DECIZIA (UE) 2015/667 A COMISIEI

din 4 februarie 2015

privind ajutorul de stat SA.14551 (2013/C) pus în aplicare de Franța ca urmare a modificării condițiilor privind ajutorul acordat navlositorilor pe o perioadă determinată în cadrul sistemului de impozitare pe tonaj

[notificată cu numărul C(2015) 434]

(Numai textul în limba franceză este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în temeiul articolelor menționate ([1]) și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

1. PROCEDURA

(1) Prin scrisoarea din 6 noiembrie 2013, Comisia a comunicat Franței decizia de a iniția procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) cu privire la ajutorul acordat navlositorilor pe o perioadă determinată în cadrul sistemului de impozitare pe tonaj. Decizia Comisiei de inițiere a procedurii (denumită în continuare „decizia de inițiere a procedurii") a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ([2]). Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la ajutoarele în cauză.

(2) Autoritățile franceze și-au prezentat observațiile și răspunsurile la întrebările din decizia de inițiere a procedurii, în scrisorile din 28 aprilie 2014, 14 mai 2014 și 28 noiembrie 2014. La 20 octombrie 2014 a avut loc o reuniune cu autoritățile franceze la Bruxelles.

(3) Părțile terțe [sindicatul Armateurs de France și Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (*European Community Shipowners' Associations* – ECSA)] au prezentat observații în timpul perioadei prevăzute în acest sens în decizia de inițiere a procedurii. Prin scrisoarea din 20 martie 2014, Comisia a transmis observațiile autorităților franceze. Franța a luat notă de observațiile părților terțe prin scrisoarea din 28 aprilie 2014.

2. FAPTELE

(4) Sistemul francez de impozitare pe tonaj, astfel cum a fost autorizat de Comisie în 2003 în temeiul orientărilor comunitare privind ajutorul de stat pentru transportul maritim din 1997 (denumite în continuare „orientările din 1997") ([3]), nu impunea nicio condiție generală în ceea ce privește pavilionul navelor care fac parte din flota exploatată de către armatorii beneficiari ai acestui sistem.

(5) În schimb, eligibilitatea pentru sistemul menționat a activităților efectuate pe navele navlosite pe o perioadă determinată ([4]) a făcut obiectul unei limitări specifice privind proporția tonajului net al flotei reprezentată de navele care nu arborează pavilionul unui stat membru al UE. Conform considerentului 35 din Decizia C(2003) 1476 final a Comisiei din 13 mai 2003 de autorizare a sistemului francez de impozitare pe tonaj ([5]), activitățile efectuate pe navele navlosite pe o perioadă determinată și care nu arborează pavilionul unui stat membru al Uniunii Europene nu sunt eligibile decât în proporție de 75 % din tonajul net al flotei exploatate de societate. La considerentul 36 din decizie se preciza, în plus, că limitarea în cauză nu se aplică navelor care arborează pavilionul unui stat membru din moment ce gestiunea strategică și comercială a acestora se realiza în mod obligatoriu de pe teritoriul unui stat membru.

([1]) JO C 380, 28.12.2013, p. 29.
([2]) A se vedea nota de subsol nr. 1.
([3]) JO C 205, 5.7.1997, p. 5.
([4]) Navlosirea pe o perioadă determinată („time charter" în limba engleză) reprezintă contractul prin care armatorul pune la dispoziția navlositorului o navă armată, dotată și cu echipaj complet pentru o anumită perioadă stabilită în contractul de navlosire, în schimbul unui navlu. Navlositorul asigură gestiunea comercială, în timp ce armatorul își păstrează drepturile privind gestiunea nautică.
([5]) Decizia Comisiei din 13 mai 2003 privind ajutorul de stat N 737/02 cu privire la sistemul francez de impozitare forfetară pe tonaj pentru companiile de transport maritim (JO C 38, 12.2.2004, p. 5).

(6) În urma adoptării orientărilor comunitare din 2004 privind ajutorul de stat pentru transportul maritim (denumite în continuare „orientările din 2004") ([6]), Franța a introdus, prin legea rectificativă a finanțelor pentru 2005 (Legea nr. 2005-1720 din 30 decembrie 2005), o normă generală privind pavilionul arborat și a eliminat norma specifică aplicabilă navelor navlosite pe o perioadă determinată.

(7) Economia generală a măsurii este descrisă astfel în dispoziția administrativă 4-H-3-08, publicată în *Bulletin officiel des impôts* nr. 41 din 11 aprilie 2008:

„Articolul 47 din Legea rectificativă a finanțelor pentru 2005 (Legea nr. 2005-1720 din 30 decembrie 2005) a adus sistemul opțional de impozitare pe tonaj, prevăzut la articolul 209-0 B din Codul general al impozitelor, în conformitate cu noile orientări comunitare privind ajutorul de stat pentru transportul maritim, publicate la 17 ianuarie 2004 în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Pentru a beneficia în continuare de sistemul în cauză, societățile de transport maritim care au optat pentru acesta trebuie să se angajeze să mențină sau să sporească proporția flotei lor aflată sub pavilionul unui stat membru al Uniunii Europene pe perioada aplicării sistemului. […]"

(8) În ceea ce privește eligibilitatea navelor navlosite pe o perioadă determinată, dispoziția administrativă 4-H-3-08 precizează:

„[…] se elimină condiția de la articolul 209-0 B alineatul I ultimul paragraf [din Codul general al impozitelor], care exclude de la utilizarea acestui sistem navele navlosite pe o perioadă determinată și care arborează pavilionul unui stat care nu este membru al Uniunii Europene, în cazul în care acestea reprezintă mai mult de 75 % din tonajul net al flotei exploatate." ([7])

„Astfel, navele comerciale navlosite pe o perioadă determinată și care arborează pavilionul unui stat care nu este membru al Uniunii Europene sunt eligibile pentru sistemul de impozitare pe tonaj chiar dacă acestea depășesc 75 % din tonajul net al flotei exploatate de societate.

Altfel spus, navele eligibile navlosite pe o perioadă determinată și care arborează pavilionul unui stat care nu este membru al Uniunii Europene beneficiază de sistemul de impozitare pe tonaj fără restricții, sub rezerva respectării angajamentului menționat anterior […]" ([8])

3. **MOTIVE CARE AU CONDUS LA INIȚIEREA PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE**

(9) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la compatibilitatea cu piața internă a modificării sistemului de impozitare pe tonaj introduse în 2005.

(10) Comisia a considerat că eliminarea limitării privind eligibilitatea activităților efectuate pe navele navlosite pe o perioadă determinată și care nu arborează pavilionul unui stat membru al UE reprezintă o măsură care introduce un ajutor nou, întrucât aceasta nu este conformă cu Decizia C(2003) 1476 final de autorizare a sistemului francez de impozitare pe tonaj și întrucât Franța nu a notificat această măsură Comisiei.

([6]) JO C 13, 17.1.2004, p. 3. A se vedea punctul 3.1, al șaptelea paragraf.
([7]) Nr. 1, al patrulea paragraf din dispoziția administrativă 4-H-3-08.
([8]) Nr. 22, al doilea și al treilea paragraf din dispoziția administrativă 4-H-3-08. „Angajamentul menționat anterior" reprezintă angajamentul societăților de transport maritim de a menține sau a crește proporția flotei lor aflată sub pavilionul unui stat membru al Uniunii Europene pe perioada aplicării sistemului.

(11) Comisia a estimat că menținerea unei limitări cu privire la eligibilitatea activităților efectuate pe navele navlosite pe o perioadă determinată și care nu arborează pavilionul unui stat membru este justificată prin realizarea obiectivelor prevăzute în orientările din 1997 și din 2004.

4. OBSERVAȚII ȘI ANGAJAMENTE ALE FRANȚEI

(12) Mai întâi, autoritățile franceze au confirmat că articolul 209-0 B din Codul general al impozitelor (CGI), prin formularea sa rezultată din articolul 19 din legea rectificativă a finanțelor pentru 2002 (Legea nr. 2002-1576 din 30 decembrie 2002), condiționează aplicarea sistemului de impozitare pe tonaj de respectarea unui prag de eligibilitate maxim de 75 % din tonajul net al flotei exploatate de către societate în ceea ce privește navele navlosite pe o perioadă determinată și care nu arborează pavilionul unuia dintre statele membre ale Uniunii Europene ([9]). Această proporție a fost validată de Comisie în considerentul 35 din Decizia C(2003) 1476 final ([10]).

(13) Datele detaliate colectate de Direcția franceză a legislației fiscale confirmă respectarea proporției navelor navlosite pe o perioadă determinată și care nu arborează pavilionul UE din tonajul total exploatat de către societate pentru fiecare întreprindere în parte, în fiecare an de la data la care s-a optat pentru acest sistem. Întreprinderile menționate în tabelele sintetice trimise Comisiei reprezintă nu numai toate societățile care au aderat la Armateurs de France și care au optat pentru sistemul de impozitare pe tonaj ([11]), ci și navele societăților de armatori care prestează servicii publice de transport ([12]). Proporția de 15 % rămasă aparține unor societăți care nu au optat pentru sistemul de impozitare pe tonaj și care nu au aderat la o asociație a armatorilor (în principal, SNCM și CMN). Datele furnizate arată că, de la introducerea impozitării pe tonaj în 2003 și până în 2014, niciun beneficiar nu a depășit pragul în cauză. Nivelul cel mai ridicat, înregistrat recent, este de 41 %, o valoare mult mai mică decât pragul stabilit în 2003.

(14) În niciuna dintre societățile în cauză proporția nu a depășit pragul de 75 % în cursul unui an în care a fost în vigoare opțiunea pentru sistemul de impozitare pe tonaj.

(15) De asemenea, toți beneficiarii actuali exploatează sub pavilionul unui stat membru al Uniunii sau al unui stat care este parte la Acordul privind SEE (denumit în continuare „pavilion european") o proporție din tonajul net al flotei lor cel puțin egală cu 25 %. Având în vedere faptul că beneficiarii sistemului au obligația să-și mențină sau să-și sporească proporția flotei aflată sub pavilion european, niciodată nu va fi posibil ca o proporție mai mare de 75 % din tonajul net al flotei acestora să fie alcătuită din nave navlosite pe o perioadă determinată și care nu arborează pavilion european. Prin urmare, aceștia vor respecta în continuare condițiile Deciziei C(2003) 1476 final.

(16) Cu toate acestea, în corespondența cu Comisia, autoritățile franceze au recunoscut că legislația franceză în vigoare nu prevede obligații juridice care să garanteze că societățile beneficiare care navlosesc nave pe o perioadă determinată își vor aduce contribuția în continuare în mod suficient la îndeplinirea obiectivelor prevăzute de orientările din 2004. Mai precis, pentru societățile nou intrate în sistem, nu există obligații specifice în ceea ce privește pavilionul și nici în ceea ce privește activitățile maritime minime proprii.

(17) Pentru a remedia această situație, autoritățile franceze s-au angajat ca, începând cu anul fiscal 2015 ([13]), opțiunea pentru sistemul de impozitare pe tonaj să fie disponibilă numai cu condiția ca societatea să exploateze sub pavilion european cel puțin 25 % din tonajul net al flotei sale și să se angajeze să mențină sau să sporească această proporție în cursul perioadei de zece ani în care este valabilă opțiunea. În cazul unui grup fiscal integrat, acest angajament este evaluat în funcție de tonajul net total al societăților constituente.

5. OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR TERȚE INTERESATE

5.1. Observațiile formulate de Armateurs de France

(18) Armateurs de France (AdF) este sindicatul profesional care reprezintă societățile de transport și de servicii maritime.

([9]) La articolul 209-0 B alineatul I al treilea paragraf din CGI se menționează că „navele navlosite pe o perioadă determinată care nu arborează pavilionul unuia dintre statele membre ale Uniunii Europene nu pot beneficia de acest sistem dacă depășesc 75 % din tonajul net al flotei exploatate de către societate".

([10]) A se vedea considerentul (35) din Decizia C(2003) 1476 final:„Astfel, activitățile efectuate pe nave navlosite pe o perioadă determinată și care nu arborează pavilionul unuia dintre statele membre ale Uniunii Europene pot beneficia de sistemul de impozitare forfetar bazat pe tonaj numai în cazul în care constituie cel mult 75 % din tonajul net al flotei exploatate de către societate."

([11]) Societățile care au aderat la Armateurs de France reprezintă 80 % din tonajul exploatat de către armatorii francezi.

([12]) Aceștia din urmă reprezintă 5 % din tonajul total al armatorilor francezi.

([13]) Sistemul francez de impozitare pe tonaj, prevăzut la articolul 209-0 B din Codul general al impozitelor, a fost modificat prin articolul 75 din a doua lege rectificativă a finanțelor pentru 2014 (Legea nr. 2014-1655 din 29 decembrie 2014). Noua condiție se va aplica societăților care vor utiliza opțiunea în cadrul unui exercițiu financiar care se încheie începând din 27 noiembrie 2014.

(19) AdF amintește că sistemul francez inițial, notificat de către Franța, a fost aprobat de Comisie în 2003 pe baza orientărilor din 1997.

(20) Sistemul francez din 2003 prevedea că activitățile efectuate pe navele navlosite pe o perioadă determinată și sub pavilionul unei țări terțe nu sunt eligibile decât în proporție de 75 % din tonajul net al flotei. Cu alte cuvinte, proporția navelor navlosite pe o perioadă determinată și care nu arborează pavilionul UE nu trebuia să depășească 75 % din tonajul total exploatat de către societate.

(21) În 2004, după notificarea sistemului de către Franța, orientările din 1997 au fost înlocuite și precizate. Orientările din 2004 reamintesc, în principal, obiectivele acestora, în special „încurajarea înscrierii pavilioanelor în registrele statelor membre sau transferul lor către acestea" sau „păstrarea și îmbunătățirea know-how-ului maritim, precum și […] protejarea și promovarea ocupării forței de muncă pentru marinarii europeni".

(22) În scopul de a se conforma noilor orientări, Franța a decis să înlocuiască pragul de 75 % cu un nou criteriu. Noul criteriu, care constă în „menținerea sau […] ridicarea nivelului flotei aflate sub pavilionul unui stat membru" oferea într-adevăr mai multe garanții pentru menținerea și promovarea ocupării forței de muncă din UE decât restricția aplicabilă navelor navlosite pe o perioadă determinată și care arborează un pavilion din afara UE.

(23) Având în vedere că reglementările franceze nu fac altceva decât să reia textul orientărilor din 2004, nu se putea bănui, prin urmare, existența vreunei incompatibilități. În consecință, se evocă principiul securității juridice și al încrederii legitime.

(24) Având în vedere investigația oficială aflată în curs de desfășurare, membrii sindicatului Armateurs de France au verificat dacă pragul de 75 % a fost respectat de la început și pe tot parcursul perioadei scurse, cu începere din 2003.

(25) În urma verificării s-a dovedit că, în toți anii și pentru toate societățile, proporția navelor navlosite pe o perioadă determinată și care arborează pavilionul unei țări terțe, raportată la tonajul total exploatat, nu depășește pragul inițial de 75 % stabilit în 2003, în pofida modificării legislației franceze. Obligația de a menține sau a spori flota sub pavilionul UE a condus, în practică, la același rezultat ca și criteriul anterior și, prin urmare, poate fi considerată suficient de eficientă în sine.

(26) Criteriile franceze, sub forma lor actuală, în special criteriul care se referă la „menținerea sau […] creșterea nivelului flotei aflate sub pavilionul unui stat membru", se înscriu pe deplin în obiectivele fixate de orientările din 2004.

5.2. **Observațiile Asociației Armatorilor din Comunitatea Europeană (Association des armateurs de la Communauté européenne – ECSA)**

(27) Mai întâi, ECSA subliniază că navlosirea pe o perioadă determinată reprezintă unul dintre principalele mecanisme de care dispun societățile maritime. Aceasta permite să se încredințeze navlositorului gestiunea comercială și operațională a navei pentru o perioadă de timp stabilită, în timp ce dreptul de proprietate și alte aspecte legate de gestionarea navei rămân de competența proprietarului. Societățile maritime dispun, prin urmare, de un anumit grad de flexibilitate pentru a răspunde optim nevoilor clienților lor și, astfel, pentru a-și asigura poziția la nivel mondial. Grație flexibilității asigurate de navlosirea pe o perioadă determinată, societățile maritime europene și-au câștigat cote de piață destul de repede.

(28) Ceea ce este cel mai important în sectorul maritim este ocuparea forței de muncă pe uscat, legată în mod direct de gestiunea comercială și operațională a navelor și, în mod indirect, de menținerea și de puterea de atragere a societăților maritime. În ultimele decenii, armatorii europeni au avut, fără îndoială, posibilitatea de a demonstra că au capacități excelente operaționale și de gestiune. Prin urmare, s-au dezvoltat și s-au menținut locuri de muncă și competențe de înalt nivel în societățile europene grație navlosirii navelor, indiferent de pavilionul sub care se află acestea.

(29) În opinia ECSA, modificările aduse de Franța în 2005 sistemului său de impozitare pe tonaj au fost în conformitate cu obiectivele stabilite de orientările din 2004. Dacă se insistă pe reintroducerea oficială a restricției impuse navelor navlosite pe o perioadă determinată și care nu arborează pavilionul unui stat membru al Uniunii, societățile maritime europene ar fi private de flexibilitatea necesară pentru a răspunde în mod adecvat și optim cererilor clienților lor și pentru a-și consolida poziția pe piață la nivel mondial.

(30) Cu toate acestea, în cazul în care Comisia insistă asupra faptului ca societățile maritime trebuie să dețină și să exploateze o anumită proporție de nave comerciale pentru ca acestea să poată face obiectul impozitului pe tonaj, ECSA consideră că societățile maritime europene ar trebui să fie autorizate de Comisie să exploateze până la 10 DWT (capacitate brută de transport) ([14]) pe navă navlosită pentru fiecare DWT pe navă deținută sau pe nava navlosită nudă, în baza sistemelor de impozitare pe tonaj. Aplicarea proporției menționate anterior nu trebuie să facă obiectul unor criterii precum registrul comunitar.

(31) În concluzie, orientările comunitare ar trebui să rămână un cadru flexibil. Acestea ar trebui să permită statelor membre să adopte măsuri adecvate pentru flota lor, în funcție de nevoile proprii, cu condiția să se asigure contribuția la obiectivele orientărilor. În opinia ECSA, societățile maritime europene care exploatează nave pe baza navlosirii pe o perioadă determinată ating, de asemenea, obiectivele în cauză, indiferent dacă navele respective arborează sau nu pavilionul unui stat membru.

6. COMENTARIILE FRANȚEI CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE

(32) Franța a luat notă de observațiile părților terțe în favoarea sa.

7. EVALUAREA MĂSURILOR

7.1. Existența unui ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE

(33) În Decizia C(2003) 1476 final, sistemul francez de impozitare pe tonaj a fost recunoscut ca sistem de ajutor.

(34) Motivele pentru care Comisia a concluzionat că sistemul de impozitare pe tonaj reprezintă un sistem de ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE rămân valabile. În special, sistemul de impozitare pe tonaj este un sistem opțional care constituie o excepție de la normele aplicabile calculării impozitului societăților, conferind anumitor societăți – societățile de transport maritim – avantajul economic legat de o bază de impozitare redusă, care conduce, în general, la calcularea unui impozit mai mic pe veniturile lor. Societățile de transport maritim își desfășoară activitățile pe piețe care fac obiectul unei concurențe intense la nivel internațional, astfel încât avantajele legate de impozitarea pe tonaj sunt susceptibile să provoace denaturări ale concurenței și să afecteze schimburile comerciale între statele părți la Acordul privind SEE.

(35) Eliminarea restricției privind eligibilitatea activităților efectuate pe nave navlosite pe o perioadă determinată și care nu arborează pavilionul unui stat membru este o măsură care instituie un ajutor nou și care a fost introdusă fără notificarea prealabilă a Comisiei, contrar dispozițiilor articolului 108 alineatul (3) din TFUE. Aceasta constituie un ajutor nou deoarece nu este în conformitate cu Decizia C(2003) 1476 final de autorizare a sistemului francez de impozitare pe tonaj și deoarece Franța nu a notificat măsura Comisiei. Contrar afirmațiilor AdF ([15]), eliminarea restricției nu poate fi considerată o măsură adecvată de modificare a sistemului francez de impozitare pe tonaj în vederea punerii în conformitate cu orientările din 2004 ([16]), întrucât această măsură nu este compatibilă cu obiectivele orientărilor din 2004, astfel cum se explică la punctul 7.2 din prezenta decizie. Prin urmare, eliminarea restricției privind eligibilitatea activităților efectuate pe navele navlosite pe o perioadă determinată și care nu arborează pavilionul unui stat membru nu se poate încadra într-un ajutor existent în sensul punctului 13 din orientările din 2004 ([17]).

7.2. Compatibilitatea cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) din TFUE

(36) Condițiile aplicării articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE în domeniul transportului maritim au fost clarificate în orientările din 2004. Prin urmare, compatibilitatea măsurii care face obiectul prezentei decizii trebuie să fie evaluată în temeiul orientărilor din 2004.

(37) Orientările din 2004, precum și orientările din 1997, nu prevăd o restricție explicită cu privire la includerea navelor navlosite pe o perioadă determinată în sistemele de impozitare pe tonaj. Cu toate acestea, în deciziile anterioare ([18]) Comisia a considerat că navlositorii pe o perioadă determinată care beneficiază de sistemul de

([14]) Capacitatea brută de transport.
([15]) A se vedea considerentele (21) – (23) din prezenta decizie.
([16]) A se vedea punctul 13 din orientările din 2004.
([17]) Contrar criteriului care constă în „menținerea sau […] creșterea nivelului flotei aflate sub pavilionul unui stat membru", introdus în vederea punerii în conformitate cu orientările din 2004.
([18]) A se vedea, de exemplu, Decizia inițială C(2003) 1476 final și Decizia 2009/626/CE a Comisiei din 25 februarie 2009 privind sistemul de ajutor C 2/08 (fostul N 572/07) privind modificarea sistemului irlandez de impozitare pe tonaj (JO L 228, 1.9.2009, p. 20). A se vedea, de asemenea, punctele 24-26 din decizia de inițiere a procedurii.

impozitare pe tonaj trebuie să contribuie fie la îndeplinirea obiectivului referitor la înscrierea pavilioanelor în registrele statelor membre, fie a obiectivului privind păstrarea know-how-ului maritim prin asigurarea gestiunii nautice pentru o anumită proporție a flotei. Într-adevăr, nicio societate nu trebuie să beneficieze de sistemul de impozitare pe tonaj fără să contribuie la realizarea obiectivelor-cheie ale orientărilor din 2004.

(38) Ținând seama de datele statistice furnizate de autoritățile franceze, Comisia constată că, în pofida faptului că restricțiile aplicabile navelor navlosite pe o perioadă determinată au fost eliminate în 2005, beneficiarii sistemului francez de impozitare pe tonaj au contribuit în mod suficient la îndeplinirea obiectivelor menționate anterior, întrucât proporția navelor navlosite pe o perioadă determinată și care nu arborează pavilionul UE nu depășește 41 % din tonajul total exploatat de societățile beneficiare. S-a ajuns la acest rezultat fie printr-un nivel ridicat al navelor aflate sub pavilion european, fie prin gestiunea nautică a unei proporții din flotă (sau chiar prin îmbinarea celor doi factori).

(39) În plus, Comisia observă că, potrivit autorităților franceze, toți beneficiarii actuali exploatează sub pavilion european cel puțin 25 % din tonajul net al flotei lor. Comisia notează, de asemenea, că buna performanță a sectorului maritim francez în ceea ce privește utilizarea pavilioanelor europene este confirmată, de asemenea, prin studii externe, de exemplu studiul publicat de Oxford Economics în 2014, „The economic value of the EU shipping industry". Conform studiului menționat, proporția tonajului aflat sub pavilion francez se situează la peste 25 % din tonajul exploatat ([19]). Având în vedere faptul că beneficiarii sistemului au obligația să-și mențină sau să sporească nivelul flotei aflate sub pavilion european, este imposibil ca o proporție mai mare de 75 % din tonajul net al flotei lor să fie alcătuită din nave navlosite pe o perioadă determinată și care nu arborează un pavilion european.

(40) Cu toate acestea, Comisia trebuie să constate că legislația franceză în vigoare nu prevede obligații juridice care să garanteze că societățile beneficiare care navlosesc nave pe o perioadă determinată vor contribui în continuare în mod suficient la îndeplinirea obiectivelor orientărilor din 2004. În special, pentru societățile nou intrate în sistem, nu există obligații specifice în ceea ce privește pavilionul, nici în ceea ce privește gestiunea maritimă.

(41) Prin urmare, Comisia concluzionează că legislația franceză în vigoare nu conține garanțiile necesare și nu poate fi considerată compatibilă cu orientările din 2004.

(42) În acest context, Comisia ia notă de angajamentul Franței de a remedia situația prin introducerea obligației pentru o întreprindere de a exploata o proporție minimă de nave sub pavilion european, drept condiție pentru ca aceasta să poată opta pentru sistemul de impozitare forfetară. Această proporție este stabilită la 25 % din tonajul net al flotei începând din anul fiscal 2015 și trebuie să fie respectată pe tot parcursul perioadei de zece ani în care se aplică opțiunea pentru impozitarea pe tonaj.

(43) Această condiție este la fel de strictă precum condiția din Decizia inițială C(2003) 1476 final de autorizare a sistemului francez de impozitare pe tonaj. Având în vedere obiectivele orientărilor din 2004, în special necesitatea ca beneficiarii să contribuie fie la îndeplinirea obiectivului referitor la înscrierea pavilioanelor în registrele statelor membre, fie a obiectivului de păstrare a know-how-ului maritim prin asigurarea gestiunii maritime pentru o anumită proporție din flota acestora, Comisia consideră că angajamentul luat de Franța este adecvat. Într-adevăr, prin acest angajament, noile societăți care optează pentru sistemul de impozitare pe tonaj vor contribui, de asemenea, la realizarea obiectivului referitor la înscrierea pavilioanelor în registrele statelor membre.

7.3. **Concluzie**

(44) Comisia constată că, în 2005, Franța a pus în aplicare în mod ilegal modificarea legislației franceze privind impozitarea pe tonaj în ceea ce privește navele navlosite pe o perioadă determinată, încălcând astfel dispozițiile articolului 108 alineatul (3) din TFUE.

(45) Modificarea în cauză nu este compatibilă cu TFUE prin faptul că nu garantează că noii aderenți la sistemul de impozitare pe tonaj contribuie suficient la îndeplinirea obiectivelor stabilite în orientările din 2004, întrucât aceștia nu au nicio obligație legală cu privire la pavilionul flotei, nici cu privire la activitățile maritime minime proprii.

(46) Astfel cum s-a stabilit de comun acord cu autoritățile franceze, normele oficiale existente trebuie să fie adaptate pentru a se garanta că, în viitor, numai societățile al căror tonaj net se află, în proporție de 25 %, sub pavilion european, pot avea acces la sistemul de impozitare pe tonaj. Astfel, beneficiarii sistemului de impozitare pe tonaj vor contribui la îndeplinirea obiectivelor orientărilor din 2004, chiar dacă flota acestora este în totalitate navlosită pe o perioadă determinată.

([19]) A se vedea, de exemplu, graficele 2.3d și 2.4b din studiu (http://www.oxfordeconomics.com/my-oxford/projects/272456).

(47) Având în vedere faptul că toți beneficiarii actuali respectă deja pragul susmenționat și au obligația de a-și menține sau de a spori proporția flotei lor aflată sub pavilion european, nu este necesar să se solicite rambursarea ajutorului.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Modificarea sistemului de impozitare pe tonaj efectuată în mod ilegal de către autoritățile franceze în 2005, cu încălcarea dispozițiilor articolului 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, este incompatibilă cu piața internă în ceea ce privește dispozițiile aplicabile navelor navlosite pe o perioadă nedeterminată.

Articolul 2

Franța modifică legislația aplicabilă sistemului de impozitare pe tonaj începând cu anul fiscal 2015 în conformitate cu angajamentul pe care și l-a luat, conform căruia, în momentul aderării la sistemul de impozitare pe tonaj, beneficiarii acestui sistem vor trebui să aibă cel puțin 25 % din flota lor sub pavilionul unui stat membru al Uniunii sau al unui stat care este parte la Acordul privind SEE, precum și să mențină sau să majoreze această proporție în viitor.

Articolul 3

Franța informează Comisia după adoptarea modificărilor legislative menționate la articolul 2.

Articolul 4

Prezenta decizie se adresează Republicii Franceze.

Adoptată la Bruxelles, 4 februarie 2015.

Pentru Comisie
Margrethe VESTAGER
Membru al Comisiei