DECISIÓN (UE) 2015/667 DE LA COMISIÓN

de 4 de febrero de 2015

relativa a la ayuda estatal SA.14551 (2013/C) ejecutada por Francia como consecuencia de la modificación de las condiciones de las ayudas concedidas a los fletadores por tiempo en el marco del régimen de tributación en función del tonelaje

[notificada con el número C(2015) 434]

(El texto en lengua francesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 108, apartado 2, párrafo primero,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, su artículo 62, apartado 1, letra a),

Después de haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones, de conformidad con los citados artículos ([1]), y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO

(1) Mediante carta de 6 de noviembre de 2013, la Comisión notificó a Francia su decisión de incoar el procedimiento previsto en el artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) con respecto a las ayudas concedidas a los fletadores por tiempo en el marco del régimen de tributación en función del tonelaje. La Decisión de la Comisión de incoar el procedimiento (en lo sucesivo, «la Decisión de incoación») se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ([2]). La Comisión invitó a los interesados a presentar sus observaciones sobre la ayuda en cuestión.

(2) Las autoridades francesas presentaron sus observaciones y respuestas a las preguntas recogidas en la Decisión de incoación mediante cartas de 28 de abril de 2014, 14 de mayo de 2014 y 28 de noviembre de 2014. El 20 de octubre de 2014 se celebró en Bruselas una reunión con las autoridades francesas.

(3) Las partes terceras (armadores de Francia y la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea, ECSA) presentaron sus observaciones en el plazo previsto a tal efecto en la Decisión de incoación. Mediante escrito de 20 de marzo de 2014, la Comisión envió estas observaciones a las autoridades francesas. Francia acusó recibo de dichas observaciones mediante carta de 28 de abril de 2014.

2. ANTECEDENTES DE HECHO

(4) El régimen fiscal francés en función del tonelaje, aprobado por la Comisión en 2003 en virtud de las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo de 1997 (en lo sucesivo, «las Directrices de 1997») ([3]), no imponía ninguna condición general en cuanto al pabellón de los buques que forman parte de la flota explotada por los armadores beneficiarios de este régimen.

(5) En cambio, la admisibilidad para dicho régimen de las actividades realizadas en buques fletados por un tiempo determinado ([4]) estaba sometida a una limitación específica sobre el porcentaje del tonelaje neto de la flota representado por buques no comunitarios. Según el considerando 35 de la Decisión C(2003) 1476 final de la Comisión, de 13 de mayo de 2003, por la que se autoriza el régimen francés de tributación en función del tonelaje ([5]), las actividades realizadas en buques fletados por un tiempo determinado y que no enarbolen pabellón de un Estado miembro de la Comunidad Europea solo eran subvencionables hasta un límite del 75 % del tonelaje neto de la flota explotada por la empresa. El apartado 36 de esta Decisión establecía, además, que este límite no se aplicaba a los buques que enarbolen el pabellón de un Estado miembro, puesto que su gestión estratégica y comercial se realizaba necesariamente a partir del territorio de un Estado miembro.

([1]) DO C 380 de 28.12.2013, p. 29.
([2]) Véase la nota 1.
([3]) DO C 205 de 5.7.1997, p. 5.
([4]) El fletamento por tiempo (*time charter*) es un contrato mediante el cual el propietario del buque pone a disposición del fletador un buque armado y, equipado con una tripulación completa por un período determinado por la póliza de fletamento, a cambio de un importe. El fletador asume la gestión comercial, mientras que el propietario es responsable de la gestión náutica.
([5]) Decisión de la Comisión, de 13 de mayo de 2003, relativa a la ayuda estatal N 737/02 sobre el régimen francés de tributación a tanto alzado en función del tonelaje en favor de empresas de transporte marítimo (DO C 38 de 12.2.2004, p. 5).

(6) Tras la adopción de las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo de 2004 (en lo sucesivo, «las Directrices de 2004») ([6]), por la Ley de Presupuestos rectificativa para 2005 (Ley nº 2005-1720, de 30 de diciembre de 2005), Francia estableció una norma general de pabellón y suprimió la norma específica aplicable a los buques fletados por un tiempo determinado.

(7) Las líneas generales de la medida están descritas en la instrucción administrativa 4-H-3-08, publicada en el *Bulletin officiel des impôts* (BOI) nº 41, de 11 de abril de 2008:

«El artículo 47 de la Ley de Presupuestos rectificativa para 2005 (Ley nº 2005-1720, de 30 de diciembre de 2005) ha armonizado el régimen optativo de tributación por tonelaje, previsto en el artículo 209-0 B del Código General de Impuestos (*code général des impôts*), con las nuevas Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al transporte marítimo publicadas el 17 de enero de 2004 en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

La posibilidad de beneficiarse de dicho régimen está supeditada a la condición de que las empresas de transporte marítimo que optaron por el mismo se comprometan a mantener o aumentar el nivel de su flota bajo pabellón de un Estado miembro de la Comunidad Europea durante el período de aplicación del régimen. […]».

(8) En lo que se refiere a la elegibilidad de los buques fletados a tiempo, la instrucción administrativa 4-H-3-08 precisa lo siguiente:

«[…] se suprime la condición del último párrafo del apartado I del artículo 209-0 B [del Código General de Impuestos] que excluye del beneficio de este régimen a los buques fletados por un tiempo determinado y que enarbolen el pabellón de un Estado no miembro de la Comunidad Europea, siempre que representen más del 75 % del tonelaje neto de la flota explotada» ([7]).

«Así, los buques mercantes fletados por un tiempo determinado y que enarbolen el pabellón de un Estado no miembro de la Comunidad Europea podrán acogerse a la tributación por tonelaje, aunque representen más del 75 % del tonelaje neto de la flota explotada por la empresa.

En otras palabras, los buques subvencionables, fletados por un tiempo determinado y que enarbolen el pabellón de un Estado no miembro de la Comunidad Europea podrán beneficiarse del régimen de tributación en función del tonelaje sin restricciones, siempre que se respete el compromiso definido anteriormente […].» ([8]).

3. **RAZONES POR LAS QUE SE INCOÓ EL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL**

(9) En la Decisión de incoación, la Comisión expresó sus dudas en cuanto a la compatibilidad con el mercado interior de la modificación del régimen de tributación en función del tonelaje, introducido en 2005.

(10) La Comisión consideró que la supresión de la limitación relativa a la admisibilidad de las actividades realizadas en buques fletados por un tiempo determinado y que no enarbolen el pabellón de un Estado miembro es una medida que establece una ayuda nueva, dado que no se ajusta a la Decisión C(2003) 1476 final, por la que se autoriza el régimen francés de tributación por tonelaje, y que Francia no lo notificó a la Comisión.

([6]) DO C 13 de 17.1.2004, p. 3. Véase el punto 3.1, séptimo párrafo.
([7]) Nº 1, párrafo cuarto, de la instrucción administrativa 4-H-3-08.
([8]) Nº 22, párrafos segundo y tercero, de la instrucción administrativa 4-H-3-08. «El compromiso anteriormente definido» es el compromiso de las empresas de transporte marítimo de mantener o aumentar el nivel de su flota bajo pabellón de un Estado miembro de la Comunidad Europea durante el período de aplicación del régimen.

(11) La Comisión consideró que el mantenimiento de un límite para la admisibilidad de las actividades realizadas en buques fletados por un tiempo determinado y que no enarbolen pabellón de un Estado miembro se justifica por la realización de los objetivos de las Directrices de 1997 y de 2004.

4. OBSERVACIONES Y COMPROMISOS DE FRANCIA

(12) De forma preliminar, las autoridades francesas confirmaron que, en su versión modificada por el artículo 19 de la Ley de presupuestos generales rectificativa para 2002 (Ley nº 2002-1576, de 30 de diciembre de 2002), el artículo 209-0 B del Código General de Impuestos (CGI) condicionaba la aplicación del régimen de tributación en función del tonelaje al respecto de un umbral máximo del 75 % del tonelaje neto de la flota explotada por la empresa para los buques fletados por un tiempo determinado y que no enarbolen el pabellón de un Estado miembro de la Comunidad Europea ([9]). Esta proporción fue validada por la Comisión en el considerando 35 de la Decisión C(2003) 1476 final ([10]).

(13) Los datos detallados recopilados por la Dirección de la Legislación Fiscal francesa certifican el cumplimiento del requisito del porcentaje de buques fletados por un tiempo determinado y que no enarbolen pabellón comunitario en relación con la totalidad del tonelaje explotado por la empresa, y ello, empresa por empresa y para cada año desde el año en que se optó por el régimen. Las empresas mencionadas en los cuadros sinópticos enviados a la Comisión representan no solo todas las empresas adheridas a la asociación Armateurs de France y que han optado por el régimen de tributación en función del tonelaje ([11]), sino también los buques de las compañías navieras que operan servicios públicos de transbordador ([12]). El 15 % restante pertenece a sociedades que no se han acogido al régimen de tributación en función del tonelaje y que no están afiliadas a ninguna agrupación de armadores (principalmente, la SNCM y la CMN). Los datos facilitados muestran que, desde la introducción de la tributación en función del tonelaje en 2003 hasta 2014, ningún beneficiario rebasó el límite máximo en cuestión. El porcentaje más elevado constatado recientemente es del 41 %, muy por debajo del umbral autorizado en 2003.

(14) En ninguna de las empresas implicadas la ratio ha rebasado el umbral del 75 % durante un año cubierto por la opción del régimen de tributación en función del tonelaje.

(15) Además, todos los beneficiarios actuales explotan bajo pabellón de un Estado miembro de la Unión o de un Estado parte en el Acuerdo EEE (en lo sucesivo, «pabellón europeo») una proporción del tonelaje neto de su flota de al menos un 25 %. Dado que los beneficiarios están obligados a mantener o aumentar el nivel de la flota bajo pabellón europeo, nunca más del 75 % del tonelaje neto de su flota podrá estar compuesto por buques fletados por un tiempo determinado y que no enarbolen pabellón europeo. De este modo, se respetarán siempre las condiciones de la Decisión C(2003) 1476 final.

(16) Sin embargo, en las conversaciones con la Comisión, las autoridades francesas reconocieron que la legislación francesa en vigor no establece obligaciones jurídicas que garanticen que las empresas beneficiarias que fletan buques por un tiempo determinado contribuirán suficientemente a los objetivos de las Directrices de 2004. En particular, en el caso de las empresas que se incorporan a la actividad, no existen obligaciones específicas en términos de pabellón, ni en términos de actividades marítimas mínimas propias.

(17) Para poner remedio a esta situación, las autoridades francesas se comprometieron a que, a partir del ejercicio fiscal de 2015 ([13]), solo podrá recurrirse a la opción del régimen de tributación en función del tonelaje si la empresa explota bajo pabellón europeo una proporción del tonelaje neto de su flota del 25 % como mínimo, y se compromete a mantener o aumentar este porcentaje durante el período de diez años en el cual la opción sea válida. En el caso de un grupo fiscal integrado, este compromiso debe apreciarse a la vista del tonelaje neto total de las sociedades del grupo fiscal.

5. OBSERVACIONES DE TERCEROS

5.1. Observaciones de Armadores de Francia

(18) Armadores de Francia (AdF) es la asociación profesional que representa a las empresas de transporte y de servicios marítimos.

([9]) El párrafo tercero del apartado I del artículo 209-0 B del CGI precisa que «los buques fletados por un tiempo determinado que no enarbolen el pabellón de uno de los Estados miembros de la Comunidad Europea no podrán acogerse al presente régimen si representan más del 75 % del tonelaje neto de la flota explotada por la empresa».

([10]) Considerando 35 de la Decisión C(2003) 1476 final: «Así, las actividades realizadas en buques fletados por un tiempo determinado y que no enarbolen el pabellón de uno de los Estados miembros de la Comunidad Europea podrán acogerse al régimen fiscal a tanto alzado en función del tonelaje solo si representan como máximo el 75 % del tonelaje neto de la flota explotada por la empresa».

([11]) Los miembros de Armadores de Francia representan el 80 % del tonelaje explotado por los armadores franceses.

([12]) Estos últimos representan el 5 % del tonelaje total de los armadores franceses.

([13]) El régimen francés de tributación en función del tonelaje previsto en el artículo 209-0 B del Código General de Impuestos fue modificado por el artículo 75 de la segunda Ley de presupuestos generales rectificativa para 2014 (Ley nº 2014-1655 de 29 de diciembre de 2014). El nuevo requisito será aplicable a las empresas que opten por dicho régimen para un ejercicio a partir del 27 de noviembre de 2014.

(19) AdF recuerda que el sistema francés original, notificado por Francia, fue aprobado por la Comisión en 2003 sobre la base de las Directrices de 1997.

(20) El régimen francés de 2003 preveía que las actividades realizadas en buques fletados por un tiempo determinado y que enarbolen pabellón de un tercer Estado solo eran subvencionables hasta el 75 % del tonelaje neto de la flota. En otras palabras, el porcentaje de buques fletados por un tiempo determinado y que no enarbolen pabellón comunitario no puede exceder del 75 % del volumen total explotado por la empresa.

(21) En 2004, con posterioridad a la notificación del régimen por Francia, las Directrices de 1997 fueron sustituidas y detalladas. Las Directrices de 2004 recuerdan, en particular, sus objetivos, especialmente «fomentar la inscripción de los pabellones en los registros de los Estados miembros o su traslado a los mismos» o «mantener y mejorar los conocimientos técnicos marítimos y proteger y fomentar el empleo para los marinos europeos».

(22) Con el fin de cumplir las nuevas orientaciones, Francia decidió sustituir por un nuevo criterio el umbral del 75 %. Este nuevo criterio, consistente en «mantener o […] aumentar el nivel de la flota bajo pabellón de un Estado miembro», ofrecía en efecto una mayor garantía para la conservación y la promoción de los empleos comunitarios que la limitación aplicable a los buques fletados por un tiempo determinado y que enarbolen pabellón extracomunitario.

(23) Dado que la normativa francesa se limita a reproducir el texto de las Directrices de 2004, no podía sospecharse ninguna incompatibilidad. Por consiguiente, se evocan los principios de seguridad jurídica y de confianza legítima.

(24) Habida cuenta de la investigación formal en curso, los miembros de Armadores de Francia han comprobado si se había respetado el umbral del 75 % desde el principio y durante todo el período transcurrido desde 2003.

(25) Como resultado de esta comprobación, se constata que el porcentaje, año por año y empresa por empresa, de buques fletados por un tiempo determinado y que enarbolen el pabellón de un Estado tercero, en relación con la totalidad del tonelaje explotado, no supera la ratio inicial del 75 % autorizada en 2003, a pesar de la modificación de la normativa francesa. La obligación de mantener o aumentar la flota bajo pabellón comunitario ha llevado, en la práctica, al mismo resultado que el criterio anterior y puede considerarse suficientemente buena.

(26) Los criterios franceses, tal como figuran actualmente, y en particular, el consistente en «mantener o […] aumentar el nivel de la flota bajo pabellón de un Estado miembro», se ajustan plenamente a los objetivos fijados por las Directrices de 2004.

5.2. **Observaciones de la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA)**

(27) En primer lugar, la ECSA subraya que el fletamento por tiempo es uno de los principales instrumentos de que disponen las navieras. Permite transferir la gestión operativa y comercial del buque al fletador por un período acordado, mientras que la propiedad y los demás aspectos de la gestión del buque permanecen en manos de su propietario. Las navieras disponen así de cierta flexibilidad para responder lo mejor posible a las necesidades de sus usuarios y garantizar su posición a nivel mundial. Gracias a la flexibilidad que ofrece el fletamento por tiempo, las navieras de la UE han podido aumentar su cuota de mercado con bastante rapidez.

(28) Lo más importante en el sector marítimo es el empleo en tierra directamente relacionado con la gestión comercial y operativa de los buques e, indirectamente, el mantenimiento y el poder de atracción de las compañías marítimas. En las últimas décadas, los armadores europeos han podido demostrar indudablemente excelentes capacidades operativas y de gestión. Se han desarrollado y mantenido empleos y competencias de alto nivel en las empresas europeas mediante el fletamento de buques, independientemente de su pabellón.

(29) La ECSA considera que las modificaciones introducidas por Francia en su régimen de tributación en función del tonelaje en 2005 eran conformes a los objetivos fijados por las Directrices de 2004. Insistir en la reintroducción formal de la restricción impuesta a los buques fletados por un tiempo determinado y que no enarbolen pabellón de un Estado miembro de la Unión privaría a las navieras europeas de la flexibilidad necesaria para responder a las necesidades de sus clientes de manera adecuada y óptima y para reforzar su posición en el mercado mundial.

(30) No obstante, si la Comisión insistiera en que las compañías marítimas posean y exploten un determinado porcentaje de buques comerciales para poder someterse al régimen de tributación en función del tonelaje, la ECSA considera que la Comisión debería permitir a las compañías marítimas europeas explotar hasta 10 TPM ([14]) por buque fletado por cada TPM en buque poseído o fletado vacío dentro de los regímenes de tributación en función del tonelaje. La aplicación del coeficiente previamente mencionado no debe estar sujeta a criterios como el registro comunitario.

(31) En conclusión, las directrices comunitarias deben seguir siendo un marco flexible y deben permitir a los Estados miembros adoptar medidas adecuadas en favor de su flota, según sus necesidades específicas, siempre que se garantice el cumplimiento de los objetivos de las Directrices. La ECSA considera que las compañías marítimas europeas que exploten buques en régimen de fletamento por tiempo también alcanzan esos objetivos, enarbolen pabellón de un Estado miembro o no.

6. **COMENTARIOS DE FRANCIA SOBRE LAS OBSERVACIONES DE LOS TERCEROS INTERESADOS**

(32) Francia acusó recibo de las observaciones de las terceras partes en su favor.

7. **EVALUACIÓN DE LAS MEDIDAS**

7.1. **Existencia de ayuda en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE**

(33) En la Decisión C(2003) 1476 final, el régimen fiscal francés de tributación en función del tonelaje se ha reconocido como un régimen de ayuda.

(34) Las razones que llevaron a la Comisión a concluir que el régimen de tributación en función del tonelaje constituye un régimen de ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE, siguen siendo válidas. En particular, el régimen de tributación en función del tonelaje es un régimen opcional que constituye una excepción a las reglas aplicables para el cálculo del impuesto de sociedades, confiriendo a determinadas empresas —empresas de transporte marítimo— una ventaja económica vinculada a una base imponible reducida que por lo general desemboca en menores impuestos. Las empresas de transporte marítimo operan en mercados sometidos a una intensa competencia a escala internacional, de modo que las ventajas de la tributación en función del tonelaje pueden falsear la competencia y afectar al comercio entre los Estados Partes del Acuerdo EEE.

(35) La supresión de la limitación en relación con la admisibilidad de las actividades realizadas en buques fletados por un tiempo determinado y que no enarbolen el pabellón de un Estado miembro es una disposición que establece una ayuda nueva introducida sin notificación previa a la Comisión, en contra de lo dispuesto en el artículo 108, apartado 3, del TFUE. Se trata de una ayuda nueva porque no se ajusta a la Decisión C(2003) 1476 final por la que se autoriza el régimen francés de tributación en función del tonelaje, y Francia no la ha notificado a la Comisión. Contrariamente a lo que afirma AdF ([15]), la supresión de esta limitación no puede considerarse una medida adecuada que modifica el régimen francés de tributación en función del tonelaje para cumplir las Directrices de 2004 ([16]), ya que dicha supresión no es compatible con los objetivos de las Directrices de 2004, como se explica en el punto 7.2 de la presente Decisión. Por tanto, la supresión de la limitación relativa a la admisibilidad de las actividades realizadas en buques fletados por un tiempo determinado y que no enarbolen pabellón de un Estado miembro no puede formar parte de una ayuda existente en el sentido del punto 13 de las Directrices de 2004 ([17]).

7.2. **Compatibilidad con el mercado interior con arreglo al artículo 107, apartado 3, del TFUE**

(36) Los requisitos de aplicación del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE en el ámbito del transporte marítimo se han aclarado en las Directrices de 2004. Por consiguiente, la compatibilidad de la medida objeto de la presente Decisión debe evaluarse sobre la base de las Directrices de 2004.

(37) Las Directrices de 2004, al igual que las Directrices de 1997, no prevén una restricción expresa a la inclusión de buques en régimen de fletamento por tiempo en los regímenes de tributación en función del tonelaje. No obstante, en decisiones anteriores ([18]), la Comisión ha considerado que los fletadores por tiempo que disfrutan de

([14]) Toneladas de peso muerto.
([15]) Véanse los considerandos (21) y (23) de la presente Decisión.
([16]) Véase el apartado 13 de las Directrices de 2004.
([17]) A diferencia del criterio consistente en «mantener o […] aumentar el nivel de la flota bajo pabellón de un Estado miembro», que se introdujo para cumplir las Directrices de 2004.
([18]) Véase por ejemplo la Decisión inicial C(2003) 1476 final y la Decisión 2009/626/CE de la Comisión, de 25 de febrero de 2009, relativa al régimen de ayudas C 2/08 (ex N 572/07) sobre la modificación del sistema del impuesto sobre el tonelaje marítimo que proyecta aplicar Irlanda (DO L 228 de 1.9.2009, p. 20). Véase también la Decisión de incoación, apartados 24 a 26.

un régimen de tributación en función del tonelaje tienen que contribuir al objetivo de inscripción de los pabellones en los registros de los Estados miembros, o al objetivo de mantenimiento de los conocimientos técnicos marítimos, garantizando la gestión náutica de un determinado porcentaje de su flota. En efecto, ninguna empresa debe beneficiarse de un régimen de tributación en función del tonelaje sin contribuir a los objetivos clave de las Directrices de 2004.

(38) Teniendo en cuenta los datos estadísticos facilitados por las autoridades francesas, la Comisión observa que, a pesar de que las limitaciones aplicables a los buques fletados a tiempo fueron suprimidas en 2005, los beneficiarios del régimen francés de tributación en función del tonelaje han contribuido suficientemente a los objetivos antes indicados, ya que el porcentaje de buques fletados por un tiempo determinado y que no enarbolan pabellón comunitario no excede del 41 % de la totalidad del tonelaje explotado por las empresas beneficiarias. Este resultado se alcanza por un alto porcentaje de buques bajo pabellón europeo, o por la gestión náutica de un cierto porcentaje de la flota (o por una combinación de ambos factores).

(39) Además, la Comisión observa que, según las autoridades francesas, todos los beneficiarios actuales explotan bajo pabellón europeo una proporción del tonelaje neto de su flota de al menos un 25 %. Asimismo, la Comisión observa que el buen funcionamiento del sector marítimo francés en términos de utilización de los pabellones europeos también se ve confirmado por estudios externos, por ejemplo el estudio publicado por Oxford Economics en 2014, «The economic value of the EU Shipping Industry». Según dicho estudio, se observa que el porcentaje de tonelaje bajo pabellón francés se sitúa muy por encima del 25 % del tonelaje explotado ([19]). Dado que los beneficiarios están obligados a mantener o aumentar el nivel de la flota bajo pabellón europeo, es imposible que más del 75 % del tonelaje neto de su flota se componga de buques fletados por un tiempo determinado y que no enarbolen pabellón europeo.

(40) Sin embargo, la Comisión constata que la legislación francesa en vigor no establece obligaciones jurídicas que garanticen que las empresas beneficiarias que fletan buques por un tiempo determinado seguirán contribuyendo suficientemente a los objetivos de las Directrices de 2004. En particular, en el caso de las nuevas empresas, no existen obligaciones específicas en términos de pabellón, ni en términos de gestión náutica propia.

(41) Sobre esta base, la Comisión concluye que la legislación francesa en vigor no contiene las garantías necesarias y, por tanto, no puede considerarse compatible con las Directrices de 2004.

(42) En este contexto, la Comisión toma nota del compromiso de Francia de remediar la situación introduciendo como requisito para optar por el régimen de tributación a tanto alzado la obligación para la empresa de explotar un porcentaje mínimo de buques bajo pabellón europeo. Este porcentaje ascenderá al 25 % del tonelaje neto de la flota a partir del ejercicio fiscal 2015 y deberá respetarse a lo largo de la década cubierta por la opción de tributación en función del tonelaje.

(43) Esta condición es igual de estricta que la exigencia contenida en la Decisión inicial C(2003) 1476 final por la que se autoriza el régimen francés de tributación en función del tonelaje. Habida cuenta de los objetivos de las Directrices de 2004, en particular la necesidad de que los beneficiarios contribuyan al objetivo de inscripción de los pabellones en los registros de los Estados miembros, o bien al objetivo de mantenimiento de los conocimientos técnicos marítimos garantizando la gestión náutica para un determinado porcentaje de su flota, la Comisión considera que el compromiso de Francia es adecuado. En efecto, mediante este compromiso, los nuevos entrantes en el régimen de tributación en función del tonelaje contribuirán también al objetivo de inscripción de los pabellones en los registros de los Estados miembros.

7.3. **Conclusión**

(44) La Comisión constata que, en 2005, infringiendo el artículo 108, apartado 3, del TFUE, Francia ejecutó ilegalmente la modificación de la legislación francesa que regula el régimen de tributación en función del tonelaje para los buques fletados por un tiempo determinado.

(45) Esta modificación no es compatible con el TFUE puesto que no garantiza que los nuevos entrantes en el régimen de tributación en función del tonelaje contribuyan adecuadamente a los objetivos de las Directrices de 2004, dado que no existe una obligación legal en términos de pabellón de la flota, ni en términos de actividades marítimas mínimas propias.

(46) Según lo acordado con las autoridades francesas, los requisitos formales actuales necesitan ajustes para garantizar que, en el futuro, solo las compañías con al menos el 25 % de su tonelaje neto bajo pabellón europeo puedan entrar en el régimen de tributación en función del tonelaje. Así, los beneficiarios del régimen de tributación en función del tonelaje contribuirán a los objetivos de las Directrices de 2004, aunque la totalidad de su flota esté fletada por un tiempo determinado.

([19]) Véanse, por ejemplo, los gráficos 2.3d y 2.4b del estudio (http://www.oxfordeconomics.com/my-oxford/projects/272456).

(47) Dado que todos los beneficiarios actuales ya se atienen al citado umbral y ya tienen la obligación de mantener o aumentar el porcentaje de su flota bajo pabellón europeo, no procede exigir el reembolso de las ayudas.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La modificación del régimen de tributación en función del tonelaje ejecutada ilegalmente por Francia en 2005, infringiendo el artículo 108, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, es incompatible con el mercado interior por lo que se refiere a las normas aplicables a los buques fletados por un tiempo determinado.

Artículo 2

Francia modificará la legislación aplicable al régimen de tributación en función del tonelaje a partir del ejercicio fiscal de 2015, de acuerdo con su compromiso, en virtud del cual, en el momento de su entrada en el régimen, los beneficiarios de dicho régimen deberán tener al menos un 25 % de la flota bajo pabellón de un Estado miembro de la Unión o de un Estado parte en el Acuerdo EEE, y mantener o aumentar este porcentaje posteriormente.

Artículo 3

Francia informará a la Comisión tras la adopción de las modificaciones legislativas mencionadas en el artículo 2.

Artículo 4

El destinatario de la presente Decisión es la República Francesa.

Hecho en Bruselas, el 4 de febrero de 2015.

Por la Comisión
Margrethe VESTAGER
Miembro de la Comisión