BESLUIT (EU) 2015/667 VAN DE COMMISSIE

van 4 februari 2015

betreffende steunmaatregel SA.14551 (2013/C) door Frankrijk ten uitvoer gelegd naar aanleiding van de wijziging van de voorwaarden voor steun aan tijdbevrachters in het kader van de tonnagebelastingregeling

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2015) 434)

(Slechts de tekst in de Franse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 108, lid 2, eerste alinea,

Gezien de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en met name artikel 62, lid 1, onder a),

Na de belanghebbenden overeenkomstig de genoemde artikelen ([1]) te hebben aangemaand hun opmerkingen te maken en gezien deze opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

1. PROCEDURE

(1) De Commissie heeft Frankrijk bij schrijven van 6 november 2013 in kennis gesteld van haar besluit tot inleiding van de procedure van artikel 108, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) ten aanzien van de steun die in het kader van de tonnagebelastingregeling aan tijdbevrachters wordt toegekend. Het besluit van de Commissie tot inleiding van de procedure (hierna het „besluit tot inleiding van de procedure" genoemd) is in het *Publicatieblad van de Europese Unie* ([2]) bekendgemaakt. De Commissie heeft de belanghebbenden uitgenodigd hun opmerkingen over de betrokken steunmaatregelen te maken.

(2) De Franse autoriteiten hebben bij brieven van 28 april 2014, 14 mei 2014 en 28 november 2014 hun opmerkingen ingediend en de vragen in het besluit tot inleiding van de procedure beantwoord. Op 20 oktober 2014 vond in Brussel een vergadering met de Franse autoriteiten plaats.

(3) Twee belanghebbende derden (Armateurs de France en de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap — European Community Shipowners' Associations, ECSA) hebben binnen de in het besluit tot inleiding van de procedure vastgestelde termijn opmerkingen gemaakt. Bij brief van 20 maart 2014 heeft de Commissie die opmerkingen aan de Franse autoriteiten overgemaakt. Frankrijk heeft bij schrijven van 28 april 2014 kennis genomen van de opmerkingen van deze derden.

2. ACHTERGROND

(4) De Franse tonnagebelastingregeling, zoals die in 2003 op basis van de communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer van 1997 (hierna de „richtsnoeren van 1997" genoemd) ([3]) door de Commissie werd goedgekeurd, bevat geen algemene voorwaarde betreffende de vlag die de schepen van de door de bij deze regeling begunstigde reders geëxploiteerde vloot voeren.

(5) Voor activiteiten van schepen met het tijdcharterstatuut ([4]) gold daarentegen wel een specifieke beperking wat betreft het aandeel van de nettotonnage van de vloot van schepen die niet onder communautaire vlag varen om voor de regeling in aanmerking te komen. Volgens overweging 35 van Besluit C(2003) 1476 def. van de Commissie van 13 mei 2003, waarin de Franse tonnagebelastingregeling werd goedgekeurd ([5]), kwamen de activiteiten van schepen met het tijdcharterstatuut die niet onder de vlag van een lidstaat van de Europese Unie varen tot maximaal 75 % van de nettotonnage van de door de onderneming geëxploiteerde vloot in aanmerking. Bovendien werd in overweging 36 van dit besluit bepaald dat deze beperking niet gold voor schepen die onder de vlag van een lidstaat varen, zodra het strategisch en commercieel beheer ervan per definitie vanaf het grondgebied van een lidstaat wordt gevoerd.

([1]) PB C 380 van 28.12.2013, blz. 29.
([2]) Zie voetnoot 1.
([3]) PB C 205 van 5.7.1997, blz. 5.
([4]) Tijdbevrachting („time charter" in het Engels) wordt gedefinieerd als een contract waarmee de vervrachter een volledig uitgerust en bemand schip voor een in de charterpartij bepaalde periode aan de bevrachter ter beschikking stelt in ruil voor een vracht. De bevrachter zorgt voor het commerciële beheer, terwijl het nautische beheer bij de vervrachter blijft.
([5]) Besluit van de Commissie van 13 mei 2003 betreffende steunmaatregel N 737/02 — Regeling inzake de forfaitaire belasting op basis van tonnage ten gunste van de scheepvaartmaatschappijen (PB C 38 van 12.2.2004, blz. 5).

(6) Na de goedkeuring van de communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer van 2004 (hierna de „richtsnoeren van 2004" genoemd) ([6]), heeft Frankrijk bij de rectificerende begrotingswet voor 2005 (wet nr. 2005-1720 van 30 december 2005) een algemene bepaling inzake de door de schepen gevoerde vlag ingevoerd en de specifieke bepaling voor schepen met het tijdcharterstatuut afgeschaft.

(7) De algemene opzet van de maatregel wordt in administratieve instructie 4-H-3-08, gepubliceerd in het Bulletin officiel des Impôts (BOI) nr. 41 van 11 april 2008, als volgt beschreven:

„In artikel 47 van de rectificerende begrotingswet voor 2005 (wet nr. 2005-1720 van 30 december 2005) wordt de optionele tonnagebelastingregeling van artikel 209-0 B van het algemene belastingwetboek („code général des impôts") in overeenstemming gebracht met de nieuwe communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer die op 17 januari 2004 in het *Publicatieblad van de Europese Unie* zijn bekendgemaakt.

Zeevaartondernemingen komen voortaan voor deze regeling in aanmerking op voorwaarde dat zij zich ertoe verbinden het aandeel van hun vloot dat tijdens de toepassingsperiode van de regeling onder de vlag van een lidstaat van de Europese Gemeenschap vaart, te behouden of te verhogen. […]."

(8) Wat de subsidiabiliteit van schepen met het tijdcharterstatuut betreft, is in administratieve instructie 4-H-3-08 het volgende bepaald:

„[…] De voorwaarde in artikel 209-0 B, lid I, laatste alinea, [van de code général des impôts], waarbij schepen met het tijdcharterstatuut die niet onder de vlag van een lidstaat van de Europese Gemeenschap varen van deze regeling worden uitgesloten indien zij meer dan 75 % van de nettotonnage van de geëxploiteerde vloot uitmaken, wordt geschrapt" ([7]).

„Bijgevolg komen vrachtschepen met het tijdcharterstatuut die niet onder de vlag van een lidstaat van de Europese Gemeenschap varen in aanmerking voor de regeling, zelfs indien zij meer dan 75 % van de nettotonnage van de door de onderneming geëxploiteerde vloot uitmaken.

Met andere woorden vallen de in aanmerking komende schepen met het tijdcharterstatuut die niet onder de vlag van een lidstaat van de Europese Gemeenschap varen zonder beperking onder de tonnagebelastingregeling, op voorwaarde dat zij bovengenoemde verbintenis naleven […]" ([8]).

3. **REDENEN VOOR HET INLEIDEN VAN DE FORMELE ONDERZOEKSPROCEDURE**

(9) In het besluit tot inleiding van de procedure heeft de Commissie haar twijfels uitgedrukt over de verenigbaarheid met de interne markt van de in 2005 doorgevoerde wijziging van de tonnagebelastingregeling.

(10) De Commissie was van mening dat het schrappen van de beperking met betrekking tot de subsidiabiliteit van activiteiten van schepen met het tijdcharterstatuut die niet onder de vlag van een lidstaat van de Europese Gemeenschap varen een maatregel is die nieuwe steun vormt, omdat deze niet in overeenstemming is met Besluit C(2003) 1476 def. waarin de Franse tonnagebelastingregeling werd goedgekeurd en omdat Frankrijk de maatregel niet bij de Commissie heeft aangemeld.

([6]) PB C 13 van 17.1.2004, blz. 3. Zie punt 3.1, zevende alinea.
([7]) Nr. 1, vierde alinea, van administratieve instructie 4-H-3-08.
([8]) Nr. 22, tweede en derde alinea, van administratieve instructie 4-H-3-08. „Bovengenoemde verbintenis" is de verbintenis van zeevaartondernemingen om het aandeel van hun vloot dat tijdens de toepassingsperiode van de regeling onder de vlag van een lidstaat van de Europese Gemeenschap vaart, te behouden of te verhogen.

(11) De Commissie meende dat de handhaving van een beperking van de subsidiabiliteit van de activiteiten van schepen met het tijdcharterstatuut die niet de vlag van een lidstaat voeren, gerechtvaardigd is op grond van de verwezenlijking van de doelstellingen van de richtsnoeren van 1997 en 2004.

4. OPMERKINGEN EN VERBINTENISSEN VAN FRANKRIJK

(12) Om te beginnen hebben de Franse autoriteiten bevestigd dat in artikel 209-0 B van de code général des impôts (CGI) in de versie die voortvloeit uit artikel 19 van de rectificerende begrotingswet voor 2002 (wet nr. 2002-1576 van 30 december 2002) is bepaald dat de tonnagebelastingregeling wordt toegepast op voorwaarde dat een subsidiabiliteitsdrempel van maximaal 75 % van de nettotonnage van de door de onderneming geëxploiteerde vloot in aanmerking wordt genomen voor schepen met het tijdcharterstatuut die niet de vlag van een lidstaat van de Europese Gemeenschap voeren ([9]). De Commissie heeft deze verhouding goedgekeurd in overweging 35 van Besluit C(2003) 1476 def. ([10]).

(13) Uit de door de Franse belastingdienst verzamelde gedetailleerde gegevens blijkt dat het percentage schepen met het tijdcharterstatuut die niet onder communautaire vlag varen ten opzichte van de totale door de onderneming geëxploiteerde tonnage in acht is genomen, en dit per onderneming en voor elk jaar sinds het jaar dat voor de regeling werd geopteerd. In de samenvattende tabellen die de Commissie werden toegezonden, zijn niet alleen alle ondernemingen opgenomen die lid zijn van de redersorganisatie Armateurs de France en voor de tonnagebelastingregeling hebben geopteerd ([11]), maar ook de schepen van redersmaatschappijen voor openbare veerdiensten ([12]). De overige 15 % zijn ondernemingen die niet voor de tonnagebelastingregeling hebben geopteerd en geen lid zijn van een redersorganisatie (meestal SNCM of CMN). Uit de verstrekte gegevens blijkt dat sinds de invoering van de tonnagebelasting in 2003 tot 2014 geen enkele begunstigde deze drempel heeft overschreden. Het hoogste percentage dat onlangs is vastgesteld, bedraagt 41 %, wat ruim onder de in 2003 toegestane drempel is.

(14) In geen enkele van de betrokken ondernemingen lag het percentage hoger dan de drempel van 75 % per jaar waarin voor de tonnagebelastingregeling werd geopteerd.

(15) Bovendien exploiteren alle huidige begunstigden ten minste 25 % van de nettotonnage van hun vloot onder de vlag van een lidstaat van de Unie of van een staat die partij is bij de EER-overeenkomst (hierna een „Europese vlag" genoemd). Omdat de begunstigden van de regeling verplicht zijn het aandeel van hun vloot onder Europese vlag te behouden of te verhogen, kan nooit meer dan 75 % van de nettotonnage van hun vloot bestaan uit schepen met het tijdcharterstatuut die geen Europese vlag voeren. Zij zullen dus altijd voldoen aan de voorwaarden van Besluit C(2003) 1476 def.

(16) In hun briefwisseling met de Commissie hebben de Franse autoriteiten echter erkend dat de geldende Franse wetgeving niet voorziet in juridische verplichtingen die garanderen dat de begunstigde ondernemingen die schepen met het tijdcharterstatuut exploiteren, altijd in voldoende mate tot de doelstellingen van de richtsnoeren van 2004 zullen bijdragen. Met name voor nieuwe deelnemers aan de regeling zijn er geen specifieke verplichtingen wat betreft vlag, noch wat betreft de minimale eigen maritieme activiteiten.

(17) Om deze situatie te verhelpen, hebben de Franse autoriteiten toegezegd dat een onderneming vanaf het aanslagjaar 2015 ([13]) enkel voor de tonnagebelastingregeling kan opteren indien die onderneming ten minste 25 % van de nettotonnage van haar vloot onder Europese vlag exploiteert en dat zij zich ertoe verbindt dit aandeel te behouden of te verhogen in de loop van de periode van tien jaar waarin deze optie geldig is. In het geval van een fiscaal geïntegreerde groep wordt deze verbintenis beoordeeld op basis van de totale nettotonnage van de groep.

5. OPMERKINGEN VAN DERDEN

5.1. Opmerkingen van Armateurs de France

(18) Armateurs de France (AdF) is de beroepsorganisatie die de ondernemingen die actief zijn op het gebied van zeevervoer en maritieme dienstverlening vertegenwoordigt.

([9]) In artikel 209-0 B, lid I, derde alinea, CGI is bepaald dat schepen met het tijdcharterstatuut die niet de vlag van een lidstaat van de Europese Gemeenschap voeren, niet voor deze regeling in aanmerking komen indien zij meer dan 75 % van de nettotonnage van de door de onderneming geëxploiteerde vloot uitmaken.

([10]) Overweging 35 van Besluit C(2003) 1476 def.: „De activiteiten van schepen met het tijdcharterstatuut die niet de vlag van een lidstaat van de Europese Gemeenschap voeren, kunnen dus enkel in aanmerking komen voor de forfaitaire tonnagebelastingsregeling indien zij maximaal 75 % van de nettotonnage van de door de onderneming geëxploiteerde vloot uitmaken.".

([11]) 80 % van de door de Franse reders geëxploiteerde tonnage is toe te schrijven aan de leden van Armateurs de France.

([12]) Deze vertegenwoordigen 5 % van de totale tonnage van de Franse reders.

([13]) De Franse tonnagebelastingregeling in artikel 209-0 B van de Code général des impôts is gewijzigd bij artikel 75 van de tweede rectificerende begrotingswet voor 2014 (wet nr. 2014-1655 van 29 december 2014). De nieuwe voorwaarde is van toepassing op ondernemingen die in een op of na 27 november 2014 afgesloten boekjaar voor de regeling opteren.

(19) AdF herinnert eraan dat de oorspronkelijke regeling, die Frankrijk had aangemeld, in 2003 op basis van de richtsnoeren van 1997 door de Commissie is goedgekeurd.

(20) Volgens de Franse regeling van 2003 kwamen de activiteiten van schepen met het tijdcharterstatuut die onder de vlag van een derde land varen maar tot 75 % van de nettotonnage van de vloot in aanmerking. Het was met andere woorden voldoende dat het percentage schepen met het tijdcharterstatuut die niet onder communautaire vlag voeren niet meer dan 75 % van de totale door de onderneming geëxploiteerde tonnage bedroeg.

(21) In 2004, na de aanmelding van de regeling door Frankrijk, werden de richtsnoeren van 1997 vervangen en verduidelijkt. In de richtsnoeren van 2004 worden de doelstellingen ervan herhaald, met name om „de omvlagging of heromvlagging naar registers van lidstaten te bevorderen" of „de knowhow op maritiem gebied in stand te houden en uit te breiden en de werkgelegenheid voor Europese zeelieden te beschermen en te bevorderen".

(22) Om aan de nieuwe richtsnoeren te voldoen, heeft Frankrijk besloten om een nieuwe voorwaarde aan de drempel van 75 % toe te voegen. Deze nieuwe voorwaarde, die erin bestond het aandeel van de vloot onder de vlag van een lidstaat te behouden of te verhogen, bood inderdaad meer garanties om de communautaire werkgelegenheid in stand te houden en uit te breiden dan de beperking die van toepassing was op schepen met het tijdcharterstatuut die onder niet-communautaire vlag voeren.

(23) Aangezien in de Franse regelgeving louter de tekst van de richtsnoeren van 2004 wordt overgenomen, kon geen enkele onverenigbaarheid worden vermoed. Daarom worden de beginselen van rechtszekerheid en het gewettigd vertrouwen ingeroepen.

(24) Rekening houdend met het lopende formele onderzoek hebben de leden van Armateurs de France nagegaan of de drempel van 75 % vanaf het begin en gedurende de gehele periode sinds 2003 in acht is genomen.

(25) Na afloop van deze controle is gebleken dat het percentage schepen met het tijdcharterstatuut die de vlag van een derde land voeren ten opzichte van de totale geëxploiteerde tonnage, per jaar en per onderneming de in 2003 oorspronkelijk toegestane 75 % niet heeft overschreden, ondanks de wijziging in de Franse regelgeving. De verplichting om het aandeel van de vloot onder communautaire vlag te behouden of te verhogen heeft in de praktijk tot hetzelfde resultaat geleid als de vroegere voorwaarde en kan op zich dus als voldoende doeltreffend worden beschouwd.

(26) De huidige Franse voorwaarden, in het bijzonder de voorwaarde om het aandeel van de vloot dat de vlag van een lidstaat voert te behouden of te verhogen, sluiten volledig aan bij de in de richtsnoeren van 2004 vastgestelde doelstellingen.

5.2. **Opmerkingen van de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA)**

(27) Allereerst benadrukt de ECSA dat tijdbevrachting een van de belangrijkste mechanismen is waarover scheepvaartmaatschappijen beschikken. Hierdoor kan het commerciële en operationele beheer van een schip voor een afgesproken periode aan een bevrachter worden toevertrouwd, terwijl de eigendom en de andere aspecten van het beheer van het schip in handen van de eigenaar blijven. De scheepvaartmaatschappijen hebben dus een zekere mate van flexibiliteit, waardoor zij optimaal aan de behoeften van hun klanten kunnen voldoen en zo hun positie op mondiaal niveau veilig kunnen stellen. Dankzij de flexibiliteit die tijdbevrachting biedt, hebben de Europese scheepvaartmaatschappijen relatief snel marktaandeel kunnen veroveren.

(28) Het belangrijkste in de scheepvaartsector is de werkgelegenheid aan de wal die rechtstreeks verband houdt met het commerciële en operationele beheer van de schepen en, onrechtstreeks, met het behoud en de aantrekkingskracht van de scheepvaartmaatschappijen. De afgelopen decennia kunnen de Europese reders ongetwijfeld bogen op uitstekende operationele en beheerstechnische capaciteiten. Dankzij de tijdbevrachting van schepen, ongeacht hun vlag, werden bij de Europese maatschappijen banen en vaardigheden op hoog niveau gecreëerd en behouden.

(29) De ECSA is van mening dat de wijzigingen die Frankrijk in 2005 aan zijn tonnagebelastingregeling heeft aangebracht in overeenstemming waren met de doelstellingen van de richtsnoeren van 2004. Indien wordt aangedrongen op een formele herinvoering van de beperking voor schepen met het tijdcharterstatuut die niet de vlag van een lidstaat van de Unie voeren, zouden de Europese scheepvaartmaatschappijen de nodige flexibiliteit verliezen om naar behoren en optimaal in te spelen op de vraag van hun klanten en om hun marktpositie op mondiaal niveau te versterken.

(30) Als de Commissie er toch op zou aandringen dat scheepvaartmaatschappijen een bepaald percentage van hun commerciële schepen in eigendom hebben en exploiteren om voor de tonnagebelasting in aanmerking te kunnen komen, is de ECSA van mening dat de Commissie Europese scheepvaartmaatschappijen zou moeten toestaan om, in het kader van de tonnagebelastingregelingen, tot 10 DWT ([14]) per gecharterd schip te exploiteren voor elke DWT per schip in eigendom of rompbevracht schip. De toepassing van voornoemd percentage mag niet worden onderworpen aan voorwaarden zoals het communautair register.

(31) Samenvattend meent de associatie dat de communautaire richtsnoeren een flexibel kader moeten blijven. Zij moeten de lidstaten de mogelijkheid bieden om passende maatregelen te nemen voor hun vloot, naargelang hun eigen behoeften, op voorwaarde dat wordt gegarandeerd dat deze aan de doelstellingen van de richtsnoeren bijdragen. De ECSA is van mening dat de Europese scheepvaartmaatschappijen die schepen met het tijdcharterstatuut exploiteren eveneens aan deze doelstellingen beantwoorden, ongeacht of de betrokken schepen al dan niet de vlag van een lidstaat voeren.

6. **COMMENTAAR VAN FRANKRIJK OP DE OPMERKINGEN VAN BELANGHEBBENDEN**

(32) Frankrijk heeft kennis genomen van de opmerkingen van de belanghebbenden die zijn standpunt onderschrijven.

7. **BEOORDELING VAN DE MAATREGELEN**

7.1. **Is er sprake van steun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU?**

(33) In Besluit C(2003) 1476 def. werd de Franse tonnagebelastingregeling als steunregeling aangemerkt.

(34) De redenen waarom de Commissie heeft geconcludeerd dat de tonnagebelastingregeling wel degelijk staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU vormt, blijven geldig. De tonnagebelastingregeling is met name een optionele regeling die afwijkt van de voorschriften voor de berekening van de vennootschapsbelasting, waarbij bepaalde ondernemingen — scheepvaartondernemingen — een economisch voordeel wordt verschaft dankzij een lagere belastbare grondslag waardoor hun inkomsten over het algemeen minder worden belast. Scheepvaartondernemingen oefenen hun activiteiten uit op markten waar internationaal felle concurrentie heerst, waardoor de voordelen in verband met de tonnagebelasting concurrentievervalsing kunnen veroorzaken en het handelsverkeer tussen de staten die partij zijn bij de EER-overeenkomst ongunstig kunnen beïnvloeden.

(35) Het schrappen van de beperking met betrekking tot de subsidiabiliteit van activiteiten van schepen met het tijdcharterstatuut die niet onder de vlag van een lidstaat varen, vormt een nieuwe steunmaatregel die, in strijd met artikel 108, lid 3, VWEU, niet vooraf bij de Commissie is aangemeld. Het gaat om nieuwe steun omdat de maatregel niet in overeenstemming is met Besluit C(2003) 1476 def. waarin de Franse tonnagebelastingregeling werd goedgekeurd en omdat Frankrijk hem niet bij de Commissie heeft aangemeld. In tegenstelling tot wat AdF beweert ([15]), kan het schrappen van deze beperking niet worden beschouwd als een passende maatregel waarmee de Franse tonnagebelastingregeling wordt gewijzigd om aan de richtsnoeren van 2004 ([16]) te voldoen, aangezien deze schrapping niet strookt met de doelstellingen van de richtsnoeren van 2004, zoals uitgelegd in punt 7.2 van dit besluit. Het schrappen van de beperking met betrekking tot de subsidiabiliteit van activiteiten van schepen met het tijdcharterstatuut die niet onder de vlag van een lidstaat varen, kan dus geen deel uitmaken van een bestaande steunregeling in de zin van punt 13 van de richtsnoeren van 2004 ([17]).

7.2. **Verenigbaarheid met de interne markt op grond van artikel 107, lid 3, VWEU**

(36) In de richtsnoeren van 2004 werden de voorwaarden voor de toepassing van artikel 107, lid 3, onder c), VWEU in de scheepvaart uiteengezet. Daarom moet de verenigbaarheid van de maatregel waarop dit besluit betrekking heeft, worden beoordeeld op basis van de richtsnoeren van 2004.

(37) NET als in de richtsnoeren van 1997 worden in de richtsnoeren van 2004 schepen met het tijdcharterstatuut niet uitdrukkelijk in de tonnagebelastingregelingen opgenomen. In eerdere besluiten en beschikkingen ([18]) heeft de Commissie echter geoordeeld dat tijdbevrachters die gebruikmaken van een tonnagebelastingregeling ofwel moeten bijdragen aan de doelstelling van omvlagging naar registers van de lidstaten, ofwel aan de doelstelling om

([14]) Deadweight tonnage: ton draagvermogen.
([15]) Zie de overwegingen 21, 22 en 23 van dit besluit.
([16]) Zie punt 13 van de richtsnoeren van 2004.
([17]) In tegenstelling tot de voorwaarde om het aandeel van de vloot onder de vlag van een lidstaat te behouden of te verhogen, die is vastgesteld om aan de richtsnoeren van 2004 te voldoen.
([18]) Zie bijvoorbeeld het oorspronkelijke Besluit C(2003) 1476 def. en Beschikking 2009/626/EG van de Commissie van 25 februari 2009 inzake steunmaatregel C 2/08 (ex N 572/07) betreffende de wijziging van de maritieme tonnagebelastingsregeling die Ierland voornemens is toe te passen (PB L 228 van 1.9.2009, blz. 20). Zie ook het besluit tot inleiding van de procedure, overwegingen 24 tot en met 26.

de knowhow op maritiem gebied in stand te houden door het nautische beheer van een bepaald percentage van hun vloot te garanderen. Geen enkele onderneming kan immers van de tonnagebelastingregeling gebruikmaken zonder aan de hoofddoelstellingen van de richtsnoeren van 2004 bij te dragen.

(38) Op grond van de door de Franse autoriteiten verstrekte statistische gegevens stelt de Commissie vast dat de begunstigden van de Franse tonnagebelastingregeling, ondanks het feit dat de beperkingen voor schepen met het tijdcharterstatuut in 2005 werden opgeheven, voldoende aan bovengenoemde doelstellingen hebben bijgedragen, aangezien het percentage schepen met het tijdcharterstatuut die niet onder communautaire vlag varen niet meer dan 41 % van de totale door de begunstigde ondernemingen geëxploiteerde tonnage bedraagt. Dit resultaat werd ofwel bereikt door een groter aandeel schepen onder Europese vlag, ofwel door het nautische beheer van een bepaald percentage van de vloot (of door de combinatie van beide factoren).

(39) Bovendien merkt de Commissie op dat, volgens de Franse autoriteiten, alle huidige begunstigden ten minste 25 % van de nettotonnage van hun vloot onder Europese vlag exploiteren. De Commissie merkt ook op dat de goede prestaties van de Franse scheepvaartsector wat het voeren van Europese vlaggen betreft, eveneens in externe studies worden bevestigd, bijvoorbeeld in de in 2014 door Oxford Economics gepubliceerde studie „The economic value of the EU shipping industry". In deze studie wordt geconstateerd dat het percentage van de tonnage onder Franse vlag ruim boven 25 % van de geëxploiteerde tonnage ligt ([19]). Omdat de begunstigden van de regeling verplicht zijn het aandeel van hun vloot onder Europese vlag te behouden of te verhogen, is het onmogelijk dat meer dan 75 % van de nettotonnage van hun vloot bestaat uit schepen met het tijdcharterstatuut die geen Europese vlag voeren.

(40) De Commissie moet echter vaststellen dat de geldende Franse wetgeving niet voorziet in juridische verplichtingen die garanderen dat de begunstigde ondernemingen die schepen met het tijdcharterstatuut exploiteren, altijd voldoende tot de doelstellingen van de richtsnoeren van 2004 zullen bijdragen. Met name voor nieuwe deelnemers aan de regeling zijn er geen specifieke verplichtingen wat betreft vlag, noch wat betreft het eigen nautische beheer.

(41) Op basis hiervan concludeert de Commissie dat de geldende Franse wetgeving niet de nodige garanties bevat en dus niet als verenigbaar met de richtsnoeren van 2004 kan worden aangemerkt.

(42) In dit verband neemt de Commissie nota van de verbintenis van Frankrijk om deze situatie te verhelpen door ondernemingen die voor de forfaitaire belastingregeling opteren de voorwaarde op te leggen dat zij een minimumpercentage schepen onder Europese vlag moeten exploiteren. Dit percentage wordt vanaf het aanslagjaar 2015 vastgesteld op 25 % van de nettotonnage van de vloot en moet in acht worden genomen gedurende de volledige periode van tien jaar waarin voor de tonnagebelasting kan worden geopteerd.

(43) Deze voorwaarde is even streng als de voorwaarde in het oorspronkelijke Besluit C(2003) 1476 def. waarin de Franse tonnagebelastingregeling werd goedgekeurd. Rekening houdend met de doelstellingen van de richtsnoeren van 2004, in het bijzonder met de verplichting voor de begunstigden om ofwel bij te dragen aan de doelstelling van omvlagging naar registers van de lidstaten, ofwel aan de doelstelling om de knowhow op maritiem gebied in stand te houden door het nautische beheer van een bepaald percentage van hun vloot te garanderen, is de Commissie van oordeel dat de verbintenis van Frankrijk toereikend is. Door deze verbintenis zullen nieuwe deelnemers aan de tonnagebelastingregeling immers ook bijdragen aan de doelstelling van omvlagging naar registers van de lidstaten.

7.3. **Conclusie**

(44) De Commissie stelt vast dat Frankrijk in 2005 de wijziging van de Franse wetgeving inzake tonnagebelasting voor schepen met het tijdcharterstatuut in strijd met artikel 108, lid 3, VWEU onrechtmatig ten uitvoer heeft gelegd.

(45) Deze wijziging is niet verenigbaar met het VWEU omdat hiermee niet wordt gegarandeerd dat nieuwe deelnemers aan de tonnagebelastingregeling voldoende aan de doelstellingen van de richtsnoeren van 2004 bijdragen, aangezien zij geen wettelijke verplichtingen hebben, noch wat betreft de door de vloot gevoerde vlag, noch wat betreft de minimale eigen maritieme activiteiten.

(46) Zoals overeengekomen met de Franse autoriteiten moeten de bestaande formele voorschriften worden aangepast om te garanderen dat in de toekomst enkel maatschappijen met ten minste 25 % van hun nettotonnage onder Europese vlag aan de regeling kunnen deelnemen. Zo zullen de begunstigden van de tonnagebelastingregeling bijdragen aan de doelstellingen van de richtsnoeren van 2004, zelfs als hun volledige vloot het tijdcharterstatuut heeft.

([19]) Zie bijvoorbeeld de grafieken 2.3d en 2.4b van de studie (http://www.oxfordeconomics.com/my-oxford/projects/272456)

(47) Aangezien alle huidige begunstigden bovengenoemde drempel al in acht nemen en reeds verplicht zijn het percentage van hun vloot onder Europese vlag te behouden of te verhogen, is het niet nodig om de steun terug te vorderen,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De wijziging van de tonnagebelastingregeling die Frankrijk in 2005 in strijd met artikel 108, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie onrechtmatig ten uitvoer heeft gelegd, is onverenigbaar met de interne markt wat betreft de bepalingen voor schepen met het tijdcharterstatuut.

Artikel 2

Vanaf het aanslagjaar 2015 wijzigt Frankrijk de wetgeving waaronder de tonnagebelastingregeling valt overeenkomstig zijn verbintenis om nieuwe begunstigden van de tonnagebelastingregeling op het ogenblik dat zij voor deze regeling opteren op te leggen dat ten minste 25 % van hun vloot de vlag voert van een lidstaat van de Unie of van een staat die partij is bij de EER-overeenkomst, en dit aandeel vervolgens te behouden of te verhogen.

Artikel 3

Frankrijk stelt de Commissie in kennis van de goedkeuring van de in artikel 2 vermelde wetswijzigingen.

Artikel 4

Dit besluit is gericht tot de Franse Republiek.

Gedaan te Brussel, 4 februari 2015.

Voor de Commissie
Margrethe VESTAGER
Lid van de Commissie