DECISÃO (UE) 2015/667 DA COMISSÃO

de 4 de fevereiro de 2015

relativa ao auxílio estatal SA.14551 (2013/C) concedido pela França em resultado da alteração das condições dos auxílios concedidos aos os afretadores a tempo no âmbito do regime de imposto sobre a tonelagem

[notificada com o número C(2015) 434]

(Apenas faz fé o texto na língua francesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 108.º, n.º 2, primeiro parágrafo,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, nomeadamente o artigo 62.º, n.º 1, alínea a),

Após ter convidado os interessados a apresentar as suas observações em conformidade com os referidos artigos ([1]) e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

(1) Por carta de 6 de novembro de 2013, a Comissão informou a França da sua decisão de dar início ao procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) relativamente aos auxílios concedidos aos afretadores a tempo no âmbito do regime de imposto sobre a tonelagem. A decisão da Comissão de dar início ao procedimento (a seguir «decisão de início do procedimento») foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* ([2]). A Comissão convidou os interessados a apresentar as suas observações sobre os auxílios em causa.

(2) As autoridades francesas apresentaram as suas observações e respostas às questões colocadas na decisão de início do procedimento por cartas de 28 de abril de 2014, 14 de maio de 2014 e 28 de novembro de 2014. Em 20 de outubro de 2014, realizou-se em Bruxelas uma reunião com as autoridades francesas.

(3) Os terceiros (a associação «Armateurs de France» e a Associação de Armadores da Comunidade Europeia — *European Community Shipowners' Associations*, ECSA) apresentaram observações durante o prazo previsto para o efeito na decisão de início do procedimento. Por carta de 20 de março de 2014, a Comissão comunicou essas observações às autoridades francesas. A França registou as observações dos terceiros por carta de 28 de abril de 2014.

2. MATÉRIA DE FACTO

(4) O regime francês de imposto sobre a tonelagem, conforme autorizado em 2003 pela Comissão com base nas Orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos de 1997 (a seguir «Orientações de 1997») ([3]), não impunha qualquer condição geral quanto ao pavilhão dos navios que compõem a frota explorada pelos armadores que beneficiam desse regime

(5) Em contrapartida, a elegibilidade das atividades realizadas em navios afretados a tempo ([4]) ao referido regime estava sujeita a uma limitação específica relativa à percentagem da tonelagem líquida da frota representada por navios que não arvoram pavilhão de um Estado-Membro. Nos termos do considerando 35 da Decisão C(2003) 1476fin da Comissão, de 13 de maio de 2003, que autoriza o regime francês de imposto sobre a tonelagem ([5]), as atividades realizadas em navios afretados a tempo que não arvoram pavilhão de um Estado-Membro da Comunidade Europeia só eram elegíveis até ao limite de 75 % da tonelagem líquida da frota explorada pela empresa. O considerando 36 desta decisão especificava, além disso, que este limite não se aplicava a navios que arvoram pavilhão de um Estado-Membro, sempre que a sua gestão estratégica e comercial fosse necessariamente efetuada a partir de um território de um Estado-Membro.

([1]) JO C 380 de 28.12.2013, p. 29.
([2]) Ver nota 1.
([3]) JO C 205 de 5.7.1997, p. 5.
([4]) O afretamento a tempo («*time charter*» em inglês) é um contrato pelo qual o armador põe à disposição do afretador, em troca de uma contraprestação, um navio armado, equipado e dotado de uma tripulação completa por um prazo definido no contrato de afretamento. O afretador assegura a gestão comercial, enquanto a gestão náutica continua a pertencer ao armador.
([5]) Decisão da Comissão de 13 de maio de 2003, relativa ao auxílio estatal n.º 737/02 sobre o regime francês de tributação fixa com base na arqueação em favor das companhias de transporte marítimo (JO C 38 de 12.2.2004, p. 5).

(6) Na sequência da adoção das Orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos de 2004 (a seguir «Orientações de 2004») ([6]), pela lei do orçamento retificativo para 2005 (Lei n.º 2005-1720 de 30 de dezembro de 2005), a França introduziu uma regra geral de pavilhão e suprimiu a regra específica aplicável aos navios afretados a tempo.

(7) O despacho administrativo 4-H-3-08, publicado no *Bulletin officiel des impôts* (BOI) n.º 41, de 11 de abril de 2008, descreve a medida nos seguintes termos:

«O artigo 47.º da lei do orçamento retificativo para 2005 (Lei n.º 2005-1720 de 30 de dezembro de 2005), pôs em conformidade o regime opcional de imposto sobre a tonelagem, previsto no artigo 209-0 B do Código Geral dos Impostos, com as novas Orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos, publicadas em 17 de janeiro de 2004 no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O direito de beneficiar do referido regime está agora sujeito à condição de as empresas de transporte marítimo que optaram pelo regime se comprometerem a manter ou a aumentar o nível da sua frota sob pavilhão de um Estado-Membro da Comunidade Europeia durante o período de vigência do regime. […]»

(8) No que diz respeito à elegibilidade dos navios afretados a tempo, o despacho administrativo 4-H-3-08 especifica:

«[…] é suprimida a condição prevista no último parágrafo do n.º I do artigo 209-0 B [do Código Geral dos Impostos], que exclui os navios afretados a tempo e que arvoram pavilhão de um Estado não membro da Comunidade Europeia do direito de beneficiar deste regime, se representarem mais de 75 % da tonelagem líquida da frota explorada ([7]).»

«Por conseguinte, os navios mercantes afretados a tempo que arvoram pavilhão de um Estado não membro da Comunidade Europeia têm direito a beneficiar do regime de imposto sobre a tonelagem, ainda que representem mais de 75 % da tonelagem líquida da frota explorada pela empresa.

Por outras palavras, os navios elegíveis, afretados a tempo e que arvoram pavilhão de um Estado não membro da Comunidade Europeia têm direito a beneficiar do regime de imposto sobre a tonelagem sem qualquer restrição, desde que cumpram o compromisso acima previsto […]» ([8])

3. **RAZÕES QUE CONDUZIRAM AO INÍCIO DO PROCEDIMENTO FORMAL DE INVESTIGAÇÃO**

(9) Na decisão de início do procedimento, a Comissão manifestou dúvidas quanto à compatibilidade com o mercado interno da alteração do regime de imposto sobre a tonelagem introduzida em 2005.

(10) A Comissão considerou que a supressão da limitação relativa à elegibilidade das atividades realizadas em navios afretados a tempo que não arvoram pavilhão de um Estado-Membro é uma medida que constitui um novo auxílio, uma vez que não está em conformidade com a decisão C(2003) 1476fin que autoriza o regime francês de imposto sobre a tonelagem e que a França não a notificou à Comissão.

([6]) JO C 13 de 17.1.2004, p. 3. Ver ponto 3.1, sétimo parágrafo.
([7]) N.º 1, quarto parágrafo, do despacho administrativo 4-H-3-08.
([8]) N.º 22, segundo e terceiro parágrafos, do despacho administrativo 4-H-3-08. «O compromisso acima previsto» é o compromisso assumido pelas empresas de transporte marítimo de manterem ou aumentarem o nível da sua frota sob pavilhão de um Estado-Membro da Comunidade Europeia durante o período de vigência do regime.

(11) A Comissão considerou que a manutenção de um limite para a elegibilidade das atividades realizadas em navios afretados a tempo que não arvoram pavilhão de um Estado-Membro é justificada pela realização dos objetivos das Orientações de 1997 e 2004.

4. OBSERVAÇÕES E COMPROMISSOS DA FRANÇA

(12) A título preliminar, as autoridades francesas confirmaram que, na redação que lhe foi dada pelo artigo 19.º da lei do orçamento retificativo para 2002 (Lei n.º 2002-1576 de 30 de dezembro de 2002), o artigo 209-0 B do Código Geral dos Impostos (CGI) sujeitava a aplicação do regime de imposto sobre a tonelagem ao cumprimento de um limiar de elegibilidade máximo de 75 % da tonelagem líquida da frota explorada pela empresa para navios afretados a tempo que não arvoram pavilhão de um dos Estados-Membros da Comunidade Europeia ([9]). Este rácio foi validado pela Comissão no considerando 35 da Decisão C(2003) 1476fin ([10]).

(13) Os dados detalhados recolhidos pela «*direction française de la législation fiscale* (DLF)» comprovam que a percentagem de navios afretados a tempo que não arvoram pavilhão comunitário em relação à tonelagem total explorada pela empresa foi cumprida por todas as empresa, durante todos os anos após terem optado pelo regime. As empresas referidas nos quadros de síntese enviados à Comissão representam não só todas as empresas membros da associação «Armateurs de France» que optaram pelo regime de imposto sobre a tonelagem ([11]), mas também os navios dos armadores que realizam serviços públicos de transporte marítimo ([12]). Os restantes 15 % pertencem a empresas que não optaram pelo regime de imposto sobre a tonelagem e que não pertencem a nenhuma associação de armadores (principalmente a SNCM e a CMN). Os dados disponibilizados mostram que desde a introdução do imposto sobre a tonelagem, em 2003, até 2014, nenhum beneficiário ultrapassou o limiar em causa. A percentagem mais elevada recentemente registada é de 41 %, o que ultrapassa em muito o limiar autorizado em 2003.

(14) O rácio não excedeu o limiar de 75 % em nenhuma das empresas em causa, durante o período de um ano abrangido pela opção pelo regime de imposto sobre a tonelagem.

(15) Além disso, todos os beneficiários atuais operam sob pavilhão de um Estado-Membro da União ou de um Estado parte no acordo EEE (a seguir «pavilhão europeu») uma percentagem de, pelo menos, 25 % da tonelagem líquida da sua frota. Uma vez que os beneficiários do regime são obrigados a manter ou a aumentar o nível da sua frota sob pavilhão europeu, nunca será possível que mais de 75 % da tonelagem líquida da sua frota seja composta por navios afretados a tempo que não arvoram pavilhão europeu. Por conseguinte, os beneficiários cumprem sempre as condições da Decisão C(2003) 1476fin.

(16) No entanto, durante as conversações com a Comissão, as autoridades francesas reconheceram que a legislação francesa em vigor não prevê obrigações jurídicas que garantam que as empresas beneficiárias que afretam navios a tempo contribuam sempre de forma suficiente para os objetivos das Orientações de 2004. Designadamente, para os novos armadores, não existem obrigações específicas em termos de pavilhão, nem em termos de atividades marítimas próprias mínimas.

(17) Para corrigir esta situação, as autoridades francesas comprometeram-se a sujeitar, a partir do exercício fiscal de 2015 ([13]), a validade da opção pelo regime de imposto sobre a tonelagem à condição de a empresa explorar sob pavilhão europeu uma percentagem de pelo menos 25 % da tonelagem líquida da sua frota, e de se comprometer a manter ou aumentar essa percentagem durante o período de dez anos de vigência da opção. No caso de um grupo fiscal integrado, este compromisso é apreciado tendo em conta a tonelagem líquida total das empresas que integram o grupo fiscal.

5. OBSERVAÇÕES DE TERCEIROS

5.1. Observações da associação «Armateurs de France»

(18) A associação «Armateurs de France» (AdF) é a organização profissional que representa as empresas de transporte e de serviços marítimos.

([9]) O terceiro parágrafo do n.º I do artigo 209-0 B do CGI especifica que «os navios afretados a tempo que não arvoram pavilhão de um dos Estados-Membros da Comunidade Europeia não podem beneficiar do presente regime se representarem mais de 75 % da tonelagem líquida da frota explorada pela empresa».

([10]) Considerando 35 da Decisão C(2003) 1476fin:«Por conseguinte, as atividades realizadas em navios afretados a tempo que não arvoram pavilhão de um dos Estados-Membros da Comunidade Europeia só podem beneficiar do regime de imposto fixo com base na tonelagem se representarem, no máximo, 75 % da tonelagem líquida da frota explorada pela empresa».

([11]) Os membros da associação «Armateurs de France» representam 80 % da tonelagem explorada pelos armadores franceses.

([12]) Estes últimos representam 5 % da tonelagem total dos armadores franceses.

([13]) O regime francês de imposto sobre a tonelagem previsto no artigo 209-0 B o Código Geral dos Impostos foi alterado pelo artigo 75.º da segunda lei do orçamento retificativo para 2014 (Lei n.º 2014-1655 de 29 de dezembro de 2014). A nova condição é aplicável às empresas que exerçam a opção em relação a um exercício encerrado a partir de 27 de novembro de 2014.

(19) A AdF sublinha que o sistema francês inicial, notificado pela França, foi aprovado pela Comissão em 2003 com base nas Orientações de 1997.

(20) O regime francês de 2003 previa que as atividades realizadas em navios afretados a tempo e que arvoram pavilhão de um Estado terceiro só eram elegíveis até 75 % da tonelagem líquida da frota. Por outras palavras, convinha que a percentagem de navios afretados a tempo e que não arvoram pavilhão comunitário não excedesse 75 % da tonelagem total explorada pela empresa.

(21) Em 2004, depois da notificação do regime por parte da França, as Orientações de 1997 foram substituídas e clarificadas. As Orientações de 2004 têm objetivos semelhantes, em especial «incentivar a inscrição nos registos dos Estados-Membros ou a transferência para esses registos» ou «preservar e melhorar o *know-how* marítimo, bem como salvaguardar e promover o emprego dos marítimos europeus».

(22) Foi com o objetivo de respeitar as novas orientações que a França decidiu substituir uma nova condição com o limiar de 75 %. Esta nova condição, que consiste em «manter ou […] aumentar o nível da frota sob pavilhão de um Estado-Membro», oferecia, com efeito, mais garantias para a preservação e promoção dos empregos comunitários que a limitação aplicável aos navios afretados a tempo e que arvoram pavilhão extra-UE.

(23) Uma vez que a legislação francesa se limita a reproduzir o texto das Orientações de 2004, não podia adivinhar-se qualquer incompatibilidade. Por conseguinte, são invocados os princípios da segurança jurídica e da proteção das expectativas legítimas.

(24) Tendo em conta a investigação formal em curso, membros da associação «Armateurs de France» verificaram se o limiar de 75 % tinha sido respeitado desde o início e durante todo o período decorrido desde 2003.

(25) Na sequência desta verificação, constata-se que, em relação a todas as empresas e a todos os anos, a percentagem de navios afretados a tempo e que arvoram pavilhão de um Estado terceiro em relação à tonelagem total explorada não excede o rácio inicial de 75 % autorizado em 2003, apesar da alteração da legislação francesa. A obrigação de manter ou aumentar a frota sob pavilhão comunitário teve, na prática, o mesmo resultado que a condição anterior, e pode, por conseguinte, considerar-se suficientemente benéfica por si só.

(26) As condições francesas atualmente vigentes, em especial a que consiste em «manter ou […] aumentar o nível d[a] frota sob pavilhão de um Estado-Membro», inserem-se plenamente nos objetivos estabelecidos nas Orientações de 2004.

5.2. **Observações da Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA)**

(27) Em primeiro lugar, a ECSA salienta que o afretamento a tempo é um dos principais mecanismos de que dispõem as companhias marítimas. Permite confiar a gestão comercial e operacional do navio ao afretador pelo prazo acordado, enquanto a propriedade e os outros aspetos relacionados com a gestão do navio continuam a pertencer ao seu proprietário. As companhias marítimas dispõem assim de uma certa flexibilidade para responder de forma eficaz às necessidades dos seus clientes e garantir, deste modo, a sua posição a nível mundial. Graças à flexibilidade proporcionada pelo afretamento a tempo, as companhias marítimas europeias conseguiram obter partes de mercado com relativa rapidez.

(28) O que é mais relevante no setor marítimo são os empregos em terra diretamente relacionados com a gestão comercial e operacional dos navios e, indiretamente, a manutenção e o poder de atração das companhias marítimas. Nas últimas décadas, os armadores europeus demonstraram inequivocamente excelentes capacidade operacionais e de gestão. Foram assim desenvolvidos e mantidos empregos e competências de alto nível nas companhias europeias, graças ao afretamento de navios, independentemente do seu pavilhão.

(29) A ECSA considera que as alterações efetuadas pela França, em 2005, ao regime de imposto sobre a tonelagem estavam em conformidade com os objetivos estabelecidos nas Orientações de 2004. Insistir na reintrodução formal da restrição imposta aos navios afretados a tempo que não arvoram pavilhão de um Estado-Membro da União privaria as companhias marítimas europeias da flexibilidade necessária para fazer face de forma adequada e eficaz às exigências dos seus clientes e para reforçar a sua posição de mercado a nível mundial.

(30) No entanto, se a Comissão insistir para que as companhias marítimas detenham e explorem uma determinada percentagem de navios comerciais para que possam ser sujeitas ao imposto sobre tonelagem, a ECSA considera que a Comissão deveria permitir que as companhias marítimas europeias explorassem até 10 TPB ([14]) por navio afretado por cada TPB detida ou navio afretado sem tripulação nos termos dos regimes de imposto sobre a tonelagem. A aplicação do rácio acima referido não pode ser sujeita a condições tais como o registo comunitário.

(31) Em conclusão, as Orientações comunitárias deviam manter uma certa flexibilidade. Devem permitir que os Estados-Membros adotem medidas adequadas em relação à sua frota, consoante as suas necessidade, desde que garantam a contribuição para os objetivos dessas Orientações. A ECSA considera que as companhias marítimas europeias que exploram os navios com base no afretamento a tempo também atingem esses objetivos, quer os referidos navios arvorem ou não pavilhão de um Estado-Membro.

6. COMENTÁRIOS DA FRANÇA SOBRE AS OBSERVAÇÕES DOS INTERESSADOS

(32) A França registou as observações dos terceiros em sua defesa.

7. APRECIAÇÃO DAS MEDIDAS

7.1. Existência de um auxílio na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE

(33) A Decisão C(2003) 1476fin reconheceu o regime francês de imposto sobre a tonelagem como um regime de auxílio.

(34) As razões que levaram a Comissão a concluir que o regime de imposto sobre a tonelagem constituía um regime de auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, continuam válidas. Em especial, o regime de imposto sobre a tonelagem é um regime opcional que constitui uma derrogação às regras aplicáveis ao cálculo do imposto sobre as sociedades, conferindo a determinadas empresas — as empresas de transporte marítimo — uma vantagem económica ligada a uma base tributável reduzida que se traduz, em geral, numa tributação mínima dos seus rendimentos. As empresas de transporte marítimo exercem as suas atividades em mercados sujeitos a uma concorrência intensa a nível internacional, pelo que as vantagens ligadas ao imposto sobre a tonelagem são suscetíveis de falsear a concorrência e afetar as trocas comerciais entre os Estados partes no Acordo EEE.

(35) A supressão da limitação relativa à elegibilidade das atividades realizadas em navios afretados a tempo que não arvoram pavilhão de um Estado-Membro constitui uma nova medida de auxílio introduzida sem notificação prévia à Comissão, contrariamente ao disposto no artigo 108.º, n.º 3, do TFUE. Trata-se de um novo auxílio porque não está em conformidade com a Decisão C(2003) 1476fin que autoriza o regime francês de imposto sobre a tonelagem e porque a França não o notificou à Comissão. Contrariamente ao alegado pela AdF ([15]), a supressão desta limitação não pode ser considerada uma medida adequada que altera o regime francês de imposto dobre a tonelagem para respeitar as Orientações de 2004 ([16]), uma vez que esta supressão não é compatível com os objetivos das Orientações de 2004, tal como explicado no ponto 7.2 da presente decisão. Por conseguinte, a supressão da limitação relativa à elegibilidade das atividades realizadas em navios afretados a tempo que não arvoram pavilhão de um Estado-Membro não pode fazer parte de um auxílio existente na aceção do ponto 13 das Orientações de 2004 ([17]).

7.2. Compatibilidade com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, do TFUE

(36) As condições de aplicação do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE em matéria de transporte marítimo foram clarificadas nas Orientações de 2004. Por conseguinte, a compatibilidade da medida objeto da presente decisão deve ser apreciada com base nas Orientações de 2004.

(37) As Orientações de 2004, à semelhança das Orientações de 1997, não preveem restrições expressas à inclusão de navios afretados a tempo nos regimes de imposto sobre a tonelagem. No entanto, nas decisões anteriores ([18]), a Comissão considerou, ainda assim, que os afretadores a tempo que beneficiam de um regime de imposto sobre a tonelagem devem contribuir quer para o objetivo de inscrição dos pavilhões nos registos dos Estados-Membros,

([14]) Toneladas de porte bruto.
([15]) Ver considerandos 21 a 23 da presente decisão.
([16]) Ver ponto 13 das Orientações de 2004.
([17]) Contrariamente à condição que consiste em «manter ou […] aumentar o nível da frota sob pavilhão de um Estado-Membro», que foi aprovada para respeitar as Orientações de 2004.
([18]) Ver, por exemplo, a Decisão inicial C(2003) 1476fin e a Decisão 2009/626/CE da Comissão, de 25 de fevereiro de 2009, relativa ao regime de auxílio C 2/08 (ex N 572/07), no que respeita à alteração do regime irlandês de imposto sobre a arqueação (JO L 228 de 1.9.2009, p. 20). Ver também a decisão de início do procedimento, pontos 24 a 26.

quer para o objetivo de conservação do *know-how* marítimo, garantindo a gestão náutica de uma determinada percentagem da sua frota. Com efeito, nenhuma empresa pode beneficiar de um regime de imposto sobre a tonelagem sem contribuir para os objetivos principais das Orientações de 2004.

(38) Tendo em conta os dados estatísticos disponibilizados pelas autoridades francesas, a Comissão verifica que, apesar de as limitações aplicáveis aos navios afretados a tempo terem sido suprimidas em 2005, os beneficiários do regime francês de imposto sobre a tonelagem contribuíram de forma suficiente para os objetivos acima referidos, uma vez que a percentagem de navios afretados a tempo que não arvoram pavilhão comunitário não excede 41 % da tonelagem total explorada pelas empresas beneficiárias. Este resultado foi conseguido quer por uma elevada percentagem de navios sob pavilhão europeu, quer pela gestão náutica de uma certa percentagem da frota (ou ainda pela conjugação destes dois fatores).

(39) Além disso, a Comissão verifica que, segundo as autoridades francesas, todos os beneficiários atuais exploram sob pavilhão europeu uma percentagem da tonelagem líquida da sua frota igual ou superior a 25 %. A Comissão verifica também que o bom desempenho do setor marítimo francês em termos de utilização dos pavilhões europeus é igualmente confirmado por estudos externos, por exemplo o estudo publicado pela Oxford Economics em 2014, «*The economic value of the EU shipping industry*». Segundo este estudo, constata-se que a percentagem de tonelagem sob pavilhão francês se situa bem acima de 25 % da tonelagem explorada. ([19]). Uma vez que os beneficiários do regime são obrigados a manter ou a aumentar o nível da sua frota sob pavilhão europeu, é impossível que mais de 75 % da tonelagem líquida da sua frota seja composta por navios afretados a tempo que não arvoram pavilhão europeu.

(40) No entanto, a Comissão constata que a legislação francesa em vigor não prevê obrigações jurídicas que garantam que as empresas beneficiárias que afretam navios a tempo contribuam sempre de forma suficiente para os objetivos das Orientações de 2004. Designadamente, para os novos armadores, não existem obrigações específicas em termos de pavilhão, nem em termos de gestão náutica própria.

(41) Com base no que precede, a Comissão conclui que a legislação francesa em vigor não prevê as garantias necessárias e não pode, por conseguinte, ser considerada compatível com as Orientações de 2004.

(42) Neste contexto, a Comissão regista o compromisso assumido pela França de corrigir esta situação, introduzindo como condição para a opção pelo regime de imposto fixo a obrigação de a empresa explorar uma percentagem mínima de navios sob pavilhão europeu. Esta percentagem será fixada em 25 % da tonelagem líquida da frota a partir do exercício fiscal de 2015 e terá de ser respeitada durante todo o período de dez anos abrangido pela opção pelo imposto sobre a tonelagem.

(43) Esta condição é tão rigorosa como a condição prevista na Decisão inicial C(2003) 1476fin que autoriza o regime francês de imposto sobre a tonelagem. Tendo em conta os objetivos das Orientações de 2004, em especial a necessidade de os beneficiários contribuírem quer para o objetivo de inscrição dos pavilhões nos registos dos Estados-Membros, quer para o objetivo de conservação do *know-how* marítimo, garantindo a gestão náutica de uma determinada percentagem da sua frota, a Comissão considera que o compromisso da França é adequado. Com efeito, através desse compromisso, os novos armadores abrangidos pelo regime de imposto sobre a tonelagem contribuem também para o objetivo de inscrição dos pavilhões nos registos dos Estados-Membros.

7.3. **Conclusão**

(44) A Comissão constata que em 2005, em violação do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE, a França alterou de forma ilegal a legislação francesa relativa ao imposto sobre a tonelagem, no que respeita aos navios afretados a tempo.

(45) Esta alteração não é compatível com o TFUE na medida em que não garante que os novos armadores abrangidos pelo regime de imposto sobre a tonelagem contribuem de forma suficiente para os objetivos das Orientações de 2004, uma vez que não têm obrigações legais em termos de pavilhão da frota, em termos de atividades marítimas próprias mínimas.

(46) Conforme acordado com as autoridades francesas, as regras formais em vigor devem ser ajustadas para garantir que, no futuro, só as companhias que detenham, no mínimo, 25 % da sua tonelagem líquida sob pavilhão europeu possam beneficiar do regime de imposto sobre a tonelagem. Deste modo, os beneficiários do regime de imposto sobre a tonelagem contribuem para os objetivos das Orientações de 2004, ainda que a totalidade da sua frota esteja afretada a tempo.

([19]) Ver, por exemplo, os gráficos 2.3d e 2.4b do estudo (http://www.oxfordeconomics.com/my-oxford/projects/272456).

(47) Uma vez que todos os beneficiários atuais já respeitam o limiar acima referido e já cumprem a obrigação de manter ou aumentar a percentagem da sua frota sob pavilhão europeu, não deve ser pedido o reembolso dos auxílios,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A alteração do regime de imposto sobre a tonelagem efetuada de forma ilegal pela França em 2005, em violação do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, é incompatível com o mercado interno no que respeita às regras aplicáveis aos navios afretados a tempo.

Artigo 2.º

A França deve alterar a legislação aplicável ao regime de imposto sobre a tonelagem a partir do exercício fiscal de 2015, em conformidade com o compromisso que assumiu, nos termos do qual, no momento em que começam a beneficiar do regime de imposto sobre a tonelagem, os beneficiários do referido regime devem ter, no mínimo, 25 % da sua frota sob pavilhão de um Estado-Membro da União ou de um Estado parte no acordo EEE, e manter ou aumentar posteriormente essa percentagem.

Artigo 3.º

A França deve informar a Comissão da aprovação das alterações legislativas previstas no artigo 2.º

Artigo 4.º

A República Francesa é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 4 de fevereiro de 2015.

Pela Comissão
Margrethe VESTAGER
Membro da Comissão