
([4]) Fraktēšana uz noteiktu laiku (*time charter* – angļu valodā) ir definējama kā līgums, saskaņā ar kuru kuģa īpašnieks nodod fraktētāja rīcībā aprīkotu kuģi ar pilnu apkalpi uz laiku, kas noteikts frakts līgumā, apmaiņā pret samaksu. Fraktētājs nodrošina komerciālo pārvaldību, savukārt kuģa īpašnieks nodrošina navigācijas pārvaldību.
([5]) Komisijas 2003. gada 13. maija Lēmums par valsts atbalstu N 737/02 attiecībā uz Francijas nodokļu atlaižu režīmu kuģu kompānijām atkarībā no tonnāžas (OV C 38, 12.2.2004., 5. lpp.).

(6) Pēc tam, kad tika pieņemtas Kopienas 2004. gada pamatnostādnes par valsts atbalstu jūras transportam (turpmāk "2004. gada pamatnostādnes") ([6]), ar finanšu likuma labojumiem 2005. gadam (2005. gada 30. decembra likums Nr. 2005-1720) Francija ieviesa vispārēju noteikumu par karogu un atcēla īpašo noteikumu, ko piemēro kuģiem, kas nofraktēti uz noteiktu laiku.

(7) Pasākuma vispārējais mērķis ir šādi raksturots Administratīvajā instrukcijā 4-H-3-08, kas publicēta 2008. gada 11. aprīļa *Bulletin officiel des impôts* (*BOI*) Nr. 41:

"Ar finanšu likuma labojumu 2005. gadam (2005. gada 30. decembra likums Nr. 2005-1720) 47. pantu ir panākta fakultatīvās tonnāžas nodokļa shēmas, kas paredzēta Vispārējā nodokļu kodeksa 209-0. B pantā, atbilstība Kopienas jaunajām pamatsnostādnēm par valsts atbalstu jūras transportam, kas publicētas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* 2004. gada 17. janvārī.

Uz šīs shēmas saņemšanu turpmāk attiecas nosacījums, ka jūras transporta uzņēmumi, kuri ir iesaistījušies shēmā, apņemas saglabāt vai palielināt savas flotes, kura peld ar Eiropas Kopienas dalībvalsts karogu, apjoma līmeni pasākuma piemērošanas laikposmā. (…)"

(8) Attiecībā uz kuģu, kas nofraktēti uz noteiktu laiku, atbilstīgumu Administratīvajā instrukcijā 4-H-3-08 ir precizēts:

"(..) Svītro [Vispārējā nodokļu kodeksa] 290-0. B (I) panta pēdējā daļā ietverto nosacījumu, kas izslēdz no šīs shēmas saņemšanas kuģus, kas nofraktēti uz noteiktu laiku un peld ar tādas valsts karogu, kas nav Eiropas Kopienas dalībvalsts, un ja tie veido vairāk nekā 75 % no ekspluatētās flotes neto tonnāžas." ([7])

"Tādējādi tirdzniecības kuģi, kas nofraktēti uz noteiktu laiku un kas peld ar tādas valsts karogu, kura nav Eiropas Kopienas dalībvalsts, ir atbilstīgi tonnāžas nodokļa shēmai, pat ja šie kuģi veido vairāk nekā 75 % no uzņēmuma ekspluatētās flotes neto tonnāžas.

Citiem vārdiem sakot, kuģiem, kuriem ir tiesības piemērot shēmu un kuri ir nofraktēti uz noteiktu laiku, un kuri peld ar tādas valsts karogu, kas nav Eiropas Kopienas dalībvalsts, bez ierobežojumiem izmanto tonnāžas nodokļa shēmu ar nosacījumu, ja ir ievērotas iepriekš definētās saistības (..)." ([8])

3. FORMĀLĀS IZMEKLĒŠANAS PROCEDŪRAS SĀKŠANAS IEMESLI

(9) Komisija lēmumā sākt procedūru pauda šaubas par 2005. gadā ieviestā tonnāžas nodokļa shēmas grozījuma saderību ar iekšējo tirgu.

(10) Komisija uzskatīja, ka ierobežojuma, kas attiecās uz to darbību atbilstīgumu, kuras veic uz kuģiem, kas nofraktēti uz noteiktu laiku un kas nepeld ar dalībvalsts karogu, atcelšana ir pasākums, kas veido jaunu atbalstu, ņemot vērā, ka tas neatbilst Lēmumam C(2003) 1476*fin*, ar ko atļauj Francijas tonnāžas nodokļa shēmu, un ka Francija to nav paziņojusi Komisijai.

([6]) OV C 13, 17.1.2004., 3. lpp. Skatīt 3.1. punkta septīto daļu.
([7]) Nr. 1, Administratīvās instrukcijas 4-H-3-08 ceturtā daļa.
([8]) Nr. 22, Administratīvās instrukcijas 4-H-3-08 otrā un trešā daļa. "Iepriekš definētās saistības" ir jūras transporta uzņēmumu apņemšanās saglabāt vai palielināt savas flotes, kura peld ar Eiropas Kopienas dalībvalsts karogu, apjoma līmeni pasākuma piemērošanas laikposmā.

(11) Komisija uzskatīja, ka ierobežojuma saglabāšanu attiecībā uz to darbību atbilstīgumu, kuras veic uz kuģiem, kas nofraktēti uz noteiktu laiku un kas nepeld ar dalībvalsts karogu, pamato 1997. un 2004. gada pamatnostādnēs minēto mērķu īstenošana.

4. FRANCIJAS KOMENTĀRI UN APŅEMŠANĀS

(12) Sākumā Francijas iestādes apstiprināja, ka saskaņā ar Finanšu likuma labojuma 2002. gadam (2002. gada 30. decembra likums Nr. 2002-1576) 19. panta tekstu Vispārējā nodokļu kodeksa 209-0. B pants paredzēja nosacījumu tonnāžas nodokļa shēmas piemērošanai, t. i., tonnāžas nodokļa shēma tiek piemērota, ja ir ievērota maksimālā robežvērtība 75 % apmērā no uzņēmuma ekspluatētās flotes neto tonnāžas kuģiem, kas nofraktēti uz noteiktu laiku un kas nepeld ar Eiropas Kopienas dalībvalsts karogu ([9]). Komisija šo rādītāju apstiprināja Lēmuma C(2003) 1476*fin* 35. apsvērumā ([10]).

(13) Francijas fiskālās jomas tiesību aktu direkcijas apkopotie detalizētie dati apliecina to, ka ir ievērots kuģu, kas nofraktēti uz noteiktu laiku un kas nepeld ar Kopienas karogu, procentuālais rādītājs salīdzinājumā ar uzņēmuma ekspluatētās flotes kopējo tonnāžu, un šādi dati ir par katru uzņēmumu un par katru gadu kopš uzņēmums ir piemērojis shēmu. Uzņēmumi, kas minēti Komisijai nosūtītajās kopsavilkuma tabulās, ir ne tikai visi uzņēmumi, kas ir *Armateurs de France* asociācijas biedri un kas izmanto tonnāžas nodokļa shēmu ([11]), bet arī kugi, kas pieder kuģniecības uzņēmumiem, kuri veic prāmju pārvadājumu sabiedriskos pakalpojumus ([12]). Atlikušie 15 % pieder uzņēmumiem, kas nepiemēro tonnāžas nodokļa shēmu un kas nav neviena kuģu īpašnieku grupējuma (galvenokārt *SNCM* un *CMN*) biedri. Iesniegtie dati rāda, ka kopš tonnāžas nodokļa ieviešanas 2003. gadā līdz 2014. gadam neviens no shēmas saņēmējiem nav pārsniedzis attiecīgo robežvērtību. Nesen konstatētais visaugstākais rādījums bija 41 %, un tas ir daudz mazāks nekā 2003. gadā atļautā robežvērtība.

(14) Nevienā no attiecīgajiem uzņēmumiem rādījums nepārsniedza 75 % robežvērtību gadā, uz kuru attiecās tonnāžas nodokļa shēmas piemērošanas izmantošanas iespēja.

(15) Turklāt visi pašreizējie saņēmēji ekspluatē vismaz 25 % no flotes neto tonnāžas, kuģiem peldot ar Savienības dalībvalsts vai EEZ dalībvalsts karogu (turpmāk"Eiropas karogs"). Ņemot vērā, ka shēmas izmantotājiem ir pienākums saglabāt vai palielināt viņu flotes, kas peld ar Eiropas karogu, apjomu, nekad vairāk nekā 75 % no viņu flotes neto tonnāžas nevarēs veidot kuģi, kas nofraktēti uz noteiktu laiku un kas nepeld ar Eiropas karogu. Tādējādi tie joprojām ievēro Lēmuma C(2003) 1476*fin* nosacījumus.

(16) Tomēr informācijas apmaiņā ar Komisiju Francijas iestādes ir atzinušas, ka spēkā esošie Francijas tiesību akti neparedz juridiskas saistības, kas garantētu, ka shēmu izmantojošie uzņēmumi, kas nofraktē kuģus uz noteiktu laiku, joprojām sniegs pietiekamu ieguldījumu 2004. gada pamatnostādnēs minēto mērķu īstenošanā. Jo īpaši tas attiecas uz jaunpienācējiem, kuriem netiek noteikti īpaši pienākumi ne saistībā ar karogu, ne ar pašām minimālajām kuģniecības darbībām.

(17) Lai risinātu šo situāciju, Francijas iestādes uzņēmās saistības nodrošināt to, ka no 2015. fiskālā gada ([13]) tonnāžas nodokļa shēmas piemērošana būs iespējama tikai tad, ja uzņēmums ekspluatē ar Eiropas karogu vismaz 25 % no flotes neto tonnāžas un ja tas apņemas saglabāt vai palielināt šo īpatsvaru 10 gadu laikposmā, kurā šī iespēja ir derīga. Integrētas fiskālās grupas gadījumā šīs saistības izvērtē, ņemot vērā fiskālās grupas uzņēmumu kopējo neto tonnāžu.

5. TREŠO PERSONU PIEZĪMES

5.1. *Armateurs de France* piezīmes

(18) *Armateurs de France* (*AdF*) ir profesionāla apvienība, kas pārstāv jūras transporta un pakalpojumu uzņēmumus.

([9]) Vispārējā nodokļu kodeksa 209-0. B (I) panta trešajā daļā ir precizēts, ka "kuģi, kas nofraktēti uz noteiktu laiku un kas nepeld ar Eiropas Kopienas dalībvalsts karogu, nevar saņemt šo shēmu, ja tie veido vairāk nekā 75 % no uzņēmuma ekspluatētās flotes neto tonnāžas".

([10]) Lēmuma C(2003) 1476*fin* 35. apsvērums:"Tādējādi darbībām, kuras veic uz kuģiem, kas nofraktēti uz noteiktu laiku un kas nepeld ar Eiropas Kopienas dalībvalsts karogu, var piemērot tonnāžas nodokļa shēmu tikai tad, ja tie veido ne vairāk kā 75 % no uzņēmuma ekspluatētās flotes neto tonnāžas."

([11]) *Armateurs de France* biedri veido 80 % no Francijas kuģu īpašnieku ekspluatētās tonnāžas.

([12]) Tie veido 5 % no Francijas kuģu īpašnieku kopējās tonnāžas.

([13]) Francijas tonnāžas nodokļa shēmā, kas paredzēta Vispārējā nodokļu kodeksa 209-0. B pantā, grozījumi tika izdarīti ar 75. pantu Otrajos Finanšu likuma labojumos 2014. gadam (2014. gada 29. decembra likums Nr. 2014-1655). Jaunais nosacījums tiks piemērots uzņēmumiem, kas izmantos iespēju saistībā ar finanšu gadu, kas beidzas 2014. gada 27. novembrī.

(19) *AdF* atgādina, ka Komisija 2003. gadā, pamatojoties uz 1997. gada pamatnostādnēm, apstiprināja Francijas sākotnējo sistēmu, par kuru Francija paziņoja.

(20) Francijas 2003. gada shēmā bija paredzēts, ka darbības, kuras veiktas uz kuģiem, kas nofraktēti uz noteiktu laiku un kas peld ar trešās valsts karogu, ir atbilstīgas tikai 75 % apmērā no flotes neto tonnāžas. Citiem vārdiem sakot, tādu kuģu, kas nofraktēti uz noteiktu laiku un kas nepeld ar Kopienas karogu, procentuālais apjoms nedrīkst pārsniegt 75 % no uzņēmuma ekspluatētās kopējās tonnāžas.

(21) 2004. gadā – pēc tam, kad Francija bija paziņojusi par shēmu, – 1997. gada pamatnostādnes tika aizstātas un precizētas. 2004. gada pamatnostādnēs ir atgādināti to mērķi, jo īpaši "veicināt kuģu reģistrāciju vai pārreģistrāciju dalībvalstu reģistros" vai "aizsargāt un uzlabot jūras zinātību, kā arī veicināt Eiropas jūrnieku nodarbinātību".

(22) Nolūkā panākt atbilstību jaunajām pamatnostādnēm Francija nolēma aizstāt 75 % robežvērtību ar jaunu kritēriju. Šis jaunais kritērijs, kas paredzēja "saglabāt vai (…) palielināt tādas flotes apjomu, kura peld ar dalībvalsts karogu", piedāvāja lielāku garantiju Kopienas nodarbinātības aizsardzībai un uzlabošanai nekā ierobežojums, ko piemēro kuģiem, kas nofraktēti uz noteiktu laiku un kas peld ar ārpuskopienas karogu.

(23) Ņemot vērā, ka Francijas tiesību aktos tika pārņemts 2004. gada pamatnostādņu teksts, nevarēja rasties aizdomas par nesaderību. Tādējādi tiek minēts tiesiskās noteiktības princips un tiesiskās paļāvības princips.

(24) Ņemot vērā notiekošo formālās izmeklēšanas procedūru, *Armateurs de France* biedri pārbaudīja, vai 75 % robežvērtība ir ievērota jau no sākuma un visā laikposmā kopš 2003. gada.

(25) Šīs pārbaudes rezultātā bija redzams, ka, neraugoties uz grozījumiem Francijas tiesību aktos, to kuģu procentuālais apjoms katru gadu un katrā uzņēmumā, kuri nofraktēti uz noteiktu laiku un kuri peld ar trešās valsts karogu, salīdzinājumā ar kopējo ekspluatēto tonnāžu nepārsniedz sākotnējo 75 % rādītāju, kas atļauts 2003. gadā. Pienākums saglabāt vai palielināt floti, kas peld ar Kopienas karogu, praktiski sasniedza tādus pašus rezultātus kā iepriekšējais kritērijs, un tādējādi var tikt uzskatīts par pietiekami efektīvu.

(26) Pašlaik pastāvošie Francijas kritēriji un jo īpaši kritērijs, kas paredz "saglabāt vai (…) palielināt tādas flotes apjomu, kas peld ar dalībvalsts karogu", pilnībā atbilst mērķiem, kas noteikti 2004. gada pamatnostādnēs.

5.2. **Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācijas (EKKĪA) piezīmes**

(27) Vispirms EKKĪA uzsver, ka fraktēšana uz noteiktu laiku ir viens no galvenajiem mehānismiem, kas ir kuģniecības uzņēmumu rīcībā. Tā ļauj uzticēt kuģa komerciālo un darbības pārvaldību fraktētājam uz laikposmu, par kuru ir panākta vienošanās, savukārt īpašumtiesības un citi ar kuģa pārvaldību saistīti aspekti paliek tā īpašnieka rokās. Tātad kuģniecības uzņēmumiem ir noteikts elastīgums, lai optimāli atbildētu uz klientu vajadzībām un tādējādi nodrošinātu savas pozīcijas pasaules mērogā. Pateicoties elastīgumam, ko sniedz fraktēšana uz noteiktu laiku, Eiropas kuģniecības uzņēmumi varēja diezgan ātri iegūt tirgus daļas.

(28) Jūrniecības nozarē vissvarīgākā ir nodarbinātība uz sauszemes, kas ir tieši saistīta ar kuģu komerciālo un darbības pārvaldību un netieši – ar kuģniecības uzņēmumu saglabāšanu un piesaistīšanu. Pēdējo desmitgažu laikā Eiropas kuģu īpašnieki ir neapšaubāmi parādījuši izcilas darbības un pārvaldības spējas. Tādējādi, pateicoties kuģu fraktēšanai neatkarīgi no to karoga, Eiropas uzņēmumos ir pilnveidota nodarbinātība un augsta līmeņa zināšanas.

(29) EKKĪA uzskata, ka grozījumi, ko Francija izdarīja savā tonnāžas nodokļa shēmā 2005. gadā, atbilda 2004. gada pamatnostādnēs noteiktajiem mērķiem. Uzstāt, lai formāli tiktu atkārtoti ieviests ierobežojums, kas noteikts kuģiem, kuri nofraktēti uz noteiktu laiku un kuri nepeld ar Savienības dalībvalsts karogu, nozīmētu atņemt Eiropas kuģniecības uzņēmumiem elastīgumu, kas vajadzīgs, lai adekvāti un optimāli atbildētu uz klientu pieprasījumiem un lai stiprinātu savas pozīcijas tirgū pasaules mērogā.

(30) Tomēr, tā kā Komisija uzstāja, ka kuģniecības uzņēmumu īpašumā, lai tie varētu tikt pakļauti tonnāžas nodoklim, jābūt noteiktam tirdzniecības kuģu īpatsvaram un šie kuģi tiem ir jāekspluatē, EKKĪA uzskata, ka Komisijai būtu jāļauj Eiropas kuģniecības uzņēmumiem ekspluatēt līdz 10 *DWT* ([14]) uz nofraktēto kuģi par īpašumā esošā vai nomāšanā bez apkalpes esoša kuģa katru *DWT* saskaņā ar tonnāžas nodokļa shēmu. Iepriekš minētā rādījuma piemērošanai nedrīkst piemērot tādus kritērijus kā Kopienas reģistrs.

(31) Secinājums – Kopienas pamatnostādnēm būtu jāpaliek elastīgam satvaram. Tām ir jāļauj dalībvalstīm pieņemt atbilstošus pasākumus savai flotei, ņemot vērā to pašu vajadzības, ar nosacījumu, ka ir nodrošināts ieguldījums šajās pamatnostādnēs minēto mērķu īstenošanai. EKKĪA uzskata, ka Eiropas jūrniecības uzņēmumi, kas ekspluatē kuģus, pamatojoties uz fraktēšanu uz noteiktu laiku, arī sasniedz šos mērķus neatkarīgi no tā, vai minētie kuģi peld ar dalībvalsts karogu vai ne.

6. **FRANCIJAS KOMENTĀRI PAR IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMĒM**

(32) Ar 2014. gada 28. aprīļa vēstuli Francija ņēma vērā trešo personu piezīmes tās atbalstam.

7. **PASĀKUMU NOVĒRTĒJUMS**

7.1. **Atbalsta esība LESD 107. panta 1. punkta nozīmē**

(33) Lēmumā C(2003) 1476*fin* Francijas tonnāžas shēma bija atzīta par atbalsta shēmu.

(34) Iemesli, kuri lika Komisijai secināt, ka tonnāžas nodokļa shēma ir valsts atbalsta shēma LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, joprojām ir spēkā. Konkrētāk, tonnāžas nodokļa shēma ir fakultatīva shēma, kas ietver atkāpi no noteikumiem, ko piemēro uzņēmuma nodokļa aprēķināšanai, piešķirot noteiktiem uzņēmumiem – jūras transporta uzņēmumiem – ekonomiskas priekšrocības, kas saistītas ar samazinātu nodokļu bāzi, kā rezultātā to ienākumi vispārēji tiek aplikti ar mazāku nodokli. Jūras transporta uzņēmumi veic savas darbības tirgos, kas ir pakļauti intensīvai konkurencei starptautiska mērogā, un tādējādi priekšrocības, kas saistītas ar tonnāžas nodokli, var radīt konkurences izkropļojumus un ietekmēt tirdzniecību starp EEZ līguma līgumslēdzējām valstīm.

(35) Ierobežojuma atcelšana attiecībā uz tādu darbību atbilstīgumu, kuras veic uz kuģiem, kas nofraktēti uz noteiktu laiku un kas nepeld ar dalībvalsts karogu, ir pasākums, kurš veido jaunu atbalstu, kas ieviests bez iepriekšējas paziņošanas Komisijai pretēji tam, kas paredzēts LESD 108. panta 3. punktā. Runa ir par jaunu atbalstu, jo tas neatbilst Lēmumam C(2003) 1476*fin*, ar ko atļauj Francijas tonnāžas nodokļa shēmu, un Francija nav to paziņojusi Komisijai. Pretēji tam, ko apgalvo *AdF* ([15]), šā ierobežojuma atcelšana nevar tikt uzskatīta par atbilstošu pasākumu, ar ko groza Francijas tonnāžas nodokļa shēmu, lai panāktu atbilstību 2004. gada pamatnostādnēm ([16]), jo šī atcelšana nav saderīga ar 2004. gada pamatnostādņu mērķiem, kā tas ir izklāstīts šā lēmuma 7.2. punktā. Tādējādi ierobežojuma atcelšana attiecībā uz tādu darbību atbilstīgumu, kuras veic uz kuģiem, kas nofraktēti uz noteiktu laiku un kas nepeld ar dalībvalsts karogu, nevar būt esoša atbalsta daļa 2004. gada pamatnostādņu 13. punkta nozīmē ([17]).

7.2. **Saderība ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punktu**

(36) LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunkta piemērošanas nosacījumi jūras transporta jomā ir precizēti 2004. gada pamatnostādnēs. Tādējādi pasākuma, uz ko attiecas šis lēmums, saderība ir jāizvērtē, pamatojoties uz 2004. gada pamatnostādnēm.

(37) 2004. gada pamatnostādnēs tāpat kā 1997. gada pamatnostādnēs nav paredzēts skaidri izteikts ierobežojums kuģu, kas nofraktēti uz noteiktu laiku, iekļaušanai tonnāžas nodokļa shēmā. Tomēr iepriekšējos lēmumos ([18]) Komisija ir uzskatījusi, ka fraktētājiem uz noteiktu laiku, kas izmanto tonnāžas nodokļa shēmu, ir jādod

([14]) Pilna kravnesība.
([15]) Skatīt šā lēmuma 21.–23. apsvērumu.
([16]) Skatīt 2004. gada pamatnostādņu 13. punktu.
([17]) Pretēji kritērijam, kas paredz "saglabāt vai (…) palielināt tās flotes apjomu, kura peld ar dalībvalsts karogu", kas ir izvirzīts, lai panāktu atbilstību 2004. gada pamatnostādnēm.
([18]) Skatīt, piemēram, sākotnējo Lēmumu C(2003) 1476*fin* un Komisijas 2009. gada 25. februāra Lēmumu 2009/626/EK par atbalsta shēmu C 2/08 (ex N 572/07) par jūras tonnāžas nodokļa sistēmas grozījumu, ko plāno īstenot Īrija (OV L 228, 1.9.2009., 20. lpp.). Skatīt arī lēmumu sākt procedūru, 24.–26. punkts.

ieguldījums vai nu attiecībā uz mērķi, kas saistīts ar kuģu reģistrāciju dalībvalstu reģistros, vai attiecībā uz mērķi saistībā ar jūras zinātības aizsargāšanu, nodrošinot navigācijas pārvaldību noteiktai savas flotes procentuālai daļai. Tātad neviens uzņēmums, kurš nedod ieguldījumu 2004. gada pamatnostādņu pamatmērķu īstenošanā, nedrīkst izmantot tonnāžas nodokļa shēmu.

(38) Ņemot vērā Francijas iestāžu iesniegtos statistikas datus, Komisija konstatē, ka, lai gan kuģiem, kas nofraktēti uz noteiktu laiku, piemērojamie ierobežojumi bija atcelti 2005. gadā, Francijas tonnāžas nodokļa shēmas izmantotāji pietiekami deva ieguldījumu iepriekš minēto mērķu īstenošanā, jo kuģu, kas nofraktēti uz noteiktu laiku un nepeld ar Kopienas karogu, procentuālā daļa nepārsniedz 41 % no shēmas izmantotāju uzņēmumu ekspluatētās kopējās tonnāžas. Šis rezultāts tika nodrošināts vai nu ar lielu tādu kuģu īpatsvaru, kas peld ar Eiropas karogu, vai ar flotes noteiktas procentuālās daļas navigācijas pārvaldību (vai arī ar šo abu faktoru apvienojumu).

(39) Turklāt Komisija ņem vērā, ka atbilstoši Francijas iestāžu viedoklim visi pašreizējie shēmas izmantotāji vismaz 25 % no savas flotes neto tonnāžas ekspluatē ar Eiropas karogu. Komisija ņem vērā arī to, ka Francijas jūrniecības nozares labo sniegumu Eiropas karogu izmantošanā ir arī apstiprinājuši ārējie pētījumi, piemēram, pētījums, ko *Oxford Economics* publicējis 2014. gadā – *The economic value of the EU shipping industry*. Saskaņā ar šo pētījumu tiek konstatēts, ka ar Francijas karogu ekspluatētā tonnāžas procentuālā daļa ir daudz vairāk nekā 25 % no ekspluatētās tonnāžas ([19]). Ņemot vērā, ka shēmas izmantotājiem ir pienākums saglabāt vai palielināt viņu flotes, kas peld ar Eiropas karogu, apjomu, nav iespējams, ka vairāk nekā 75 % no viņu flotes neto tonnāžas veidotu kuģi, kas nofraktēti uz noteiktu laiku un kas nepeld ar Eiropas karogu.

(40) Tomēr Komisijai ir jākonstatē, ka spēkā esošie Francijas tiesību akti neparedz juridiskas saistības, kas garantētu, ka shēmu izmantojošie uzņēmumi, kas nofraktē kuģus uz noteiktu laiku, joprojām sniegs pietiekamu ieguldījumu 2004. gada pamatnostādnēs minēto mērķu īstenošanā. Jo īpaši tas attiecas uz jaunpienācējiem, kuriem netiek noteikti īpaši pienākumi ne saistībā ar karogu, ne ar pašu navigācijas pārvaldību.

(41) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija secina, ka spēkā esošajos Francijas tiesību aktos nav ietvertas vajadzīgās garantijas un tie nevar tikt uzskatīti par saderīgiem ar 2004. gada pamatnostādnēm.

(42) Šajā kontekstā Komisija ņem vērā Francijas apņemšanos atrisināt situāciju, kā nosacījumu tonnāžas nodokļa shēmas izmantošanai ieviešot uzņēmumam pienākumu ekspluatēt ar Eiropas karogu noteiktu minimālo procentuālo daļu kuģu. Šī procentuālā daļa tiks noteikta 25 % apmērā no flotes neto tonnāžas, sākot no 2015. fiskālā gada, un tā būs jāievēro visas desmitgades laikposmā, ko aptver tonnāžas nodokļa izmantošana.

(43) Šis nosacījums ir tikpat stingrs kā nosacījums, kas ietverts sākotnējā Lēmumā C(2003) 1476*fin*, ar ko atļauj Francijas tonnāžas nodokļa shēmu. Ņemot vērā 2004. gada pamatnostādņu mērķus un jo īpaši vajadzību shēmas izmantotājiem piedalīties mērķu īstenošanā vai nu attiecībā uz mērķi, kas saistīts ar kuģu reģistrāciju dalībvalstu reģistros, vai attiecībā uz mērķi saistībā ar jūras zinātības aizsargāšanu, nodrošinot navigācijas pārvaldību noteiktai savas flotes procentuālai daļai, Komisija uzskata, ka Francijas apņemšanās ir atbilstoša. Tātad ar šo apņemšanos tonnāžas nodokļa shēmas jaunie izmantotāji arī piedalīsies kuģu reģistrācijas dalībvalstu reģistros mērķa īstenošanā.

7.3. **Secinājums**

(44) Komisija konstatē, ka 2005. gadā, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu, Francija ir nelikumīgi īstenojusi grozījumu Francijas tiesību aktos par tonnāžas nodokli attiecībā uz kuģiem, kas nofraktēti uz noteiktu laiku.

(45) Šis grozījums nav saderīgs ar LESD, jo tas nenodrošina to, ka tonnāžas nodokļa shēmas jaunie izmantotāji nesniedz pietiekamu ieguldījumu 2004. gada pamatnostādņu mērķu īstenošanā, ņemot vērā, ka viņiem nav tiesiski noteikta pienākuma ne attiecībā uz flotes karogu, ne attiecībā uz minimālajām pašām kuģniecības darbībām.

(46) Ņemot vērā vienošanos ar Francijas iestādēm, esošie formālie noteikumi ir jāpielāgo, lai nodrošinātu to, ka turpmāk tonnāžas nodokļa shēmu var sākt izmantot tikai tie uzņēmumi, kuri ekspluatē vismaz 25 % savas neto tonnāžas, peldot ar Eiropas karogu. Tādējādi tonnāžas nodokļa shēmas izmantotāji sniegs ieguldījumu 2004. gada pamatnostādņu mērķu īstenošanā, pat ja visa viņu flote ir nofraktēta uz noteiktu laiku.

([19]) Skatīt, piemēram, pētījuma 2.3.d un 2.4.b diagrammu (http://www.oxfordeconomics.com/my-oxford/projects/272456).

(47) Tā kā visi pašreizējie shēmas izmantotāji jau ievēro iepriekšminēto robežvērtību un viņiem jau ir pienākums saglabāt vai palielināt tās savas flotes procentuālo daļu, kura peld ar Eiropas karogu, nav vajadzības pieprasīt atbalsta atlīdzināšanu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Grozījums tonnāžas nodokļa shēmā, ko Francija nelikumīgi izdarījusi 2005. gadā, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punktu, nav saderīgs ar iekšējo tirgu saistībā ar noteikumiem, ko piemēro kuģiem, kas nofraktēti uz noteiktu laiku.

2. pants

Francija izdara grozījumus tiesību aktos, ko piemēro tonnāžas nodokļa shēmai, sākot no 2015. fiskālā gada, atbilstoši saistībām, ko tā ir uzņēmusies un saskaņā ar kurām tonnāžas nodokļa shēmu varēs sākt izmantot tikai tie uzņēmumi, kuru flote vismaz 25 % apmērā peld ar Savienības dalībvalsts vai EEZ līguma līgumslēdzējas valsts karogu, un tiem vēlāk būs jāsaglabā vai jāpalielina šis īpatsvars.

3. pants

Francija informē Komisiju pēc tam, kad ir pieņemti 2. pantā minētie tiesību aktu grozījumi.

4. pants

Šis lēmums ir adresēts Francijas Republikai.

Briselē, 2015. gada 4. februārī

Komisijas vārdā –

Komisijas locekle

Margrethe VESTAGER