KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2015/667

2015 m. vasario 4 d.

dėl valstybės pagalbos SA.14551 (2013/C), kurią suteikė Prancūzija dėl pasikeitusių pagalbos, teikiamos laivo tam tikram laikui frachtuotojams pagal tonažo mokesčio schemą, sąlygų

(pranešta dokumentu Nr. C(2015) 434)

(Tekstas autentiškas tik prancūzų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalies pirmąją pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

paprašiusi suinteresuotąsias šalis pateikti pastabas pagal nurodytus straipsnius ([1]) ir atsižvelgdama į šias pastabas,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

(1) 2013 m. lapkričio 6 d. raštu Komisija pranešė Prancūzijai apie savo sprendimą pradėti Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą dėl pagalbos, suteiktos laivo tam tikram laikui frachtuotojams pagal tonažo mokesčio schemą, sąlygų pasikeitimo. Komisijos sprendimas pradėti procedūrą (toliau – sprendimas pradėti procedūrą) buvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([2]). Komisija pakvietė suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas dėl pagalbos priemonių.

(2) Prancūzijos valdžios institucijos savo pastabas ir atsakymus į klausimus, pateiktus sprendime pradėti procedūrą, pateikė 2014 m. balandžio 28 d., 2014 m. gegužės 14 d. ir 2014 m. lapkričio 28 d. raštuose. Susitikimas su Prancūzijos valdžios institucijomis įvyko 2014 m. spalio 20 d. Briuselyje.

(3) Trečiosios šalys (*Armateurs de France* ir Europos bendrijos laivų savininkų asociacija, *European Community Shipowners' Associations*, ECSA) savo pastabas pateikė per laikotarpį, numatytą sprendime pradėti procedūrą. 2014 m. kovo 20 d. raštu Komisija šias pastabas perdavė Prancūzijos institucijoms. Prancūzija atkreipė dėmesį į trečiųjų šalių pastabas 2014 m. balandžio 28 d. raštu.

2. FAKTINĖS BYLOS APLINKYBĖS

(4) Prancūzijos tonažo apmokestinimo schemoje, kurią 2003 m. leido taikyti Komisija, remdamasi 1997 m. Bendrijos gairėmis dėl valstybės pagalbos jūrų transportui (toliau – 1997 m. gairės) ([3]), nebuvo nustatyta jokios bendros sąlygos dėl laivų savininkų, kuriems taikoma ši schema, eksploatuojamo laivyno laivų vėliavos.

(5) Tačiau laivų, frachtuojamų tam tikram laikui ([4]), veiklai ši schema buvo taikoma su specialiu apribojimu, susijusiu su laivyno, plaukiojančio ne su valstybės narės vėliava, grynojo tonažo procentine dalimi. Pagal 2003 m. gegužės 13 d. Komisijos sprendimo Nr. C(2003) 1476 galutinis, kuriuo leidžiama taikyti Prancūzijos tonažo apmokestinimo schemą ([5]), 35 konstatuojamąją dalį laivų, frachtuojamų tam tikram laikui ir plaukiojančių ne su Europos bendrijos valstybės narės vėliava, veiklai ši schema buvo taikoma, jei tokių laivų tonažas neviršijo 75 % bendrovės eksploatuojamo laivyno grynojo tonažo. Be to, šio sprendimo 36 konstatuojamoje dalyje nurodyta, kad ši riba nebuvo taikoma laivams, plaukiojantiems su valstybės narės vėliava, kai jų strateginis ir komercinis valdymas būdavo būtinai atliekamas iš valstybės narės teritorijos.

([1]) OL C 380, 2013 12 28, p. 29.
([2]) Žr. išnašą Nr. 1.
([3]) OL C 205, 1997 7 5, p. 5.
([4]) Laivo frachtavimas tam tikram laikui (angl. „*time charter*“) – tai sutartis, pagal kurią nuomotojas suteikia nuomininkui įrengtą laivą su visa įgula frachtavimo sutartyje numatytam laikotarpiui mainais už frachtą. Frachtuotojas užtikrina komercinį valdymą, o nuomotojas toliau tvarko laivybos reikalus.
([5]) 2003 m. gegužės 13 d. Komisijos sprendimas dėl valstybės pagalbos N 737/02 dėl Prancūzijos jūrų transporto bendrovėms taikomos vienodo tarifo tonažo mokesčio schemos (OL C 38, 2004 2 12, p. 5).

(6) Patvirtinus 2004 m. Bendrijos gaires dėl valstybės pagalbos jūrų transportui (toliau – 2004 m. gairės) ([6]), 2005 m. Taisomuoju finansų įstatymu (2005 m. gruodžio 30 d. Įstatymas Nr. 2005–1720) Prancūzija nustatė bendrąją vėliavos taisyklę ir panaikino specialiąją taisyklę, taikomą tam tikram laikui frachtuojamiems laivams.

(7) Priemonės struktūra apibūdinta 2008 m. balandžio 11 d. *Bulletin officiel des impôts* (BOI) Nr. 41 paskelbtoje administracinėje instrukcijoje 4-H-3–08:

„*2005 m. Taisomojo finansų įstatymo (2005 m. gruodžio 30 d. Įstatymas Nr. 2005–1720) 47 straipsniu Bendrojo mokesčių kodekso 209–0 B straipsnyje numatyta neprivaloma tonažo mokesčio schema buvo suderinta su naujosiomis Bendrijos gairėmis dėl valstybės pagalbos jūrų transportui, paskelbtomis 2004 m. sausio 17 d.* Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje.

Nuo šiol pasinaudoti šia schema galima su sąlyga, kad ją pasirinkusios laivybos bendrovės schemos taikymo laikotarpiu įsipareigoja išlaikyti arba padidinti savo laivyną, plaukiojantį su Europos bendrijos valstybės narės vėliava. […]“

(8) Kalbant apie laivų tinkamumą frachtuoti tam tikrą laiką, administracinėje instrukcijoje 4-H-3–08 nurodoma:

„*[…] panaikinama [Bendrojo mokesčių kodekso] 209–0 B straipsnio I dalies paskutinėje pastraipoje numatyta sąlyga, pagal kurią laivų, frachtuojamų tam tikram laikui, ir plaukiojančių ne su Europos bendrijos valstybės narės vėliava, veiklai ši schema netaikoma, jei tokių laivų tonažas viršija 75 % bendrovės eksploatuojamo laivyno grynojo tonažo.*“ ([7])

„*Todėl tam tikram laikui frachtuojamiems laivams, plaukiojantiems ne su Europos bendrijos valstybės narės vėliava, ši schema gali būti taikoma net jei tokių laivų tonažas viršija 75 % bendrovės eksploatuojamo laivyno grynojo tonažo.*

Kitaip tariant, frachtavimo tam tikrą laiką reikalavimus atitinkantiems laivams, plaukiojantiems ne su Europos bendrijos valstybės narės vėliava, tonažo mokesčio schemą galima taikyti be apribojimų, jei laikomasi prieš tai nurodyto įsipareigojimo […].“ ([8])

3. **PRIEŽASTYS, DĖL KURIŲ PRADĖTA OFICIALI TYRIMO PROCEDŪRA**

(9) Sprendime pradėti procedūrą Komisija išreiškė abejonių, ar 2005 m. nustatytas tonažo mokesčio schemos keitimas yra suderinamas su vidaus rinka.

(10) Komisija išreiškė nuomonę, kad su tam tikram laikui frachtuojamų ir ne su valstybės narės vėliava plaukiojančių laivų vykdomos veiklos tinkamumu susijusio apribojimo panaikinimas yra nauja pagalbos priemonė, nes jis neatitinka Sprendimo Nr. C (2003) 1476 galutinis, kuriuo leidžiama taikyti Prancūzijos tonažo apmokestinimo schemą; apie šią naują pagalbos priemonę Prancūzija Komisijai nepranešė.

([6]) OL C 13, 2004 1 17, p. 3. Žr. 3.1 punkto septintą pastraipą.
([7]) Administracinė instrukcija 4-H-3–08, Nr. 1, ketvirta pastraipa,.
([8]) Administracinė instrukcijos 4-H-3–08, Nr. 22, antra ir trečia pastraipos. „Prieš tai nurodytas įsipareigojimas“ yra laivybos bendrovių įsipareigojimas schemos taikymo laikotarpiu išlaikyti arba padidinti savo laivyną, plaukiojantį su Europos bendrijos valstybės narės vėliava.

(11) Komisija išreiškė nuomonę, kad su tam tikram laikui frachtuojamų ir ne su valstybės narės vėliava plaukiojančių laivų vykdomos veiklos tinkamumu susijusio apribojimo išlaikymas pagrįstas siekiant 1997 m. ir 2004 m. gairėse numatytų tikslų.

4. PRANCŪZIJOS PASTABOS IR ĮSIPAREIGOJIMAI

(12) Pirmiausia, Prancūzijos valdžios institucijos patvirtino, kad pagal 2002 m. Taisomojo finansų įstatymo (2002 m. gruodžio 30 d. įstatymas Nr. 2002–1576) 19 straipsnį parengtoje Prancūzijos bendrojo mokesčių kodekso (BMK) 209–0 B straipsnio redakcijoje buvo numatyta, kad tonažo mokesčio schema taikoma laikantis maksimalios laivų, frachtuojamų tam tikram laikui ir plaukiojančių ne su Europos Bendrijos valstybės narės vėliava, ribos, t. y. 75 % bendrovės eksploatuojamo laivyno grynojo tonažo ([9]). Toks santykis buvo patvirtintas Komisijos sprendimo C(2003) 1476 galutinis ([10]) 35 konstatuojamojoje dalyje.

(13) Prancūzijos mokesčių teisės direkcijos surinkti išsamūs duomenys patvirtina, kad laikomasi laivų, frachtuojamų tam tikram laikui ir plaukiojančių ne su Europos Bendrijos valstybės narės vėliava, procentinės dalies, palyginti su bendrovės eksploatuojamų laivų bendru tonažu – taip buvo kiekvienoje bendrovėje ir kiekvienais metais nuo tų metų, kada bendrovė tą schemą pasirinko. Komisijai atsiųstose suvestinėse nurodytos visos įmonės yra ne tik asociacijos *Armateurs de France* narės, pasirinkusios laivų tonažo mokesčio schemą ([11]), bet ir viešųjų paslaugų bendrovės, teikiančios keltų paslaugas ([12]). Likę 15 % priklauso bendrovėms, kurios tonažo mokesčio schemos nepasirinko ir nepriklauso jokiai savininkų grupei (daugiausia SNCM ir CMN). Pateikti duomenys rodo, kad nuo tonažo mokesčio schemos taikymo pradžios 2003 m. iki pat 2014 m. nė vienas pagalbos gavėjas aptariamos ribos neviršijo. Didžiausia neseniai konstatuota procentinė dalis yra 41 %, t. y. gerokai mažesnė nei 2003 m. leistina riba.

(14) Nė vienoje iš šių įmonių santykis neviršijo 75 % ribos kuriais nors metais, kai buvo pasirinkta tonažo mokesčio schema.

(15) Be to, visų dabartinių pagalbos gavėjų eksploatuojamų laivų grynasis tonažas sudaro ne mažiau kaip 25 % laivų, plaukiojančių su Europos Sąjungos valstybės narės arba su EEE susitarimo valstybės vėliava (toliau – Europos vėliava), grynojo tonažo. Kadangi pagalbos gavėjai turi pareigą išlaikyti arba padidinti savo su Europos vėliava plaukiojančio laivyno dydį, niekada daugiau kaip 75 % jų laivyno grynojo tonažo negalės būti sudaryta iš laivų, frachtuojamų tam tikram laikui, kurie neplaukioja su Europos vėliava, grynojo tonažo. Todėl jie visada atitiks Sprendimo C(2003) 1476 galutinis reikalavimus.

(16) Tačiau per diskusijas su Komisija Prancūzijos valdžios institucijos pripažino, kad galiojančiuose Prancūzijos teisės aktuose nenustatyta teisinių įpareigojimų, padedančių užtikrinti, kad tam tikram laikui laivus frachtuojančios ir pagalbą gaunančios bendrovės visada pakankamai prisidėtų siekiant 2004 m. gairių tikslų. Visų pirma, naujiems rinkos dalyviams nėra nustatyta jokių konkrečių įpareigojimų, susijusių su vėliava ar su minimalia nuosava jūrine veikla.

(17) Siekdamos ištaisyti šią padėtį, Prancūzijos valdžios institucijos įsipareigojo užtikrinti, kad nuo 2015 mokestinių metų ([13]) tonažo mokesčio schemą rinktis būtų galima tik tuo atveju, jei bendrovės su Europos vėliava eksploatuojamo laivyno grynasis tonažas yra ne mažesnis nei 25 % ir jei ji įsipareigoja išlaikyti arba padidinti šią dalį per dešimties metų laikotarpį, kai toks pasirinkimas galioja. Kompleksinės fiskalinės grupės atveju šis įpareigojimas vertinamas atsižvelgiant į jos įmonių bendrą grynąjį tonažą.

5. TREČIŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS

5.1. *Armateurs de France* pastabos

(18) *Armateurs de France* (AdF) yra profesinė sąjunga, atstovaujanti jūrų transporto ir paslaugų įmonėms.

([9]) BMK 209–0 B straipsnio I dalies trečioje pastraipoje nurodyta, kad „laivams, frachtuojamiems tam tikram laikui, kurie plaukioja ne su Europos bendrijos valstybės narės vėliava, ši schema negali būti taikoma, jei tokių laivų tonažas viršija 75 % bendrovės eksploatuojamo laivyno grynojo tonažo“.

([10]) Sprendimo C(2003) 1476 galutinis 35 konst. dalis:„laivų, frachtuojamų tam tikram laikui, ir plaukiojančių ne su Europos bendrijos valstybės narės vėliava, veiklai vienodo tarifo tonažo mokesčio schema gali būti taikoma tik tada, jei tokių laivų tonažas neviršija 75 % bendrovės eksploatuojamo laivyno grynojo tonažo“.

([11]) *Armateurs de France* narių laivų tonažas sudaro 80 % Prancūzijos laivų savininkų eksploatuojamo tonažo.

([12]) Jų tonažas sudaro 5 % Prancūzijos laivų savininkų eksploatuojamų laivų tonažo.

([13]) Bendrojo mokesčių kodekso 209–0 B straipsnyje numatyta Prancūzijos tonažo mokesčio schema buvo iš dalies pakeista 2014 m. antruoju Taisomojo finansų įstatymo (2014 m. gruodžio 29 d. Įstatymas Nr. 2014–1655) 75 straipsniu. Nauja sąlyga bus taikoma įmonėms, kurios pasinaudos galimybe finansiniais metais, pasibaigusiais po 2014 m. lapkričio 27 d.

(19) AdF primena, kad pradinę Prancūzijos schemą, apie kurią Prancūzija pranešė, Komisija patvirtino 2003 m. remdamasi 1997 m. gairėmis.

(20) 2003 m. Prancūzijos schemoje numatyta, kad laivų, frachtuojamų tam tikram laikui ir plaukiojančių su trečiosios valstybės vėliava, veiklai ši schema buvo taikoma, jei tokių laivų tonažas neviršijo 75 % bendrovės eksploatuojamo laivyno grynojo tonažo. Kitaip tariant, laivų, frachtuojamų tam tikram laikui ir plaukiojančių ne su valstybės narės vėliava, tonažas turėtų sudaryti ne daugiau nei 75 % bendrovės eksploatuojamo laivyno bendro tonažo.

(21) 2004 m., po to, kai Prancūzija apie schemą pranešė, 1997 m. gairės buvo pakeistos ir patikslintos. 2004 m. gairėmis siekiami tikslai yra panašūs – „skatinti registruoti arba perregistruoti laivus valstybių narių registruose“ arba „išlaikyti ir gerinti praktines žinias ir patirtį jūrų pramonės srityje ir užtikrinti bei skatinti Europos jūrininkų įdarbinimą“.

(22) Tam, kad būtų laikomasi naujųjų gairių, Prancūzija nusprendė 75 % ribą pakeisti nauju kriterijumi. Tas naujas kriterijus – „išlaikyti arba […] padidinti savo laivyną, plaukiojantį su Europos bendrijos valstybės narės vėliava“, iš tiesų suteikė daugiau garantijų, kad Bendrijoje bus išsaugotos ir remiamos darbo vietos, nei apribojimas, taikomas tam tikram laikui frachtuotiems laivams, plaukiojantiems ne su valstybės narės vėliava.

(23) Kadangi Prancūzijos teisės aktuose tik pakartojamas 2004 m. gairių tekstas, jokių įtarimų dėl nesuderinamumo negalėjo būti. Todėl paminėti teisinio tikrumo ir teisėtų lūkesčių principai.

(24) Atsižvelgdami į tai, kad vyksta oficiali tyrimo procedūra, *Armateurs de France* nariai patikrino, ar buvo laikomasi 75 % ribos visą laiką nuo pat 2003 m.

(25) Pasibaigus šiam patikrinimui, matyti, kad, nepaisant Prancūzijos teisės aktų pasikeitimo, visais metais visose įmonėse laivų, frachtuojamų tam tikram laikui, kurie plaukioja su trečiosios valstybės narės vėliava, tonažo dalis, palyginti su visu tonažu, neviršija pradinės 2003 m. leistos 75 % ribos. Prievolė išlaikyti arba padidinti su Bendrijos valstybių narių vėliavomis plaukiojančių laivų skaičių turėjo praktiškai tokį patį poveikį, kaip ir ankstesnysis kriterijus, todėl ji gali būti laikoma pakankamai efektyvi savaime.

(26) Šiandieniniai Prancūzijos kriterijai, ypač „išlaikyti arba […] padidinti savo laivyną, plaukiojantį su valstybės narės vėliava“, visiškai atitinka 2004 m. gairėse nustatytus tikslus.

5.2. **Europos bendrijos laivų savininkų asociacijos (ECSA) pastabos**

(27) Pirma, ECSA pabrėžia, kad laivų frachtavimas tam tikram laikui laivybos bendrovėms yra viena svarbiausių priemonių. Ji leidžia sutartam laikui patikėti komercinį ir operacinį laivo valdymą frachtuotojui, o nuosavybės teisė ir kiti su laivo valdymu susiję aspektai lieka laivo savininko rankose. Taip laivybos bendrovės gali gana lanksčiai ir optimaliai reaguoti į savo klientų poreikius ir užsitikrinti pozicijas pasaulyje. Dėl lankstumo, susijusio su laivų frachtavimu tam tikram laikui, Europos laivybos bendrovės galėjo gana greitai užimti rinkos dalis.

(28) Svarbiausia jūrų sektoriaus darbo dalis yra darbo vietos sausumoje, tiesiogiai susijusios su prekybos ir veiklos valdymu ir netiesiogiai – su laivybos bendrovių išlaikymu ir patrauklumu. Europos laivų savininkai per pastaruosius dešimtmečius akivaizdžiai pademonstravo puikius operatyvinius ir vadovavimo gebėjimus. Dėl laivų, kad ir kokia būtų jų vėliava, frachtavimo Europos bendrovėse buvo sukurtos ir išlaikytos aukšto lygio kompetencijos reikalaujančios darbo vietos.

(29) ECSA mano, kad pakeitimai, kuriuos Prancūzija padarė savo 2005 m. tonažo mokesčio schemoje, atitinka 2004 m. gairių tikslus. Primygtinis reikalavimas grąžinti formalų apribojimą, taikomą tam tikram laikui frachtuojamiems ir ne su Sąjungos valstybės narės vėliava plaukiojantiems laivams, iš Europos laivybos bendrovių atimtų lankstumą, reikalingą adekvačiai ir optimaliai reaguoti į klientų poreikius ir pozicijoms pasaulio rinkoje stiprinti.

(30) Tačiau ECSA mano, kad jei Komisija primygtinai reikalautų, kad laivybos bendrovės turėtų ir eksploatuotų tam tikrą komercinių laivų procentinę dalį, kad joms galėtų būti taikomas tonažo mokestis, ji turėtų leisti Europos laivybos bendrovėms eksploatuoti iki 10 frachtuojamo laivo dedveito ([14]) už kiekvieną pagal tonažo mokesčio schemas turimo ar frachtuojamo laivo be įgulos tonažo dedveitą. Taikant pirmiau nurodytą santykį negali būti taikomi tokie kriterijai, kaip Bendrijos registras.

(31) Kitaip tariant, Bendrijos gairės turėtų likti lanksti sistema. Ji turėtų sudaryti sąlygas valstybėms narėms imtis tinkamų priemonių savo laivyno atžvilgiu, atsižvelgiant į jų pačių poreikius, su sąlyga, kad padedama siekti gairėse užsibrėžtų tikslų. ECSA mano, kad laivus tam tikram laikui frachtuojančios Europos laivybos bendrovės šiuos tikslus pasiekia nepriklausomai nuo to, ar tie laivai plaukioja su valstybės narės vėliava, ar ne.

6. **PRANCŪZIJOS KOMENTARAI DĖL SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABŲ**

(32) Prancūzija atkreipė dėmesį į jai palankias trečiųjų šalių pastabas.

7. **PRIEMONIŲ VERTINIMAS**

7.1. **Pagalba, kaip apibrėžta SESV 107 straipsnio 1 dalyje**

(33) Sprendime C(2003) 1476 galutinis Prancūzijos tonažo mokesčio schema buvo pripažinta pagalbos schema.

(34) Priežastys, dėl kurių Komisija padarė išvadą, kad tonažo mokesčio schema iš tiesų yra valstybės pagalba, kaip apibrėžta Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalyje, lieka galioti. Visų pirma, tonažo mokesčio schema yra neprivaloma schema, kuria nukrypstama nuo įmonių pelno mokesčio apskaičiavimo taisyklių, nes tam tikroms įmonėms – laivybos bendrovėms – suteikiamas su mažesniu apmokestinamu pagrindu susijęs ekonominis pranašumas, kuris paprastai reiškia mažesnius pajamų mokesčius. Laivybos bendrovės veikia rinkose, kurioms būdinga intensyvi tarptautinio masto konkurencija, todėl nauda iš tonažo mokesčio gali iškraipyti konkurenciją ir daryti poveikį prekybai tarp EEE susitarimo valstybių.

(35) Su tam tikram laikui frachtuojamų ir ne su valstybės narės vėliava plaukiojančių laivų veiklos tinkamumu susijusio apribojimo panaikinimas yra nauja pagalbos priemonė, apie kurią Komisijai nebuvo pranešta iš anksto, priešingai nei reikalaujama Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 3 dalyje. Tai yra nauja pagalba, nes ji nesuderinama su Sprendimu C(2003) 1476 galutinis, kuriuo leista taikyti Prancūzijos tonažo mokesčio schemą ir apie kurią Prancūzija nepranešė Komisijai. Kitaip nei teigia AdF ([15]), šio apribojimo panaikinimo negalima laikyti tinkama priemone, kuria iš dalies keičiama Prancūzijos tonažo mokesčio schema, kad atitiktų 2004 m. gaires ([16]), nes šis panaikinimas neatitinka 2004 m. gairių tikslų, kaip tai paaiškinta šio sprendimo 7.2 dalyje. Todėl su tam tikram laikui frachtuojamų ir ne su valstybės narės vėliava plaukiojančių laivų veiklos tinkamumu susijusio apribojimo panaikinimas negali būti esamos pagalbos, kaip apibrėžta 2004 m. gairių ([17]) 13 punkte, dalis.

7.2. **Suderinamumas su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalį**

(36) 2004 m. gairėse buvo patikslintos SESV 107 straipsnio 3 dalies c punkto taikymo jūrų transporto srityje sąlygos. Todėl pagalbos priemonės, kuri yra šio sprendimo dalykas, suderinamumas su vidaus rinka turi būti vertinamas remiantis 2004 m. gairėmis.

(37) 2004 m. ir 1997 m. gairėse nėra numatyta aiškių apribojimų, pagal kuriuos tam tikram laikui frachtuojamų laivų nebūtų galima įtraukti į tonažo mokesčio schemas. Tačiau ankstesniuose sprendimuose ([18]) Komisija laikėsi nuomonės, kad tonažo mokesčio schema besinaudojantys laivo tam tikram laikui frachtuotojai turėtų prisidėti

([14]) Krovinių, telpančių į laivą, masė.
([15]) Žr. šio sprendimo (21)–(23) konstatuojamąsias dalis.
([16]) Žr. 2004 m. gairių 13 punktą.
([17]) Priešingai kriterijui „išlaikyti arba […] padidinti savo laivyną, plaukiojantį su valstybės narės vėliava“, kuris taikomas siekiant laikytis 2004 m. gairių.
([18]) Žr., pvz., pirminį sprendimą C(2003) 1476 galutinis ir 2009 m. vasario 25 d. Komisijos sprendimą 2009/626/EB dėl pagalbos schemos C 2/08 (ex N 572/07), kuriuo iš dalies keičiama Airijos planuojama įgyvendinti jūrinių laivų tonažo mokesčio sistema (OL L 228, 2009 9 1, p. 20). Taip pat žr. sprendimo pradėti procedūrą 24–26 punktus.

siekiant tikslo įregistruoti laivą valstybės narės registre arba prisidėti siekiant tikslo išsaugoti jūrų sektoriaus praktinę patirtį užtikrinant tam tikros procentinės jų laivyno dalies laivybos valdymą. Iš tiesų, nė viena įmonė neturi naudotis tonažo mokesčio schema, jei ji neprisideda prie 2004 m. gairių pagrindinių tikslų.

(38) Atsižvelgdama į Prancūzijos valdžios institucijų pateiktus statistinius duomenis, Komisija pažymi, jog, nepaisant to, kad tam tikram laikui frachtuojamiems laivams taikomi apribojimai buvo panaikinti 2005 m., Prancūzijos tonažo mokesčio schemos naudotojai prie minėtų tikslų prisidėjo pakankamai, kadangi tam tikram laikui frachtuojamų laivų, plaukiojančių ne su Bendrijos vėliava, skaičius neviršija 41 % pagalbą gaunančių bendrovių eksploatuojamų laivų bendro tonažo. Šis rezultatas buvo pasiektas dėl didelio su Europos vėliava plaukiojančių laivų skaičiaus arba dėl tam tikros procentinės laivyno dalies laivybos valdymo (arba dėl abiejų veiksnių derinio).

(39) Be to, Komisija pažymi, kad, remiantis Prancūzijos valdžios institucijomis, visų pagalbos gavėjų su Europos vėliava plaukiojančių laivų grynasis tonažas yra ne mažesnis už 25 % viso jų grynojo tonažo. Komisija taip pat atkreipia dėmesį į tai, kad gerą Prancūzijos jūrų sektoriaus veiklą naudojant Europos vėliavą taip pat patvirtina išorės tyrimai, pvz., tyrimas, kurį 2014 m. paskelbė *Oxford Economics* – „*The economic value of the ES shipping industry*“. Remiantis šiuo tyrimu, laivų su Prancūzijos vėliava procentinė tonažo dalis yra gerokai didesnė nei 25 % eksploatuojamo tonažo ([19]). Kadangi schemos pagalbos gavėjai turi pareigą išlaikyti arba padidinti savo laivyno, plaukiojančio su Europos vėliava, dydį, neįmanoma, kad daugiau kaip 75 % jų laivyno grynojo tonažo būtų sudaryta iš laivų, frachtuojamų tam tikram laikui, kurie neplaukioja su Europos vėliava.

(40) Tačiau Komisija turi pažymėti, kad galiojančiuose Prancūzijos teisės aktuose nenustatyta teisinių įpareigojimų, padedančių užtikrinti, kad tam tikram laikui laivus frachtuojančios ir pagalbą gaunančios bendrovės visada pakankamai prisidėtų siekiant 2004 m. gairių tikslų. Visų pirma, naujiems rinkos dalyviams nėra nustatyta jokių konkrečių įpareigojimų, susijusių su vėliava ar su savarankišku jūrinės veiklos valdymu.

(41) Remdamasi šiais motyvais, Komisija daro išvadą, kad dabartiniuose Prancūzijos teisės aktuose nėra pakankamai garantijų ir dėl to jų negalima laikyti suderinamais su 2004 m. gairėmis.

(42) Atsižvelgdama į tai, Komisija pasižymi Prancūzijos įsipareigojimą ištaisyti šią padėtį ir nustatyti sąlygą, kad, norėdama pasinaudoti vienodo tarifo schema, bendrovė turės eksploatuoti tam tikrą minimalią procentinę dalį su Europos vėliava plaukiojančių laivų. Ši procentinė dalis bus 25 % laivyno grynojo tonažo nuo 2015 mokestinių metų ir jos turės būti laikomasi per dešimties metų laikotarpį, kai galios tonažo mokesčio pasirinkimas.

(43) Ši sąlyga yra tokia pat griežta, kaip sąlyga pirminiame sprendime C(2003) 1476 galutinis, kuriuo leidžiama taikyti Prancūzijos tonažo mokesčio schemą. Atsižvelgiant į 2004 m. gairių tikslus, ypač paramos gavėjų poreikį padėti siekti tikslo įregistruoti laivą valstybės narės registre arba prisidėti siekiant tikslo išsaugoti jūrų sektoriaus praktinę patirtį užtikrinant tam tikros procentinės jų laivyno dalies laivybos valdymą, Komisija mano, kad Prancūzijos įsipareigojimas yra tinkamas. Šiuo įsipareigojimu nauji rinkos dalyviai, kurie naudosis tonažo mokesčio schema, taip pat prisidės siekiant tikslo įregistruoti laivą valstybės narės registre.

7.3. **Išvada**

(44) Komisija pažymi, kad 2005 m., pažeisdama SESV 108 straipsnio 3 dalį, Prancūzija neteisėtai įgyvendino su laivų tonažo mokesčiu tam tikram laikui frachtuojamiems laivams susijusius Prancūzijos teisės aktų pakeitimus.

(45) Tokie pakeitimai yra nesuderinami su SESV, nes jais neužtikrinama, kad nauji rinkos dalyviai, kurie naudosis tonažo mokesčio schema, pakankamai prisidėtų siekiant 2004 m. gairių tikslų, kadangi jie neturi teisinės prievolės nei dėl laivyno vėliavos, nei dėl minimalios nuosavos jūrinės veiklos.

(46) Kaip susitarta su Prancūzijos valdžios institucijomis, oficialios taisyklės turi būti patikslintos, kad būtų užtikrinta, kad ateityje tonažo mokesčio schema galėtų naudotis tik bendrovės, kurių su Europos vėliava eksploatuojamo laivyno grynasis tonažas bus ne mažesnis nei 25 %. Taip tonažo mokesčio schema besinaudojančios bendrovės prisidės prie 2004 m. gairių tikslų, net jei visas jų laivynas bus sudarytas iš tam tikram laikui frachtuojamų laivų.

([19]) Žr., pvz., tyrimo 2.3d ir 2.4b grafikus (http://www.oxfordeconomics.com/my-oxford/projects/272456).

(47) Kadangi visi dabartiniai paramos gavėjai minėtos ribos jau laikosi ir jau turi pareigą išlaikyti arba didinti su Europos vėliava plaukiojančią savo laivyno dalį, sugrąžinti pagalbos reikalauti nereikia.

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

2005 m. pažeidus SESV 108 straipsnio 3 dalį Prancūzijos neteisėtai įgyvendinti su laivų tonažo mokesčiu susiję Prancūzijos teisės aktų pakeitimai yra nesuderinami su vidaus rinka, kiek tai susiję su taisyklėmis, taikomomis tam tikram laikui frachtuojamiems laivams.

2 straipsnis

Nuo 2015 finansinių metų Prancūzija iš dalies pakeičia su tonažo mokesčiu susijusius teisės aktus laikydamasi prisiimtų įsipareigojimų, pagal kuriuos įmonių, kurios pradeda naudotis tonažo mokesčio schema, eksploatuojamų laivų grynasis tonažas turi sudaryti ne mažiau kaip 25 % laivų, plaukiojančių su Sąjungos valstybės narės arba su EEE susitarimo valstybės vėliava, ir vėliau jos turi šį lygį išlaikyti arba padidinti.

3 straipsnis

Prancūzija praneša Komisijai apie 2 straipsnyje nurodytų teisinių pakeitimų priėmimą.

4 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Prancūzijos Respublikai.

Priimta Briuselyje 2015 m. vasario 4 d.

Komisijos vardu

Margrethe VESTAGER

Komisijos narė