

**DECYZJA KOMISJI (UE) 2015/667****z dnia 4 lutego 2015 r.****w sprawie pomocy państwa SA.14551 (2013/C) wdrożonej przez Francję w związku ze zmianą warunków pomocy przyznanej na rzecz podmiotów czarterujących na czas w ramach systemu podatku tonażowego***(notyfikowana jako dokument nr C(2015) 434)***(Jedynie tekst w języku francuskim jest autentyczny)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag <sup>(1)</sup> zgodnie z przywołanymi artykułami i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

**1. PROCEDURA**

- (1) Pismem z dnia 6 listopada 2013 r. Komisja powiadomiła Francję o swojej decyzji o wszczęciu postępowania zgodnie z art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) w odniesieniu do pomocy przyznanej na rzecz podmiotów czarterujących na czas w ramach systemu podatku tonażowego. Decyzja Komisji o wszczęciu postępowania (zwana dalej „decyzją o wszczęciu postępowania”) została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* <sup>(2)</sup>. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag dotyczących przedmiotowej pomocy.
- (2) Władze francuskie przedstawiły swoje uwagi i odpowiedzi dotyczące kwestii zawartych w decyzji o wszczęciu postępowania w pismach z dnia 28 kwietnia 2014 r., z dnia 14 maja 2014 r. i z dnia 28 listopada 2014 r. W dniu 20 października 2014 r. odbyło się spotkanie z władzami francuskimi w Brukseli.
- (3) Osoby trzecie (organizacja Armateurs de France i Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej – *European Community Shipowners' Associations*, ECSA) przedstawiły swoje uwagi w terminie wyznaczonym w tym celu w decyzji o wszczęciu postępowania. Pismem z dnia 20 marca 2014 r. Komisja przekazała te uwagi władzom francuskim. Francja przyjęła do wiadomości uwagi osób trzecich pismem z dnia 28 kwietnia 2014 r.

**2. STAN FAKTYCZNY**

- (4) W ramach francuskiego systemu podatku tonażowego w formie zatwierdzonej przez Komisję w 2003 r. na podstawie wspólnotowych wytycznych w sprawie pomocy państwa na rzecz transportu morskiego z 1997 r. (zwanym dalej „wytycznymi z 1997 r.”) <sup>(3)</sup> nie wymagano przestrzegania żadnych ogólnych warunków dotyczących bandery statków składających się na flotę eksploatowaną przez armatorów będących beneficjentami tego systemu.
- (5) Kwalifikowalność działań realizowanych na statkach czarterowanych na czas <sup>(4)</sup> w ramach wspomnianego systemu objęto natomiast szczególnym ograniczeniem dotyczącym procentowego udziału tonażu netto statków niepodnoszących bandery wspólnotowej w całej flocie. Jak określono w motywie 35 decyzji Komisji C(2003) 1476 final z dnia 13 maja 2003 r. zatwierdzającej francuski system podatku tonażowego <sup>(5)</sup>, działania realizowane na statkach czarterowanych na czas i niepodnoszących bandery państwa członkowskiego Wspólnoty Europejskiej kwalifikują się wyłącznie w wymiarze 75 % tonażu netto floty eksploatowanej przez przedsiębiorstwo. W motywie 36 tej decyzji określono ponadto, że ograniczenie to nie dotyczy statków podnoszących banderę państwa członkowskiego, gdyż zarządzanie strategiczne i handlowe tymi statkami odbywa się z konieczności z terytorium państwa członkowskiego.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 380 z 28.12.2013, s. 29.

<sup>(2)</sup> Zob. przypis 1.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 205 z 5.7.1997, s. 5.

<sup>(4)</sup> Czarter na czas (ang. *time charter*) oznacza umowę, w ramach której armator oddaje podmiotowi czarterującemu do dyspozycji statek wyposażony, zaopatrzony i w pełni obsadzony załogą na czas określony w umowie czarterowej w zamian za opłatę czarterową. Podmiot czarterujący zapewnia zarządzanie handlowe, podczas gdy armator zachowuje odpowiedzialność za zarządzanie żeglugą.

<sup>(5)</sup> Decyzja Komisji z dnia 13 maja 2003 r. w sprawie pomocy państwa N737/02 w sprawie systemu ryczałtowego opodatkowania od tonażu na rzecz towarzystw transportu morskiego (Dz.U. C 38 z 12.2.2004, s. 5).

- (6) W następstwie przyjęcia wspólnotowych wytycznych w sprawie pomocy państwa na rzecz transportu morskiego z 2004 r. (zwanych dalej „wytycznymi z 2004 r.”) <sup>(6)</sup>, Francja w uzupełniającym budżecie państwa na 2005 r. (ustawa nr 2005-1720 z dnia 30 grudnia 2005 r.) wprowadziła ogólną zasadę dotyczącą bandery i uchyliła szczegółową zasadę mającą zastosowanie w przypadku statków czarterowanych na czas.
- (7) Ogólną strukturę środka określono w instrukcji administracyjnej 4-H-3-08 opublikowanej w urzędowym biuletynie podatkowym (*Bulletin officiel des impôts*, BOI) nr 41 z dnia 11 kwietnia 2008 r.:

„W art. 47 uzupełniającego budżetu państwa na 2005 r. (ustawa nr 2005-1720 z dnia 30 grudnia 2005 r.) dostosowano fakultatywny system podatku tonażowego, przewidziany w art. 209-0 B kodeksu podatkowego, do nowych wspólnotowych wytycznych w sprawie pomocy państwa na rzecz transportu morskiego opublikowanych w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* dnia 17 stycznia 2004 r.

Od tego czasu korzystanie z tego systemu podlega warunkowi, zgodnie z którym przedsiębiorstwa transportu morskiego, które przystąpiły do systemu, zobowiązują się do utrzymania lub zwiększenia udziału w swojej flocie statków podnoszących banderę jednego z państw członkowskich Wspólnoty Europejskiej podczas okresu stosowania środka [...]”.

- (8) W odniesieniu do kwalifikowalności statków czarterowanych na czas w instrukcji administracyjnej 4-H-3-08 wskazano, że:

„[...] uchyła się warunek określony w art. 209-0 B ust. I ostatni akapit [kodeksu podatkowego], wykluczający statki czarterowane na czas i podnoszące banderę państwa niebędącego państwem członkowskim Wspólnoty Europejskiej z możliwości korzystania z przedmiotowego systemu, jeżeli stanowią one więcej niż 75 % tonażu netto eksploatowanej floty” <sup>(7)</sup>.

„Statki handlowe czarterowane na czas i podnoszące banderę państwa niebędącego państwem członkowskim Wspólnoty Europejskiej kwalifikują się zatem w ramach systemu podatku tonażowego, nawet jeżeli stanowią ponad 75 % tonażu netto floty eksploatowanej przez przedsiębiorstwo.

Innymi słowy, kwalifikujące się statki czarterowane na czas i podnoszące banderę państwa niebędącego państwem członkowskim Wspólnoty Europejskiej korzystają z systemu podatku tonażowego bez ograniczeń, pod warunkiem spełnienia określonego wyżej zobowiązania [...]” <sup>(8)</sup>.

### 3. POWODY WSZCZĘCIA FORMALNEGO POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

- (9) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości dotyczące zgodności zmiany systemu podatku tonażowego wprowadzonej w 2005 r. z rynkiem wewnętrznym.
- (10) Komisja uznała, że uchylenie ograniczenia dotyczącego kwalifikowalności działań realizowanych na statkach czarterowanych na czas i niepodnoszących bandery państwa członkowskiego stanowi środek ustanawiający nową pomoc, biorąc pod uwagę, że środek ten nie jest zgodny z decyzją C(2003) 1476 final zatwierdzającą francuski system podatku tonażowego i że Francja nie zgłosiła go Komisji.

<sup>(6)</sup> Dz.U. C 13 z 17.1.2004, s. 3. Zob. pkt 3.1 akapit siódmy.

<sup>(7)</sup> Pkt 1 akapit czwarty instrukcji administracyjnej 4-H-3-08.

<sup>(8)</sup> Pkt 22 akapity drugi i trzeci instrukcji administracyjnej 4-H-3-08. „Zobowiązanie określone powyżej” oznacza zobowiązanie przedsiębiorstw transportu morskiego do utrzymania lub zwiększenia udziału w ich flocie statków podnoszących banderę państwa członkowskiego Wspólnoty Europejskiej podczas okresu stosowania środka.

- (11) Komisja uważała, że utrzymanie ograniczenia kwalifikowalności działań realizowanych na statkach czarterowanych na czas i niepodnoszących bandery państwa członkowskiego jest uzasadnione, gdyż służy realizacji celów określonych w wytycznych z 1997 r. i 2004 r.

#### 4. UWAGI I ZOBOWIĄZANIA FRANCJI

- (12) Na wstępie władze francuskie potwierdziły, że w art. 209-0 B kodeksu podatkowego – w jego brzmieniu wynikającym z art. 19 uzupełniającego budżetu państwa na 2002 r. (ustawa nr 2002-1576 z dnia 30 grudnia 2002 r.) – uzależniono stosowanie systemu podatku tonażowego od przestrzegania maksymalnego progu kwalifikowalności wynoszącego 75 % tonażu netto floty eksploatowanej przez przedsiębiorstwo w odniesieniu do statków czarterowanych na czas i niepodnoszących bandery jednego z państw członkowskich Wspólnoty Europejskiej <sup>(9)</sup>. Komisja zatwierdziła ten współczynnik w motywie 35 decyzji C(2003) 1476 final <sup>(10)</sup>.
- (13) Francuska dyrekcja ds. przepisów podatkowych zebrała szczegółowe dane potwierdzające przestrzeganie zasady dotyczącej udziału procentowego statków czarterowanych na czas i niepodnoszących bandery wspólnotowej w całkowitym tonażu eksploatowanym przez dane przedsiębiorstwo w odniesieniu do poszczególnych przedsiębiorstw i za każdy rok, począwszy od roku przystąpienia do systemu. Przedsiębiorstwa wymienione w tabelach zbiorczych przesłanych Komisji są to nie tylko wszystkie przedsiębiorstwa będące członkami organizacji Armateurs de France, które przystąpiły do systemu podatku tonażowego <sup>(11)</sup>, lecz także przedsiębiorstwa armatorskie świadczące publiczne usługi transportu wodnego <sup>(12)</sup>. Pozostałe 15 % należy do przedsiębiorstw, które nie przystąpiły do systemu podatku tonażowego i które nie należą do żadnej grupy armatorów (głównie SNCM i CMN). Dostarczone dane wskazują, że od momentu wprowadzenia podatku tonażowego w 2003 r. do 2014 r. żaden z beneficjentów nie przekroczył przedmiotowego progu. Najwyższy współczynnik, jaki ostatnio odnotowano, wynosi 41 %, tj. znacznie poniżej progu zatwierzonego w 2003 r.
- (14) W żadnym z odnośnych przedsiębiorstw współczynnik nie przekroczył progu 75 % w ciągu roku, w którym dane przedsiębiorstwo uczestniczyło w systemie podatku tonażowego.
- (15) Ponadto w przypadku wszystkich obecnych beneficjentów statki podnoszące banderę państwa członkowskiego Unii lub państwa będącego stroną Porozumienia EOG (zwaną dalej „banderą europejską”) stanowią co najmniej 25 % tonażu netto ich floty. Skoro beneficjenci systemu mają obowiązek utrzymania lub zwiększenia udziału w swojej flocie statków podnoszących banderę europejską, nigdy nie będzie możliwa sytuacja, w której więcej niż 75 % tonażu netto ich floty składałoby się ze statków czarterowanych na czas i niepodnoszących bandery europejskiej. Będą oni zatem nadal spełniali warunki określone w decyzji C(2003) 1476 final.
- (16) Podczas wymiany korespondencji z Komisją władze francuskie przyznały jednak, że obowiązujące przepisy francuskie nie przewidują obowiązków prawnych zapewniających, aby przedsiębiorstwa będące beneficjentami i czarterujące statki na czas przyczyniały się w sposób wystarczający do realizacji celów określonych w wytycznych z 2004 r. W szczególności w odniesieniu do nowych podmiotów nie istnieją szczegółowe obowiązki w zakresie bandery ani w zakresie minimalnego poziomu własnej działalności morskiej.
- (17) Aby zaradzić tej sytuacji władze francuskie zobowiązały się, że od początku roku podatkowego 2015 <sup>(13)</sup> przystąpienie do systemu podatku tonażowego będzie możliwe wyłącznie pod warunkiem, że udział tonażu netto eksploatowanych przez dane przedsiębiorstwo statków podnoszących banderę europejską we flocie tego przedsiębiorstwa będzie wynosił co najmniej 25 % i że przedsiębiorstwo to zobowiąże się do utrzymania lub zwiększenia tego udziału w dziesięcioletnim okresie, w którym możliwe jest uczestniczenie w systemie. W przypadku zintegrowanej grupy podatkowej zobowiązanie to oblicza się z uwzględnieniem całkowitego tonażu netto przedsiębiorstw wchodzących w skład grupy podatkowej.

#### 5. UWAGI ZAINTERESOWANYCH OSÓB TRZECICH

##### 5.1. Uwagi organizacji Armateurs de France

- (18) Armateurs de France (AdF) jest organizacją zawodową reprezentującą przedsiębiorstwa transportowe i świadczące usługi morskie.

<sup>(9)</sup> Art. 209-0 B ust. 1 akapit trzeci stanowi, że „statki czarterowane na czas, które nie podnoszą bandery jednego z państw członkowskich Wspólnoty Europejskiej nie mogą korzystać z przedmiotowego systemu, jeżeli stanowią ponad 75 % tonażu netto floty eksploatowanej przez przedsiębiorstwo”.

<sup>(10)</sup> Motyw 35 decyzji C(2003) 1476 final: „W ramach działań realizowanych na statkach czarterowanych na czas i niepodnoszących bandery państwa członkowskiego Wspólnoty Europejskiej można korzystać z systemu opodatkowania ryczałtowego od tonażu, wyłącznie jeżeli statki te stanowią najwyżej 75 % tonażu netto floty eksploatowanej przez przedsiębiorstwo”.

<sup>(11)</sup> Tonaż eksploatowany przez członków organizacji Armateurs de France stanowi 80 % tonażu eksploatowanego przez armatorów francuskich.

<sup>(12)</sup> Tonaż eksploatowany przez tych ostatnich stanowi 5 % całkowitego tonażu armatorów francuskich.

<sup>(13)</sup> Francuski system podatku tonażowego określony w art. 209-0 B kodeksu podatkowego zmieniono na mocy art. 75 drugiego uzupełniającego budżetu państwa na 2014 r. (ustawa nr 2014-1655 z dnia 29 grudnia 2014 r.). Nowy warunek będzie miał zastosowanie w odniesieniu do przedsiębiorstw, które skorzystają z możliwości przystąpienia do systemu, w odniesieniu do zakońzonego roku obrotowego, począwszy od dnia 27 listopada 2014 r.

- (19) AdF przypomina, że w 2003 r. Komisja na podstawie wytycznych z 1997 r. zaakceptowała zgłoszony przez Francję pierwotny system francuski.
- (20) Francuski system z 2003 r. przewidywał, że działania realizowane na statkach czarterowanych na czas i podnoszących banderę państwa trzeciego są kwalifikowalne jedynie w zakresie 75 % tonażu netto floty. Innymi słowy, odsetek statków czarterowanych na czas i niepodnoszących bandery wspólnotowej nie powinien przekraczać 75 % całego tonażu netto ogółem statków eksploatowanych przez przedsiębiorstwo.
- (21) W 2004 r., po zgłoszeniu systemu przez Francję, zastąpiono i doprecyzowano wytyczne z 1997 r. W wytycznych z 2004 r. przypomniano wcześniejsze cele, w szczególności „zachęcanie do rejestracji statków pod banderą państw członkowskich lub do ich przenoszenia pod taką banderę” lub „zachowywanie i poprawę wiedzy fachowej w kwestiach morskich oraz [...] ochronę i promowanie zatrudnienia marynarzy europejskich”.
- (22) Właśnie w celu doprowadzenia do zgodności z nowymi wytycznymi Francja podjęła decyzję o zastąpieniu progu 75 % poprzez wprowadzenie nowego kryterium. To nowe kryterium polegające na „utrzymaniu lub [...] zwiększeniu floty podnoszącej banderę państwa członkowskiego”, stanowiło faktycznie większą gwarancję zachowania i promowania zatrudnienia we Wspólnocie niż miało to miejsce w przypadku ograniczenia mającego zastosowanie do statków czarterowanych na czas i podnoszących banderę spoza Wspólnoty.
- (23) Biorąc pod uwagę, że w przepisach francuskich po prostu powtarza się tekst wytycznych z 2004 r., nie można było w żadnym razie podejrzewać, iż występują jakiegokolwiek niezgodności. W związku z tym przywołuje się zasady pewności prawa i uzasadnionego oczekiwania.
- (24) Uwzględniając trwające formalne postępowanie wyjaśniające, członkowie organizacji Armateurs de France sprawdzili, czy od samego początku i przez cały okres, który upłynął od 2003 r., próg wynoszący 75 % był przestrzegany.
- (25) W wyniku tej weryfikacji okazało się, że w poszczególnych latach i w poszczególnych przedsiębiorstwach udział procentowy statków czarterowanych na czas i podnoszących banderę państwa trzeciego w całkowitym eksploatowanym tonażu nie przekracza pierwotnego współczynnika w wysokości 75 % zatwierdzonego w 2003 r., mimo zmian wprowadzonych w przepisach francuskich. W praktyce obowiązek utrzymania lub zwiększenia floty podnoszącej banderę wspólnotową odniósł taki sam skutek jak wcześniejsze kryterium, a więc można go uznać za wystarczający sam w sobie.
- (26) Kryteria obowiązujące we Francji obecnie, szczególnie kryterium dotyczące „utrzymania lub [...] zwiększenia floty podnoszącej banderę państwa członkowskiego”, wpisują się całkowicie w cele określone w wytycznych z 2004 r.

## 5.2. Uwagi Stowarzyszenia Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA)

- (27) ECSA podkreśliła przede wszystkim, że czarter na czas stanowi jeden z podstawowych mechanizmów, jakimi dysponują przedsiębiorstwa morskie. Pozwala on powierzyć podmiotowi czarterującemu na uzgodniony okres zarządzanie handlowe i operacyjne statkiem, przy czym własność i pozostałe aspekty związane z zarządzaniem statku pozostają w gestii jego właściciela. Przedsiębiorstwa morskie dysponują zatem pewną elastycznością, aby w optymalny sposób odpowiedzieć na potrzeby swoich klientów i zapewnić sobie w ten sposób odpowiednią pozycję na szczeblu światowym. Dzięki elastyczności, jaką oferuje czarter na czas, europejskie przedsiębiorstwa morskie mogły stosunkowo szybko zdobywać udziały w rynku.
- (28) W sektorze morskim największe znaczenie ma zatrudnienie na lądzie związane bezpośrednio z zarządzaniem handlowym i operacyjnym statkami oraz, pośrednio, utrzymanie i atrakcyjność przedsiębiorstw morskich. W ostatnich dziesięcioleciach europejscy armatorzy niewątpliwie wykazali się znakomitymi zdolnościami operacyjnymi i zarządczymi. Dzięki czarterowi statków, niezależnie od ich bandery, w przedsiębiorstwach europejskich rozwijano i utrzymywano zatrudnienie oraz wysoki poziom kompetencji.
- (29) ECSA jest zdania, że zmiany, które Francja wprowadziła do systemu podatku tonażowego w 2005 r., były zgodne z celami określonymi w wytycznych z 2004 r. Naciskanie na to, by ponownie nałożyć formalne ograniczenie na statki czarterowane na czas i niepodnoszące bandery państwa członkowskiego Unii, pozbawiłoby europejskie przedsiębiorstwa morskie elastyczności niezbędnej, aby reagować na potrzeby ich klientów w sposób odpowiedni i optymalny oraz wzmocnić ich pozycję na rynku światowym.

- (30) Gdyby Komisja nalegała jednak, aby przedsiębiorstwa morskie posiadały i eksploatowały określony odsetek statków handlowych w celu uzyskania możliwości objęcia ich podatkiem tonażowym, według ECSA powinna ona zgodzić się na eksploatowanie przez europejskie przedsiębiorstwa morskie do 10 DWT<sup>(14)</sup> na statku czarterowanym przypadających na każdą DWT na statku posiadanym lub czarterowanym bez załogi w ramach systemu podatku tonażowego. Zastosowanie wspomnianego wyżej współczynnika nie powinno podlegać takim kryteriom jak rejestr wspólnotowy.
- (31) Podsumowując, wytyczne wspólnotowe powinny nadal stanowić elastyczne ramy. Powinny one umożliwiać państwom członkowskim przyjmowanie odpowiednich środków na rzecz ich floty stosownie do ich potrzeb, pod warunkiem zapewnienia wkładu w realizację celów określonych w tych wytycznych. ECSA uważa, że europejskie przedsiębiorstwa morskie eksploatujące statki na zasadzie czarteru na czas również realizują wspomniane cele, niezależnie od tego, czy statki te podnoszą banderę państwa członkowskiego.

## 6. UWAGI FRANCJI DOTYCZĄCE UWAG ZAINTERESOWANYCH STRON

- (32) Francja przyjęła do wiadomości popierając ją uwagi osób trzecich.

## 7. OCENA ŚRODKÓW POMOCY

### 7.1. Pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE

- (33) W decyzji C(2003) 1476 final francuski system podatku tonażowego uznano za system pomocy.
- (34) Powody, dla których Komisja uznała, że system podatku tonażowego stanowi system pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, zachowują ważność. W szczególności system podatku tonażowego jest systemem fakultatywnym, który stanowi odstępstwo od zasad mających zastosowanie przy obliczaniu podatku od osób prawnych, przyznając niektórym przedsiębiorstwom – przedsiębiorstwom transportu morskiego – korzyść ekonomiczną związaną z obniżoną podstawą opodatkowania, co skutkuje zasadniczo niższym opodatkowaniem ich dochodów. Przedsiębiorstwa transportu morskiego prowadzą działalność na rynkach podatnych na dużą konkurencję międzynarodową, w związku z czym korzyści związane z podatkiem tonażowym mogą powodować zakłócenia konkurencji i wpływać na wymianę handlową między państwami będącymi stronami Porozumienia EOG.
- (35) Uchylenie ograniczenia dotyczącego kwalifikowalności działań realizowanych na statkach czarterowanych na czas i niepodnoszących bandery państwa członkowskiego stanowi środek ustanawiający nową pomoc, wprowadzoną bez uprzedniego zgłoszenia Komisji, co stoi w sprzeczności z art. 108 ust. 3 TFUE. Jest to nowa pomoc, gdyż nie jest ona zgodna z decyzją C(2003) 1476 final zatwierdzającą francuski system podatku tonażowego oraz ze względu na fakt, że Francja nie zgłosiła jej do Komisji. W przeciwieństwie do zapewnień AdF<sup>(15)</sup> uchylenia tego ograniczenia nie można uznać za stosowny środek zmieniający francuski system podatku tonażowego celem doprowadzenia do zgodności z wytycznymi z 2004 r.<sup>(16)</sup>, gdyż uchylenie to nie jest zgodne z celami wytycznych z 2004 r., jak wyjaśniono w pkt 7.2 niniejszej decyzji. W związku z tym uchylenie ograniczenia dotyczącego kwalifikowalności działań realizowanych na statkach czarterowanych na czas i niepodnoszących bandery państwa członkowskiego nie może stanowić części istniejącej pomocy w rozumieniu pkt 13 wytycznych z 2004 r.<sup>(17)</sup>.

### 7.2. Zgodność z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107 ust. 3 TFUE

- (36) W wytycznych z 2004 r. wyjaśniono warunki stosowania art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE w dziedzinie transportu morskiego. W związku z tym zgodność środka stanowiącego przedmiot niniejszej decyzji należy oceniać na podstawie wytycznych z 2004 r.
- (37) W wytycznych z 2004 r., tak jak w wytycznych z 1997 r., nie przewidziano wyraźnego ograniczenia dotyczącego włączenia statków czarterowanych na czas do systemu podatku tonażowego. Komisja uznała jednak we wcześniejszych decyzjach<sup>(18)</sup>, że podmioty czarterujące na czas, które korzystają z systemu podatku tonażowego, muszą przyczynić się do realizacji celu związanego z rejestracją statków pod banderą państw

<sup>(14)</sup> Nośność statku (DWT, ang. *deadweight tons*).

<sup>(15)</sup> Zob. motywy 21–23 niniejszej decyzji.

<sup>(16)</sup> Zob. pkt 13 wytycznych z 2004 r.

<sup>(17)</sup> W przeciwieństwie do kryterium dotyczącego „utrzymania lub [...] zwiększeniu floty podnoszącej banderę państwa członkowskiego”, wprowadzonego w życie celem doprowadzenia do zgodności z wytycznymi z 2004 r.

<sup>(18)</sup> Zob. np. pierwotna decyzja C(2003) 1476 final i decyzja Komisji 2009/626/WE z dnia 25 lutego 2009 r. w sprawie programu pomocy C 2/08 (ex N 572/07) dotyczącego zmiany irlandzkiego systemu podatku tonażowego (Dz.U. L 228 z 1.9.2009, s. 20). Zob. również decyzja o wszczęciu postępowania pkt 24–26.

członkowskich lub celu związanego z utrzymaniem wiedzy fachowej w kwestiach morskich, przy zapewnieniu zarządzania żeglugą w odniesieniu do określonego odsetka ich floty. Żadne przedsiębiorstwo nie może bowiem korzystać z systemu podatku tonażowego, jeżeli nie przyczynia się do realizacji kluczowych celów wytycznych z 2004 r.

- (38) Uwzględniając dane statystyczne dostarczone przez władze francuskie, Komisja stwierdza, że chociaż w 2005 r. uchylono ograniczenia mające zastosowanie do statków czarterowanych na czas, beneficjenci francuskiego systemu podatku tonażowego w wystarczającym stopniu przyczynili się do realizacji powyższych celów, gdyż udział procentowy statków czarterowanych na czas i niepodnoszących bandery wspólnotowej nie przekroczył 41 % całkowitego tonażu eksploatowanego przez przedsiębiorstwa będące beneficjentami. Wynik ten osiągnięto za sprawą wysokiego współczynnika statków podnoszących banderę europejską lub dzięki zarządzaniu żeglugą w odniesieniu do określonego odsetka floty (lub poprzez połączenie tych dwóch czynników).
- (39) Ponadto Komisja odnotowuje, że według władz francuskich w przypadku wszystkich obecnych beneficjentów statki podnoszące banderę europejską stanowią co najmniej 25 % tonażu netto ich floty. Komisja odnotowuje również, że dobre wyniki francuskiego sektora morskiego pod względem korzystania z bandery europejskiej znajdują potwierdzenie również w badaniach zewnętrznych, np. w badaniu opublikowanym przez Oxford Economics w 2014 r. „The economic value of the EU shipping industry”. W badaniu tym stwierdzono, że odsetek tonażu statków podnoszących francuską banderę wynosi znacznie powyżej 25 % eksploatowanego tonażu <sup>(19)</sup>. Ponieważ beneficjenci systemu mają obowiązek utrzymania lub zwiększenia udziału w swojej flocie statków podnoszących banderę europejską, niemożliwe jest, aby statki czarterowane na czas i niepodnoszące bandery europejskiej stanowiły więcej niż 75 % tonażu netto ich floty.
- (40) Komisja musi jednak stwierdzić, że obowiązujące przepisy francuskie nie przewidują obowiązków prawnych zapewniających, aby przedsiębiorstwa będące beneficjentami i czarterujące statki na czas przyczyniały się w wystarczającym stopniu do realizacji celów określonych w wytycznych z 2004 r. W szczególności w odniesieniu do nowych podmiotów nie istnieją szczegółowe obowiązki w zakresie bandery ani w zakresie własnego zarządzania żeglugą.
- (41) Na tej podstawie Komisja stwierdza, że w obowiązujących przepisach francuskich nie uwzględniono koniecznych gwarancji i że w związku z tym nie można ich uznać za zgodne z wytycznymi z 2004 r.
- (42) W tym kontekście Komisja odnotowuje zobowiązanie Francji mające na celu zaradzenie zaistniałej sytuacji poprzez wprowadzenie, jako warunku przystąpienia do systemu opodatkowania ryczałtowego, obowiązku eksploatowania przez przedsiębiorstwo określonego minimalnego odsetka statków podnoszących europejską banderę. Od roku podatkowego 2015 odsetek ten zostanie ustanowiony na poziomie 25 % tonażu netto floty i będzie musiał być przestrzegany przez cały dziesięcioletni okres udziału w systemie podatku tonażowego.
- (43) Warunek ten jest równie rygorystyczny jak warunek ujęty w pierwotnej decyzji C(2003) 1476 final zatwierdzającej francuski system podatku tonażowego. Uwzględniając cele wytycznych z 2004 r., w szczególności konieczność przyczynienia się przez beneficjentów do realizacji celu związanego z rejestracją statków pod banderą państw członkowskich lub celu związanego z utrzymaniem wiedzy fachowej w kwestiach morskich, przy zapewnieniu zarządzania żeglugą w odniesieniu do określonego odsetka ich floty, Komisja uznaje zobowiązanie Francji za wystarczające. Dzięki temu zobowiązaniu bowiem nowe podmioty przystępujące do systemu podatku tonażowego również przyczynią się do realizacji celu związanego z rejestracją statków pod banderą państw członkowskich.

### 7.3. Wniosek

- (44) Komisja stwierdza, że w 2005 r., Francja w sposób niezgodny z prawem i z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE wprowadziła w życie zmianę francuskich przepisów dotyczących podatku tonażowego w odniesieniu do statków czarterowanych na czas.
- (45) Wspomniana wyżej zmiana nie jest zgodna z TFUE, gdyż nie zapewnia, aby nowe podmioty przystępujące do systemu podatku tonażowego przyczyniały się w sposób wystarczający do realizacji celów określonych w wytycznych z 2004 r. zważywszy, iż nie podlegają one prawnemu obowiązkowi w zakresie bandery floty ani w zakresie minimalnego poziomu własnej działalności morskiej.
- (46) Jak uzgodniono z władzami francuskimi, należy dostosować obowiązujące zasady formalne celem zapewnienia, aby w przyszłości do systemu podatku tonażowego mogły przystąpić wyłącznie przedsiębiorstwa eksploatujące co najmniej 25 % tonażu netto pod banderą europejską. W ten sposób beneficjenci systemu podatku tonażowego przyczynią się do realizacji celów określonych w wytycznych z 2004 r., nawet jeżeli całość ich floty byłaby czarterowana na czas.

<sup>(19)</sup> Zob. np. wykresy 2.3d i 2.4b w badaniu (<http://www.oxfordeconomics.com/my-oxford/projects/272456>).

- (47) Ponieważ wszyscy obecni beneficjenci przestrzegają już teraz progu, o którym mowa powyżej, i już teraz mają obowiązek utrzymania lub zwiększenia odsetka floty podnoszącej europejską banderę, nie ma powodu do żądania zwrotu pomocy,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

*Artykuł 1*

Zmiana systemu podatku tonażowego, która została wprowadzona w 2005 r. przez Francję w sposób niezgodny z prawem i z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie zasad mających zastosowanie do statków czarterowanych na czas.

*Artykuł 2*

Francja zgodnie ze swoim zobowiązaniem wprowadza zmiany w przepisach mających zastosowanie do systemu podatku tonażowego począwszy od roku podatkowego 2015; na mocy tych zmian od chwili przystąpienia do systemu podatku tonażowego jego beneficjenci będą zobowiązani do tego, aby co najmniej 25 % ich floty stanowiły statki podnoszące banderę państwa członkowskiego Unii lub państwa będącego stroną Porozumienia EOG, a następnie do utrzymania lub zwiększenia tego współczynnika.

*Artykuł 3*

Francja po przyjęciu zmian przepisów, o których mowa w art. 2, informuje o tym Komisję.

*Artykuł 4*

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Francuskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 4 lutego 2015 r.

W imieniu Komisji  
Margrethe VESTAGER  
Członek Komisji